

УДК 39

DOI: 10.17223/2312461X/29/5

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ В ОФИЦИАЛЬНОМ РОССИЙСКОМ ДИСКУРСЕ: СТРАТЕГИИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ФУНКЦИОНАЛЬНЫХ И ГЕОГРАФИЧЕСКИХ ГРАНИЦ*

Ксения Андреевна Гаврилова

Аннотация. На материале публичных выступлений представителей федеральных институтов и глав арктических регионов России рассматривается конструирование образа Северного морского пути как инфраструктурного мегапроекта, способного социально, экономически, логистически связать российскую Арктику изнутри, а также перестроить мировую морскую транспортную логику. Дискурсивное определение функций СМП производится в общероссийской и региональной перспективах. В первом случае СМП репрезентируется как транспортный коридор, соединяющий рынки Европы и Азии, или как экономически рентабельная альтернатива южным маршрутам морских перевозок. Региональный образ СМП интегрирует арктические субъекты в федеральную арктическую повестку и утверждает важность развития сугубо региональных проектов (например, материковых транспортных систем). Администрации ряда арктических субъектов, формально не соприкасающихся с акваторией СМП, стремятся участвовать в его развитии, попутно переосмысляя географические границы трассы. Для российского дискурса об Арктике характерна концептуализация СМП одновременно как территориально-инфраструктурной системы, способной объединить регионы и транспортные «подсистемы» разной специализации, и северной границы государства, где последнее утверждает свою суверенность через привычные механизмы манифестации присутствия – например, через такие инфраструктуры, как СМП, где риторика более значима, чем материальное выражение.

Ключевые слова: Северный морской путь, транспортные инфраструктуры, антропология государства, Арктическая зона РФ, арктические форумы, дискурс-анализ

Введение

Северный морской путь – навигационный проход по арктическим морям в восточном полушарии, определяемый Российской Федерацией как «национальная транспортная коммуникация» (ФЗ № 132; далее СМП), и крупный инфраструктурный проект, который наравне с индустриальным освоением заполярных нефтегазовых месторождений формирует основу арктической повестки страны как в общероссийском

* Статья написана при поддержке гранта «Арктические связи: люди и инфраструктуры» (РФФИ № 18-05-60108, 2018–2021). Работа выполнена в рамках Программы деятельности Западно-Сибирского межрегионального научно-образовательного центра.

контексте, так и в рамках глобального дискурса об Арктике. На рубеже первых десятилетий XXI в. медийное внимание к СМП неуклонно росло, следуя за декларациями развития этой транспортной инфраструктуры, совершаемыми политиками федерального центра и регионов Арктической зоны РФ (далее – АЗРФ). Устойчивый дискурс об СМП, сформировавшийся в российском политическом поле (*официальный*), с одной стороны, является наиболее значимым компонентом инфраструктурного *проекта* СМП (в большей степени, чем материальное выражение «пути»), с другой – определяет видение СМП за пределами аппаратов управления государством или регионами (например, ожидания развития СМП арктическим населением или логистическими компаниями; см.: Васильева 2020). Официальный взгляд на СМП артикулируется на всех уровнях власти, в законодательных актах и публичных выступлениях политиков, задавая таким образом координаты осмысления СМП аудиторией жителей страны.

Задачей данной статьи является дискурсивный анализ (деконструкция) этого насаждаемого «сверху» образа СМП посредством выделения риторических стратегий репрезентации основных функций СМП и (пере)осмысления его географических границ.

Материалом для дискурсивного анализа послужат тексты выступлений (транскрипты устных докладов и дискуссий на форумах 2014–2018 гг.; ПМА) представителей федеральных органов власти РФ и администраций регионов АЗРФ на ежегодном форуме «Арктика: настоящее и будущее», проводимом в Санкт-Петербурге Ассоциацией поляриков (далее форум АСПОЛ¹). На пленарных и дискуссионных площадках ежегодных арктических форумов вырабатывается, модифицируется и усваивается «язык» (лексические и риторические инструменты), формируется тот самый официальный дискурс, при помощи которого российское политическое сообщество публично обсуждает Арктику и СМП. Как правило, в формате форума выступающие артикулируют *официальную позицию* по определенному вопросу (например, представители федерального ведомства – о развитии СМП) или формируют *идеальный* (инвестиционный) *портрет* определенной *территории* (например, главы регионов АЗРФ – своих регионов). Предлагаемое в статье понимание дискурсивного образа СМП близко к категории *imaginary* как модели воображения – совокупности (вербализованных) представлений, при помощи которых конструируется ситуация / феномен (Steinberg et al. 2015: 6–17): в данном случае Арктика как специфический регион и СМП как транспортная инфраструктура. И поскольку материалом для анализа служат тексты, отражающие официальный взгляд на СМП, основным фокусом статьи будет определение прагматики актуального образа СМП и основных его компонентов – набора дискурсивно закрепляемых за СМП функций и конфигурации его гео-

графических границ. Иными словами, я попытаюсь показать, каким задачам государственных управленцев середины 2010-х гг. отвечало то знание об СМП, которое они продвигали в своих публичных выступлениях; какие перформативные и символические цели достигались популяризацией именно такого образа СМП в рамках российской и глобальной повесток освоения Арктики.

