



специальность: 5.2.3

оригинальная статья / original paper

EDN: LXCZOU

# Арктический макрорегион в потоке времени и смыслов (к вопросу международного арктического сотрудничества)<sup>1</sup>

**Куклина Е. А.**

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Северо-Западный институт управления РАНХиГС, Санкт-Петербург, Россия

e-mail: [jeakuklina@mail.ru](mailto:jeakuklina@mail.ru)

ORCID: 0000-0003-0457-2658

**РЕФЕРАТ**

В статье исследуются вопросы международного сотрудничества в Арктике, современное состояние которого стало результатом как эволюционного процесса прохождения определенных этапов, так и современной трансформации геополитического ландшафта мира. **Цель.** Изучение эволюции международного арктического сотрудничества, современного состояния и перспектив развития Северного морского пути как доминанты и драйвера развития Арктической зоны РФ. **Задачи.** Выявить этапы, описать элементы современной модели и предложить классификацию направлений международного арктического сотрудничества. Акцентировать роль Китая и Индии как государств-цивилизаций в управлении развитием Арктического макрорегиона. Сформулировать принципы успешности получившего статус Трансарктического транспортного коридора маршрута по Северному морскому пути, связывающему Европу и Азию. **Методология.** Системный подход, логический анализ, синтез, контент-анализ открытых источников, моделирование. **Результаты.** Эволюция международного сотрудничества в Арктике насчитывает пять этапов, начиная с 1648 г.; с февраля 2022 г. идет пятый этап, который имеет свою специфику и формирует современную модель сотрудничества, реализуемую через международные организации, интеграционные объединения, государственные инициативы, научные исследования и экологические проекты. Направления международного арктического сотрудничества целесообразно классифицировать по виду, сфере, цели, типу и полномочиям его участников. Доминантой и драйвером развития российского сегмента Арктики является Северный морской путь, принципиальная успешность прохождения маршрута по которому обусловлена скоростью, безопасностью и выгодой. В условиях обновления институтов глобального управления актуализируется роль государств-цивилизаций, являющихся членами интеграционного объединения Форум БРИКС, в управлении развитием Арктики (Россия, Китай, Индия). **Выводы.** Обоснована целесообразность включения в Арктическую повестку интеграционного объединения Форум БРИКС. Целевой аудиторией исследования являются ученые, занимающиеся проблемами региональной экономики, преподаватели и аспиранты, а также представители органов власти и управления. Перспективы исследования связаны с анализом рисков арктического судоходства и оценкой эффективности создания независимой страховочной инфраструктуры Форума БРИКС для международной торговли, включая страхование грузов, товаров и услуг независимо от санкционных ограничений.

**Ключевые слова:** Арктика, международное сотрудничество, Северный морской путь, арктическое судоходство, модель, БРИКС

<sup>1</sup> Статья подготовлена в рамках инициативной НИР Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации «Оценка перспектив сотрудничества государств Форума БРИКС в экономическом пространстве Арктики (в контексте обновления институтов глобального управления)»: номер в системе ЕГИСУНИОКТР №125022002759-З от 20.02.2025. Статья подготовлена по результатам экспертного мнения автора по двум сессиям ПМЭФ-2025. URL: <https://roscongress.org/speakers/kuklina-evgeniya-/materials/>.

**Для цитирования:** Куклина Е. А. Арктический макрорегион в потоке времени и смыслов (к вопросу международного арктического сотрудничества) // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2025. Т. 19. № 4. С. 47–58. EDN: LXCZOU

## **Arctic Macro-Region in the Flow of Time and Meanings (on the Issue of International Arctic Cooperation)**

**Evgenia A. Kuklina**

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, North-West Institute of Management of RANEPA, Saint Petersburg, Russia

e-mail: jeakuklina@mail.ru

ORCID: 0000-0003-0457-2658

### **ABSTRACT**

The article examines the issues of international cooperation in the Arctic macro-region, the current state of which is the result of both the evolutionary process of passing certain stages and the modern transformation of the world geopolitical landscape. **Aim.** Substantiation of proposals for improving the organizational forms of development of the tourism industry of the PRC based on the analysis of its current state and the implementation of the practical experience of the Russian Federation. **Tasks.** To identify the stages, describe the elements of the modern model, and propose a classification of areas of international Arctic cooperation. To emphasize the role of China and India as civilizational states in managing the development of the Arctic macro-region. To formulate the principles for the success of the NSR route, which has received the status of the Trans-Arctic Transport Corridor, linking Europe and Asia.

**Methods.** Systems approach, logical analysis, synthesis, content analysis of open sources, modeling.

**Results.** Study of the evolution of international Arctic cooperation, the current state and development prospects of the Northern Sea Route as a dominant and driver for the development of the Arctic zone of the Russian Federation. Materials and methods. Systems approach, logical analysis, synthesis, content analysis of open sources, modeling. Results. The evolution of international cooperation in the Arctic has five stages, starting in 1648; since February 2022 the fifth stage has been underway, which has its own specifics and forms a modern model of cooperation implemented through international organizations, integration associations, government initiatives, scientific research and environmental projects. It is advisable to classify the areas of international Arctic cooperation by type, sphere, purpose, type and powers of its participants. The dominant feature and driver of the development of the Russian segment of the Arctic is the Northern Sea Route, the fundamental success of the route along which is due to speed, safety and benefit. In the context of the renewal of global governance institutions, the role of states-civilizations that are members of the BRICS Forum integration association in managing the development of the Arctic (Russia, China, India) is becoming more important.

