



115 Педагогическому
институту ИГУ

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕССЫ В РОССИЙСКОМ ОБЩЕСТВЕ: ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

МАТЕРИАЛЫ
VIII Всероссийской научной конференции
с международным участием
Иркутск, 19 апреля 2024 г.

ISBN 978-5-9624-2263-3

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Министерство образования Иркутской области
ФГБОУ ВО «Иркутский государственный университет»
ФГБОУ ВО «Бурятский государственный университет»
Лаборатория управления развитием образования
Комитета образования г. Читы

СОЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕССЫ В РОССИЙСКОМ ОБЩЕСТВЕ: ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОСТИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

МАТЕРИАЛЫ
VIII Всероссийской научной конференции
с международным участием
Иркутск, 19 апреля 2024 г.



УДК 316(47)(063)
ББК С55.4/5л0
С69

Редакционная коллегия

О. Б. Истомина, д-р филос. наук, проф. (отв. ред.);
Е. О. Томских (отв. секретарь);
Т. Н. Лохтина, канд. экон. наук, доц.;
В. И. Метелица, канд. экон. наук, доц.

С69 **Социальные процессы в российском обществе: проблемы современности и перспективы** : материалы VIII Всероссийской научной конференции с международным участием. Иркутск, 19 апреля 2024 г. / ФГБОУ ВО «ИГУ» ; [отв. ред. О. Б. Истомина]. – Иркутск : Издательство ИГУ, 2024. – 1 электронный оптический диск (CD-ROM). – Заглавие с этикетки диска.
<https://doi.org/10.26516/978-5-9624-2263-3.2024.1-438>
ISBN 978-5-9624-2263-3

В материалах обсуждаются социальные проблемы современного российского общества, их сущность, объективные и субъективные факторы проявления, способы минимизации.

Social Processes in Russian Society: Problems of our time and Prospects. Materials of the VIII All-Russian Scientific Conference with the International Participation. Sci. ed. O. B. Istomina. Irkutsk, Irkutsk State University Publ., 2024.

In materials of a conference social problems of modern Russian society, their essence, objective and subjective factors of manifestation, ways of minimization are discussed.

УДК 338.47(985)

А. А. Сергунин

Санкт-Петербургский государственный университет
Нижегородский государственный университет

О ПРИМЕНИМОСТИ ПРИНЦИПОВ «СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ» К РАЗВИТИЮ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

*Исследование выполнено в рамках проекта № 116233367
«Развитие Северного морского пути как части «синей» экономики
Арктической зоны Российской Федерации» по линии Санкт-Петербургского
государственного университета.*

Аннотация. Исследуется возможность использования принципов «синей экономики» для развития Северного морского пути и через него всей Арктической зоны РФ. В частности, анализируются тексты российских доктринальных документов, посвящённых стратегии развития СМП и АЗРФ на предмет наличия в них положений, соответствующих принципам «синей экономики». Рассматриваются два важнейших компонента курса, нацеленного на переход Севморпути на модель «синей экономики», а именно обновление и дальнейшее развитие портовой инфраструктуры как в акватории СМП, так и в устьях рек, выходящих к нему, и снижение загрязнения морской окружающей среды с судов, использующих его (в том числе в рамках имплементации Полярного кодекса Международной морской организации). Делается вывод о том, что, несмотря на непризнание концепции «синей экономики» на официальном уровне и её отсутствие в стратегических документах по развитию СМП и АЗРФ, концепция постепенно укореняется в практической деятельности российских государства и бизнеса в данной сфере.

Ключевые слова: «синяя экономика», устойчивое развитие, Северный морской путь, Арктическая зона Российской Федерации, имплементация Полярного кодекса, портовая инфраструктура.

