

РОЛЬ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ В РАЗВИТИИ «СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ» В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация. Анализируется возможность применения принципов «синей экономики» к деятельности Северного морского пути и его потенциальная роль во внедрении этой концепции в социально-экономическое развитие российской Арктики. В частности, рассматриваются два возможных направления перехода Севморпути на принципы «синей экономики» - уменьшение вредных выбросов с судов, осуществляющих плавание по этому маршруту, и модернизация портовой инфраструктуры как на побережье арктических морей, так и речных портов, связанных с Севморпутём.

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

Признательность. Данная работа является результатом исследования роли Севморпути в развитии «синей экономики» на российском Крайнем Севере (проект № 116233367, поддержанный Санкт-Петербургским государственным университетом).

Развитие Северного морского пути (СМП) – стратегическая задача России с точки зрения и экономики, и геополитики. Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) является стратегической сырьевой и индустриальной базой страны, освоению и развитию которой помогает динамичное функционирование СМП. Регион занимает стратегическое положение с военной точки зрения, при этом имея очень низкую плотность населения [4]. Кроме того, СМП – это новый глобальный транспортный коридор, особенно ввиду «восточного поворота» российской экономики (отчасти естественного, а отчасти вынужденного вследствие антироссийских санкций и разрыва отношений с Западом после начала специальной военной операции (СВО) на Украине в 2022 г.). Его развитие в качестве конкурентоспособной национальной транспортной артерии должно осуществляться с учётом возможности его более широкого международного использования для осуществления перевозок между Европой и Азией. Иными словами, СМП – это основа экономической стабильности Севера России, драйвер развития АЗРФ и важнейший элемент российской и международной транспортной системы.

Поэтому необходимо более предметно представить себе, как будет происходить его развитие в обозримом будущем, и какие концептуальные принципы будут положены в основу его функционирования.

В связи с активизацией хозяйственной деятельности в АЗРФ, включая акваторию СМП, важным приоритетом дальнейшего развития этого региона стала охрана окружающей среды и обеспечение его устойчивости. Относительно Севморпути таким приоритетом является его развитие на принципах «синей экономики». В мировой науке она определяется как любые виды морской хозяйственной деятельности, ориентированные на строгие экологические требования и принципы устойчивого развития [6]. Принципы «синей экономики» применимы ко всем отраслям морского хозяйства, включая транспорт, то есть СМП и всё что с ним связано.

Более конкретно, в случае с Севморпутём важны два аспекта его функционирования – уменьшение вредных выбросов с морского транспорта и модернизация портовой инфраструктуры.

В свою очередь, первый компонент «синей» экономической стратегии может быть осуществлён через реализацию принципов Полярного кодекса, документа, принятого Международной морской организацией 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 Севморпуть, 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); разработку наиболее коротких и, вместе с тем, безопасных вариантов навигации по Севморпути; постоянное обновление средств судовой навигации (особенно для движения во льдах), а также ведомств, отвечающих за метеопрогнозы и поисково-спасательные операции; мониторинг за состоянием морских охранных зон и создание новых зон; постоянное улучшение системы подготовки капитанов и в целом экипажей судов, которым предстоит эксплуатировать Севморпуть [5, р. 270-273].

Некоторые недавние нормативные документы РФ - указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.» (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.» (План СМП-2035) – нацелены на введение ряда принципов «синей экономики».

Например, Стратегия-2035 предусматривала:

- Постепенный переход на применение сжиженного природного газа (СПГ) на морском и речном транспорте и даже в энергосистемах тех населенных 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).
- 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 Севморпути.
- 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 невозможным после занятия западными государствами неконструктивной позиции с началом российской спецоперации на Украине [2].

План СМП-2035 предусматривал ряд дополнительных 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 Севморпути.
 - Выполнение государственной программы реабилитации арктических морей (прежде всего, Баренцева и Карского), нацеленной на их очистку от затонувших и затопленных радиоактивных объектов и рассчитанной 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 [3].

Что касается второго приоритета развития «синей экономики» (модернизация и развитие системы портов в акватории Севморпути), то сложность этой проблемы состоит в том, в данной сфере пока преобладает «философия», которая нацелена на повышение экономической эффективности старых и новых портов (в частности, на увеличении их пропускной способности), а вовсе не на обеспечение их экологичности [1]. С этой «философией» развития портовой инфраструктуры СМП ещё предстоит «побороться» и убедить учреждения и лиц, от которых зависит принятие решений в данной области, в необходимости принятия принципов «синей экономики».

Оптимизм, однако, внушает тот факт, что в некоторых из упомянутых выше стратегических документов содержатся идеи, сопрягаемые со стандартами «синей экономики». Например, Стратегия-2035 выступает за:

- Комплексное развитие системы портов, расположенных как вдоль Севморпути, 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 Севморпути 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 [2].

Принятый двумя годами позже План-2035, с одной стороны, подтвердил, а, с другой - 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 Севморпути (там, где имеются мелководные участки), а также в низовьях северных рек, где расположен ряд российских арктических портов, выходящих на СМП [3].

Пока, к сожалению, сама концепция «синей экономики», в отличие от, скажем, более общей по смыслу концепции устойчивого развития, не признана на официальном уровне, и её не найти 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.

Литература

1. 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. <https://doi:10.37614/2220-802X.3.2023.81.009>.
2. 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).
3. 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).
4. Хотькова Е.С., Глущенко Ю.Н., Аничкина Т.Б., Шишков А.С., Михайлов С.А., Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в современной системе международных отношений и национальные интересы России // Проблемы национальной стратегии. 2014. № 5 (26). С. 9-43.
5. 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.
6. 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.