

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Северо-Восточный федеральный университет имени М.К. Аммосова
Научно-исследовательский институт региональной экономики Севера
Российско-Азиатский консорциум арктических исследований
Министерство экономики Республики Саха (Якутия)
Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН
Союз «Торгово-промышленная палата Республики Саха (Якутия)»
Арктический государственный агротехнологический университет

УСТОЙЧИВЫЙ СЕВЕР: ОБЩЕСТВО, ЭКОНОМИКА, ЭКОЛОГИЯ, ПОЛИТИКА

Сборник трудов VIII Всероссийской научно-практической
конференции, проведенной в рамках программы
V Северного Форума по устойчивому развитию

г. Якутск, 25-27 сентября 2024 г.

Якутск
2024

УДК 332.1
ББК 65.9(2)
У 11

Утверждено Ученым советом НИИРЭС СВФУ им. М.К. Аммосова

Издан при поддержке Российско-Азиатского консорциума арктических исследований (РАКАИ) в рамках программы «Приоритет – 2030»

Ответственный редактор *Е.Э. Григорьева*, к.э.н.

Устойчивый Север: общество, экономика, экология, политика [Электронный ресурс] : сборник трудов VIII Всероссийской научно-практической конференции, проведенной в рамках программы V Северного Форума по устойчивому развитию, г. Якутск, 25-27 сентября 2024 г. / [отв. ред. Е.Э. Григорьева]. – Якутск : Издательский дом СВФУ, 2024. – 1 электрон. опт. диск.

ISBN 978-5-7513-3779-7

В сборнике представлены тезисы докладов и статей участников VIII всероссийской научно-практической конференции «Устойчивый Север: общество, экономика, экология, политика», проведенной Научно-исследовательским институтом региональной экономики Севера Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова 25-27 сентября 2024 г. в г. Якутске в рамках мероприятий V Северного форума по устойчивому развитию.

В 2024 г. конференция посвящена комплексному развитию северных территорий РФ и их межрегиональному взаимодействию. Цель конференции – выработка предложений по социально-экономическому развитию северных территорий РФ, обобщение результатов научных исследований и обмен опытом по проблемам развития Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации. Мероприятие нацелено на обсуждение актуальных проблем развития и выработка предложений и механизмов государственной политики РФ в социально-экономическом развитии арктических территорий, обобщение результатов научных исследований и обмен опытом по проблемам развития арктических территорий. Оценка регионов по готовности к реализации национальных целей и стратегических инициатив Правительства РФ. В сборнике представлены результаты обсуждения актуальных вопросов интеграции науки и технологии знаний, роста благосостояния и социально-экономического развития северных регионов.

Книга адресована аспирантам и студентам, специалистам-практикам и научным работникам в области недропользования и экологии, экономики, работникам органов государственной власти и управления.

Материалы публикуются в авторской редакции

УДК 332.1
ББК 65.9(2)

id/3370480; <https://sm24.info/news/18256>; <https://arktika.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3371330>; <https://yakutsk.bezformata.com/listnews/noviy-brend-gorodaverhoyanska/121938172/>; <https://youtu.be/IUskU3ubavs?si=TxfkeTN-SqSqANK1>; <https://t.me/svfunews>.

* * *

УДК 338.47(985)

Сергунин Александр Анатольевич,

д.полит.н., профессор СПбГУ,

г. Санкт-Петербург, РФ,

e-mail: sergunin60@mail.ru

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

Аннотация. Изучаются перспективы использования концепции «синей экономики» для развития Севморпути, включая уменьшение вредных выбросов с судов, использующих СМП, и модернизацию его портовой инфраструктуры.

Ключевые слова: Северный морской путь, «синяя экономика», Арктическая зона Российской Федерации, устойчивое развитие.

Северный морской путь (СМП) – национальная морская транспортная артерия, связывающая между собой отдалённые регионы Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), которая в свою очередь является стратегической сырьевой и индустриальной базой страны, освоению и развитию которой помогает динамичное функционирование СМП. По Севморпути осуществляется так называемый «северный завоз» – снабжение малодоступных районов АЗРФ всем необходимым – от топлива и продовольствия до стройматериалов, машин и оборудования.