**Keywords:** Arctic, international cooperation, Northern Sea Route, Arctic shipping, model, BRICS

**For citation:** Kuklina E. A. Arctic Macro-Region in the Flow of Time and Meanings (on the Issue of International Arctic Cooperation) // Eurasian Integration: Economics, Law, Politics. 2025. Vol. 19, No. 4. P. 47–58 (In Russ.). EDN: LXCZOU

### **Введение**

*Актуальность темы исследования.* Процессы, реализуемые в экономическом пространстве Арктического макрорегиона, можно охарактеризовать как «своеобразный конфликт» [2, с. 612]: все акторы, имея собственные экономические интересы, объединены также общим интересом — сохранением человека как биологического вида и сохранением среды его обитания как первичного ресурса жизнеобеспечения.

Анализ протекающих процессов, определение перспектив развития Арктического макрорегиона как циркумполярного региона на основе принципов взаимовыгодного сотрудничества и учета интересов всех акторов формирует выбор инструментов государственной стратегии и политики в современных условиях формирования многополярного, полицентричного мира [23]. К сожалению, сегодня Арктика перестала быть территорией политической стабильности и успешного развития международного сотрудничества, но будущее сотрудничества в Арктической зоне Российской Федерации (далее — АЗРФ) может и должно стать ответом на глобальный вызов необходимости сбалансирования экономических интересов государства с сохранением уникальной природной среды макрорегиона. Необходимым условием того, что Арктика сможет стать моделью ответственного и устойчивого развития, является равноправный диалог и объединение компетенций разных стран, а стратегическая неопределенность является пространством для гибкости, в котором возможны переформатирование и перезагрузка отношений.

*Цель исследования состояла в изучении эволюции международного арктического сотрудничества, а также состояния и перспектив развития Северного морского пути (далее — СМП) как доминанты и драйвера развития АЗРФ.*

Поставленная цель определила задачи исследования: выявить этапы, описать элементы современной модели и предложить классификацию направлений международного арктического сотрудничества; сформулировать принципы успешности маршрута по СМП, получившего статус Трансарктического транспортного коридора.

*Теоретико-методологическая и практическая значимость исследования заключается в развитии теоретико-методических подходов к обоснованию предложений по совершенствованию международного сотрудничества в Арктическом макрорегионе. Практическая значимость исследования определяется возможностью использования обоснованных предложений в целях формирования модели ответственного и устойчивого развития АЗРФ.*

*Выводы и результаты.* Реализация потенциала международного арктического сотрудничества в рамках Форума БРИКС позволяет сформировать предпосылки создания модели ответственного и устойчивого развития Арктического макрорегиона на основе равноправного диалога и объединения компетенций.

## Материалы и методы

Теоретической и методологической основой исследования явились труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные проблемам развития Арктики и международного арктического сотрудничества. В качестве методической основы исследования использовались общепринятые методы и методологические подходы: системный подход, логический анализ, синтез, контент-анализ открытых источников, моделирование.

## Результаты

Современное состояние международного арктического сотрудничества является результатом как эволюционного процесса прохождения этапов (периодов) развития, так и современной трансформации geopolитического ландшафта мира.

А. Н. Пилясов выделяет три этапа «международного сотрудничества в российской Арктике (первый этап: 1992–1997 гг.; второй этап: 1998–2002 гг.; третий этап: с 2002 г.)» [16, с. 9–10], ассоциируя его с современной Россией — Российской Федерацией как суверенным государством и субъектом международного права.

Э. В. Пешина и А. С. Захаров [15] начало *первого этапа* относят почти на 3,5 века ранее и датируют 1648 г. («Вестфальский мир»), а его завершение — 1916 г., когда Российская империя объявила о принадлежности ей земель и островов, прилегающих к ее арктическому побережью, в ответ на претензии Канады и Дании. Нам ближе эта точка зрения, так как именно в этот период проявляются первые элементы международного сотрудничества в Арктике в современном понимании.

Сравнение датировок этапов международного арктического сотрудничества разными исследователями приведено в табл. 1.

Таблица 1

### Сравнительная таблица этапов международного сотрудничества

Table 1. Comparative table of stages of international cooperation

Этап/период	Пилясов А. Н.	Пешина Э. В., Захаров А. С.	Куклина Е. А.
Первый	1992–1997 гг.	1648–1916 гг.	1648–1916 гг.
Второй	1998–2002 гг.	1917–1990 гг.	1917–1990 гг.
Третий	2002 г.– ... (2015 г.)	1990–2000 гг.	1991–2000 гг.
Четвертый	—	2001 г.–... (2018 г.)	2001–2022 гг.
Пятый	—	—	2022 г.–...

Источник: составлено автором по [15; 16]

*Второй этап* (1917–1990 гг.) характеризуется процессами промышленного освоения с целью обеспечения военно-экономической безопасности Российского государства; это также период активного военного строительства в АЗРФ.

*Третий этап* включает десятилетие перестройки социально-экономической системы России и характеризуется смещением фокуса и ослаблением внимания к Арктике. Так, в 1990 г. на вооружение была принята концепция, согласно которой «Российскую Арктику осваивать оказалось невыгодно и неперспективно, поскольку экономические выгоды неочевидны, а издержки велики» [14], поэтому наиболее вероятной альтернативой арктическому шельфу считался вариант освоения трудноизвлекаемых запасов нефти на суше [10].