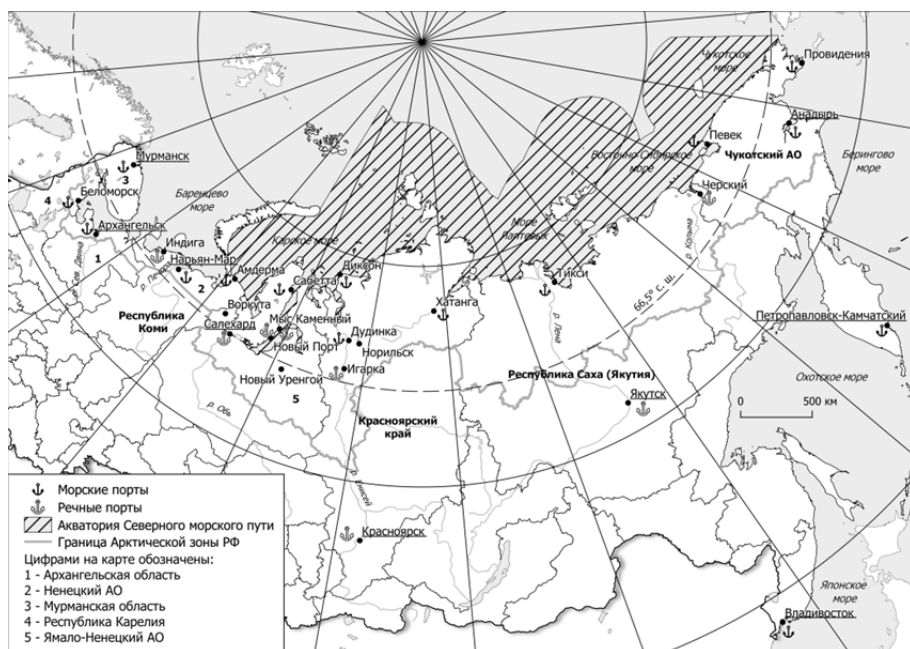


Рис. 1. Акватория Северного морского пути и Арктическая зона РФ.

Авторы: Гаврилова К.А., Васильева В.В.

Концептуализация Арктики как особого региона: глобальный и российский контексты

О режиме арктической исключительности и соответствующем дискурсе (discourse of «Arctic exceptionalism»; Dittmer et al. 2011) обычно говорится в связи с геополитическими спорами вокруг региона, особенностями его правового статуса или специфическими стратегиями его нарративной репрезентации в европейской и североамериканской традициях. Несмотря на то, что формально политическая практика начала XXI в. далеко отстоит от художественной литературы конца XIX в., отдельные модели воображения Арктики как особой территории оказываются устойчивыми на протяжении многих лет и, будучи частью перформативных заявлений политиков и активистов, продолжают ощутимо влиять на жизнь региона. Если в XIX – начале XX в.

преобладала риторика экзотизации, индигенизации Арктики, утверждения ее как неизведанной, опасной или «пустой» периферии империй (Ryall, Shimanski, Wærp 2010), то для XX в. характерна также политизация Арктики, включение ее в контекст территориальных споров и практик государственного управления территорией. Так, согласно (Khrushcheva, Poberezhskaya 2016) в России динамика образа Арктики характеризовалась несколько хаотичной эволюцией от имперского поиска новых земель и ресурсов (прирастания богатств) к героическому завоеванию Арктики, приручению и модернизации (советизации) пространства при помощи технологий в первые советские десятилетия, далее – к идее кратчайшего расстояния между СССР и США в период холодной войны, затем – к отсутствию сфокусированного интереса в первое постсоветское десятилетие и, наконец, к возвращению Арктики в официальный дискурс в начале XXI в.

Если в позднесоветском дискурсе Арктика позиционировалась исключительно в контексте национальной безопасности, то на рубеже веков начала усваиваться западная арктическая повестка, в частности утверждение Арктики как территории мира и сотрудничества, представление о необходимости экологической защиты, экономическая заинтересованность в эксплуатации ресурсного потенциала региона (Rowe, Blakkisrud 2014). Вместе с этими идеями Россия, впрочем, усвоила и общие для глобальной Арктики противоречия, например, с одной стороны, уместность не милитаризации Арктики, но международной кооперации арктических стран, с другой стороны, важность для каждой страны декларации суверенных прав в Арктике. По мнению О. Хрущевой и М. Побережской, в начале XXI в. российский арктический нарратив формировался официальными представителями государства на основе: идей «Arctic State» – легитимации статуса арктического государства через географическое положение, историю освоения, наличие коренного арктического населения среди граждан России; проведения экологических акций; усиления «национальной безопасности» и укрепления границ; разработки углеводородной базы и перспектив СМП как международной морской трассы (Khrushcheva, Poberezhskaya 2016; см. об этом также: Киселёв, Назукина 2016: 145–152).