СМП имеет большое значение с точки зрения обороноспособности страны, ибо в случае необходимости по нему осуществляется переброска войск и вооружений, а также проводка кораблей Северного флота для защиты морских коммуникаций и российского побережья Северного Ледовитого океана (СЛО). На островах и побережье СЛО расположены российские военно-морские и военно-воздушные базы, средства ПВО и мониторинга морского и воздушно-космического пространства, пограничные заставы и пр. [10].

Кроме того, в рамках СМП формируется глобальный транспортный коридор, по которому, с одной стороны, зарубежным потребителям доставляются полезные ископаемые и промышленные изделия, добываемые и производимые в АЗРФ и глубинных районах России, а с другой – осуществляются транзитные перевозки из Восточной Азии в Европу и наоборот. Объём перевозок по СМП неуклонно растёт, несмотря на все усилия «коллективного Запада» по созданию помех нормальному функционированию этого уникального морского маршрута. Если в 2013 г., когда началось заметное оживление деятельности СМП, по нему было перевезено 3,914 млн. тонн каботажных и транзитных грузов, то в 2023 г. – уже 36,254 млн. тонн [3, с. 15; 7]. В этом плане развитие СМП особенно важно ввиду так называемого «восточного поворота» России (отчасти естественного, а отчасти вынужденного вследствие антироссийских санкций и разрыва отношений с Западом после начала специальной военной операции (СВО) на Украине в 2022 г.). В обозримом будущем СМП может даже стать, если и не серьёзным конкурентом, то существенным дополнением к Суэцкому каналу (или определённой альтернативой ему), забрав у последнего до 15 % грузопотока [8].

Другими словами, СМП превратился в основу экономической стабильности Русского Севера, мощный «мотор» экономического развития АЗРФ и важнейший элемент российской и международной транспортной системы.

Учитывая сказанное, необходимо иметь чёткое представление о том, как и на каких концептуальных основаниях будет происходить развитие СМП в обозримом будущем.

В связи с резким ростом экономической активности в АЗРФ, включая акваторию СМП, важным приоритетом дальнейшего развития этого транспортного коридора стало обеспечение не только его экономической, но и экологической устойчивости. В отечественной экспертно-аналитической среде постепенно набирает силу мнение относительно того, что дальнейшее развитие СМП должно происходить по модели «синей экономики» (blue economy) [9; 11]. В мировой науке под ней понимаются все виды морской экономической деятельности, ориентированные на высокие экологические требования и принципы устойчивого развития [9; 13]. Принципы «синей экономики» применимы ко всем отраслям морского хозяйства, включая судоходство, то есть СМП и сопутствующие сферы.

В настоящее время имеются реальные возможности для внедрения принципов «синей экономики» в деятельность СМП, по крайней мере, по двум направлениям – уменьшение загрязнения морской среды с судов, эксплуатирующих этот маршрут, и модернизация его портовой инфраструктуры.

Что касается первого направления «синей» стратегии развития СМП, то оно возможно через имплементацию Полярного кодекса, принятого Международной морской организацией (ММО) в 2014-2015 гг. и вступившего в силу с 1 января 2017 г. В нём вводились достаточно жёсткие требования по обеспечению безопасности морского судоходства в полярных регионах, а также по охране морской окружающей среды. В частности, Кодекс требует от судов, использующих СМП, наличия на них оборудования и приборов, обеспечивающих их безопасность; уменьшение опасных и вредных выбросов в воды СМП; создание судов, основанных на новых, экологически ориентированных принципах; переход с «тяжёлых» на «лёгкие» типы корабельного топлива (что уже произошло в Антарктике и на Балтике к моменту вступления в силу Полярного кодекса); разработку наиболее коротких и, вместе с тем, безопасных вариантов движения по СМП; постоянное обновление средств судовой навигации (особенно для движения во льдах), а также ведомств, отвечающих за метеопрогнозы и поисково-спасательные операции; мониторинг за состоянием морских охраняемых зон и создание новых зон; постоянное улучшение системы подготовки капитанов и в целом экипажей судов, использующих СМП [12, р. 270-273].