На протяжении *четвертого этапа* Правительством РФ были приняты стратегические документы, определяющие освоение Арктики до 2025 г., разработан и утвержден план мероприятий реализации Стратегии развития Арктики<sup>1</sup>. Финансирование мероприятий — федеральными органами исполнительной власти в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных им в федеральном бюджете на соответствующий финансовый год, и собственные средства государственных корпораций<sup>2</sup>. Забегая вперед, приведем динамику финансирования государственной программы развития Арктического макрорегиона, отметим отсутствие расходов на развитие международного экономического сотрудничества в 2024 г. (рис. 1) и согласимся с тезисом, что «обеспечение общей безопасности Арктики при развитии взаимо-выгодного сотрудничества является одним из знаковых направлений устойчивого развития арктических финансов» [13, с. 59].

После начала специальной военной операции на Украине начался *пятый этап*, который, в силу понятных причин, имеет свою специфику и формирует современную модель сотрудничества в Арктике (рис. 2).

В настоящее время, когда обновляются институты глобального управления, актуализируется роль государств-цивилизаций в управлении развитием Арктики; речь идет о трех государствах — членах интеграционного объединения Форум БРИКС [11].

Сотрудничество в рамках Арктического совета постепенно возобновляется после частичного замораживания в 2022 г., сейчас уже можно наблюдать осторожный интерес его членов к перезапуску форматов взаимодействия при участии всех восьми государств, включая Россию; в многостороннем формате обсуждаются научные и экологические проекты.

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства РФ от 15.04.2021 № 996-р «Об утверждении Единого плана мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/all/133920/> (дата обращения: 25.09.2025).

<sup>2</sup> Финансовые аспекты реализации программы рассмотрены также в работе [12].

Три страны, входящие в Арктический совет (Россия, Китай Индия), являются великими державами, государствами-цивилизациями (Civilization State — в терминологии А. Г. Дугина) и, в силу этого, главными акторами многополярного миропорядка. И они вполне могут совместно вырабатывать решения по развитию АЗРФ — как альтернативу рекомендациям Арктического совета, которые в последнее время стали слишком политизированными.

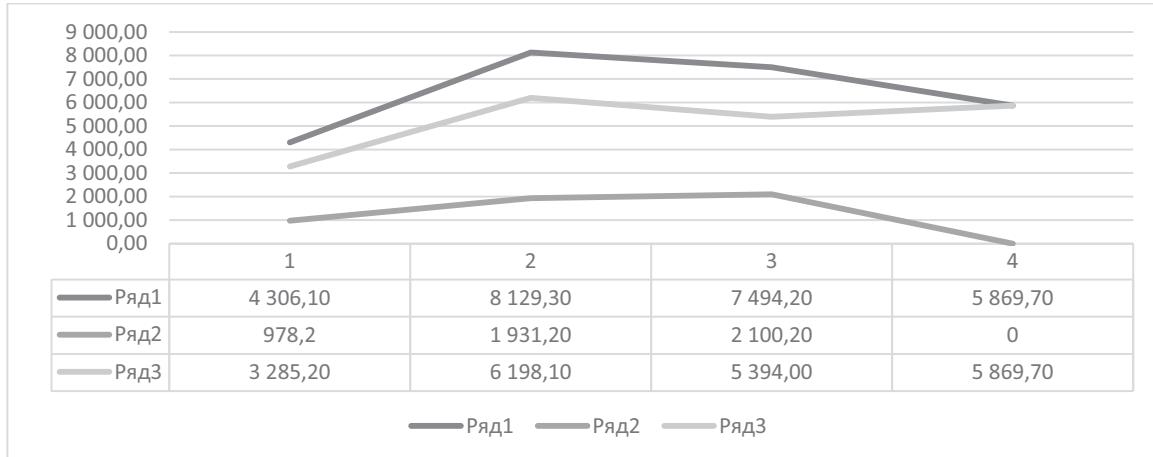


Рис. 1. Динамика финансирования Государственной программы развития макрорегиона, федеральных и ведомственных проектов развития Арктической зоны Российской Федерации в 2021–2024 гг., млн руб. (составлено автором<sup>1</sup>)

Fig. 1. Dynamics of financing of the State Program for the Development of the Macreregion, federal and departmental projects for the development of the Arctic zone of the Russian Federation in 2021–2024, million rubles (compiled by the author)

Примечание: ряд 1 — общий объем финансирования госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России»; ряд 2 — финансирование международного экономического сотрудничества; ряд 3 — объем государственной поддержки реализации инвестиционных проектов на территории АЗРФ

