

УНИВЕРСИТЕТ МИРОВЫХ ЦИВИЛИЗАЦИЙ
НАЦИОНАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ БРИКС
РОССИЙСКИЙ ЦЕНТР НАУЧНОЙ ИНФОРМАЦИИ
ЕВРАЗИЙСКИЙ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ КОНСОРЦИУМ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ НАУЧНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОБЪЕДИНЕНИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ СОЮЗ ЭКОНОМИСТОВ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ПРОБЛЕМ УПРАВЛЕНИЯ
МИРЭА — РОССИЙСКИЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
РОССИЙСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ,
ПОЛИТИКИ И ПРАВА В НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ СФЕРЕ

СТРАНЫ БРИКС: СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ И МЕХАНИЗМЫ СОТРУДНИЧЕСТВА В ИЗМЕНЯЮЩЕМСЯ МИРЕ

*Материалы Второй международной научно-практической
конференции*

(5–7 июня 2024 года)

В двух частях

Часть 1

Москва
Издательский дом «УМЦ»
2024

Редакционный совет:

Агеев А.И. — д.э.н., профессор, гендиректор Института экономических стратегий РАН, гендиректор МНИИ проблем управления, *Бабаев К.В.* — д.ф.н., директор Института Китая и современной Азии РАН, *Белявский О.В.* — к.ю.н., директор Российского центра научной информации, *Бордюжа Н.Н.* — председатель Исполкома Ассоциации «Аналитика», председатель Координационного совета Евразийского информационно-аналитического консорциума, почетный профессор Орловского государственного университета, *Винокуров О.Е.* — проректор РТУ МИРЭА, *Глазьев С.Ю.* — академик РАН, член Коллегии (министр) по интеграции и макроэкономике Евразийской экономической комиссии, *Гуляев Ю.В.* — академик РАН, член Президиума РАН, президент Российского Союза научных и инженерных общественных объединений, *Иванов В.В.* — д.э.н., к.т.н., член-корреспондент РАН, член Президиума РАН, заместитель Президента РАН, *Ильин И.В.* — д.полит.н., к.г.-м.н., профессор, зав. Кафедрой глобалистики, декан Факультета глобальных процессов МГУ, *Ильина И.Е.* — д.э.н., доцент, директор Российского научно-исследовательского института экономики, политики и права в научно-технической сфере, *Квардаков В.В.* — член-корреспондент РАН, председатель Совета Российского центра научной информации, *Ленчук Е.Б.* — д.э.н., руководитель центра Института экономики РАН, *Ратникова М.А.* — доктор экономики и менеджмента, вице-президент, директор ВЭО России, *Слоботчиков О.Н.* — к.полит.н., профессор, ректор Университета мировых цивилизаций, председатель, *Тимофеев И.Н.* — к.полит.н., доцент МГИМО МИД России, генеральный директор Российского совета по международным делам, программный директор Международного дискуссионного клуба «Валдай», *Ярыгина И.З.* — д.э.н., профессор, зав. кафедрой МИЭП МГИМО, директор по научной работе НКИ БРИКС.

Редакционная коллегия:

Акимов А.В. — д.э.н., зав. отделом Института востоковедения РАН, *Алёшин В.А.* — профессор Академии военных наук, *Бактышева М.К.* — заместитель начальника Управления международных связей РЦНИ, *Булавина М.А.* — к.ю.н., доцент, проректор по научной работе Университета мировых цивилизаций, отв. редактор, *Герасимов В.И.* — к.ф.н., в.н.с. Университета мировых цивилизаций, отв. редактор, *Дарда Е.С.* — к.э.н., зав. Кафедрой статистики и математических методов в управлении РТУ МИРЭА, *Друкаренко С.П.* — к.т.н., вице-президент РосСНИО, *Золотарева О.А.* — к.э.н., доцент, директор Центра демографии и статистики Института экономических стратегий; в.н.с. НИИ статистики Росстата; доцент ФГУ МГУ, *Коданева С.И.* — к.ю.н., в.н.с. ИНИОН РАН, *Крюкова О.С.* — д.филол.н., зав. кафедрой словесных искусств факультета искусств МГУ, *Лепский В.Е.* — д.психол.н., директор центра, МНИИПУ; гл.н.с. Института философии РАН, *Лутовинов В.И.* — д.филол.н., профессор РАНХиГС при Президенте РФ, *Михайленко А.Н.* — д.полит.н., профессор РАНХиГС, *Мыльникова А.Н.* — к.э.н., директор Института технологий управления РТУ МИРЭА, *Наумов Е.А.* — к.т.н., профессор, ученый секретарь Научного совета РАН по комплексным проблемам евразийской экономической интеграции, модернизации, конкурентоспособности и устойчивому развитию, *Молчанов И.Н.* — д.э.н., профессор Экономического факультета МГУ; профессор Финансового университета при Правительстве РФ, *Пашенцев Е.Н.* — д.и.н., профессор, гл.н.с. Дипломатической академии МИД России, *Попова С.А.* — к.э.н., доцент, руководитель Научного центра по исследованию и развитию мировых цивилизаций, Университет мировых цивилизаций, *Радюк А.А.* — помощник проректора по редакционно-издательской работе Университета мировых цивилизаций, *Сазонов С.Л.* — к.э.н., в.н.с. ИКСА РАН, *Семедов С.А.* — д.филол.н., профессор, зав. кафедрой «Международное сотрудничество» РАНХиГС, *Солодухина Е.А.* — программный координатор Российского совета по международным делам, *Усольцев А.В.* — к.э.н., начальник Управления международных связей РЦНИ, *Чумаков А.Н.* — д.филол.н., д.ф.н., профессор, Факультет глобальных процессов МГУ, главный редактор журнала «Век глобализации».

С83 Страны БРИКС: стратегии развития и механизмы сотрудничества в изменяющемся мире: материалы Второй международной научно-практической конференции(5–7 июня 2024 года): в 2-х ч. Ч. 1 / отв. ред. М.А. Булавина, В.И. Герасимов. — Москва : Издательский дом УМЦ, 2024. — 690 с.

ISBN 978-5-6051774-7-0

Часть 1

ISBN 978-5-6051774-8-7

Рассматриваются национальные интересы и стратегии развития стран БРИКС, их роль в формировании нового миропорядка, в том числе новой мировой финансовой системы; взаимодействие стран БРИКС в условиях санкций; обеспечение национальной экономической безопасности, в том числе технологического суверенитета; интеграционные процессы, гибридные и информационные войны в современном мире, проблемы социально-экономического и научно-технологического сотрудничества стран БРИКС.

Для специалистов в области международных отношений, государственного управления, научно-техно-логического развития и сотрудничества, аспирантов и студентов гуманитарных вузов.

УДК 327.5; 339

ББК 66.4

Авторы опубликованных материалов несут ответственность за подбор и точность приведенных фактов, цитат, собственных имен, статистических данных и прочих сведений.

ISBN 978-5-6051774-8-7 (ч. 1)

ISBN 978-5-6051774-7-0

© Коллектив авторов, 2024

© АНО ВО «УМЦ», 2024

ственного партнерства в развитии федеральной транспортной системы и международных евразийских транспортных коридоров.

2. **Рекомендовать Государственной Думе Федерального Собрания РФ** организовать парламентские слушания по проблемам создания евразийских транспортных коридоров, проходящих через территорию Российской Федерации и нормативного правового обеспечения их развития, а также по вопросам общественной поддержки указанных масштабных хозяйственных проектов.
3. **Рекомендовать руководству Ассоциации социальных сподвижников Президента России и Русской аналитической школы во взаимодействии с партнерскими организациями** провести представительный форум по рассматриваемой тематике; вынести на него для обсуждения комплекс проблем развития всех упомянутых международных евразийских транспортных коридоров и направить приглашения выступить с докладами видным специалистам из зарубежных стран, заинтересованных в сотрудничестве с Россией в рассматриваемой сфере. В интересах успешного проведения указанного масштабного мероприятия обратиться за соответствующей грантовой поддержкой в Фонд президентских программ для НКО, в Правительство РФ, а также в Российский фонд мира.