Ряд недавних нормативных документов РФ – указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.» (далее – Стратегия-2035) и распоряжение 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) – по сути дела, ввёл некоторые принципы «синей экономики».

Скажем, Стратегия-2035 предусматривала:

- Постепенный переход на применение сжиженного природного газа (СПГ) на морском и речном транспорте и в энергосистемах тех населённых пунктов, которые расположены в зоне СПМ.
- Повышенные меры радиационной безопасности в тех морских портах, куда заходят атомные суда, и где находятся на стоянке плавучие

атомные теплоэлектростанции (например, в гавани Певека, Чукотский автономный округ).

- Снижение атмосферного и водного загрязнения в ходе экономической деятельности в АЗРФ; разработка мер господдержки внедрению наилучших (экологически чистых) технологий.

- Создание единой государственной системы предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, включая акваторию СМП.

- В рамках международного сотрудничества – создание единой региональной (арктической) системы поиска и спасания (включая координацию деятельности поисково-спасательных сил), а также предотвращения и ликвидации техногенных катастроф, расширение взаимодействия в рамках Арктического форума береговых охран, что, к сожалению, стало пока невозможным из-за отказа Запада сотрудничать с РФ с началом СВО [5].

План СМП-2035 также предусматривал ряд мер природоохранного характера:

- Ввод в строй дополнительных гидрографических и аварийно-спасательных судов.

- Дополнительные меры, направленные на усиление экологической «составляющей» арктического судоходства:

- Внедрение и развитие системы государственного экологического мониторинга на СМП.

- Выполнение государственной программы реабилитации арктических морей (прежде всего, Баренцева и Карского), нацеленной на их очистку от затонувших и затопленных радиоактивных объектов и расчитанной на три этапа.

- Разработка законодательной базы для организации системы мониторинга воздушной и водной среды в тех портах, где осуществляется перевалка пылящих навалочных грузов.

- Организация постоянного анализа экологических рисков, связанных с расширением грузопотока по СМП, и разработка рекомендаций по их снижению [6].

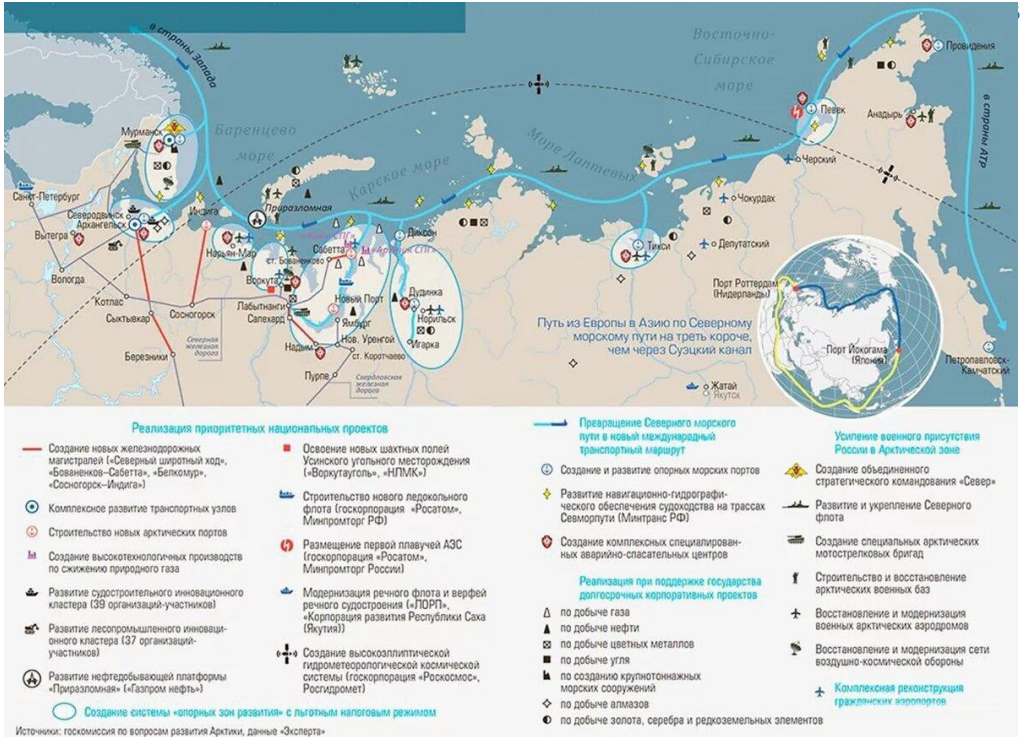
С 1 июля 2024 г. вступило в силу решение ММО по запрету использования флотского мазута (то есть «тяжелого» топлива) в качестве топлива судами, осуществляющими деятельность в морских водах Арктики. Требование имеет пятилетний переходный период до 1 июля 2029 года, в течение которого определенные типы судов смогут использовать флотский мазут в качестве судового топлива. Следует отметить, что многие