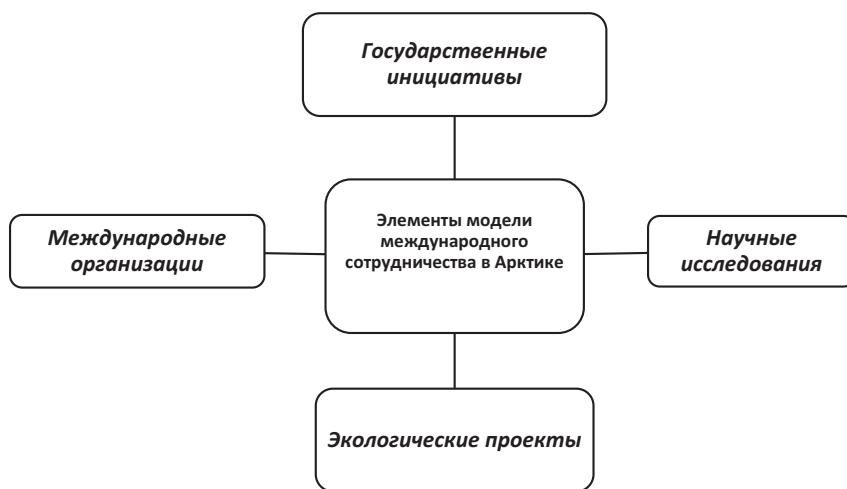


Рис. 2. Элементы модели международного арктического сотрудничества (составлено автором)

Fig. 2. Elements of the model of international Arctic cooperation (compiled by the author)

<sup>1</sup> Составлено автором по материалам Пояснительной записки к проекту 1258295-7 Федерального закона «О Федеральном бюджете на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов» [Электронный ресурс]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/1258295-7> (дата обращения: 25.09.2025). В табличке на рисунке четыре точки динамики: 1 — 2021 г., 2 — 2022 г., 3 — 2023 г., 4 — 2024 г.

В качестве модели международного сотрудничества можно рассматривать созданную в КНР платформу глобального сбалансированного и устойчивого развития, реализующую механизм государственно-частного партнерства, которая позволила решить проблемы финансирования строительства «Одного пояса — одного пути», разумно распределить риски, повысить эффективность, а также стать образцом для дальнейшего использования государственно-частного партнерства в подобных проектах [19; 21; 22].

Результаты анализа этапов и элементов модели международного арктического сотрудничества позволяют предложить пять классификационных признаков его направлений (табл. 2).

Таблица 2

### Классификация направлений международного арктического сотрудничества

Table 2. Classification of areas of international Arctic cooperation

Классификационный признак	Направление сотрудничества
Вид сотрудничества	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Узкое / двустороннее</li> <li>• Широкое / многостороннее</li> </ul>
Сфера сотрудничества	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Универсальные</li> <li>• Региональные</li> </ul>
Цель сотрудничества	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Общая</li> <li>• Специальная</li> </ul>
Тип сотрудничества по составу участников	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Открытое</li> <li>• Закрытое</li> </ul>
Полномочия участников	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Арктические государства (в т. ч. государства-наблюдатели в Арктическом совете)</li> <li>• Межправительственные</li> <li>• Международные неправительственные организации</li> </ul>

Источник: составлено автором

Полностью согласны, что сейчас «...международное сотрудничество превратилось из вспомогательного инструмента решения отдельных проблем между государствами в самостоятельный сегмент международной жизни с вовлечением широкого круга участников, помимо суверенных государств» [15, с. 630]. В полной мере это относится и к сотрудничеству в Арктике, которая стала «ближе» не столько по причине таяния льда, сколько из-за достижений научно-технологического прогресса.

Доминантой и драйвером развития АЗРФ является СМП, который становится мощной альтернативой глобальному морскому сообщению; роль и значимость СМП актуализировали его статус: от внутреннего морского северного маршрута — до Трансарктического транспортного коридора, связывающего Европу и Азию. Так как СМП является стержнем развития всей транспортно-логистической системы Арктики, он не может существовать, а его будущее развитие рассматривается в отрыве от промышленных и инфраструктурных проектов [17]. Важно отметить, что применение цифровых технологий с элементами искусственного интеллекта обеспечивает экономическую эффективность и рентабельность разработки месторождений полезных ископаемых в Арктическом макрорегионе, обеспечивая конкурентоспособность проектов. Анализ результатов международных исследований позволяет сделать вывод о том, что транспортные и энергетические проекты увеличивают валовой региональный продукт в долгосрочной перспективе на 12–15% [21, р. 80–91]. Поэтому логично, что на XVI саммите БРИКС Президент РФ В. В. Путин пригласил все страны, участвующие в Форуме, принять участие в развитии СМП. Сейчас пока еще объем перевозок по СМП невелик, но изменение климата постепенно продлевает судоходный период, а достижения военно-морских технологий расширяют возможности работы в арктических условиях. Согласно имеющимся прогнозам, в будущем количество навигационных дней по СМП увеличится по сравнению с 2020 г. в 2 раза без ледокольной поддержки и в 2,3 раза с ледокольной поддержкой [4]. Таким образом, в будущем этот маршрут вполне может стать одним из важнейших каналов морского сообщения.

Заинтересованность в развитии Арктики как трансарктического маршрута мировой логистики становится все более отчетливой, что проявляется в традиционных международных двусторонних форматах

взаимодействия и в рамках международных правовых форматов. Так, в августе 2024 г. Россия и Китай подписали протокол об учреждении подкомиссии по сотрудничеству по СМП в рамках механизма регулярных встреч глав правительств России и Китая. В октябре 2024 г. на первом заседании рабочей группы по сотрудничеству по СМП обсудили проект межправительственного меморандума о взаимопонимании в области развития сотрудничества по морским перевозкам в акватории СМП.

