

УДК 327

РОССИЯ, КАНАДА И НОВЫЕ МОРСКИЕ ПУТИ В АРКТИКЕ

© 2013 г. **Д.А. Володин***
Институт США и Канады РАН, Москва

Статья посвящена перспективам развития Северного морского пути и Северо-Западного прохода в качестве новых морских путей. Анализируется недавнее канадское и российское законодательство в отношении их арктических вод и шансы на использование этих путей как реальных альтернатив Панамскому и Суэцкому каналам.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, Северо-Западный проход, морское право.

Идея прокладки торговых путей через российские и канадские северные воды имеет долгую историю. Попытки достичь Азии с севера – через Северо-Западный проход и через Северо-Восточный проход (Северный морской путь, СМП) стали предприниматься вскоре после открытия Америки и кругосветного плавания Магеллана. И только в конце XIX – начале XX века эти усилия увенчались успехом. Сначала, в 1879 г., было совершено первое плавание через Северо-Восточный проход (экспедиция Нильса Норденшельда), а в начале XX века был открыт и Северо-Западный проход (экспедиция норвежского исследователя Руаля Амундсена в 1903–1906 гг.).

Однако возможность следования кораблей из Атлантического в Тихий океан через воды, омывающие северное побережье России и Канады, не привела автоматически к возникновению новых торговых путей. С одной стороны, к началу XX века потребность в таком транзите несколько снизилась: в 1869 г. был открыт для судоходства Суэцкий канал, а в 1906 г. было начато и в 1920 г. завершено строительство Панамского канала. С другой стороны, наличие льдов и сравнительно невысокий уровень развития кораблестроения не позволяли использовать эти северные проходы ни по техническим, ни по экономическим основаниям. Показательно, что хотя в 1920-е годы СССР и Канада объявили о суверенитете над землями и островами в своих арктических секторах, они не издали в тот момент никаких отдельных постановлений, касающихся правового статуса и порядка следования судов через Северо-Западный проход и по Северному морскому пути.

Разработка соответствующего законодательства началась только в 1960-е годы и стала реакцией на попытки несанкционированного прохода американских ледоколов через Северо-Западный проход и по Северному морскому пути. США считали тогда и продолжают считать сейчас, что и тот и другой

* ВОЛОДИН Дмитрий Анатольевич – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник ИСКРАН. E-mail: dmvlndn@gmail.com

Статья подготовлена при поддержке гранта правительства Норвегии «Геополитика на Крайнем Севере».

маршруты являются международными проливами^{*}. Более активно действовала Канада, которая в 1970 г. приняла закон «О предотвращении загрязнения арктических вод», наделивший её правом контролировать вредные выбросы на расстоянии 100 морских миль от берега. В 1988 г. было подписано американо-канадское соглашение «О сотрудничестве в Арктике», в соответствии с которым Вашингтон обязался информировать Оттаву о проходе американских ледоколов через канадские северные воды [1].

В отличие от Канады, СССР уже с середины 1980-х годов взял курс на превращение Северного морского пути в международный транспортный коридор. Первым шагом в этом направлении стала мурманская речь М.С. Горбачёва в октябре 1987 г., в которой он предложил странам Запада обширную программу сотрудничества в Арктике. Среди прочего Горбачёв заявил о готовности открыть Северный морской путь для иностранных морских судов при условии использования советской ледокольной проводки [3, с. 338]. В 1990 г. были приняты «Правила плавания по трассам Северного морского пути», которые впервые открыли этот маршрут для международного судоходства.

Россия и Северный морской путь в 2000-е годы

Новый всплеск интереса России к Северному морскому пути обозначился в ходе смены политического руководства страны. 5 апреля 2000 г. в Мурманске под председательством президента России В.В. Путина прошло совещание, посвящённое возрождению Северного морского пути. В июне 2001 г. была принята Морская доктрина РФ, в которой было не только выделено арктическое региональное направление, но и подчёркнуто «возрастающее значение Северного морского пути для устойчивого развития Российской Федерации» [4]. В 2002 г. было решено достроить ледокол «50 лет Победы», который был заложен ещё в советское время.

После нескольких лет обсуждения, в июле 2012 г. был определён государственно-правовой статус Северного морского пути. Это было сделано не путём принятия отдельного закона, а посредством внесения изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути. В частности, была одобрена новая редакция Кодекса торгового мореплавания РФ, в которой появилась статья 5 – «Плавание в акватории Северного морского пути».

Эта статья содержит три важных момента:

Во-первых, она даёт новое определение Северного морского пути. Вводится понятие «акватория Северного морского пути», не использовавшееся ранее ни в советской, ни в российской юридической практике. Дело в том, что «Правила плавания по трассам Северного морского пути», принятые Министерством морского флота СССР в 1990 г., и российский федеральный закон от 31 июля 1998 г. «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» рассматривали Северный морской путь, прежде всего, как «национальную транспортную коммуникацию» [6; 8]. В новом определении под СМП понимается только «водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, тер-

^{*} Подробнее см.: *Байерс М.* Арктические проливы: к формированию российско-канадской оси // США ♦ Канада. 2012. № 11.

риториальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» [9].

Во-вторых, закон поясняет, что практические вопросы, связанные с судоходством (организация плавания судов, ледокольная проводка, навигационно-гидрографическое обеспечение) будут регулироваться новыми правилами плавания в акватории Северного морского пути, которые должны прийти на смену правилам 1990 года.

В-третьих, восстанавливается существовавшая в советское время Администрация Северного морского пути в форме федерального государственного учреждения. Администрации СМП передаются все функции, касающиеся судоходства по этому маршруту.

Примерно в то же время (июнь 2012 г.) Министерство транспорта РФ ввело новый порядок выдачи разрешений на проход по Северному морскому пути, главной особенностью которого стало резкое сокращение сроков подачи заявки – с четырёх месяцев до пятнадцати дней [5].

Наряду с разработкой современной нормативно-правовой базы большое внимание уделяется строительству новых ледоколов и созданию необходимой инфраструктуры вдоль СМП.