Важнейшим результатом проведения такой Конференции станет не только фиксация результатов общественной экспертизы проектов общественного мониторинга хода их реализации на начальном этапе, но и актуализация рекомендаций органам государственной власти, структурам бизнеса и научно-технического сообщества по становлению эффективного межсекторального взаимодействия в интересах решения крупнейших задач социально-экономического развития нашей страны и конструктивного международного сотрудничества на евразийском пространстве.

Необходимо объединить усилия общественных объединений в интересах создания широкого фронта поддержки сотрудничества нашей страны с партнерами по БРИКС. Наша Ассоциация к такому сотрудничеству готова.

Сергунин А.А.

д.полит.н., профессор Санкт-Петербургского государственного университета
и Нижегородского государственного университета

РОЛЬ СТРАН БРИКС В РАЗВИТИИ «СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ» АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ¹

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, БРИКС, «синяя экономика», устойчивое развитие, международное сотрудничество.

Бурное развитие экономики Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) в последнее время, включая её морской компонент, вывела проблему природоохранной деятельности в этом макрорегионе и обеспечение его устойчивого развития в число наиболее приоритетных задач арктической стратегии России.² В этих условиях особое значение приобретает популярная в мире концепция «синей экономики» (blue economy), которая стала частью официальной морской стратегии ряда ведущих государств и Европейского союза.

Сама идея «синей экономики» была впервые предложена немецким учёным Гюнтером Паули в его докладе Римскому клубу в 2009 г.³ С тех пор эта концепция претерпела множество

¹ Исследование выполнено в рамках проекта № 116233367 «Развитие Северного морского пути как части «синей» экономики Арктической зоны Российской Федерации» по линии Санкт-Петербургского государственного университета.

² *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.

³ *Pauli G.* The Blue Economy — A Report to the Club of Rome. — Taos: Paradigm Publications, 2010.

изменений, споры о её содержании до сих пор не утихают как в академической, так и в экспертно-аналитической средах.⁴

Тем не менее, был достигнут определённый компромисс в этой области, и большинство специалистов в качестве рабочего определения «синей экономики» приняли следующую интерпретацию этого термина: под ней понимаются различные виды морской экономической деятельности на основе высоких экологических стандартов и концепции устойчивого развития⁵. «Синяя экономика» включает такие сектора морского хозяйства, как рыболовство и переработку морепродуктов, судоходство, морские транспортные коридоры, средства морской навигации, судостроение и судоремонт, портовую инфраструктуру, аквакультуру, морской туризм, добычу полезных ископаемых на шельфе, создание искусственных островов, прокладку трубопроводов и линий связи по дну морей и пр.

Практически все виды «синей экономики» представлены в АЗРФ, и, хотя сам этот термин не принят на официальном уровне, все важнейшие российские стратегические и концептуальные документы, посвящённые развитию АЗРФ, так или иначе обращаются к этой проблематике⁶.

Вместе с тем Россия, понимая важность международного сотрудничества для полноценного развития АЗРФ, демонстрирует открытость к инвестициям и трансферу технологий из-за рубежа, в том числе в области «синей экономики». Учитывая, что западные партнёры ушли из большинства арктических проектов или «заморозили» в них своё участие, для России естественным является «поворот на Восток», то есть развитие сотрудничества с дружественными незападными странами, среди которых особое место занимают партнёры России по БРИКС.

Следует отметить, что многие страны БРИКС (как «старые», так и «новички», вошедшие в это объединение в 2024 г.), будучи морскими странами, имеют немалый опыт в развитии «синей экономики». Несомненно, этот опыт был бы полезен России в развитии её собственной «синей экономики» в целом и в АЗРФ — в частности.

Конечно, не все страны БРИКС в одинаковой степени заинтересованы в сотрудничестве с Россией в Арктике. Например, из «старых» членов БРИКС ЮАР и Бразилия более сосредоточены на Антарктике, чем на Арктике. Лишь в последнее время Бразилия проявляет некоторый интерес к проведению естественнонаучных исследований в Арктике (изменение климата, ледовая динамика и пр.), но не к хозяйственной деятельности в этом регионе. Только два члена БРИКС — Китай и Индия — напрямую задействованы в экономическом сотрудничестве с АЗРФ, имея там инвестиции в энергетические проекты, а также участвуя в арктическом судоходстве и проведении научных исследований.