российские и иностранные суда, использующие СМП, заблаговременно перешли на «лёгкие» виды топлива. Например, созданный для транспортировки СПГ с Ямала флот газозовов ледового класса изначально использовал в качестве топлива тот же СПГ. В любом случае этот шаг вносит огромный вклад в улучшение морской экологической обстановки в акватории СМП и СЛО и тем самым существенно продвигает вперёд принципы «синей экономики» не только в АЗРФ, но и в Арктике в целом.

Второй приоритет развития СМП на принципах «синей экономики» – это модернизация и развитие системы портов в его акватории. Вдоль СМП расположено более 20 крупных, средних и малых портов. Из них наиболее важными портами (если двигаться с запада в восточном направлении) являются Новая Земля, Амдерма, Байдарацкая губа, Харасавэй, Сабетта, мыс Каменный, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Зеленый мыс, Певек, мыс Шмидта, Провидения, Эвбекинот и Анадырь (см. карту 1). Некоторые из них расположены на побережье СЛО, 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. К акватории СМП примыкают Белое и Баренцево моря, где также формируется значительная часть грузовой базы Севморпути, и чья портовая инфраструктура также должна быть принята во внимание. Наиболее крупными портами здесь являются Архангельск и Мурманск.

Устаревшая портовая инфраструктура АЗРФ 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 АЗРФ акцент пока делается на увеличении их пропускной способности, а не на природоохранную составляющую [4]. Этот стереотип в отношении развития порто-



Карта 1. Портовая инфраструктура АЗРФ

вой инфраструктуры ещё предстоит преодолеть и найти достойное место экологическому компоненту в стратегии дальнейшего развития СМП.

Впрочем, в некоторых из упомянутых выше стратегических документов уже содержатся идеи, созвучные «синей экономике». Например, Стратегия-2035 выступает за:

- Комплексное развитие системы портов, расположенных как вдоль СМП, так и на побережье сопредельных ему Баренцева и Белого морей.
- Реализацию идеи создания портов-хабов у входа и выхода СМП, а также запуск принципиально нового для СМП проекта по созданию контейнерной линии со своим (российским) оператором. Всё это вместе позволило бы значительно расширить каботажные и международные (транзитные) перевозки по СМП и, вместе с тем, оставило бы под российским контролем вопросы безопасности и экологичности арктического судоходства.

- Развитие такой важной части «синей экономики», как морехозяйственный сервисный комплекс (судоремонт, снабжение и бункеровка кораблей, береговые базы, складские помещения, погрузочно-разгрузочные работы), если, конечно, он будет осуществлять свою деятельность на экологических принципах.

- Обновление старых и создание новых морских и речных портов в акватории СМП, а также перевалочных и транспортно-логистических узлов в этом регионе [5].