В рамках обновления российского ледокольного флота до 2020 г. предполагается ввести в строй семь ледоколов (четыре дизельных и три атомных). Проблема в том, что согласно федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 гг.)» лишь один самый мощный из четырёх дизельных ледоколов будет работать в Арктике, тогда как остальные должны обеспечивать вывоз грузов из российских портов на Балтике (табл. 1). Что касается трёх атомных ледоколов, то, хотя все они и будут работать в Арктике, но их основной задачей, как подчёркивает руководство «Росатомфлота», будет вывоз сжиженного природного газа (СПГ) с Ямала, а не международный транзит [7]. Собственно об этом говорит и сама конструкция новых атомных ледоколов, у которых ширина судна увеличена до 34 метров. Это позволит осуществлять проводку во льдах крупногабаритных судов-газовозов. Таким образом, пока непонятно, какие ледоколы будут обеспечивать транзит судов по Северному морскому пути после 2020 г., когда нынешний российский ледокольный флот выработает свой ресурс.

Канада и Северо-Западный проход в 2000-е годы

Позиция Канады в отношении Северо-Западного прохода несколько иная. Канада значительно более скептически оценивает перспективы арктического судоходства и в особенности транзитные перевозки. Уже в Северной стратегии – программном документе правительства С. Харпера (июль 2009 г.) – отмечалось, что «Северо-Западный проход не станет безопасным или надёжным транспортным маршрутом в ближайшем будущем» [19, р. 5]. Ещё чётче и подробнее эта мысль изложена в правительственном заявлении «О внешней политике Канады в Арктике» (август 2010 г.): «различные канадские внутренние водные пути, известные как канадский Северо-Западный проход, не станут в

ближайшее время жизнеспособным, крупномасштабным транзитным морским путём частично по причине наличия плавучих льдов и связанной с этим опасностью для судоходства, частично из-за существования более выгодных морских путей» [35, р. 12].

Скептическая позиция канадского правительства объясняется несколькими факторами.

Прежде всего, это неблагоприятные прогнозы о развитии ледовой обстановки в канадской части Арктики. Многочисленные исследования показывают, что несмотря на глобальное потепление погодные условия для судоходства в этой части мирового океана останутся крайне сложными в течение десятков лет. Как отмечается, например, в докладе международного Арктического совета, «наблюдение за климатом Арктики показывает, что последними регионами в Северном Ледовитом океане, где сохранится лёд в летнее время, станут воды Канадского Арктического архипелага и воды, омывающие северное побережье Гренландии» [11, р. 32]. Обращается также внимание на сильные колебания площади ледового покрова не только от года к году, но и между восточной и западной частями канадской Арктики. Как сказано в докладе, «хотя эти исследования и показывают общее уменьшение ледового покрова в водах, составляющих Северо-Западный проход, эти две ключевые переменные величины – хронологическая и пространственная – создают сложности при оценке рисков и ставят под сомнение надёжность системы морских перевозок в Арктике в долгосрочной перспективе» [11, р. 32].

Этой же позиции придерживается и Министерство транспорта Канады. Как утверждается на его сайте в Интернете, «даже при условии значительного потепления в Арктике исследования показывают, что Северо-Западный проход будет по-прежнему сложно использовать для крупномасштабных морских грузоперевозок. Эти же исследования свидетельствуют, что при определённых условиях тающий лёд может не уменьшить, а увеличить опасность судоходства в Канадской Арктике» [21].

Сдерживающим фактором для широкого использования Северо-Западного прохода является и недостаточно мощный ледокольный флот Канады. Формально, по количеству кораблей Канада уступает только России – у неё 20 ледоколов (18 у Службы береговой охраны и 2 у частных фирм). Однако большинство из них (12 из 18) относится, по канадской терминологии, к «лёгким ледоколам», чья лёдопроходимость не превышает 0,6 метра. Даже самые мощные «Луи Сен-Лоран» и «Терри Фокс» имеют лёдопроходимость всего 1,4 метра (табл. 2), что недостаточно для обеспечения постоянной ледокольной проводки судов в условиях Арктики. Кроме того, они имеют малую ширину для проводки не только крупных, но и средних судов, только «Луи Сен-Лоран» имеет ширину более 20 метров (табл. 2). В 2017 г. планируется ввод в строй более мощного ледокола «Джон Дифенбейкер». Однако высокий уровень потребления топлива делает его использование не только дорогим, но и коротким по времени – при объёме топливных баков 6000 т он сможет работать без дозаправки лишь около месяца. А учитывая, что новый глубоководный порт в Нанисивике, предназначенный для обслуживания ледокольных судов, будет работать только в летние месяцы, срок возможного использования «Джона Дифенбейкера» уменьшается до нескольких месяцев в году. Это означает, что действующие и проектируемые ледоколы неспособны обеспечить проводку судов через канадские арктические воды в значительных объёмах.

В настоящее время идея развития Северо-Западного прохода как морского пути не имеет достаточной поддержки ни на федеральном, ни на провинциальном уровнях.

Федеральное правительство, борющееся с дефицитом бюджета, старается урезать или отложить на более поздний срок реализацию дорогостоящих арктических проектов. В мае 2012 г. произошёл очередной перенос начала строительства патрульных кораблей ледового класса. Первоначально планировалось, что в мае 2009 г. будет подписан контракт, а в 2013 г. построено первое такое судно [2]. Позднее срок постройки первого судна был сдвинут на 2015 г. Теперь, согласно данным, представленным Министерством обороны парламенту в мае 2012 г., первый патрульный корабль ледового класса будет спущен на воду только в 2018 году [14].

Схожая судьба постигла и проект строительства глубоководного порта в Наисивике, который должен обслуживать новые патрульные корабли. В феврале 2012 г. Министерство обороны проинформировало Наблюдательный совет Нунавута, что объект в Наисивике будет значительно скромнее, чем планировалось ранее. Главное изменение – решение использовать порт только в летние месяцы. В связи с этим отпала необходимость в возведении постоянного жилья для военнослужащих, вместо которого будут использоваться передвижные грузовые контейнеры. Министерство обороны отказалось также от новой взлётно-посадочной полосы и установки современной системы связи. Предполагается, что строительство порта начнётся в 2013 г. и завершится в 2016 году [13].

В то же время канадские провинции и территории в большей степени заинтересованы не в «горизонтальном» маршруте типа Северо-Западного прохода, а в «вертикальных» арктических трассах.

Например, власти провинции Манитоба активно разрабатывают проект «Арктический мост» – создание морского транспортного коридора между Европой и Северной Америкой через порт Черчилл. Согласно планам правительства Манитобы и американской компании «Омнитракс», которой принадлежит этот порт, Черчилл будет играть связующую роль между двумя участками транспортного коридора – морским и сухопутным. Морской участок должен соединить Черчилл с российским незамерзающим портом Мурманск. Сухопутный участок представлен железной дорогой Гудзонова залива, также принадлежащей «Омнитраксу». Она стартует в том же Черчилле и через г. Те-Пас ведёт в окрестности Виннипега. Конечным пунктом сухопутного участка и всего коридора должен стать огромный транспортно-логистический центр, который создаётся рядом с аэропортом г. Виннипег в рамках проекта «Центральный порт Канады» (*Centreport Canada*). В Центральном порту будут находиться складские помещения и мощности для перегрузки товаров и их дальнейшей отправке авиационным, автомобильным и железнодорожным транспортом [33, р. 3].

