



УДК 332.1 (470.2)

С 28

С28 Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2024: Материалы XII Международной научно-практической конференции (Мурманск - Апатиты, 30 мая – 1 июня 2024 г.) – Апатиты: Изд-во ФИЦ КНЦ РАН, 2024. – 251 с.

ISBN 978-5-91137-533-1

В сборнике представлены тезисы докладов XII международной научно-практической конференции «Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2024», основной задачей которой является формирование научного видения будущего российского Севера и Арктики на основе всестороннего обсуждения экспертным сообществом проблем и тенденций развития этого макрорегиона в современных геополитических и экономических условиях.

Отличительная черта Лузинских чтений-2024 – обсуждение проблем и перспектив развития арктических территорий в условиях новых глобальных вызовов. Значительная часть мероприятий конференции была проведена Институтом экономических проблем им. Г.П. Лузина КНЦ РАН в сотрудничестве с крупными российскими научными и образовательными учреждениями. Это позволило привлечь к участию в конференции именитых ученых и коллег из других регионов страны, представить свежие взгляды на решение ключевых проблем развития Севера и Арктики.

Тематика представленных докладов охватывает широкий круг актуальных вопросов, связанных с перспективами развития российской Арктики в новых геоэкономических условиях, особенностями и проблемами социальных и финансово-экономических процессов в регионах АЗРФ, устойчивым развитием минерально-сырьевого комплекса, организацией инвестиций и инноваций, технологическим развитием, морскими коммуникациями и инфраструктурой, изменением климата и низкоуглеродным развитием, развитием сферы туризма.

Сборник материалов конференции предназначен для широкого круга читателей: органов власти различного уровня, научных работников, преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов; может быть полезен всем, кто интересуется вопросами социально-экономического и научно-технологического развития Севера и Арктики.

УДК 332.1 (470.2)

Печатается в авторской редакции.

Составители сборника:

к.э.н., Р. В. Бадылевич,

к.э.н., доц. Л. А. Рябова,

к.э.н. С. А. Березиков,

к.э.н., доц. М. В. Ульченко.

к.э.н., доц. А.А. Череповицына

А.А. Яковчук

Научное издание

Технический редактор В. И. Бондаренко

Подписано в печать 10.11.2024.

Формат бумаги 60×84 1/8. Усл. печ. л. 22,55. Заказ № 51. Тираж 300 экз.

Федеральный исследовательский центр «Кольский научный центр РАН».

184209, Апатиты, Мурманская область, ул. Ферсмана, 14.

ISBN 978-5-91137-533-1

doi: 10.37614/978.5.91137.533.1

© Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Федеральный исследовательский центр «Кольский научный центр РАН» (ФИЦ КНЦ РАН), 2024

© Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина – обособленное подразделение ФИЦ КНЦ РАН, (ИЭП КНЦ РАН), 2024

© Авторы статей, 2024

пространственного развития Арктической зоны РФ как части дальнейшего пространственного развития России.

Сергунин А.А.,

д.пол.н., проф.

Факультет международных отношений

Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург

РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ НА ПРИНЦИПАХ «СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ»: ПРОБЛЕМЫ И ВОЗМОЖНОСТИ⁵⁰

Цель данного исследования – изучить возможность использования модели «синей экономики» для развития Северного морского пути (СМП), являющегося драйвером развития всей Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ).

Концепция «синей экономики» (blue economy) была впервые предложена немецким учёным Гюнтером Паули в его докладе Римскому клубу в 2009 г. С тех пор она претерпела различные изменения, и в современной науке под ней понимается морская экономическая деятельность на основе высоких экологических стандартов и концепции устойчивого развития. По сути дела, «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».

Источниками по теме исследования служат российские концептуально-стратегические документы, посвящённые развитию СМП и АЗРФ, а также различные материалы, информирующие о функционировании и модернизации портов, расположенных в акватории СМП. Эти источники анализируются как на предмет наличия в них положений, соответствующих принципам «синей экономики», так и с целью изучения конкретного состояния и перспектив развития портовой инфраструктуры Севморпути.

В фокусе внимания находятся два важнейших элемента стратегии «синей экономики» - 1) обновление и дальнейшее развитие портовой инфраструктуры как в акватории СМП, так и в устьях рек, выходящих к нему, и 2) снижение загрязнения морской окружающей среды с судов, использующих Севморпуть, что во многом достигается путём добросовестной имплементации Полярного кодекса Международной морской организации (ММО).