Вопросы развития Арктического макрорегиона и СМП являются предметом актуальных научных исследований, и библиография по этой тематике достаточно представительна. Так, в монографии Института Европы РАН [17] выполнен анализ вызовов развитию Арктики, оценены возможности обеспечения безопасности в кратко- и среднесрочной перспективе. А. И. Изотовым выполнен анализ актуальных проблем логистической деятельности в Арктике и сделан вывод о том, что «перспективы развития логистических схем связаны с использованием цифровых технологий, новейших разработок и инноваций» [3, с. 52]. А. В. Котов обосновал вывод о том, что в краткосрочной перспективе СМП будет решать внутриэкономические задачи и ключевые нефтегазовые проекты, формирующие грузовую базу СМП, «могут сдвинуться по срокам “вправо” из-за прекращения поставок импортного оборудования» [9, с. 19]. В работе [8] выполнен анализ развития российско-китайских отношений в контексте совместного экономического сотрудничества в Арктике в энергетической сфере и позитивно оценены их перспективы. В работе [5] исследованы международный и национальный аспекты СМП, рассматриваемого в качестве одного из транзитных маршрутов в рамках китайской инициативы «Один пояс — один путь». В работе [7] выполнен анализ «Плана развития СПМ до 2035 года»<sup>1</sup> (утв. распоряжением Правительства РФ от 01 августа 2022 г. № 2115 «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 года») и обоснован вывод о том, что в перспективе СМП может укрепить существующие партнерские отношения России с другими заинтересованными странами, но проблемы СМП требуют новых технологических решений для снижения сопутствующих рисков и повышения эффективности круглогодичного функционирования.

СМП может не только сократить транспортные риски и повысить надежность грузопотоков, но одновременно «стимулировать экономическое развитие Арктического региона и его интеграцию с ведущими мировыми торговыми направлениями, прежде всего с рынками Южной Азии» [1]. Вследствие кардинальных изменений в экономическом пространстве Арктики исторически сложившаяся модель арктического судоходства не работает. Если раньше риски судоходства были обусловлены техническим несовершенством транспортных средств и экстремальной сложностью природно-климатических условий, то теперь это новые риски, генезис которых — в трансформации глобального geopolитического ландшафта, разрушении архитектуры мирохозяйственных связей и реалиях ESG-повестки.

Включение государств-цивилизаций КНР и Индии в арктический диалог превращает его в неотъемлемую часть системы международных отношений в Арктическом макрорегионе. Их активное участие в развитии Арктики может привести к «снижению общего градуса напряженности... между Россией и “коллективным Западом” по вопросам безопасности, продажи углеводородов» [6, с. 89].

Сейчас сложно и проблемно пишется глава новейшей истории арктических перевозок. Диалектика развития диктует необходимость нового подхода к формированию ледокольно-транспортной модели СМП как Трансарктического транспортного коридора, решающего четыре стратегические задачи: обеспечение независимости транспортных потоков; повышение энергетической безопасности государства; ликвидация проблемы недостаточной пропускной способности портовой и трубопроводной инфраструктуры; диверсификация поставок [18]. Таким образом, можно определить три краеугольных камня / принципа фундамента успешности маршрута по СМП: скорость (быстро); безопасность (наименьшая рискованность); выгодность (наибольшая эффективность).

Логистическая инфраструктура СМП, интегрированная с цифровой инфраструктурой, обеспечивает связь региона и формирует предпосылки получения синергетического эффекта. Именно поэтому авторы работы [13] как отдельную задачу выделяют интеграцию логистической и цифровой инфраструктур региона. Значительное ускорение процесса цифровизации, смещение фокуса внимания бизнеса

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р [Электронный ресурс] // Официальное опубликование правовых актов. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008?ysclid=mdiwrixk6172752001> (дата обращения: 25.09.2025).

к «последней милю» в цепочке создания ценностей (самое ресурсоемкое и ответственное звено транспортной логистики как в потребительском сегменте, так и в корпоративных цепях поставок) стало следствием пандемии COVID-19.

Цифровизация, кастомизация, оптимизация и повышение устойчивости стали основными требованиями к бизнес-процессам промышленных предприятий, особенно высокотехнологичных [20]. Оптимизация бизнес-процессов с использованием современных информационных технологий с элементами искусственного интеллекта позволяет снизить затраты и повысить эффективность производственной деятельности компаний в АЗРФ.

## Обсуждение

Форум БРИКС не имеет устойчивой институциональной структуры, постоянными институтами являются только Новый банк развития и Деловой совет БРИКС — бизнес-площадка объединения и ключевой канал коммуникаций. В структуре Делового совета функционируют национальные секции, представленные компаниями ведущих отраслей экономики стран — участников БРИКС (как правило, на уровне CEO); в настоящее время при Деловом совете БРИКС работают девять отраслевых рабочих групп, каждая из которых имеет своего куратора (табл. 3).