Правительство Северо-Западных территорий лоббирует собственный арктический маршрут. В рамках так называемого «маршрута в высоких широтах» (*over-the-top-route*) предусматривается расширение существующей практики речных грузоперевозок от г. Хей-Ривер и Форт-Симпсона через Большое Невольничье озеро и вверх по р. Маккензи к порту Тактояктук на побережье море Бофорта. Согласно этому проекту, Тактояктук предполагается использовать как начальный пункт в доставке грузов на строительство трубопровода из долины р. Маккензи и потенциально даже для доставки тяжёлого оборудования для разработки нефтяных песчаников в провинции Альберта [33, р. 3].

Таблица 1

Программа развития ледокольного флота России (2012–2020 гг.)

Тип ледокола	Стоимость	Лёдопроходимость (м)	Окончание строительства	Район действия и специализация
Один дизельный ледокол мощностью 25 МВт	7,5 млрд. рублей	2	2015 г.	Проводка судов и вспомогательные операции. Летне-весенний период – западная часть Арктики; зимне-весенний – Балтийское море.
Три дизельных ледокола мощностью по 16 МВт	4 млрд. рублей каждый	1	2015 г.	Проводка крупнотоннажных судов с наливными и навалочными грузами в Балтийском море.
Три атомных ледокола мощностью по 60 МВт	90 млрд. рублей за три судна; выделено 36,9 млрд. рублей на строительство первого судна	2,9	2020 г.; первый ледокол должен быть готов к концу 2017 г.	Первоначально первый ледокол должен был обеспечивать проводку судов в западном районе Арктики и на мелководных участках р. Енисей (Дудинское направление) и Обской губы, а также выполнять вспомогательные функции (буксировка судов, аварийно-спасательные работы). В настоящий момент обсуждается возможность использования всех трёх атомных ледоколов для проводки судов-газовозов из Ямала.

Составлено по: Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»; Росатом построит атомные ледоколы нового поколения. 28.11.2011 (<http://vz.ru/news/2011/11/28/542108.html>); Работа новых атомоходов должна быть синхронизирована с проектом Ямал-СПГ – Росатомфлот // РИА-Новости. 03.12.2011; На строительство атомного ледокола выделят 37 млрд. руб. 03.07.2012 (<http://top.rbc.ru/economics/03/07/2012/658136.shtml>).

Таблица 2

Ледокольный флот Канады*

Название ледокола	Год постройки	Длина (м)	Ширина (м)	Осадка (м)	Расход топлива (т/день) в среднем – максимум	Мощность энергетической установки	Лёдопроходимость (м)
Действующие ледоколы							
«Луи Сен-Лоран»	1969	119,6	24,4	9,9	26,7 – 40	20 МВт	1,4
«Терри Фокс»	1983	88	17,8	8,3	18,2 – 35	17,3 МВт	1,4**
«Генри Ларсен»	1987	98,8	19,6	7,3	12,6 – 22	12 МВт	1,2
«Грозейе»	1982	98,1	19,8	7,1	13,4 – н.д.	10 МВт	0,9
«Пьер Рэдиссон»	1978	98,1	19,8	7,1	10,6 – н.д.	10 МВт	0,9
«Амундсен»	1979	98,1	19,8	7,1	13,6 – н.д.	10 МВт	0,9
В стадии проектирования							
«Джон Дифенбейкер»***		130–145	27–30	10	до 200	38 МВт	2,4
Серия из 6–8 патрульных кораблей ледового класса		98	19	5,75		9 МВт	1

Автор выражает признательность Р. Миллеру, директору отдела поддержки операций Службы береговой охраны Канады за предоставленные сведения.

* Все канадские ледоколы оснащены дизельными энергетическими установками.

** Согласно данным Службы береговой охраны ледокол «Терри Фокс» может преодолевать льды толщиной до 1,8 метра (из письма Р. Миллера автору).

*** В 2017 г. должен заменить ледокол «Луи Сен-Лоран».

Существуют и более простые объяснения нежелания Канады развивать судоходство через Северо-Западный проход. В Канаде, например, много шума наделало заявление французского посла по вопросам Арктики и Антарктики М. Рокара. Совершив плавание по канадским арктическим водам на ледоколе «Амундсен», в августе 2011 г. он выразил мнение, что у Канады слишком ограниченные ресурсы, чтобы в одиночку финансировать создание инфраструктуры, необходимой для расширения судоходства через Северо-Западный проход. М. Рокар отметил, что российский морской путь через Арктику менее подвержен ветрам и на нём встречается меньше островов. В то время как население канадского Резольют-Бея составляет лишь 280 жителей, население самых северных российских портов – Мурманска и Архангельска – 300 тыс. и 350 тыс. соответственно. У Рокара, по его словам, «сложилось впечатление, что Канада отказалась от идеи развития судоходства через Северо-Западный проход» [22].

Эмоционально прореагировали на выступление М. Рокара канадские СМИ, в которых отмечалось, что невнимание к Северо-Западному проходу ставит под угрозу развитие всего Крайнего Севера страны. Как сказано в редакционной статье одной из ведущих канадских газет «Глоб энд мейл», «возможно, что Канада предпочитает, чтобы Северо-Западный проход оставался таким, каким он является сейчас, – малоиспользуемым периферийным маршрутом, что наилучшим образом защищает хрупкую среду Арктики и традиционный образ жизни инуитов. Но если канадцы заинтересованы в устойчивом развитии Севера и создании в регионе новых рабочих мест, то они рискуют упустить свой шанс» [20].

Это во многом объясняет тот факт, что дискуссии в Канаде имеют не столько экономический характер, как в России, сколько политико-юридический ракурс и сводятся в основном к подтверждению статуса Северо-Западного прохода как внутренних вод Канады и поиску наиболее эффективных правовых механизмов контроля за судоходством по этому морскому пути.