Из новых членов БРИКС лишь ОАЭ проявляет интерес к развитию совместного с Россией судоходства по Северному морскому пути (СМП), а также к научно-исследовательскому проекту «Трёх полюсов холода» (Арктика, Антарктика и Гималаи), нацеленному на изучение последствий изменения климата для этих регионов и всего мира. Остальные «новички» БРИКС пока остаются в стороне от арктических проектов.

Представляется, что вклад стран БРИКС в развитие «синей экономики» АЗРФ возможен по следующим направлениям — модернизация портовой инфраструктуры СМП; развитие судоходства в российской Арктике, включая создание танкерного и контейнерного флотов и имплементация Полярного кодекса Международной морской организации (ММО).

⁴ Blue Economy: термины и определения / под ред. А.М. Коновалова. — М.: МИРЭА — Российский технологический университет, 2022.

⁵ «Синяя экономика» и проблемы развития Арктики: коллективная монография / под ред. С.М. Никонорова, К.В. Папенова, К.С. Ситкиной. — М.: Экономический факультет МГУ им. М.В. Ломоносова, 2022. — С. 10–26; *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. — P. 49–57. — DOI:10.3390/su13094957.

⁶ О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645. — <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/>; Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г. Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-п. — <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/?ysclid=ligh2bm6p7340055657>

Модернизация портовой инфраструктуры АЗРФ

Вдоль СМП расположено более 20 крупных, средних и малых портов. Из них наиболее важными (если двигаться с запада на восток) являются Новая Земля, Амдерма, Байдарацкая губа, Харасавэй, Сабетта, мыс Каменный, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Зеленый мыс, Певек, мыс Шмидта, Провидения, Эгвекинот и Анадырь (см. рис. 1). 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. 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.