Регулярные акты утверждения суверенитета над территорией, артикуляции и демонстрации претензий стран на отдельные участки Арктики («ceremonies of possession»), производимые представителями разных государств, связаны в числе прочего, по мнению К. Доддса, с дискурсивным фреймированием Арктики как недостаточно контролируемого пространства, а также с редко признаваемым публично восприятием региона как территории геополитического оспаривания (Dodds 2010). «Исключительность» и проблематичность Арктики объясняются разными факторами – от неразграниченности морского шельфа² до право-

вого статуса открытого моря за пределами 200-мильных зон как океанических ресурсов общего пользования, регулируемых Конвенцией по морскому праву (1982 г.) и противопоставленных суверенным территориям суши (и, таким образом, всей современной практике территориализации государств) (Steinberg et al. 2015: 1–18). В российской Арктике суверенность артикулируется через восстановление сети военных баз, систем метеорологического наблюдения, проведение научных исследований региона, а также через развитие туризма и транспортных инфраструктур, таких как Севморпуть. И если в контексте глобальной Арктики СМП может стать точкой потенциального напряжения – ввиду таяния льдов режим «суверенитета над проходами», СМП (как часть Northeast passage) у России и Северо-Западным проходом (Northwest passage) у Канады периодически оспаривается в пользу интернационализации морских путей³, – то с точки зрения внутрироссийского официального дискурса, как будет показано далее, СМП рассматривается как один из инструментов интеграции российской Арктики и утверждения суверенности Российского государства в регионе.

Дискурсивное определение функций Севморпути

Общероссийская перспектива. Существует ряд концептуальных моделей, при помощи которых описывается российская Арктика, например: Арктика как «ресурсный фронт», «Арктика уязвимая» (требующая экологической и социальной защиты государства), «Арктика удаленная и труднодоступная», причем удаленность (*remoteness*) означает инфраструктурную недостаточность, немодернизированность территории, проблематичную связность с центром. Представление об инфраструктурной необеспеченности региона проявляется в популярности темы (модернизации или восстановления) арктической инфраструктуры, в особенности транспортной: речь идет не столько о развитии малой авиации или формировании парка ледоколов, сколько о декларациях необходимости создания *транспортных систем*. Самым мощным риторическим потенциалом на данный момент обладает идея создания транспортной суперсистемы Северного морского пути – объединяющей *все* арктические регионы, интегрирующей *все* региональные транспортные системы и имеющей, как утверждается, огромный экономический потенциал.

В начале 2010-х гг. особенно востребованным был образ СМП как «глобальной» морской трассы, принципиально важной для экономики России и всего мира, способной перестроить морские торговые пути и переориентировать российскую продукцию на новые рынки. Среди наиболее востребованных в этом контексте *функций* – мотивировок эффективности СМП – следует выделить две: СМП как северный

транспортный коридор, обеспечивающий связь России с Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом (АТР), и СМП как *транзитный путь* – альтернатива южному пути через Суэцкий канал.

«Президент России в своем послании Федеральному собранию <...> подчеркнул важность конкурентоспособности Северного морского пути, который должен стать связующим звеном между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Мы действительно считали, смотрели, что у нас получается по Севморпути. Это в два раза более короткий, более доступный, безопасный путь, там нет никаких сомалийских пиратов у нас. Ну и, собственно говоря, создание современного атомного ледокольного флота позволяет нам делать ледовые проводки для всех контейнеровозов» [Д.О. Рогозин, председатель Госкомиссии по вопросам развития Арктики, 2015⁴].

Идея экономической ориентации на АТР, в принципе, популярна в российском официальном дискурсе, и СМП в этом контексте репрезентируется как «мост» к альтернативному традиционным европейским рынкам сбыта российского сырья. Не менее риторически востребованной оказывается и идея транзитной функции СМП, раскрывающаяся в рассуждениях о рентабельности перевозок северным путем: трасса через арктические моря в этом случае репрезентируется как более короткая и потому экономически выгодная, а также более безопасная ввиду отсутствия угроз нападения на суда. Аргументы, обосновывающие транзитный потенциал СМП, настолько хорошо известны аудитории форумов, что выступающие нередко ограничиваются этикетными ссылками на «экономию маршрута» в процентах или на «сомалийских пиратов». Впрочем, не менее общеизвестным является и набор конвенциональных *контраргументов*, ставящих под сомнение эти гипотетические функции СМП: оспаривание выгоды транзитных перевозок по СМП в силу его сезонности (тяжелая ледовая обстановка на пути следования в зимние месяцы) и затруднительного прогнозирования сроков навигации, дефицит имеющегося ледокольного флота, «загрузка» судопотока⁵.