Введение. Активизация экономической деятельности в АЗРФ в последние два десятилетия, включая интенсивное использование СМП, сделала защиту хрупкой окружающей среды региона и в целом его устойчивое развитие важным приоритетом государственной политики России [3]. В связи с этим внимание научного и отчасти политического и бизнес-сообществ привлекла концепция «синей экономики» (blue economy), впервые предложенная Гюнтером Паули в его докладе Римскому клубу в 2009 г. [8] В самом широком смысле под ней понимается морская экономическая деятельность на основе высоких экологических стандартов и концепции устойчивого развития [7, с. 10–26; 10]. «Синяя экономика» включает все отрасли морского хозяйства – рыболовство, судоходство, судостроение, портовую инфраструктуру, аквакультуру,

морской туризм, добычу полезных ископаемых, создание искусственных островов, прокладку трубопроводов и линий связи по дну морей, средства морской навигации и многое другое. Функционирование морских транспортных коридоров, к которым относится и СМП, также входит в понятие «синей экономики».

В данном исследовании изучается вопрос о применимости модели «синей экономики» к развитию СМП (и АЗРФ в целом), а также исследуются возможные пути реализации этой концепции в рамках практической политики в отношении Севморпути.

Следует отметить, что из всего «набора» инструментов «синей экономики» в случае с Севморпутём наиболее важными являются два – модернизация и дальнейшее развитие его портовой инфраструктуры, а также снижение загрязнения морской окружающей среды с судов, использующих этот маршрут.

Развитие портовой инфраструктуры на принципах «синей экономики». Вдоль СМП расположено более 20 крупных, средних и малых портов. Из них наиболее важными портами являются Амдерма, Анадырь, Байдарацкая губа, Диксон, Дудинка, Зеленый мыс, Игарка, мыс Каменный, мыс Шмидта, Новая Земля, Певек, Провидения, Сабетта, Тикси, Харасавэй, Хатанга и Эгвекино́т. Некоторые из них расположены на побережье Северного Ледовитого океана, некоторые – в устьях сибирских рек или вблизи них и промышленных центров АЗРФ. Большинство из этих портов были построены в советское время. Такие порты, как Сабетта и «Ворота Арктики», были построены за последнее десятилетие. Строятся новые порты – терминал СПГ «Утреннее», нефтеналивной терминал «Бухта Север», угольный терминал «Чайка» и т. д.

Устаревшая портовая инфраструктура AZRF является серьезным препятствием для интеграции СМП в мировую морскую транспортную систему [1; 2]. Очевидно, что старые арктические порты нуждаются в реконструкции для создания транспортного коридора мирового класса на Крайнем Севере. Самый последний российский план развития СМП (2022 г.) предполагает, что 14 портов будут либо модернизированы, либо построены заново. Стоимость этой программы составляет около 237 млрд руб. [6, с. 9–17]

Однако проблема с обновлением и дальнейшим развитием портовой инфраструктуры СМП заключается в том, что при модернизации существующих и строительстве новых морских портов в акватории СМП и на сибирских реках акцент пока делается на увеличении их экономического потенциала, а не на природоохранную составляющую [4]. Этот стереотип в отношении СМП ещё предстоит преодолеть и найти

достойное место экологическому компоненту в стратегии дальнейшего развития Севморпути.

Тем не менее в концептуальных документах по развитию АЗРФ и СМП есть ряд положений, сходных с принципами «синей экономики». Так, в указе Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.» (далее – Стратегия-2035) предусмотрено:

- комплексное развитие инфраструктуры морских портов и морских судоходных путей в акваториях СМП, Баренцева и Белого морей;
- строительство портов-хабов и создание российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных перевозок в акватории СМП;
- создание и развитие предприятий морехозяйственного сервисного комплекса, осуществляющих ремонт, снабжение и бункеровку судов, развитие береговых баз в целях оказания на конкурентной основе услуг компаниям, осуществляющим судоходство в акватории СМП и реализующим проекты в АЗРФ;
- модернизация существующих и строительство новых морских и речных портов, транспортно-логистических и перевалочных узлов [5].

Ряд конкретных уточнений был внесён в эти приоритеты распоряжением Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» (далее – План СМП-2035):

- Строительство терминалов и перегрузочных комплексов на побережье АЗРФ.
- Развитие Мурманского и Архангельского транспортных узлов, Восточного и Западного транспортно-логистических узлов.
- Дноуглубление в акватории СМП и в прилегающих морских акваториях, а также в реках, впадающих в такие акватории [6].