В качестве примера можно упомянуть специальную имитационную игру, которую в феврале 2008 г. провели канадские и американские эксперты с целью поиска взаимовыгодного решения проблемы судоходства через Северо-Западный проход. По её итогам были подготовлены девять рекомендаций, переданных правительствам двух стран. Первая из этих рекомендаций предусматривала разработку США и Канадой единых правил и совместных механизмов контроля за судоходством в их северных водах. Эксперты предложили, чтобы Вашингтон установил систему контроля за движением судов к северу от Аляски для защиты западных подступов к Северо-Западному проходу, а Оттава уведомлялась бы об иностранных судах, следующих к Канаде.

Другая рекомендация – учредить американо-канадскую Комиссию по вопросам судоходства в Арктике для обеспечения общих интересов. В то же время известный канадский юрист и специалист по Арктике Д. Фаранд высказал сомнение в необходимости создания такой комиссии. По его мнению, «Канада ни с кем не делит суверенитет над Северо-Западным проходом. И не хочет делить. Канада должна сохранить свою независимость и полный суверенитет над этими водами, но в то же время при самом тесном сотрудничестве с Соединёнными Штатами» [32, р. 26]. Вместо этого Фаранд предложил, чтобы Канада заключила с США двустороннее соглашение о транзите, по которому Соединённые Штаты признали бы суверенитет Канады над водами Канадского Арктического архипелага, включая Северо-Западный проход.

В обмен Канада уважала бы право на транзит по этому морскому пути американских торговых судов и ледоколов при условии защиты морской среды и связанных с этим её национальных интересов [32, р. 26; 30, р. 51].

Интересна позиция М. Байерса, юриста-международника из Университета Британской Колумбии и частого комментатора арктической проблематики в канадской прессе. Он был одним из участников выше упомянутой имитационной игры и в течение последних лет предлагал решать проблему Северо-Западного прохода через достижение двусторонней договоренности с США [16; 17]. Однако в 2012 г. позиция Байерса изменилась, и теперь он советует решать этот вопрос не столько в канадо-американском, сколько в канадо-российском формате. По словам Байерса, «такое избирательное дипломатическое сотрудничество усилило бы позиции обеих стран в тот момент, когда они добиваются (вместе или по отдельности) некоего долгосрочного решения проблемы статуса Северного морского пути и Северо-Западного прохода на переговорах с Соединёнными Штатами» [18].

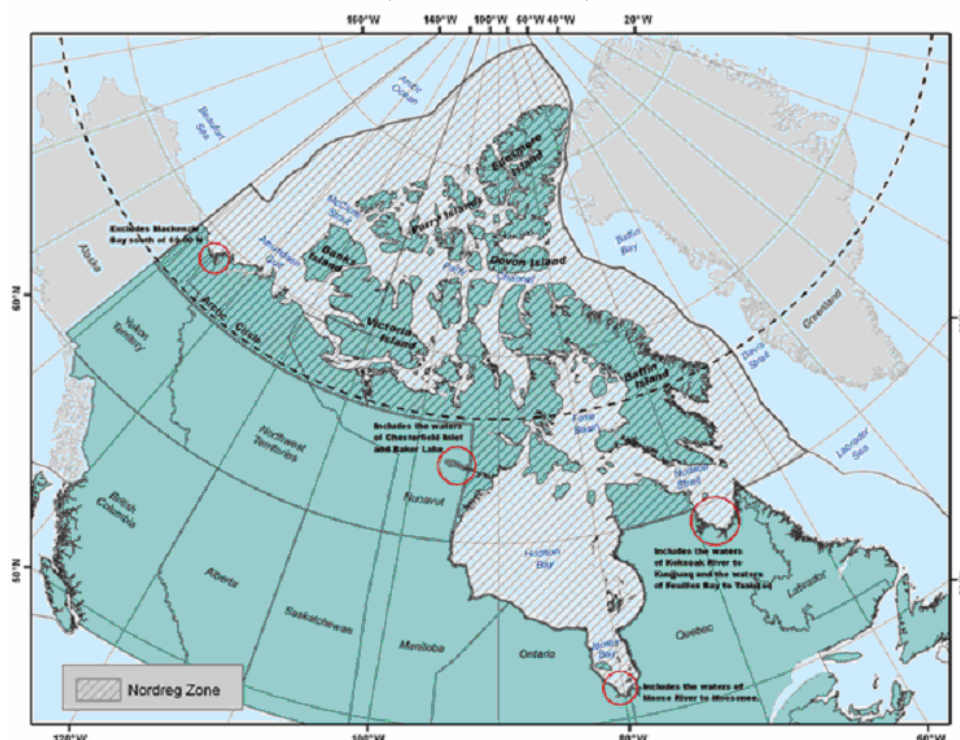
Такая же ситуация складывается и на государственном уровне. Канада, в отличие от России, делает акцент не на облегчении судоходства, а на усилении контроля за Северо-Западным морским проходом. В августе 2009 г. вступили в силу поправки в канадский закон «О предотвращении загрязнения арктических вод», которые вдвое (со 100 до 200 морских миль) расширили зону ответственности Канады по контролю за вредными выбросами в Арктике. В июне 2010 г. были приняты новые Правила управления движением судов в северных водах Канады – НОРДРЕГ (*Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations*). Согласно этим правилам, все суда, следующие через канадские северные воды (см. карту) и имеющие валовую вместимость более 300 т либо перевозящие опасные грузы и загрязняющие вещества, должны в обязательном порядке передавать данные о своём движении в систему НОРДРЕГ*, действующую в рамках Службы береговой охраны Канады.

В правилах подробно прописан порядок и объём предоставления информации о судне. Так, перед заходом в зону НОРДРЕГ капитан должен передать канадским властям весьма подробную информацию, в частности: название судна и его государственную принадлежность; географические координаты судна; направление и скорость движения; предполагаемое время захода и выхода из зоны НОРДРЕГ, предполагаемый маршрут следования; осадку судна; характер груза; состав экипажа; погодные условия и имеющиеся на судне повреждения. После захода в зону НОРДРЕГ и в течение всего времени плавания по ней капитаны должны ежедневно передавать координаты, направление и скорость движения судов, данные о погодных условиях и ледовой обстановке. Перед выходом из зоны НОРДРЕГ капитаны должны проинформировать об этом канадские власти [29].

Принятие Правил управления движением судов в северных водах Канады вызвало негативную реакцию со стороны ряда иностранных государств и неправительственных организаций. Уже в июле 2010 г. на 56-м заседании подкомитета по безопасности судоходства Международной морской организации (ИМО) с их критикой выступили делегации США и Балтийского и междуна-

* Система НОРДРЕГ действует с 1977 г., но до 2010 г. регистрация в ней носила добровольный характер.