Региональная перспектива. Проект формирования «опорных зон» в АЗРФ обсуждался с 2016 г. и был внесен в числе поправок к Государственной программе (2014) наряду с подпрограммой «Развитие Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике» в августе 2017 г. По словам бывшего замминистра экономического развития А.В. Цыбульского, *опорные зоны* представляют собой такую систему стратегического развития территории, при которой крупные компании и представители государства «*через совместное строительство инфраструктуры и совместное планирование снижают издержки для реализации проектов*» (здесь и далее курсив автора. – К.Г.) [Цыбульский, 2017], причем особое внимание уделяется «*якорным инвестиционным проектам*», с которыми предполагается координировать менее

рентабельные [С.В. Шипов, замминистра экономического развития; 2017]. Для многих проектов, что закреплены за восьмью предлагаемыми в Госпрограмме опорными зонами, связь с СМП декларируется как один из «драйверов развития макрорегиона». Впрочем, это не означает, что до принятия поправок к Госпрограмме связь регионов с трассой не артикулировалась: так, в презентациях на форумах АСПОЛ представители региональных администраций через упоминания СМП, с одной стороны, регулярно обосновывали свою включенность в актуальную арктическую повестку, с другой – использовали СМП как «зонтик», под который подтягивались прочие региональные инициативы, причем заявленная смычка с СМП риторически легитимировала их важность и нужность.

Если аналитически вычленять структуру ежегодно воспроизводящегося корпуса презентаций регионов, то можно говорить о трех основных используемых стратегиях регионального «заземления» СМП: 1) *географической привязке* (связанность региона с СМП утверждается через наличие портов в акватории, а также благодаря геофизическим, гидрологическим особенностям портов); 2) *смычке с промышленностью* (декларируется географическая близость региона к месторождениям / крупным промышленным объектам, добывающим и вывозящим продукцию через СМП); 3) *сопряжении локальных транспортных систем*, проходящих через регион, с СМП («подтягивание» их к СМП). Далее я рассмотрю каждую из стратегий чуть подробнее.

Географическая привязка. В риторике региональных управленцев к воображаемому СМП каждый из арктических регионов – даже те, что формально входят в АЗРФ, но не в акваторию СМП, – как «крючками», риторически прикрепляется «опорными» портовыми точками (существующими или проектируемыми): Карелия – Беломорским, Мурманская и Архангельская области – столицами, Ненецкий автономный округ (далее – НАО) – Индигой и Амдермой, Ямало-Ненецкий автономный округ (Ямал) – Сабеттой, Красноярский край (Таймыр) – Диксоном, Хатангой, реке Дудинкой и Игаркой, Республика Саха (Якутия) – Тикси, реке Зеленым мысом, Чукотский автономный округ (Чукотка) – Певеком. Так, точкой встраивания Архангельской области в СМП назывался проектируемый «глубоководный порт Архангельск» и подкрепляющая его локальная инфраструктура судостроительства и судоремонта; для НАО утверждалась перспективность строительства порта в глубоководной незамерзающей бухте Индига; представители Ямала настаивали на том, что расположение Сабетты в центре арктического побережья делает ее самой выгодной точкой для транспортировки ресурсов как в Европу, так и в АТР; власти Якутии указывали на береговую линию вдоль СМП длиной в 4,5 тыс. км, а власти Чукотки – своим основным логистическим преимуществом видели близость к перспективным азиатским рынкам.

Географическая близость к ресурсной базе и стратегическим промышленным объектам. Принципиально завязанными на перевозки по СМП как в плане доставки стройматериалов, так и в вывозе продукции (загрузки СМП) в 2010-е гг. стали масштабный проект освоения Южно-Тамбейского нефтегазового месторождения («Ямал СПГ») и, соответственно, завод по сжижению газа и порт Сабетта на Ямале. В случае с НАО близостью к перспективным нефтегазовым месторождениям Тимано-Печорского бассейна обладал проектируемый порт Индига; администрация Красноярского края продвигала перспективные угольные месторождения в районе порта Диксон, а также развитую инфраструктуру освоения Норильского промышленного района на Таймыре (компания «Норникель»); управленцы Якутии в качестве загрузки СМП представляли продукцию Западно-Анабарского нефтяного участка и Зырянского угольного бассейна; роль Архангельской и Мурманской областей в функционировании СМП обосновывалась через инфраструктурную поддержку и снабжение таких проектов национального масштаба, как «Ямал СПГ» или эксплуатация шельфового месторождения в Печорском море платформой Приразломная (компания «Газпром нефть»).