Таблица 3

**Актуальная структура Делового совета БРИКС**  
Table 3. Current structure of the BRICS Business Council

Рабочая (отраслевая) группа	Примечание	Российский куратор
Инфраструктура (в т. ч. все виды транспорта и логистики)	С 2024 г. в рамках Рабочей группы начала деятельность Подгруппа по транспорту и логистике	ОАО «РЖД»
Промышленная кооперация (включая фармацевтическое производство, высокие технологии, добывчу, обработку, обогащение полезных ископаемых, металлоургическую промышленность и др.)	—	Госкорпорация «Ростех»
Финансовые услуги (включая банковский сектор, страхование и инвестиционное сотрудничество)	—	Российский фонд прямых инвестиций
Энергетика и зеленая экономика	—	En+Group
Профессиональная подготовка кадров	—	WorldSkills Russia
Дeregуляция	с 2015 г.	Агентство стратегических инициатив (АСИ)
Сельское хозяйство	с 2015 г.	ПАО «ФосАгро»
Региональная авиация	с 2018 г.	Госкорпорация «Ростех»
Цифровая экономика и развитие искусственного интеллекта	с 2024 г.	ПАО «Сбербанк»

Источник: составлено автором по материалам официального сайта Делового совета БРИКС

Структура Делового совета БРИКС меняется, адаптируясь под изменения внешней среды, он представляет собой живой и развивающийся организм, гибко реагирующий на вызовы и угрозы меняющегося мира. По нашему мнению, уже пришло время в структуру Делового совета БРИКС включить Рабочую группу по вопросам развития Арктического макрорегиона, куратором группы с российской стороны может быть госкорпорация «Ростатом».

Но есть и более радикальный вариант, который предполагает создание параллельной структуры, которая будет защищать и отстаивать не только свои национальные интересы в регионе, но и интересы стран Форума БРИКС. Таким органом может быть Арктический совет БРИКС (рабочее название *Arctic Bridge BRICS*), работающий по природно-ресурсному, транспортно-логистическому и туристско-рекреационному трекам [11].

Эффективной деятельности в Арктике будет способствовать создание независимой страховой инфраструктуры, предоставляющей услуги по страхованию грузов, товаров и услуг независимо от санкционных ограничений, — компании BRICS (Re)Insurance, концепция которой была разработана в 2024 г. Это необходимо для России и других стран, которые хотят отвязаться от страховой монополии Запада, особенно в сфере судоходства, где традиционно доминируют страховые компании Великобритании.

## **Заключение**

В качестве заключения считаем целесообразным сформулировать актуальное направление исследования на перспективу, а именно — классификация рисков арктического судоходства и обоснование рекомендаций по их минимизации. Принятие и реализация решения о создании перестраховочной компании BRICS (Re)Insurance имеет как сильные (сокращение зависимости от западных компаний, гибкость и адаптивность, укрепление сотрудничества и др.), так и слабые (значительные инвестиции, риски недостаточной капитализации, необходимость конкуренции с западными компаниями и др.) стороны. Таким образом, представляется актуальным выполнение оценки эффективности создания перестраховочной компании BRICS (Re)Insurance.

## **Список литературы**

1. Афанасьев С. Н., Фадеев А. М. Северный морской путь как драйвер развития транспортно-логистической системы в Арктике // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2025. № 1 (21). С. 23–33. EDN: ZNZXJQ.
2. Иватанова Н. П., Стоянова И. А. ESG-инвестирование — новый подход к устойчивому развитию Арктических регионов России // Известия ТулГУ. Науки о Земле. 2021. Вып. 4. С. 610–619. EDN: MIMKSG. DOI: 10.46689/2218-5194-2021-4-1-610-620.
3. Изотов А. И. Эффективные логистические схемы доставки грузов и реализация потенциала Арктики // Холодная наука. 2024. № 5. С. 45–53. EDN: YCBPIO.
4. Ин Ч., Ву Ю., Чжан В. [и др.] Китайско-российское сотрудничество в развитии Северного морского пути // Вестник международных организаций. 2024. Т. 20, № 1. С. 46–74 (на русском и английском языках). EDN: FCZXHM. DOI: 10.17323/1996-7845-2025-01-03.
5. Журавель В. П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2019. № 2 (8). С. 119–125. EDN: KAYDZQ. DOI: 10.15211/vestnikieran2019119124.
6. Журавель В. П. Арктическая политика России, сотрудничество с Китаем и Индией на арктическом направлении // Научно-технологическое и инновационное сотрудничество стран БРИКС: Материалы международной научно-практической конференции. Вып. 1 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; отв. ред. В. И. Герасимов. М., 2023. С. 84–89. EDN: MDMPOG.
7. Журавель В. П. Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2023. № 2 (32). С. 125–135. EDN: HYFJPB. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135.
8. Зайков К. С., Спиридовон А. А., Фадеев А. М. Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22–37. EDN: RCCVXK. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54.22.
9. Котов А. В. Перспективы развития ключевых арктических проектов РФ в условиях санкций // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2022. № 5. С. 113–123. EDN: QJNBZQ. DOI: 10.15211/vestnikieran52022113123.
10. Кукина Е. А. Проблемы освоения углеводородных ресурсов Арктического шельфа России / Государство и бизнес. Современные тенденции и проблемы развития экономики : материалы XIII Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 21–22 апреля 2021 г.: в трех частях. Ч. 1. СПб. : ИПЦ СЗИУ РАНХиГС, 2021. 318 с. С. 102–111. EDN: ZUFFNA.