Принятый двумя годами позже План-2035 конкретизировал эти задачи:

- Сооружение новых терминалов и перегрузочных комплексов вдоль Севморпути и на побережье сопредельных арктических морей.

- Создание и/или развитие ряда транспортно-логистических узлов: Мурманского, Архангельского, Восточного и Западного.

- Проведение дноуглубительных работ по СМП (там, где имеются мелководные участки), а также в низовьях северных рек, где расположен ряд российских арктических портов, выходящих на СМП [6].

Пока, к сожалению, сама концепция «синей экономики», в отличие от, скажем, более общей по смыслу концепции устойчивого развития, не признана на официальном уровне, и она отсутствует в российских стратегических документах по АЗРФ и СМП. Но логика развития хозяйственной деятельности в этом чрезвычайно важном для всей страны и, вместе с тем, очень уязвимом регионе рано или поздно приведёт к принятию и внедрению принципов «синей экономики» в функционирование СМП и АЗРФ в целом.

Данная работа выполнена в рамках проекта № 116233367 «Развитие Северного морского пути как части «синей» экономики Арктической зоны Российской Федерации», поддержанного Санкт-Петербургским государственным университетом.

Список использованной литературы

1. Гао Тяньмин. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы / Гао Тяньмин // Общество: политика, экономика, право. – 2018. – № 3. – С. 51–55. DOI: 10.24158/per.2018.3.10.

2. Ерохин, В.Л. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора / В.Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2018. – № 1. – С. 12-29.

3. Ерохин, В.Л. Динамика грузоперевозок по Северному морскому пути (2013-2023 гг.) / В.Л. Ерохин // Маркетинг и логистика. – 2023. – № 6 (50). – С. 14-23.
4. Николаева, А.Б. Развитие портовой инфраструктуры как потенциал для увеличения грузооборота Северного морского пути / А.Б. Николаева // Север и рынок: формирование экономического порядка. – 2023. – № 3. – С. 140–149. <https://doi.org/10.37614/2220-802X.3.2023.81.009>.
5. О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645. [Электронный ресурс] 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 г. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р. [Электронный ресурс] URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/?ysclid=ligh2bm6p7340055657> (дата обращения 27.12.2023).
7. Объем грузоперевозок по СМП в 2023 г. достиг рекордных 36,254 млн т // Электронная торговая площадка Газпрома, 2024, 11 января [Электронный ресурс] URL: https://etppgb.ru/posts/37415-obem_gruzoperevozok_po_smp_v_2023_g_dostig_rekordnyh_36254 mln_t/ (дата обращения 22.09.2024).
8. Севморпуть может «оттянуть» до 15 % грузопотока из Суэцкого канала // Росатом, 2022, 13 октября [Электронный ресурс] URL: <https://fomag.ru/news-stream/sevmorput-mozhet-ottyanut-do-15-gruzopotoka-iz-suetskogo-kanal-rosatom/> (дата обращения: 27.12.2023).
9. «Синяя экономика» и проблемы развития Арктики : коллективная монография / Под ред. С.М. Никонорова, К.В. Папенова, К.С. Ситкиной. – Москва : Экономический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, 2022.
10. Хотькова, Е.С. Арктика в современной системе международных отношений и национальные интересы России / Е.С. Хотькова, Ю.Н. Глушенко, Т.Б. Аничкина и др. // Проблемы национальной стратегии. – 2014. – № 5 (26). – С. 9-43.
11. Blue economy: термины и определения. Отв. ред. А.М. Коновалов. М.: МИРЭА – Российский технологический университет, 2022.
12. 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. DOI:10.1163/22116427_013010013.
13. Tianming G., Bobylev N., Gadal S., Lagutina M., Sergunin A., Erokhin V. Planning for Sustainability: An Emerging Blue Economy in Russia's Coastal Arctic? Sustainability. 2021. Vol. 13. No. 9. 4957. DOI:10.3390/su13094957.