**Зона управления движением судов в северных водах Канады
(зона НОРДРЕГ)**



Интернет-сайт Министерства транспорта Канады
(<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-arctic-shipping-operations-nordreg-357.htm>).

родного морского совета (БИМКО)*. Положительно оценив стремление Канады к сохранению морской среды Арктики, они выразили сомнение в соответствии этих правил международному праву. Соединённые Штаты отметили, что «новые канадские Правила НОРДРЕГ не соответствуют ключевым принципам морского права, касающимся свободы судоходства, включая право мирного прохода и право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства» [27, р. 49]. Фактически, тем самым США вновь подтвердили свою позицию, что Северо-Западный проход является международным проливом. С точки зрения США и БИМКО, прежде чем принимать такие правила, Канада должна была получить одобрение Международной морской организации. В ответ Канада заявила, что Правила НОРДРЕГ соответствуют международному праву. Она, в частности, сослалась на ст. 234 Конвенции ООН по морскому праву и Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74), которая предусматривает введение прибрежным государством Системы судовых сообщений (СОЛАС-74, гл. V, 11/4).

* Балтийский и международный морской совет (*Baltic and International Maritime Council, BIMCO*) – неправительственная организация, объединяющая судовладельцев, судовых брокеров и ассоциации из более чем 120 стран. Судовладельцы – члены БИМКО контролируют в настоящее время 65% тоннажа мирового флота.

Не получив разрешения в рамках подкомитета, дискуссия вокруг НОРДРЕГ переместилась на уровень выше – в комитет по безопасности на море всё той же Международной морской организации. На его 88-м заседании США вновь поставили вопрос о законности НОРДРЕГ. В письме, направленном в этот комитет совместно с Международной ассоциацией независимых владельцев танкеров (ИНТЕРТАНКО)*, они обратили внимание на то, что канадские правила были приняты в обход существующей практики: они не были вынесены на рассмотрение ни подкомитета по судоходству, ни комитета по безопасности на море, и, следовательно, «не могут считаться принятыми или одобренными Международной морской организацией» [26, р. 2]. Особый акцент в документе был сделан на противоречие между зоной действия НОРДРЕГ в 200 морских миль (которая совпадает с внешней границей исключительной экономической зоны Канады. – *Д.В.*) и положением СОЛАС-74, в соответствии с которым Система управления движением судов может действовать на обязательной основе только в пределах территориальных вод государства. В своём ответе Канада вновь сослалась на ст. 234 Конвенции ООН, где говорится, что прибрежные государства могут применять такие правила «**в пределах исключительной экономической зоны**» (выделено мною. – *Д.В.*). По мнению Канады, её права и обязанности, вытекающие из этой статьи, имеют высшую силу по сравнению с 12-мильным ограничением, установленным СОЛАС-74, и таким образом «обеспечивают полное юридическое обоснование для введения НОРДРЕГ с точки зрения международного права» [25, р. 2].

К настоящему времени спор между Канадой и её оппонентами вокруг правомочности правил НОРДРЕГ ещё не получил своего разрешения: в комитете по безопасности на море Международной морской организации нашлись как сторонники точки зрения Канады, так и те, кто поддерживали позицию США. Важно, что Канада задала некий ориентир, который впоследствии может быть одобрен на уровне Международной морской организации (как раз сейчас там разрабатывается обязательный для исполнения Международный кодекс мореплавания в полярных водах, Полярный кодекс. – *Д.В.*). Такое развитие событий в принципе устраивает Россию: после одобрения канадских Правил НОРДРЕГ на международном уровне у России появились бы дополнительные возможности для контроля за судоходством в своих северных водах.

Коммерческие перспективы Северного морского пути и Северо-Западного прохода

Вопрос о коммерческих перспективах Северного морского пути и Северо-Западного прохода связан с двумя факторами: во-первых, потеплением климата и таянием льдов в Северном Ледовитом океане и во-вторых, тем обстоятельством, что оба они являются более короткими маршрутами по сравнению с традиционными морскими путями через Суэцкий и Панамский каналы.

Проблема, однако, в том, что более короткое расстояние так и остаётся, фактически, единственным преимуществом арктических морских маршрутов.

* Международная ассоциация независимых владельцев танкеров (*International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO*) – неправительственная организация, представляющая интересы независимых владельцев танкеров. Её членами являются 235 частновладельческих компаний, в распоряжении которых находится 3380 танкеров (80% тоннажа мирового танкерного флота).

В то же время множество других факторов не только сводят это преимущество на нет, но и ставят Северный морской путь и Северо-Западный проход в невыгодное положение по сравнению с традиционными морскими путями. Здесь речь идёт не просто о технической возможности плавания, а о рентабельности этих перевозок.

Главным недостатком арктических маршрутов являются очень суровые погодные условия и присутствие льда в течение большей части года. Это влечёт за собой необходимость использования судов с дополнительной противолёдной защитой (так называемые суда ледового класса). Построить их дороже, чем обычные суда, а окупить сложнее, так как период навигации в Арктике очень короткий (обычно не более четырёх месяцев в году). В то же время использовать суда ледового класса в других районах мирового океана экономически невыгодно, так как дополнительная ледовая защита означает увеличение массы судна и, соответственно, больший расход топлива.

Судовладельцы делают акцент не на подсчёте километража маршрутов, а на точности и предсказуемости морских перевозок. Показательно в этом плане мнение С. Кармела, старшего вице-президента судоходной компании «Маэрск лайн», одного из лидеров отрасли. Выступая 29 марта 2010 г. на слушаниях в канадском парламенте, он отметил, что «теоретически судно может сэкономить 6–7 дней при следовании через Северо-Западный проход, но возможна и обратная ситуация, когда сложная ледовая обстановка может задержать судно и на гораздо большее время» [34, р. 38].

Отсутствие предсказуемости особенно сильно сказывается на перспективах использования Северо-Западного прохода и Северного морского пути для перевозки контейнерных грузов, которые составляют крупнейший сегмент всего рынка морских грузоперевозок. Дело в том, что контейнерные перевозки построены на принципе доставки товаров точно в срок, что в условиях Арктики обеспечить крайне сложно. А это резко снижает потенциальную базу грузооборота Северного морского пути и Северо-Западного прохода и, соответственно, экономическую жизнеспособность этих маршрутов.