СМП и другие региональные транспортные системы. Благодаря наличию в Архангельской области сети железных дорог и автомагистралей представители региона рассматривали возможность интеграции СМП и «прохладного шелкового пути» в Китай, в том числе через проектируемую ветку Белкомур: Архангельск – Соликамск (Пермь); администрация Мурманской области среди преимуществ региона называла корреляцию между транспортной обеспеченностью, географической близостью к Европе и наличием самого западного порта («Мурманск – первый российский порт при движении на восток и последний при выходе на запад» М.В. Ковтун, губернатор Мурманской области, 2015); представители НАО и Республики Коми предлагали обеспечивать загрузку СМП сырьем, используя проектируемые железнодорожные ветки Сосногорск – Индига или Амдерма – Воркута как ответвления Северного широтного хода (проекты Баренцкомур, Карскомур); губернатор Карелии указывал на необходимость включения Беломорско-Балтийского канала в транспортный коридор «А3 – Финляндия» (СМП – «порты Ботнического залива»); в ямальской Сабетте к середине 2010-х гг. уже были увязаны морской порт и международный аэропорт, впрочем, также говорилось о необходимости завершения строительства железнодорожной магистрали Северный широтный ход и линии Бованенково – Сабетта; наконец, представители Таймыра и Якутии настаивали на необходимости усиления связей между речными системами («краеобразующей» рекой Енисей и Леной) и СМП, а также реконструкции аэропортов в потенциальных опорных точках Диксон, Хатанга, Черский.

В задачи дискурсивного анализа публичных презентаций регионов, безусловно, не входит критическая оценка экономической рентабельности предложенных проектов, сравнение географической и логистической близости «точек роста» региона и СМП, равно как и реальный комментарий относительно работоспособности тех или иных упоминаемых в презентациях инфраструктур. Действительно, в ряде случаев достаточно сложно понять, какие из описываемых проектов уже реализуются (как производственно-логистический комплекс Ямал СПГ и Сабетты), а какие находятся на стадии многолетнего неперспективного планирования (как порт Индига или железнодорожная магистраль Белкомур), какие действительно имеют пространственную и функциональную связь с СМП (как порт Дудинка и инфраструктура Норильского промышленного района), а какие с ним «склеены» исключительно риторически (как Беломорско-Балтийский канал и порт Беломорска).

Дискурсивное оспаривание географических границ Севморпути

В соответствии с законом (ФЗ № 132) Северный морской путь имеет четкие географические ограничения: на западе – «меридианом мыса Желания до архипелага Новая земля... и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар», на востоке – «параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе»; при этом Администрация СМП располагается в Москве, а атомный ледокольный флот («Атомфлот» в структуре ГК «Росатом»), без которого проход по СМП в зимние месяцы невозможен, базируется в Мурманске. Как было показано выше, управленцы ряда регионов – Архангельской и Мурманской областей, Республик Карелия и Коми, формально не соприкасающихся с акваторией СМП, последовательно утверждали символические, логистические и функциональные права на него, раздвигая и оспаривая таким образом официальные географические границы трассы⁶. Наиболее активно в этом вопросе проявляли себя представители Мурманской области: и пусть в официальных стратегиях региона (например, в поправках о «Кольской опорной зоне» к Государственной программе 2014 г.) СМП не упоминается, в презентациях региона на площадках форумов он обязательно фигурировал в контексте развития мурманского «транспортного узла» (связывающего портовые территории, железную и автодороги), развития инфраструктуры перевалки сырья, судостроения, возведения промышленно-логистических терминалов и сотрудничества с компаниями «Роснефть» и «Новатэк» [М.В. Ковтун, видеопрезентация региона, 2017]. Символические претензии руководства области на СМП, безусловно, упрочились с закреплением в 2017 г. за «Росатомом» функций единого инфраструктурного оператора СМП.

Севморпуть и знаки государства в Арктике

Показательное риторическое противоречие, которое публично не рефлексировано и не разрешается в рамках официального российского дискурса, можно сформулировать в виде вопроса «СМП для АЗРФ или АЗРФ для СМП?». С одной стороны, как я показала, представители региональных администраций стремятся обосновать связь собственных промышленных проектов или транспортных инфраструктур с СМП, чтобы легитимировать их важность и претендовать на федеральную поддержку; с другой стороны, не меньшее внимание уделяется вкладу регионов и всей страны в *загрузку* СМП, его обустройство и продвижение как для внутрироссийского использования, так и в качестве «международного коридора». И чтобы не сводить анализ к тривиальному выводу о разности прагматик, я попытаюсь сформулировать тот консенсус относительно роли СМП, который разделяет абсолютное большинство трансляторов официального дискурса. Для этого необходимо вернуться к актуальному образу Арктики как особой территории и проанализировать *пространственные метафоры*, при помощи которых СМП описывается как его важнейшая часть.