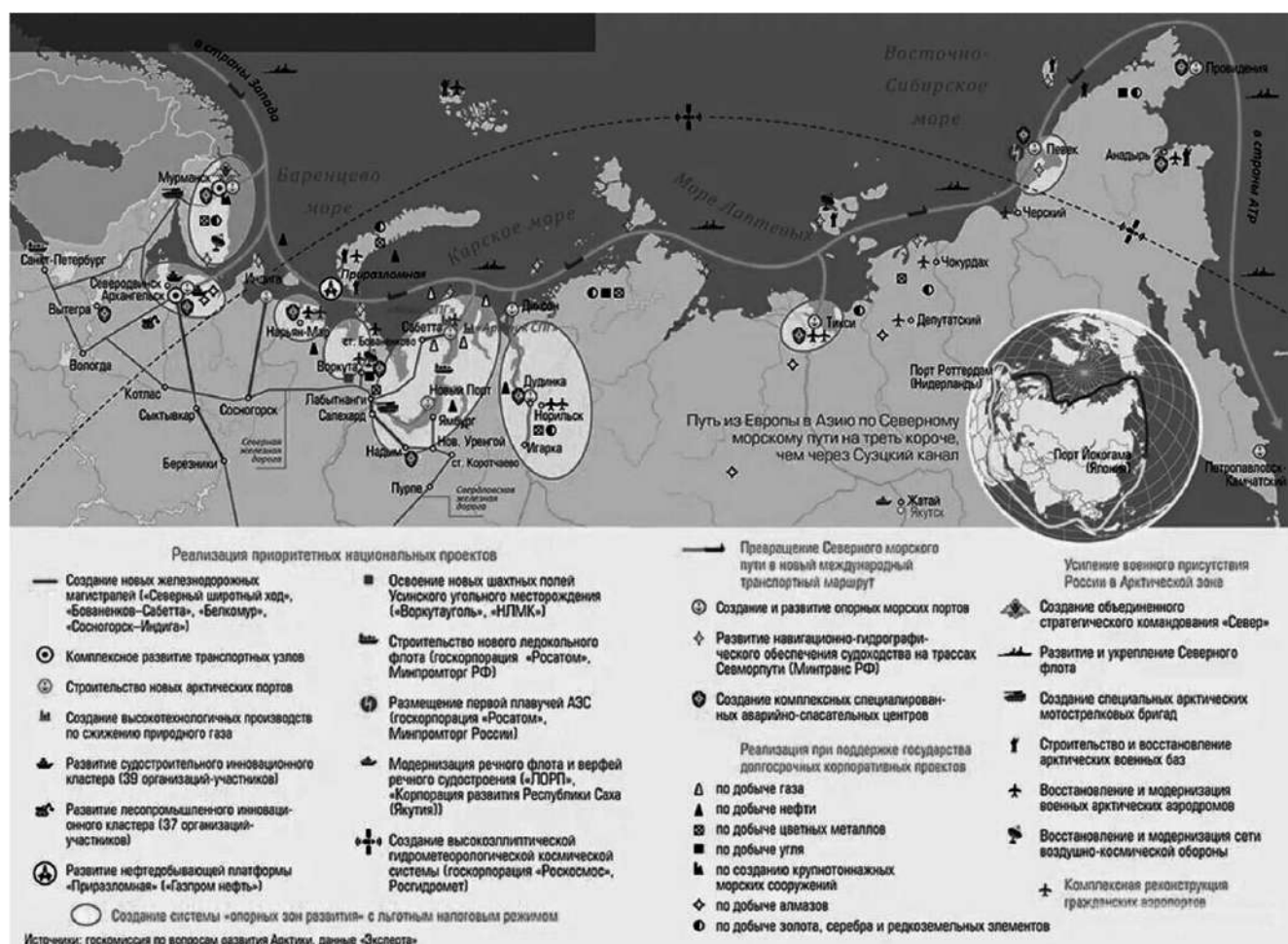


Рис. 1. Портовая инфраструктура АЗРФ

Устаревшая портовая инфраструктура АЗРФ является серьезным препятствием для интеграции СМП в мировую морскую транспортную систему⁷. Очевидно, что старые арктические порты нуждаются в реконструкции для создания транспортного коридора мирового класса

⁷ Гао Тяньмин. Российско-китайское сотрудничество по созданию Арктического синего экономического коридора: проблемы и перспективы // Общество: политика, экономика, право. — 2018. — № 3. — С. 51–55. — DOI: 10.24158/per.2018.3.10; Ерохин В. Северный морской путь как инфраструктурная основа российско-китайского Арктического синего экономического коридора // Маркетинг и логистика. — 2018. — № 1. — С. 12–29.

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.⁸

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 составляющую⁹. Этот стереотип в отношении СМП ещё предстоит преодолеть и найти достойное место экологическому компоненту в стратегии дальнейшего развития Севморпути.

Что касается стран БРИКС, которые могли бы помочь реорганизовать портовую инфраструктуру Арктического бассейна на принципах «синей экономики», то российская сторона поначалу возлагала надежды на помощь Китая. У последнего имеется большой опыт строительства современных морских портов, ориентирующихся на соблюдение высоких экологических стандартов, как у себя в стране, так и за рубежом. Так, ещё в апреле 2011 г. прошли переговоры между первым заместителем губернатора Мурманской области Натальи Портной с Генеральным консулом КНР в Санкт-Петербурге Се Сяюном об участии китайских компаний в деятельности мурманской портовой особой экономической зоны, включая модернизацию торгового порта, а также судостроение и судоремонт¹⁰. Однако тогдашние переговоры не завершились подписанием какого-либо соглашения, и намерения сторон так и не были реализованы.

Ещё один «заход» в Мурманский транспортно-логический узел китайские инвесторы попытались сделать в 2017 г. В марте этого года на международном форуме «Арктика — территория диалога» было подписано соглашение с китайской компанией Poly International об инвестировании 300 миллионов долларов в строительство угольного терминала порта «Лавна» на противоположной от Мурманска стороне Кольского залива¹¹. Для перевалки угля на терминале предусматривалось внедрение новейших технологий, которые должны были минимизировать или вообще исключить потенциально вредные последствия этого весьма проблемного с экологической точки зрения процесса. Однако и в этом случае у китайских бизнесменов не получилось договориться с российскими «коллегами». При подписании окончательного варианта акционерного соглашения о строительстве порта «Лавна» в апреле 2019 г. китайской компании в числе инвесторов уже не значилось¹².