Другим серьёзным недостатком Северного морского пути и Северо-Западного прохода является их сравнительно мелководный характер. Стандартный путь через Северо-Западный проход имеет ограничение по осадке судна в 10 метров. Это означает, что большинство транспортных судов не смогут использовать этот путь. Такая же ситуация имеет место и в случае с СМП. Так, в проливе Санникова предельно допустимая осадка судна составляет 12,5 метра, а в проливе Дмитрия Лаптева и вовсе 6,7 метра [31, р. 7]. На практике это означает, что в настоящий момент могут использоваться только суда с небольшой грузоподъёмностью. Хотя в акваториях и Северо-Западного прохода и Северного морского пути есть более глубоководные маршруты, но там намного более тяжёлые ледовые условия. Зачастую лёд на этих маршрутах не тает даже летом. Кроме того, поскольку эти глубоководные маршруты никогда ранее не использовались для судоходства, они не обеспечены соответствующими картами. Неслучайно, что в 2011 г. проводку танкера «Владимир Тихонов» класса «Суэцмакс» по глубоководному маршруту СМП обеспечивал не только ледокол, но и гидрографическое судно. В таких условиях судовладельцам во многих случаях выгоднее традиционные маршруты, где они могут использовать более вместительные суда (табл. 3 и 4).

Таблица 3

**Предельно допустимые размеры судов и их грузоподъёмность
при проходе через Панамский канал**

	В настоящее время	После модернизации канала
Длина (м)	294	366
Ширина (м)	32,3	49
Осадка (м)	12	15,2
Вместимость контейнеровозов (стандартные 20-футовые контейнеры)	5 000	13 000
Максимальный дедвейт сухогрузов (т)	80 000	180 000

* Проект был одобрен населением Панама на референдуме 22 октября 2006 г. Окончание работ запланировано на апрель 2015 года.

Составлено по: *Panama Canal Expansion Program. April 2012* (<http://www.pancanal.com/eng/expansion/rpts/components/2012.pdf>); Mohindru S. *Panama Canal Expansion on Schedule // The Wall Street Journal. 17.05.2012.*

Таблица 4

Пропускная способность Суэцкого канала

Годы	1869	1956	1962	1980	1994	2001	2010
Длина канала (км)	164	175	175	189,8	189,8	191,8	193,3
Ширина канала (м)		60	89	160	170	195	205
Глубина канала (м)	8	14	15,5	19,5	20,5	22,5	24
Максимальная осадка судна (м)	6,7	10,6	11,5	16,1	17	18,9	20,1
Максимальный дедвейт судов (т)	5 000	30 000	60 000	150 000	170 000	210 000	240 000

Stages of Development of the Suez Canal (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=12>).

Особенно неблагоприятная ситуация сложилась в случае с Северо-Западным проходом. Проводимая в настоящий момент модернизация Панамского канала – главного конкурента Северо-Западного прохода при перевозках между Восточной Азией и восточным побережьем США – позволит ему обслуживать намного более вместительные суда (табл. 3). В этих обстоятельствах меньшая длина Северо-Западного прохода во многих случаях не сможет компенсировать возможность использования в Панамском канале более вместительных судов. Кроме Панамского канала есть и другие варианты перевозки товаров из Восточной Азии на восточное побережье США. Как указывает С. Кармел, судовладельцам выгоднее доставлять грузы в порты на западном побережье Канады и США и отправлять их оттуда на восточное побережье Северной Америки по железной дороге [34, р. 38]. Собственно сама идея с расширением Панамского канала связана не с потенциальной конкуренцией со стороны Северо-Западного прохода, а с желанием перераспределить в свою пользу международные контейнерные перевозки, большая часть которых в настоящее время идёт в обход Панамского канала.

Хотя Северный морской путь находится в более выигрышной ситуации (в отличие от Северо-Западного прохода по нему уже начался транзит грузов), он сталкивается со схожими проблемами. Потенциальная специализация СМП на перевозках грузов между Европой и Азией (поскольку на других направле-

ниях он не даёт заметных преимуществ) означает, что ему придётся конкурировать с Суэцким каналом, на который «завязана» основная часть перевозок между этими регионами. За почти 150 лет существования Суэцкого канала значительно выросли размеры следующих по нему судов. В частности, в настоящее время идут работы по увеличению глубины канала до 22 метров, что позволит проходить танкерам дедвейтом до 300 тыс. т и сухогрузам дедвейтом более 150 тыс. тонн*.

В итоге на Северном морском пути складывается такая же ситуация, как и в случае с Северо-Западным проходом: судовладельцам выгоднее отправлять суда по более длинному маршруту, чем использовать суда с маленькой осадкой и вместимостью. Вдобавок, путь через Суэцкий канал проходит по открытой воде, и суда могут идти на максимальной скорости, не опасаясь столкновения с плавучими льдами. Это означает, что экономия по времени при использовании Северного морского пути может оказаться не такой значительной. Кроме того, даже эту экономию Северный морской путь даёт не на всех маршрутах. Если при плавании из Мурманска в Йокогаму судно может сэкономить 7 дней по сравнению с использованием Суэцкого канала, то маршрут из Мурманска в Шанхай даёт экономию всего в два дня. Для некоторых маршрутов, например, из Роттердама в Сингапур или Гонконг путь через Суэцкий канал вообще короче, чем по Северному морскому пути [24].

Как замечает индийский исследователь Дж. Хо, более 50% торговли между Европой и Азией вообще проходит через порт Сингапура – маршрут, по сравнению с которым Северный морской путь не даёт никакого выигрыша ни по времени, ни по расстоянию [23].

Фактически, единственный вид грузов, который имеет перспективу осуществления транзитных перевозок по Северному морскому пути – это насыпные и навалынные грузы. Для них временной фактор не имеет такого критического значения, как для контейнерных грузов. В этих обстоятельствах возможность сэкономить топливо при использовании более короткого маршрута выходит на первый план. Интересные данные в этом плане приводит директор датской судоходной компании «Нордик Балк Кэрриерс» (*Nordic Bulk Carriers*) К. Бонфис. В 2010 и 2011 гг. его компания использовала Северный морской путь для перевозки железной руды в Китай. По словам К. Бонфиса, срок доставки груза из Мурманска в Китай составил 23 дня по сравнению с 43 днями для маршрута через Суэцкий канал. Это позволило компании сэкономить на каждом рейсе 1000 т топлива, или 650 тыс. долл. [15]. Впрочем, даже Бонфис не рассматривает Северный морской путь как реальную альтернативу Суэцкому каналу. По его словам, «это могло бы быть, если бы Суэцкий канал функционировал только четыре месяца в году, причём судовладельцы не знали бы, в какие именно месяцы он был бы открыт для судоходства» [28]. Ещё одна проблема – крайне ограниченное количество таких судов. Так, из 2005 судов класса «Панамакс» лишь 55 имеют ледовый класс и лишь 3 из этих 55 имеют класс 1A**, мини-

* По подсчётам администрации Суэцкого канала, он сможет принимать 99% всех сухогрузов, 82% всех танкеров нефти и 100% всех остальных видов грузовых судов, включая контейнеровозы (*Stages of Developing the Suez Canal* – <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=12>).