В рамках официального дискурса идеальное устройство российской Арктики видится как территориально-инфраструктурный комплекс, включающий арктические регионы с пронизывающими их транспортными инфраструктурами разной специализации и эдакую супер-систему (самую «верхнюю» на карте) – «исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию» России (ФЗ № 132), т.е. СМП. Типичные определители для этой супер-системы можно условно поделить на две семантические группы: метафоры *опоры* (*опорная система, каркас, логистический стержень, позвоночник*, включающий *опорные порты / пункты / точки*) и метафоры с семой *проницаемости* или *проходимости* (*арктический транспортный коридор, трасса, линия, национальная транспортная артерия, стратегическая магистраль*). Понятие *опорность* как ключевое в рамках арктической повестки закреплено в наименовании режима *опорных зон*, которые призваны «увязать» промышленные проекты и транспорт, региональный уровень и федеральную повестку, используя СМП как «интегратор», прошивающий Арктику насквозь (*коридор*) и собирающий все регионы и их инфраструктуры в единое управляемое пространство (*каркас*)⁷ с целью не только экономического развития макрорегиона, но и утверждения национального суверенитета. Причем последнее не только прописывается в нормативно-правовых актах⁸, но и регулярно артикулируется публично, в том числе на форумах, например: «Северный морской путь – это наш внутренний путь мореплавания. Он отвечает нашим национальным интересам. И попытки интернационализации морского

пути <...> для нас на сегодняшний день неприемлем[ы]. <...> А для того чтобы Северный морской путь нормально еще эксплуатировался, нам крайне важно еще и обеспечить охрану рубежей Российской Федерации» [С.А. Вахруков, заместитель секретаря Совета Безопасности РФ, 2018].

Заключение

В российском официальном дискурсе Арктика нередко описывается при помощи категорий *стратегический регион*, *зона интересов других государств*, кроме того, регулярно говорится о *необходимости укрепления позиций России в Арктике*, *национальном суверенитете* и *национальной безопасности* в Арктике, развитии *опорных зон* и других опор. СМП в этом контексте становится овеществляющей северную границу государства (или совпадающей с ней) линией во льдах, уязвимой в своей нематериальности и проходящей в регионе, чей глобальный правовой статус воспринимается как исключительный (ср. весь спектр проблем от управления морскими ресурсами общего пользования до разграничения шельфовых зон в глобальном дискурсе об Арктике). Именно поэтому и на уровне дискурса, и на уровне практики государственный аппарат стремится утвердить российскую суверенность через привычные механизмы манифестации государственного присутствия на территории (*performances of sovereignty*; Hansen, Stepputat 2005), например, через такие крупные инфраструктуры, как СМП, где риторика важнее, чем материальное воплощение. В официальном дискурсе СМП выступает, во-первых, инфраструктурной *опорой-каркасом*, функциональной транспортной системой, подтверждающей практическую освоенность АЗРФ Российским государством, а также знаком присутствия и *основанием*, на которое опирается, в котором сосредоточивается и проявляет себя государство в Арктике.

Во-вторых, СМП репрезентируется как северная *граница* государства, артикулируемая через использование, в том числе и иностранными судами – и в этом плане утверждение транзитной функции, которую может выполнять СМП, усиливает претензии России на осуществление контроля в Арктике.

В-третьих, СМП репрезентируется как коридор, *линия соединения* региона, средство *сообщения* между его частями, что особенно значимо для представителей администраций арктических регионов, стремящихся посредством апелляции к СМП вписать собственный регион в общероссийскую арктическую повестку и продвинуть региональные инфраструктурные проекты (иногда в этих целях географические границы СМП риторически переопределяются). Артикуляция суверенных прав на СМП также осуществляется через привязку его к «прибрежным тер-

риториям» и материальным инфраструктурам, уходящим вглубь хинтерлэнда, через «форпосты» – опорные точки с портовой инфраструктурой и постоянным населением или «транспортные узлы», сращивающие наземные и морские пути, а также через декларацию (необходимости) метеорологического, гидрографического, спасательного, военно-морского и дискурсивного контроля над всей акваторией.

Примечания

¹ Официальный сайт форума АСПОЛ: [http://www.forumarctic.com/conf2019/\\$](http://www.forumarctic.com/conf2019/$); подробно о нем см. (Гаврилова 2016). Учреждение специализированных «арктических» форумов и конгрессов является общепринятой практикой, по крайней мере, в странах Арктического совета (Arctic Council; например, Johannsdottir 2017).

² Среди факторов, формирующих «исключительное» (exceptional) положение Арктики, также называют: геофизические характеристики, например, динамично меняющееся соотношение земли, льда и воды, удаленность региона от южных столиц, населенность (полу)кочевым населением, присутствие «внешних» ресурсных предприятий (Steinberg et al. 2015: 1–18).

³ О специфике морской навигации в акваториях проходов см.: (Østreng et al. 2013).

⁴ При цитировании транскрипта устного доклада указываются имя и должность докладчика (второе – при первом упоминании), а также год проведения форума.