Та же китайская компания Poly International Holding проявила интерес к строительству глубоководного порта севернее Архангельска в двинском заливе Белого моря. В 2016 г. управляющая компания АО «Арктический транспортно-промышленный узел «Архангельск» и Poly International Holding подписали соглашение о намерениях по реализации проекта строительства глубоководного порта.¹³ В 2017 году в Пекине состоялась презентация проекта представителям органов государственной власти и финансовых и коммерческих организаций Китая, по итогам которой проект был признан значимым для развития международного транзитного потенциала КНР и России. В 2018 г. на основании ежегодного совместного плана мероприятий по реализации проекта велось обсуждение принципиальных условий участия

⁸ Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г. — С. 9–17.

⁹ 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. — DOI: 10.37614/2220-802X.3.2023.81.009.

¹⁰ Китайцев больше интересует мурманский порт, а мы их на Севморпуть подталкиваем // Информационное агентство «Ви-порт». — 2011. — 6 апреля. — <https://b-port.com/news/59779>

¹¹ Китайская компания построит в Мурманске угольный терминал за \$300 млн. // Агентство РИА «Новости». — 2017. — 30 марта. — <https://ria.ru/20170330/1491104464.html?ysclid=lyhikk7x71422251460>

¹² Инвесторы подписали соглашение о развитии порта «Лавна» // Мурманский вестник. — 2019. — 17 апреля. — <https://www.mvestnik.ru/newslet/investory-podpisali-soglashenie-o-razvitii-porta-lavna/?ysclid=lyhjdmwv6195703744>

¹³ Компания из КНР и архангельские власти подписали соглашение о намерениях по проекту порта // ТАСС. — 2016. — 19 октября. — <https://tass.ru/transport/3714386>

в проекте со стороны китайского партнера. Poly International Holding заявила о своих планах инвестировать в проект 5,5 млрд долл.¹⁴

С 2017 г. велась работа над проектной документацией, а также начались изыскательские работы в районе предполагаемого строительства порта. Существовали планы запустить порт с 2023 г., а к 2025 г. вывести его на полную мощность. Однако по ряду причин этот проект «забуксовал». Управляющая компания была ликвидирована в июне 2023 г., и её соглашение с Poly International Holding потеряло юридическую силу¹⁵. В сентябре 2023 года Правительство РФ утвердило комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла до 2035 года, возродив тем самым идею сооружения глубоководного порта как части этого узла¹⁶. При этом сроки строительства порта были сдвинуты на более позднее время, и китайская компания опять исчезла из списка инвесторов этого проекта.

Таким образом, попытки российской стороны привлечь китайских партнёров к модернизации портовой инфраструктуры АЗРФ пока окончились безрезультатно.

Единственным завершённым проектом по модернизации российской портовой инфраструктуры стало участие китайской компании China Communications Construction Company (CCCC) в проведении дноуглубительных работ в бухте Бечевинская (Камчатка), где Новатэк завершает строительство перевалочного терминала сжиженного природного газа (СПГ). На этом терминале планируется перевалка ямальского СПГ с газозовов ледового класса на обычные танкеры. CCCC было поручено строительство подходного канала к терминалу длиной 6,6 км и стоимостью 19,6 миллиарда рублей, с чем она успешно справилась¹⁷.

Развитие арктического флота

Более успешным было участие партнёров России по БРИКС в формировании флота газозовов для вывоза СПГ из порта Сабетта, где расположено предприятие Новатэк Ямал СПГ. Это было ожидаемо, так как в отличие от проектов по модернизации портовой инфраструктуры АЗРФ, имевших гипотетический характер, настоятельная потребность в ямальском СПГ была уже не у российской, а у китайской стороны. Поэтому ведущая китайская судоходная компания COSCO охотно пошла на сотрудничество с Новатэк в развитии флота газозовов, необходимых для транспортировки СПГ потребителям. Из 15 газозовов ледового класса, построенных в Южной Корее, 14 принадлежали совместным предприятиям COSCO с канадскими, греческими и японскими партнёрами¹⁸. Правда, после введения американских санкций против ряда подразделений COSCO, участвовавших в этих совместных предприятиях, информация о собственниках газозовов стала недоступной для общественности. Не исключено, что COSCO была вынуждена выйти из этих предприятий.