** Западный класс 1A соответствует российскому Arc 4, который обозначает суда, способные осуществлять самостоятельное плавание в однолетних арктических льдах толщиной до 0,8 метра или толщиной до 1 метра при следовании за ледоколом.

мально возможный для прохода по Северному морскому пути. Два из этих трёх судов как раз и принадлежат компании Бонфиса [15].

Схожие проблемы возникают и при использовании в арктических водах танкеров с нефтью и судов-газовозов. Например, из всего мирового флота судов-газовозов только один СПГ-танкер имеет достаточный ледовый класс для плавания по Северному морскому пути [36].

В целом, в подходах нашей страны к Северному морскому пути и Канады к Северо-Западному проходу можно выделить несколько этапов и составных элементов. В начальный период (1960–1970-е годы) отношение СССР и Канады к проблеме судоходства в арктических водах во многом совпадало: и тот и другая делали акцент на разработке нормативно-правовой базы, позволяющей регулировать допуск и проход иностранных кораблей через их северные воды. С конца 1980-х годов СССР/Россия и Канада придерживаются разнонаправленных подходов в отношении своих арктических морских путей. Канада по-прежнему рассматривает проблему судоходства через эти воды в политико-юридической плоскости, стремясь сохранить максимально возможную степень контроля над Северо-Западным проходом (поправки в закон «О предотвращении загрязнения арктических вод»; правила НОРДРЕГ). В подходе СССР, а позднее и России, экономический аспект – возможность использования Северного морского пути для международных морских перевозок – начал преобладать над политико-юридическим. В отличие от Канады Россия старается максимально упростить судоходство иностранных кораблей по Северному морскому пути (статья 5 в новой редакции Кодекса торгового мореплавания; снижение срока подачи заявки с 4 месяцев до 15 дней; гибкие тарифы на ледокольную проводку*).

Серьёзно отличаются и перспективы российского и канадского арктических морских путей. Северо-Западный проход не имеет никаких шансов стать сколько-нибудь значимым торговым маршрутом. Все факторы против него: более медленное таяние льдов по сравнению с акваторией Северного морского пути; сама география Канадского Арктического архипелага, включающего более 36 тыс. островов, между которыми проходят узкие и мелководные проливы, превращающие Северо-Западный проход в трудный и рискованный маршрут для современных торговых судов; наконец, наличие стабильно работающих альтернативных морских путей (Транстихоокеанского интермодального маршрута и Панамского канала). В этом смысле, день 22 октября 2006 г., когда население Панамы одобрило план модернизации Панамского канала, можно считать датой смерти самой идеи Северо-Западного прохода как нового глобального торгового пути.

Северный морской путь находится в намного более выигрышном положении с точки зрения климата и географии. В то же время его нормальное функционирование и дальнейшее развитие возможно только при наличии постоянного и значительного грузооборота. На данный момент его могут обеспечить только крупные российские ресурсодобывающие компании, работающие в этом регионе. Проблема в том, что в последнее время был отменён или перенесён на неопределенное время ряд крупных проектов по добыче нефти и газа

* Приказ Федеральной службы по тарифам от 7 июня 2011 г. «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути» // Российская газета. 29.06.2011.

в российской Арктике. В частности, Газпром заморозил проект по разработке Штокмановского газового месторождения и перенёс на более поздний срок начало добычи нефти на месторождении «Приразломное» на шельфе Баренцова моря. Постоянно снижается добыча нефти на месторождении Южное Хыльчю (Ненецкий автономный округ), принадлежащем ЛУКойлу. В результате, построенный ЛУКойлом на берегу Баренцова моря Варандейский терминал, обеспечивающий перекачку нефти на танкеры для последующего вывоза по Северному морскому пути, работает во многом вхолостую: за первые 9 месяцев 2012 г. через него было отгружено менее 2 млн. т нефти при пропускной способности в 12 млн. т. Таким образом, дальнейшее развитие Северного морского пути и существенный рост грузоперевозок по нему всё больше зависит от успешной реализации только одного арктического проекта – «Ямал-СПГ», который предусматривает транспортировку сжиженного природного газа с полуострова Ямал на мировые рынки. Компания «НОВАТЭК», разрабатывающая этот проект, планирует ежегодно перевозить до 16 млн. т СПГ по Северному морскому пути. Если же по каким-либо причинам будет отменён и этот проект, то возможен новый упадок Северного морского пути. Фактически, может повториться ситуация конца 1990-х годов, когда перевозки по этому маршруту не превышали 1,5 млн. т в год.

Такой же сомнительной выглядит и ставка на использование Северного морского пути для международного транзита. Пример Суэцкого и Панамского каналов показывает, что для того, чтобы морские пути окупали затраты на своё содержание и приносили прибыль, объём грузоперевозок должен исчисляться сотнями миллионов тонн*. Очевидно, что Северный морской путь даже в долгосрочной перспективе не способен набрать такой объём международного транзита. Поскольку международный грузооборот не может обеспечить даже самоокупаемость, нет смысла тратить лишние деньги и выстраивать под него инфраструктуру Северного морского пути. Россия не только не получит экономических дивидендов от использования этого арктического маршрута для международного транзита, но и может столкнуться с нежелательными правовыми последствиями. Рост международных перевозок будет подрывать позицию России, которая заключается в том, что Северный морской путь является её внутренними водами, и усиливать позицию США, которые рассматривают этот путь как международный пролив. Дело в том, что, согласно международному праву, одним из двух главных критериев для признания пролива международным является его использование для международного судоходства**. В этих условиях России следует ограничить развитие Северного морского пути исключительно национальными рамками – перевозкой грузов российских сырьевых компаний и обеспечением северного завоза.

Весьма осторожно следует относиться и к идеям некоторых экспертов о возможном союзе России и Канады против США в вопросе о статусе арктических морских путей. Дело не только в том, что Канада и США тесно связаны друг с другом в экономической, политической, военной и культурных сферах (достаточно сказать, что на США приходится 75% всего канадского экспорта).