⁵ О сложностях круглогодичной навигации по СМП и расчетах рентабельности его использования см., например, (Pruyn 2016; Zhang et al. 2016; Pastusiak 2019).

⁶ На Дальнем Востоке в качестве похожего претендента на включение в повестку развития СМП можно рассматривать Камчатский край, чья администрация на арктических форумах, впрочем, представлена редко.

⁷ Такая роль СМП коррелирует как с идеалами централизованного управления трассой и «прибрежными территориями» – посредством единого закона или «единого органа управления» (например, для Д.О. Рогозина таким идеалом был ГУСМП, 2017), так и с идеей о том, что Арктика является территорией «супер-проектов», подобных советскому строительству БАМа или освоению целинных земель (Ю.Н. Захаринский, заместитель председателя правительства Красноярского края, 2015).

⁸ См. первую задачу подпрограммы «Развитие Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике»: *«обеспечение национального суверенитета [России] в части обеспечения безопасности внутрироссийских и международных транспортных перевозок в [АЗРФ]»* (Государственная программа 2014).

Источники

Государственная программа 2014 – Государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» от 21 апреля 2014 г. № 366 (с изменениями от 31 августа 2017 г.; Постановление Правительства РФ № 1064).

ПМА – Полевые материалы автора: записи устных выступлений участников форума «Арктика: настоящее и будущее» (Санкт-Петербург), 2014–2018 гг.

ФЗ № 132 – Федеральный закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» от 28 июля 2012 г.

Литература

Васильева В.В. Ускользающий Северный морской путь и локальное сообщество Диксона: обещание инфраструктуры // Сибирские исторические исследования. 2020. № 3.

- Гаврилова К.А. Репрезентация российской Арктики в дискурсе арктических форумов // Сибирские исторические исследования. 2016. № 4. С. 30–56.
- Киселев К.В., Назукина М.В. Образы российской Арктики в официальном дискурсе: динамика символической политики власти // Российская Арктика в поисках интегральной идентичности / под ред. О.Б. Подвинцева. М.: Новый хронограф, 2016. С. 140–155.
- Dittmer J., Moisio S., Ingram A., Dodds K. Have you heard the one about the disappearing ice? Recasting Arctic geopolitics // Political Geography. 2011. Vol. 30 (4). P. 202–214.
- Dodds K. Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf // Political Geography. 2010. Vol. 29 (2). P. 63–73.
- Hansen T.B., Stepputat F. Introduction // Sovereign Bodies. Citizens, Migrants, and States in the Postcolonial World / eds. by T.B. Hansen, F. Stepputat. Princeton, NJ: Princeton Univ. Press, 2005. P. 1–36.
- Johannsdottir L. Discourse analysis of the 2013–2016 Arctic Circle Assembly programmes // Polar Record. 2017. Vol. 53 (270). P. 276–279.
- Khrushcheva O., Poberezhskaya M. The Arctic in the political discourse of Russian leaders: the national pride and economic ambitions // European Politics. 2016. Vol. 32(4). P. 547–566.
- Østreng W., Eger K.M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlaender-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages. Berlin: Springer, 2013.
- Pastusiak T. Scheduling Transit Voyages of Vessels of Various Ice Classes across the Northern Sea Route // Annual of Navigation. 2019. № 29. P. 114–126.
- Pruyn J.F.J. Will the Northern Sea Route ever be a viable alternative? // Maritime Policy & Management. 2016. Vol. 43 (6). P. 661–675.
- Rowe E.W., Blakkisrud H. A New Kind of Arctic Power? Russia's Policy Discourses and Diplomatic Practices in the Circumpolar North // Geopolitics. 2014. № 19. P. 66–85.
- Ryall A., Schimanski J., Wærp H.H. Introduction // Arctic Discourses / eds. by A. Ryall, J. Schimanski, H.H. Wærp. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholar Publishing, 2010. P. ix–xxii.
- Steinberg P.E., Tasch J., Gerhardt H. Contesting the Arctic. Politics and Imaginaries in the Circumpolar North. London; New York: I.B. Tauris, 2015.
- Zhang Y., Meng Q., Ng S.H. Shipping efficiency comparison between Northern Sea Route and the conventional Asia-Europe shipping route via Suez Canal // Journal of Transport Geography. 2016. № 57. P. 241–249.

Статья поступила в редакцию 2 июля 2020 г.

Gavrilova Kseniya A.