Пока у России отсутствуют определённые планы по развитию Севморпути на принципах «синей экономики», а сам этот термин отсутствует в официальных российских документах, посвящённых СМП и АЗРФ. Это, несомненно, препятствует переходу Севморпути и всей АЗРФ на путь устойчивого развития и снижения экологических рисков.

Что касается портовой инфраструктуры СМП, то в неё входят более 20 крупных, средних и малых портов. Часть из них расположена на побережье Северного Ледовитого океана, некоторые - в устьях сибирских рек или вблизи них и промышленных центров АЗРФ. Большинство их было построено в советское время, и потому устаревшая портовая инфраструктура является серьёзным препятствием для интеграции СМП в мировую морскую транспортную систему. 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 модернизированы или построены заново. Стоимость этой программы составляет около 237 млрд. руб.

⁵⁰ Исследование выполнено в рамках проекта № 116233367 «Развитие Северного морского пути как части «синей» экономики Арктической зоны Российской Федерации» по линии Санкт-Петербургского государственного университета.

В настоящее время российская стратегия нацелена на решение двух проблем: (1) увеличение пропускной способности и эффективности СМП, учитывая растущий объём грузоперевозок по нему, и (2) создание на основе Севморпути международного транспортного коридора. Поэтому неудивительно, что усилия, предпринимаемые в настоящее время государством и частным бизнесом по модернизации и развитию своего коммерческого флота и портовой инфраструктуры в акватории СМП, имеют, по сути дела, технократический характер и направлены на повышение экономической эффективности Севморпути, а не на решение экологических проблем, связанных с его функционированием.

В то же время необходимо отметить, что ряд российских нормативных актов, концептуально-стратегических документов и планов развития СМП содержит некоторые принципы «синей экономики». Это относится к мерам по снижению загрязнения 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.

Россия фактически выполнила свои обязательства по приведению своего коммерческого и ледокольного флотов в соответствии с требованиями Полярного кодекса и активно настаивает на том, чтобы иностранные эксплуатанты Севморпути также соблюдали стандарты, установленные этим важным международным соглашением. Российская делегация в ММО вместе с другими представителями арктических государств выступает за его дальнейшее совершенствование, включая полный запрет «тяжёлого» топлива и переход на его «лёгкие» виды (что уже было сделано ранее в Антарктике и на Балтике), снижение выбросов сажи, внедрение шум подавляющих технологий с тем, чтобы меньше беспокоить представителей морской фауны, и пр.

Предстоит ещё большая работа по переходу Севморпути и всей АЗРФ на модель «синей экономики». Но это необходимо сделать, если Россия стремится идти в ногу с общемировыми процессами, а, главное, обеспечить устойчивое развитие своего Крайнего Севера. Следует констатировать, что, несмотря на определённую инертность и консерватизм российского стратегического мышления и системы планирования, в целом наблюдается довольно положительная динамика: принципы «синей экономики» постепенно внедряются в деятельность государственных органов и частного бизнеса в Заполярье, включая функционирование и дальнейшее развитие Севморпути. Внедрение концепции «синей экономики» в деятельность СМП станет важным фактором устойчивого развития как самого морского транспортного коридора, так и всей российской Арктики в целом.

Смирнов С.В.,

директор

Ассоциация поставщиков нефтегазовой промышленности «СОЗВЕЗДИЕ»,

Ассоциация «Судостроительный кластер Архангельской области», г. Архангельск

Марченков М.Л.,

зам. директора

Ассоциация «Судостроительный кластер Архангельской области», г. Архангельск

ст. препод.,

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск

РАЗВИТИЕ СУДОРЕМОНТА В АРХАНГЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ: АСПЕКТЫ РЕШЕНИЯ КАДРОВОЙ ПРОБЛЕМЫ

С конца 1990-х годов более 50 % ремонтов судов ледового класса, приписанных к морскому порту Архангельск, производились за пределами России – в Польше, Эстонии, Латвии, Норвегии, Финляндии и др. В условиях европейских санкций возможность ремонта российских судов в этих странах практически невозможна, в связи с чем в Архангельской области на рынке ремонта и обслуживания арктического гражданского флота с 2022 года