Учитывая санкционное давление США и ЕС на российских партнёров из Азии и Европы, с началом СВО Россия приступила к формированию «альтернативного» (или «теплого», как его называют на Западе) флота газозовов. Дело в том, что Ямал СПГ вышел на проектную мощность, и старого флота стало едва хватать для доставки СПГ европейским и азиатским потребителям. К тому же в конце 2023 г. на Ямале в строй вступила первая очередь нового завода Новатэк Арктик СПГ-2, чью продукцию тоже надо было экспортировать.

¹⁴ Nilsen T. Arkhangelsk governor confirms China as key Arctic partner // Arctic Today. — 2017. — 29 December. — <https://www.arctictoday.com/arkhangelsk-governor-confirms-china-as-key-arctic-partner/>

¹⁵ Глубоководный порт: вторая попытка // Арктический обозреватель. — 2024. — 9 июля. — <https://murmansk.ru/39403>

¹⁶ Правительство Российской Федерации. Распоряжение от 22 сентября 2023 г. № 2555-р. Комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года. — <https://cdn13.pravdasevera.ru/651a8f684a4d245a1d61a732/651a9035a5479.pdf>

¹⁷ Несмотря на скептицизм: морской перегрузочный комплекс на Камчатке запустят к концу 2023 года. — 2023. — 25 февраля. — https://dzen.ru/a/Y_o05mjQ0T06ClnQ

¹⁸ Чей газозов? Кто владеет флотом для обслуживания СПГ-проектов в Арктике. — 2019. — 1 октября. — <https://dzen.ru/a/XZNoUt3-9gCsg8I5?ysclid=lyj18bg5aa908422696>

На этот раз на выручку России пришли ОАЭ. Там появился оператор Nur Global Shipping. Весной 2024 г. он управлял четырьмя газовозами Pioneer, Asya Energy, Mulan и New Energy, не имевшими ледового класса и потому забиравшими ямальский СПГ с перевалочного терминала около Мурманска¹⁹.

Четыре недавно построенных газовоза ледового класса перешли в собственность малоизвестной компании White Fox Ship Management, также базирующейся в Дубае. Россия недавно одобрила эти суда — North Air, North Mountain, North Sky и North Way — для плавания в Арктике в летнем сезоне 2024 г.²⁰.

Китайские компании приняли также участие в формировании морских и мультимодальных контейнерных линий. Китайская транспортно-логистическая компания Torgmoll запустила контейнерный сервис через Севморпуть. Маршрут «Арктический экспресс № 1» связывает порты Шанхай и Нинбо с Архангельском, далее грузы отправляются в центральные регионы России. По прибытии в столицу Поморья грузы дальше доставляются по железной дороге в Москву и Санкт-Петербург. Общая длина маршрута составляет 1 200 км по железной дороге и 6 600 морских миль. Весь путь занимает 20–25 дней, что значительно сокращает время доставки по сравнению с маршрутом через Суэцкий канал. В 2024 г. запланирована перевозка более 20 тысяч контейнеров по новому мультимодальному коридору²¹.

В сентябре 2023 г. Мурманская область и ООО «Шаньдунская портовая группа», один из крупнейших портовых операторов Китая, заявили о своём намерении сотрудничать по вопросам расширения действующих логистических маршрутов и открытию новых коридоров перевозки грузов²². Китайских партнёров привлекает то, что Мурманск — незамерзающий порт, действующий круглый год, и то, что он способен принимать суда практически любого класса и грузоподъёмности.

Индия пока не подключилась к разработке собственно арктических морских маршрутов. Она пока развивает совместно с Россией маршрут Владивосток — Ченнаи (ранее — Мадрас), который ориентирован на вывоз закупаемых Индией товаров в Сибири и на российском Дальнем Востоке. В сентябре 2019 г. во Владивостоке премьер-министр Нарендра Моди подписал Меморандум о намерениях в отношении маршрута. При этом стороны обсуждают возможность использования коридора Владивосток — Ченнаи в качестве естественного продолжения трассы СМП. Это позволит существенно (по предварительным данным, с 42–40 до 24–23 суток) сократить время доставки грузов из европейской части России в Индию и обратно по сравнению с традиционными маршрутами²³.