THE NORTHERN SEA ROUTE IN RUSSIAN OFFICIAL DISCOURSE: STRATEGIES FOR DETERMINING FUNCTIONS AND GEOGRAPHICAL BOUNDARIES

DOI: 10.17223/2312461X/29/5

Abstract. The article explores strategies of conceptualization of the Northern Sea Route as these manifest themselves in federal and Russian Arctic regional authorities' discourse. Official discourse presents the NSR as an infrastructural megaproject capable of both reshaping the global maritime logistics and connecting the Russian Arctic from within. Discursive presentation of the NSR has both global and regional perspectives. In the global perspective, the NSR is thought of either as a 'transport corridor' connecting European and Asian markets or as an economically advantageous alternative to southern shipping routes. In the regional perspective, the proclaimed ties between the NSR and Arctic regions implicate the incorporation of the latter into the state's Arctic agenda and serve to legitimize costly regional projects. The NSR boundaries are regularly contested by those Arctic regions that are not adjacent to the NSR area but strive to participate in its development. According to official discourse on the Arctic, the NSR is a complex infrastructural

system designed to unite territories and regional transport subsystems. At the same time, the NSR is considered Russia's northern border going through the area where the state asserts its sovereignty through conventional signs of state presence such as, for example, rhetorically well-established but physically amorphous infrastructural megaprojects.

Keywords: Northern Sea Route, transport infrastructure, sovereignty, Russian Arctic, Arctic forum, discourse analysis

* The research was supported by the Russian Foundation for Basic Research (RFFI, project No. 18-05-60108, 2018 – 2021, titled 'Arctic connections: People and infrastructures') and carried out as part of the Research Programme of West-Siberian Interregional Scientific and Educational Centre.

References

- Vasil'eva V.V. Uskol'zaiushchii Severnyi morskoi put' i lokal'noe soobshchestvo Diksona: obeshchanie infrastruktury [Fluid Northern Sea Route and the local community of Dikson: The promise of infrastructure], *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, 2020, no. 3.
- Gavrilova K.A. Reprezentatsiia rossiiskoi Arktiki v diskurse arkticheskikh forumov [Representation of the Russian Arctic in Arctic fora discourses], *Sibirskie istoricheskie issledovaniia*, 2016, no. 4, pp. 30-56.
- Kiselev, K.V., and M.V. Nazukina. Obrazy rossiiskoi Arktiki v ofitsial'nom diskurse: dinamika simvolicheskoi politiki vlasti [Images of the Russian Arctic in official discourse: the dynamics of symbolic state power]. In *Rossiiskaia Arktika v poiskakh integral'noi identichnosti* [The Russian Arctic in search of integrative identity]. Ed. by O.B. Podvintsev. Moscow: Novyi khronograf, 2016, pp. 140-155.
- Dittmer J., Moisiso S., Ingram A., and K. Dodds. Have you heard the one about the disappearing ice? Recasting Arctic geopolitics, *Political Geography*, 2011, vol. 30(4), pp. 202-214.
- Dodds K. Flag planting and finger pointing: The Law of the Sea, the Arctic and the political geographies of the outer continental shelf, *Political Geography*, 2010, vol. 29(2), pp. 63-73.
- Hansen T.B., Stepputat F. Introduction In: *Sovereign Bodies. Citizens, Migrants, and States in the Postcolonial World*. Eds. T.B. Hansen and F. Stepputat. Princeton NJ: Princeton Univ. Press, 2005, pp. 1-36.
- Johannsdottir L. Discourse analysis of the 2013–2016 Arctic Circle Assembly programmes, *Polar Record*, 2017, vol. 53(270), pp. 276–279.
- Khrushcheva O. and M. Poberezhskaya. The Arctic in the political discourse of Russian leaders: the national pride and economic ambitions, *European Politics*, 2016, vol. 32(4), pp. 547-566.
- Østreng W., Eger K.M., Floistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlaender-Larsen M., and T. Wergeland. *Shipping in Arctic Waters. A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages*. Berlin: Springer, 2013.
- Pastusiak T. Scheduling Transit Voyages of Vessels of Various Ice Classes across the Northern Sea Route, *Annual of Navigation*, 2019, no. 29, pp. 114-126.
- Pruyn J.F.J. Will the Northern Sea Route ever be a viable alternative? *Maritime Policy & Management*, 2016, vol. 43(6), pp. 661-675.
- Rowe E.W. and H. Blakkisrud. A New Kind of Arctic Power? Russia's Policy Discourses and Diplomatic Practices in the Circumpolar North, *Geopolitics*, 2014, no. 19, pp. 66-85.
- Ryall A., Schimanski J., and Wærp H.H. Introduction. In: *Arctic Discourses*. Eds. A. Ryall, J. Schimanski, and H.H. Wærp. Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholar Publishing, 2010, pp. ix-xxii.
- Steinberg P.E., Tasch J., and H. Gerhardt. *Contesting the Arctic. Politics and Imaginaries in the Circumpolar North*. London and New York: I.B. Tauris, 2015.
- Zhang Y., Meng Q., and S.H. Ng. Shipping efficiency comparison between Northern Sea Route and the conventional Asia-Europe shipping route via Suez Canal, *Journal of Transport Geography*, 2016, no. 57, pp. 241–249.