11. Куклина Е. А. Государства-цивилизации и управление развитием Арктики (в контексте обновления институтов глобального управления) / Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: материалы VI научно-практической конференции (12 декабря 2024 г.) : сборник статей / отв. ред. М. А. Булавина, В. И. Герасимов, Т. В. Сичкарь. М. : Издательский дом «УМЦ», 2025. 484 с. С. 137–147. EDN: WNMUHN.
12. Лазарева Н. В. Финансы устойчивого развития Арктической зоны // Инновационная экономика: перспективы развития и совершенствования. 2021. № 7 (57). С. 56–62. EDN: ISTJMJ. DOI: 10.47581/2021/PS-3/IE.7.57.09.
13. Левина А. И., Дубгорн А. С., Фадеев А. М., Калязина С. Е. Цифровая и логистическая инфраструктуры Арктической зоны: современное состояние исследований и пути развития // Арктика и Север. 2024. № 56. С. 128–145. EDN: MDBSMB. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.56.128.
14. Минакир П. А., Леонов С. Н. Методологические проблемы прогнозирования развития Арктики Дальнего Востока России // Вестник МГТУ. М., 2014. Т. 17, № 3. С. 540–551. EDN: SNGAYX.
15. Пешина Э. В., Захаров А. С. Этапы и виды международного сотрудничества в Арктике // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Вып. 13. Часть 2. ИНИОН РАН; отв. ред. В. И. Герасимов, 2018. С. 625–630. EDN: YPKHZB.
16. Пилисов А. Н., Котов А. В. Потенциал российской Арктики для международного сотрудничества: доклад № 17/2015. Российский совет по международным делам (РСМД). М. : Спецкнига, 2015. 120 с. ISBN: 978-5-91891-434-2. EDN: TAOHYW.
17. Политика, экономика и безопасность современной Арктики (к 25-летию Арктического совета) : монография / Ц. Ван, Ц. Янь, Б. Е. Власов [и др.]. М. : Институт Европы РАН, 2022. 150 с. ISBN: 978-5-98163-196-2. EDN: YVGEHY. DOI: 10.15211/report112022\_397.
18. Ушакова Е. Г. Арктические рубежи: Ледяной шелковый путь и его роль в продвижении Китая в Арктику // Арктика и Север. 2021. № 43. С. 128–143. EDN: TMTYFI. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.128.
19. Чжоу Ц. Анализ проекта «Один пояс, один путь», основанного на модели ГЧП // Инновации и инвестиции. 2021. № 2. С. 46–50. EDN: UBODOD.
20. Щеголева Т. В., Жердев С. С. Логистические принципы развития бизнес-процессов высокотехнологичных предприятий в условиях цифровой трансформации // Цифровая и отраслевая экономика. 2022. № 1 (26). С. 40–48. EDN: APTCKI.
21. Chen Z. H., Haynes K. E. Impact of High-Speed Rail on Regional Economic Disparity in China // Journal of Transport Geography. 2017. Vol. 65. P. 80–91. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.08.003.
22. Chu, J., Muneeza, A. Belt and Road Initiative and Islamic Financing: The Case in Public Private Partnership Infrastructure Financing // International Journal of Management and Applied Research. 2019. Vol. 6, No. 1. P. 24–40. DOI: 10.18646/2056.61.19-002.
23. Schach M., Madlener R. Impact of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics // Energy Police. 2018. Vol. 122. P. 433–448. DOI: 10.1016/j.enpol.2018.07.009.

### Об авторе:

**Куклина Евгения Анатольевна**, доктор экономических наук, профессор, Российской академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Северо-Западный институт управления, кафедра бизнес-информатики (Санкт-Петербург, Российская Федерация), профессор;  
e-mail: jeakuklina@mail.ru; ORCID: 0000-0003-0457-2658

### References

1. Afanasev, S. N., Fadeev, A. M. The Northern Sea Route as a Driver of the Development of the Arctic Transport and Logistics System // Arctic 2035: Current Issues, Problems, Solutions. 2025. No. 1 (21). P. 23–33 (In Russ.). EDN: ZNZXJQ.