Имплементация Полярного кодекса

Полярный кодекс ММО 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 без-

¹⁹ *Игнатьева А.* Дубайские компании скупают танкеры-газовозы, которые сразу же оформляют разрешения ходить по СМП // ИА Neftegaz.RU. — 2024. — 28 июня. — <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/842852-dubayskie-kompanii-skupayut-tankery-gazovozy-kotorye-srazu-zhe-oformlyayut-razresheniya-khodit-po-sm/?ysclid=lyixkqpyx5103497128>

²⁰ Россия создает теневого газовый флот // ProFinance. — 2024. — 27 июня. — <https://www.profinance.ru/news2/2024/06/27/ccp9-rossiya-sozdaet-tenevoj-gazovyj-flot.html?ysclid=lyj01fiav6687877837>

²¹ Из Архангельска в Шанхай запустили новый железнодорожно-морской маршрут // Paluba Media. — 2024. — 6 июля. — <https://paluba.media/news/80161>

²² Мурманск и Шаньдунская портовая группа намерены сотрудничать по вопросам логистики // ТАСС. — 2023. — 16 сентября. — <https://tass.ru/ekonomika/18767773>

²³ Владивосток — Ченнаи: новый коридор — новые горизонты судостроения // Корабел.ру. — 2023. — 20 апреля. — <https://dzen.ru/a/ZED75wVoDBX7kXqh?ysclid=lyj3jpb4b7474247197>

опасных 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.²⁴

Партнёры России по БРИКС уже вносят ощутимый вклад в имплементацию кодекса, прежде всего, тем, что развивают флот газозовов, соответствующих правилам безопасности и использующих в качестве топлива не мазут, относящийся к «тяжелым» видам топлива, а СПГ. Это особенно актуально в свете того, что с 1 июля 2024 г. вступило в силу решение ММО по запрету использования флотского мазута 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.

Ещё одно направление имплементации Полярного кодекса, в котором моряки из стран БРИКС могли бы принять участие, — это обучение экипажей судов, использующих воды Арктики, в российских тренинговых центрах. В самих этих странах, как правило, пока отсутствуют возможности для обучения экипажей навигации в полярных условиях в то время как ряд российских образовательных центров (например, Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова) имеют для этого необходимые тренажёры и симуляторы.

Заключение

Сотрудничество России со странами БРИКС в развитии АЗРФ на принципах «синей экономики» пока находится на начальной стадии. В такой области, как модернизация российской арктической портовой инфраструктуры, из-за неповоротливости российских бюрократических и коммерческих структур, недостатка государственной поддержки, различий в бизнес-подходах сторон большинство довольно амбициозных проектов так и не было реализовано.

Зато развитие коммерческого флота, использующего СМП и прилегающие арктические моря, и морских грузовых линий между АЗРФ, с одной стороны, и Азией и Европой — с другой — происходит довольно успешно. При помощи своих партнёров по БРИКС Москва даже обходит западные санкции против её арктических индустриальных проектов, судоходных компаний и транспортной инфраструктуры.

Определённые успехи имеются и в области совместной имплементации Полярного кодекса, особенно его природоохранного компонента, что связано с переходом коммерческого флота и России, и стран БРИКС на использование «лёгких» видов топлива в Арктике.

Конечно, далеко не все сектора «синей экономики» АЗРФ стали уже предметом сотрудничества России со странами БРИКС, но, как показывает имеющийся опыт, в этой области у партнёров имеются весьма хорошие перспективы.

²⁴ *Sergunin A.* Between Economic Nationalism and Globalism: Evaluating Russia's Recent Regulations on Arctic Shipping // *The Yearbook of Polar Law.* — 2021. — Leiden; Boston: Brill, 2022. — Vol. 13. — P. 270–273. — DOI:10.1163/22116427_013010013.