Хотелось бы надеяться, что со временем экологическая составляющая этих планов приобретёт более выраженный и конкретный характер.

Имплементация Полярного кодекса. Полярный кодекс Международной морской организации был принят в 2014–2015 гг. и вступил в силу в 2017 г. Его значимость для реализации модели «синей экономики» на СМП обуславливается тем, что в нём предусмотрен ряд мер по обеспечению безопасности полярного судоходства и защите морской окружающей среды. Эти меры предполагают размещение на судах, осуществляющих плавание по СМП, необходимого оборудования,

обеспечивающего их безопасность; снижение вредных выбросов с судов в акватории СМП; строительство новых, более безопасных и экологически «чистых» судов; замену «тяжёлых» видов топлива на «лёгкие»; определение наиболее безопасных маршрутов движения по СМП; совершенствование на судах средств навигации в условиях ледовой обстановки, а также региональных служб метеопрогнозов и спасения; поддержание существующих и создание новых морских охранных зон; совершенствование системы тренинга экипажей судов, осуществляющих навигацию по СМП и пр. [9, р. 270–273]

Следует отметить, что указанные выше нормативные документы по АЗРФ и СМП предусматривают ряд природоохранных мер в духе «синей экономики».

Так, в Стратегии-2035 ставились следующие задачи:

- расширение использования сжиженного природного газа на морском и речном транспорте в акватории СМП, а также для энергообеспечения населенных пунктов;

- обеспечение радиационной безопасности морских портов при заходе и стоянке в них надводных кораблей и судов с ядерными энергетическими установками, судов атомного технологического обслуживания и плавучих энергоблоков атомных теплоэлектростанций;

- минимизация выбросов в атмосферный воздух, сбросов в водные объекты загрязняющих веществ при осуществлении хозяйственной и иной деятельности в АЗРФ, а также установление мер государственной поддержки, направленных на внедрение при осуществлении хозяйственной и иной деятельности в АЗРФ наилучших доступных технологий;

- развитие единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в целях осуществления мероприятий по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, в том числе в акваториях СМП и иных морских транспортных коридоров;

- содействие наращиванию усилий арктических государств по созданию единой региональной системы поиска и спасания, предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий, координация деятельности спасательных сил, обеспечение взаимодействия арктических государств в рамках Арктического форума береговых охран [5].

Дополнительные задачи были поставлены в Плане СМП-2035:

- Строительство новых гидрографических и аварийно-спасательных судов.

– Обеспечение экологической безопасности судоходства, включающее:

– Создание системы государственного экологического мониторинга в акватории СМП.

– Разработка и реализация в 3 этапа долгосрочной программы по реабилитации акватории арктических морей от затонувших и затопленных радиоактивных объектов.

– Подготовка предложений о внесении в законодательство РФ изменений, предусматривающих осуществление непрерывного экологического мониторинга состояния и загрязнения атмосферного воздуха и акваторий водных объектов при перевалке в портах пылящих навалочных грузов.

– Анализ экологических рисков и подготовка предложений по их снижению в акватории СМП, в том числе по предотвращению и ликвидации загрязнений окружающей среды, а также на прилегающих территориях, на которых осуществляется реализация проектов, направленных на развитие грузопотока по СМП [6].

Надо отметить, что Россия в целом успешно справляется с имплементацией Полярного кодекса и даже настаивает на его дальнейшем совершенствовании в плане заботы об охране морской окружающей среды.

Заключение. В настоящее время в России отсутствует четкая и последовательная стратегия развития СМП, основанная на принципах «синей экономики», и сам этот термин отсутствует в официальных российских документах. Это, несомненно, препятствует переходу Севморпути и всей АЗРФ на путь устойчивого развития и снижения экологических рисков. На данный момент Москву в основном волнуют две проблемы: (1) как увеличить пропускную способность и эффективность СМП и (2) как обеспечить дальнейшую интернационализацию СМП с целью превращения его в важный международный транспортный коридор? Таким образом, меры, принимаемые в настоящее время Россией по модернизации своего коммерческого флота и портовой инфраструктуры СМП, носят в основном технократический характер и направлены на повышение экономической эффективности СМП, а не на решение экологических проблем, связанных с его функционированием.