* В 2011 г. через Суэцкий канал было перевезено 691 млн. т грузов, через Панамский – 322 млн. т. Это принесло в бюджеты Египта и Панама, соответственно, 5,2 млрд. долл. и 1,7 млрд. долларов.

** См. решение Международного суда ООН в 1949 г. по делу о проливе Корфу.

Между двумя североамериканскими странами действует соглашение «О сотрудничестве в Арктике», в соответствии с которым американские ледоколы могут беспрепятственно следовать через Северо-Западный проход. Представить такое соглашение между США и Россией применительно к Северному морскому пути достаточно сложно. В данной ситуации для Канады более безопасно и перспективно решать проблему статуса Северо-Западного прохода путём двусторонней договорённости с Вашингтоном, опираясь на уже имеющуюся правовую базу и многолетние тесные связи, чем рисковать отношениями со своим главным союзником и торговым партнёром. В этом смысле российско-канадское сближение по вопросу определения статуса арктических проливов имеет определённые пределы, и России стоит рассчитывать на Канаду скорее как на тактического союзника, что, конечно, не исключает возможностей для сотрудничества двух государств в этом регионе.

Таким образом, из двух арктических морских путей только Северный морской путь обладает определённым потенциалом для увеличения грузоперевозок. Однако даже в этом случае речь идёт не о создании морского пути глобального значения, а об узкоспециализированной трассе, по которой будет перевозиться ограниченный набор грузов.

Список литературы

1. Володин Д.А. Канада: проблемы суверенитета в Арктике // США ♦ Канада. 2006. № 12. С. 44–58.
2. Володин Д.А. Правительство С. Харпера и защита интересов Канады в Арктике // США ♦ Канада. 2008. № 12. С. 35–50.
3. Горбачёв М.С. Избранные речи и статьи. М.: Политиздат, 1988. Т. 5. 575 с.
4. Морская доктрина Российской Федерации до 2020 года. Утверждена президентом Российской Федерации В.В. Путиным 27.07.2001 (<http://www.scrf.gov.ru/documents/34.html>).
5. Новый порядок выдачи разрешения на проводку судов по Северному морскому пути подразумевает сокращение сроков подачи заявки. 28.06.2012 (<http://portnews.ru/news/139683>).
6. Правила плавания по трассам Северного морского пути. Утверждены Министерством морского флота СССР 14.09.1990 (<http://www.morflot.ru/files/doclist/20110928151649-Правила%20плавания%20по%20трассам%20Северного%20морского%20пути.doc>).
7. Работа новых атомоходов должна быть синхронизирована с проектом Ямал-СПГ – Росатомфлот // РИА-Новости. 03.12.2011.
8. Федеральный закон от 31.07.1998 «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» // Российская газета. 06.08.1998.
9. Федеральный закон Российской Федерации от 28.07.2012 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» // Российская газета. 30.07.2012.
10. Agreement between the Government of Canada and the Government of the United States of America on Arctic Cooperation. Ottawa, 11.01.1988 // International Legal Materials. January 1989. P. 141-145.
11. Arctic Marine Shipping Assessment 2009 Report. Arctic Council. April 2009. 194 p.
12. Arctic Waters Pollution Prevention Act (<http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/A-12/FullText.html>).

13. *Bell J.* Planned Arctic Naval Base Cut Back Sharply // Nutatsiaq News. 22.03.2012.
14. *Berthiaume L.* Procurement Setback Freezes Armed Arctic Patrol Boats // The Ottawa Citizen. 09.05.2012.
15. *Bockmann M.* Arctic Ship Cargoes Saving \$650,000 on Fuel Set for Record High // Bloomberg. 13.06.2012.
16. *Byers M.* Canada Must Seek Deal with U.S. // The Toronto Star. 27.10.2006.
17. *Byers M.* Time to Negotiate the Northwest Passage with the United States // Policy Options. October 2011. P. 68-71.
18. *Byers M.* Toward a Canada-Russia Axis in the Arctic. 06.02.2012 (<http://globalbrief.ca/blog/2012/02/06/toward-a-canada-russia-axis-in-the-arctic>).
19. Canada's Northern Strategy: Our North, Our Heritage, Our Future. Ottawa, July 2009. 42 p.
20. Canada in Danger of Missing the Boat in the Arctic // The Globe and Mail. 28.08.2011.
21. Climate Change and Its Impacts on Shipping. 12.08.2010 (<http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-arctic-climate-302.htm>).
22. *Fantoni B.* Canada «Too Small» to Develop Northwest Passage Shipping, Diplomat Says // The Vancouver Sun. 09.08.2011.
23. *Ho J.* The Northern Sea Route: Is It Really Ice-Free // RSIS Commentaries. No. 121. 17.08.2011.
24. *Humpert M.* The Future of the Northern Sea Route – A “Golden Waterway” or a Niche Trade Route. 15.09.2011 (http://www.thearcticinstitute.org/2011/10/future-of-northern-sea-route-golden_13.html).
25. IMO. Maritime Safety Committee. Comments on Document MSC 88/11/2 Submitted by Canada. MSC 88/11/3. 05.10.2010.
26. IMO. Maritime Safety Committee. Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations Submitted by the United States and INTERTANKO. MSC 66/11/2. 22.09.2010.
27. IMO. Report to the Maritime Safety Committee. Sub-Committee on Safety Navigation. NAV 56/20. 31.08.2010.
28. More Ships Take Shortcut Via Less Icy Arctic. 29.09.2011 (<http://www.seanews.com.tr/article/worldship/70739/Sanko-Odyssey>).
29. Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations. SOR/2010-127. 10.06.2010 // The Canada Gazette. 23.06.2010.
30. *Pharand D.* The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit // Ocean Development and International Law. 2007. No. 1. P. 3-69.
31. *Ragner C.* Northern Sea Route Cargo Flows and Infrastructure – Present State and Future Potential. The Fridtjof Nansen Institute (FNI). Report No. 13. 2000. 124 p.
32. Rising to the Arctic Challenge: Report on the Canadian Coast Guard. Report of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans. April 2009. 93 p.
33. *Ruffilli D.* Arctic Marine and International Infrastructure: Challenges and the Government of Canada's Response. Ottawa, 21.07.2011. 11 p.
34. Sovereignty and Security in Canada's Arctic. Interim Report. Standing Senate Committee on National Security and Defence. March 2011. 75 p.
35. Statement on Canada's Arctic Foreign Policy. Ottawa, August 2010. 29 p.
36. *Wright C.* Keep Cool over LNG Shipping in Arctic // Lloyd's List. 13.01.2012.