2. Ivatanova, N. P., Stoyanova, I. A. ESG Investing — a New Approach to the Sustainable Development of the Arctic Regions of Russia // Bulletin of the Tula State University. Earth Sciences. 2021. Iss. 4. P. 610–619 (In Russ.). EDN: MIMKSG. DOI: 10.46689/2218-5194-2021-4-1-610-620.
3. Izotov, A. I. Effective Logistics Schemes for Cargo Delivery and Realization of the Arctic Potential // Cold Science. 2024. No. 5. P. 45–53 (In Russ.). EDN: YCBPIO.
4. Ying, Q., Wu, Yu., Zhang, W. [et al.]. Sino-Russian Cooperation in the Development of the Northern Sea Route // Bulletin of International Organizations. 2024. Vol. 20, No. 1. P. 46–74 (In Russ. and English). EDN: FCZXHM. DOI: 10.17323/1996-7845-2025-01-03.
5. Zhuravel, V. P. Development of the Northern Sea Route: National and International Aspects // Scientific and Analytical Herald of Institute of Europe Russian Academy of Sciences. 2019. No. 2 (8). P. 119–125 (In Russ.). EDN: KAYDZQ. DOI: 10.15211/vestnikieran2019119124.
6. Zhuravel, V. P. Russia's Arctic Policy, Cooperation with China and India in the Arctic // Scientific, Technological, and Innovative Cooperation of the BRICS Countries: Proceedings of the International Scientific and Practical Conference. Issue 1 / RAS. INION. Scientific Cooperation Department; ed. V. I. Gerasimov. Moscow, 2023. P. 84–89 (In Russ.). EDN: MDMPOG.
7. Zhuravel, V. P. The Northern Sea Route: Assessments and Forecasts // Scientific and Analytical Bulletin of the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences. 2023. No. 2 (32). P. 125–135 (In Russ.). EDN: HYFJPB. DOI: 10.15211/vestnikieran2023125135.
8. Zaikov, K. S., Spiridonov, A. A., Fadeev, A. M. Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective // Arctic and North. 2024. No. 54. P. 22–37 (In Russ.). EDN: RCCVXK. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54.22.
9. Kotov, A. V. Prospects for the Development of the key Arctic Projects of the Russian Federation under the Conditions of Sanctions. // Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS. 2022. No. 5. P. 113–123 (In Russ.). EDN: QJNBZQ. DOI: 10.15211/vestnikieran52022113123.
10. Kuklina, E. A. Problems of Developing of Hydrocarbon Resources of the Arctic Shelf of Russia / State and Business. Current Trends and Problems of Economic Development: Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference. St. Petersburg, April 21–22, 2021: in three parts. Part 1. St. Petersburg: IPC SZIU RANEPA, 2021. 318 p. P. 102–111 (In Russ.). EDN: ZUFFNA.
11. Kuklina, E. A. Civilization-States and Management of the Arctic Development (in the Context of Renewal of Global Governance Institutions) / Civilizational Aspects of the Development of the Arctic Regions of Russia : Proceedings of the VI Scientific and Practical Conference (December 12, 2024): Collection of Articles / eds. by M. A. Bulavina, V. I. Gerasimov, T. V. Sichkar. Moscow : Publishing House "UMC", 2025. 484 p. P. 137–147 (In Russ.). EDN: WNMUHN.
12. Lazareva, N. V. Finance for Sustainable Development of the Arctic Zone // Innovative Economy: Prospects for Development and Improvement. 2021. No. 7 (57). P. 56–62 (In Russ.). EDN: ISTJMJ. DOI: 10.47581/2021/PS-3/IE.7.57.09.
13. Levina, A. I., Dubgorn, A. S., Fadeev, A. M., Kalyazina, S. E. Digital and Logistical Infrastructures of the Arctic Zone: Current State of Research and Ways of Development // Arctic and North. 2024. No. 56. P. 128–145 (In Russ.). EDN: MDBSMB. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.56.128>.
14. Minakir, P. A., Leonov, S. N. Methodological Problems of Development of the Russian Far East Arctic Zone // Vestnik of MSTU. M., 2014. Vol. 17, No. 3. P. 540–551 (In Russ.). EDN: SNGAYX.
15. Peshina, E. V., Zakharov, A. S. Stages and Types of International Cooperation in the Arctic // Russia: Development Trends and Prospects. Yearbook. Issue 13. Part 2. INION RAS; ed. by V. I. Gerasimov, 2018. P. 625–630 (In Russ.). EDN: YPKHZB.
16. Pilyasov, A. N. Kotov, A. V. The Russian Arctic: Potential for International Cooperation: Report No. 17/2015. Russian International Affairs Council (RIAC). Moscow : Spetskniga, 2015. 120 p. ISBN: 978-5-91891-434-2 (In Russ.). EDN: TAOHYW.

17. Politics, Economics and Security of the Modern Arctic (to the 25th Anniversary of the Arctic Council) : monograph / Q. Wang, Q. Yan, B. E. Vlasov [et al.]. Moscow : Institute of Europe of RAS, 2022. 150 p. ISBN: 978-5-98163-196-2 (In Russ.). EDN: YVGEHY. DOI: 10.15211/report112022\_397.
18. Ushakova, E. G. Arctic Frontier: Ice Silk Road and Its Role in China's Advance to the Arctic // Arctic and North. 2021. No. 43. P. 128–143 (In Russ.). EDN: TMTYFI. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2021.43.128.
19. Zhou, T. Analysis of the “One Belt, One Road” Project Based on the PPP Model // Innovation & Investment. 2021. No. 2. P. 46–50 (In Russ.). EDN: UBODOD.
20. Shchegoleva, T. V., Zherdev, S. S. Logistics Principles of High-Tech Enterprises Business Process Development under Conditions of Digital Transformation // Digital and Industrial Economics. 2022. No. 1 (26). P. 40–48 (In Russ.). EDN: APTCKI.
21. Chen, Z. H. & Haynes, K. E. Impact of High-Speed Rail on Regional Economic Disparity in China // Journal of Transport Geography. 2017. Vol. 65. P. 80–91. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2017.08.003.
22. Chu, J. and Muneeza, A. Belt and Road Initiative and Islamic Financing: The Case in Public Private Partnership Infrastructure Financing // International Journal of Management and Applied Research. 2019. Vol. 6, No. 1. P. 24–40. DOI: 10.18646/2056.61.19-002.
23. Schach, M., Madlener, R. Impact of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics // Energy Police. 2018. Vol. 122. P. 433–448. DOI: 10.1016/j.enpol.2018.07.009.

**About the author:**

**Evgenia A. Kuklina**, Doctor of Economics, Professor, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, North-West Institute of Management, Department of Business Informatics (Saint Petersburg, Russia), Professor;  
e-mail: jeakuklina@mail.ru; ORCID: 0000-0003-0457-2658

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

© Куклина Е. А., 2025