В то же время ряд российских законодательных актов, концептуальных документов и планов развития СМП содержат элементы стратегии «синей экономики». Это относится к мерам по снижению загряз-

нения с судов и рисков аварий на море и разливов нефти, а также к модернизации портов АЗРФ для снижения антропогенной нагрузки на местные окружающую среду и сообщества. России еще предстоит проделать большую «домашнюю работу» по приведению СМП и всей АЗРФ к принципам «голубой экономики», если она хочет идти в ногу с мировыми тенденциями и обеспечить устойчивое развитие этого макрорегиона. Однако в целом в российском стратегическом мышлении и планировании наблюдается довольно позитивная динамика: концепция «синей экономики» постепенно внедряется в данную область, включая дальнейшее развитие СМП. Если принципы «синей экономики» будут внедрены в деятельность СМП, это станет важным фактором устойчивого развития всей российской Арктики.

Литература

1. Гао Тяньмин. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 3. С. 51–55.
2. Ерохин В. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // Маркетинг и логистика. 2018. № 1. С. 12–29.
3. Коньшев В. Н., Сергунин А. А., Субботин С. В. Государственный приоритет — устойчивое развитие Российской Арктики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2017. Т. 13, № 3. С. 416–430.
4. Николаева А. Б. Развитие портовой инфраструктуры как потенциал для увеличения грузооборота Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2023. № 3. С. 140–149.
5. О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.: указ Президента РФ от 26 окт. 2020 г. № 645 // Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (дата обращения: 27.12.2023).
6. Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 1 авг. 2022 г. № 2115-р // Гарант. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/?ysclid=ligh2bm6p7340055657> (дата обращения: 27.12.2023).
7. «Синяя экономика» и проблемы развития Арктики: монография / под ред. С. М. Никонорова, К. В. Папенова, К. С. Ситкиной. М.: Экон. факультет МГУ им. М. В. Ломоносова, 2022.
8. Pauli G. The Blue Economy – A Report to the Club of Rome. Taos: Paradigm Publications, 2010.
9. Sergunin A. Between Economic Nationalism and Globalism: Evaluating Russia’s Recent Regulations on Arctic Shipping // The Yearbook of Polar Law. 2021. Vol. 13. Leiden/Boston: Brill, 2022. P. 252–274.
10. Planning for Sustainability: An Emerging Blue Economy in Russia’s Coastal Arctic? / Tianming G., Bobylev N., Gadal S., Lagutina M., Sergunin A., Erokhin V. // Sustainability. 2021. Vol. 13, N 9. 4957.

ON THE APPLICABILITY OF THE PRINCIPLES OF THE "BLUE ECONOMY" TO THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE

Abstract. The possibility of using the principles of the "blue economy" for the development of the Northern Sea Route (NSR) and, through it, the entire Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) is being studied. In particular, the texts of Russian doctrinal documents on the development strategy of the NSR and the AZRF are analyzed for the presence of provisions in them that correspond to the principles of the "blue economy". The two most important components of the course aimed at the transition of the NSR to the "blue economy" model are considered – the renewal and further development of port infrastructure both in the NSR waters and in the estuaries of the rivers leading to it, and the reduction of marine pollution from ships using this route (including within the framework of the implementation of the International Maritime Organization's Polar Code). It is concluded that, despite the non-recognition of the "blue economy" concept at the official level and its absence in strategic documents on the development of the NSR/AZRF, in fact, this concept is gradually taking root in the practical activities of the Russian state and business in this area.

Keywords: blue economy, sustainable development, Northern Sea Route, Arctic Zone of the Russian Federation, Polar Code implementation, port infrastructure.

Сергунин Александр Анатольевич – доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета и профессор Института международных отношений и мировой истории Нижегородского государственного университета, e-mail: sergunin60@mail.ru

Sergunin Alexander Anatolievich – Doctor of Political Science, Professor of the Department of International Relations Theory and History, St. Petersburg State University and Professor of the Institute of International Relations and World History, Nizhny Novgorod State University, e-mail: sergunin60@mail.ru