

# Может ли Арктика стать драйвером развития синей экономики в России?

## Can the Arctic become a driver for the development of a blue economy in Russia?

**Талипова А.Р.**

Студентка 3 курса Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, Института общественных наук, направления Менеджмент  
e-mail: adelyatalipova@mail.ru

**Talipova A.R.**

Student of Russian Academy of national economy and public service, Institute for social science, management  
e-mail: adelyatalipova@mail.ru

**Воротников А.М.**

канд. хим. наук, доцент кафедры государственного управления и публичной политики Института общественных наук Российской академии народного хозяйства и государственной службы, координатор Экспертного совета Экспертного центра ПОРА (Проектный офис развития Арктики)  
e-mail: vdep14@yandex.ru

**Vorotnikov A.M.**

Candidate of chemical Sciences, associate Professor of the Department of public administration and public policy of the Institute of social Sciences of the Russian Academy of national economy and public service, coordinator Of the expert Council Of the PORA expert center (Arctic development Project office)  
e-mail: vdep14@yandex.ru

### **Аннотация**

В статье обоснована значимость мирового океана для экономики и граждан всех стран, а также что включает в себя морская экономика. Рассмотрены способы и проблемы развития синей экономики в настоящее время. Важность данного вопроса диктуется ресурсным потенциалом синей экономики и ее экономическими возможностями, которыми обладают все страны, имеющие выход к морю. Государства вынуждены разрабатывать новые способы и стратегии реализации морской деятельности. У России в этом плане есть гигантский потенциал (особенно в Арктической зоне РФ), который необходимо правильно реализовать, так как ожидается, что в скором времени уровень развития синей экономики в стране будет важным экономическим показателем. В статье приведены разные подходы к синей экономике – в Европейском союзе и в Российской Федерации. Проанализирована законодательная база России, касающаяся синей экономики, и планы реализации согласно нормативным документам. Также описаны существующие проблемы и способы их решения.  
**Ключевые слова:** синяя экономика, морская экономика, проблемы синей экономики, Арктика, Арктическая зона Российской Федерации, морская деятельность России.

### **Abstract**

The article substantiates the importance of the world ocean for the economy and citizens of all countries, as well as what the maritime economy includes. The ways and problems of the development of the blue economy at the present time are considered. The importance of this issue is dictated by the resource potential of the blue economy and its economic opportunities that all

countries with access to the sea have. States are forced to develop new ways and strategies for the implementation of maritime activities. Russia has enormous potential in this regard (especially in the Arctic zone of the Russian Federation), which must be properly realized, since it is expected that the level of development of the blue economy in the country will soon be an important economic indicator. The article presents different approaches to the blue economy - in the European Union and in the Russian Federation. Analyzed the legal framework of Russia regarding the blue economy, and implementation plans in accordance with regulatory documents. The existing problems and ways to solve them are also described.

**Keywords:** blue economy, maritime economy, blue economy problems, Arctic, Arctic zone of the Russian Federation, maritime activities of Russia.

### **Концепция синей экономики**

Современные подходы к использованию ресурсов Мирового океана основываются на концепции *синей экономики*, которая позиционируется как аналог *зеленой экономики*, но в пределах моря. Синяя экономика получила признание как ключевая концепция, направленная на предотвращение утраты биоразнообразия при одновременном стимулировании экономического развития, тем самым объединяя экологические и экономические интересы [1].

Термин «синяя экономика» включает в себя любые возможные подходы к управлению морской деятельностью и использованию морских ресурсов, хотя на данный момент не имеет конкретных общепринятых положений и может отличаться смыслом, который в него вкладывают различные авторы. В теории, при использовании ее принципов и при обеспечении способности океанов прибрежных государств выдерживать антропогенное воздействие, она будет способствовать экономическому и социальному развитию. В отчете, опубликованном Всемирным банком в 2017 г., говорится о том, что синяя экономика содержит в себе определенные экономические сектора и устойчивое использование океанских ресурсов.

Хоть и многими субъектами синяя экономика воспринимается негативно, ее принципы используются во многих областях. Задача большей части мирового сообщества – переход к синей экономике – способствует улучшению в сфере управления морскими ресурсами.

Для выбора мирового океана в качестве важного и потенциально прибыльного сегмента есть **множество причин** [2]:

1. Мировой океан является важным источником развития экономики, так как он не только является источником водных запасов и ресурсов, но и включает в себя минеральные ископаемые, кабели, коммуникационную инфраструктуру, продовольствие, без которого будет невозможно обеспечить население в 9 млрд чел., которое ожидается на Земле к 2050 г.
2. Именно с использованием морского вида транспорта происходит 90% торговли по всему миру.
3. 95% мировой телекоммуникации обеспечивают подводные кабели.
4. В море ведется более 30% добычи нефти и газа во всем мире.
5. Наикрупнейшим сектором рынка в мировой экономике, который составляет 5% мирового ВВП во всем мире, является прибрежный туризм.
6. Новейшие открытия в области морского разнообразия форм жизни обозначили начало важного прорыва в аквакультуре, фармацевтическом и пищевом секторах экономики.
7. Приливы и отливы, волны и морской ветер рассматриваются как энергетические ресурсы, которые имеют огромный потенциал в сфере продвижения низкоуглеродной энергетики.
8. Океаны содержат 97% водных запасов Земли и занимают 99% площади всей планеты.
9. Жизнь и работа более 3 млрд чел. (почти половины населения нашей планеты) зависит от биологического разнообразия морских и прибрежных районов.

10. Рыночная стоимость ресурсов и секторов промышленности, связанных с морем, оценивается как 5% мирового ВВП.
11. Океаны сорбируют около 30% производимого людьми углекислого газа, при этом сводя к минимуму последствия глобального потепления.
12. Крупнейшим в мире ресурсом белка считаются океаны, при этом в зависимости от них находятся более 3 млрд чел.
13. Морские рыбные запасы обеспечивают работой более 200 млн чел.

Сейчас составляется примерная оценка стоимости ресурсов Мирового океана и нерыночных объектов. Согласно мнению Всемирного банка и ЮНЕП, под этим термином понимается не только экономическая сторона, но и экологическая, и социальная, что предполагает признание и оценку всей пользы морских ресурсов для принятия верных государственных решений. Всемирный фонд дикой природы согласен с их высказываниями и считает, что прибрежным государствам нужен полный учет ресурсов океана.

По приблизительным оценкам Всемирного фонда дикой природы, Мировой океан представляет седьмую в мире экономику, ежегодно принося не менее 2,5 трлн долл. При этом актив, на котором основывается экономика Мирового океана, по приблизительному анализу равен 24 триллионам долл. [4].

Также фонд предложил новый экономический термин для представления состояния морской экономики в той или иной стране. Он является своеобразным эквивалентом ВВП – **«валовой морской продукт»** (ВМП) и включает в себя прямую прибыль от отраслевой морской и сопутствующей деятельности. Под данным термином подразумевается рыночная стоимость всех товаров и услуг, создаваемых с использованием океанских ресурсов.

Данные действия различных организаций демонстрируют, что концепция *синей экономики* способствует смене подходов к использованию ресурсов Мирового океана, и к тому же имеет практическое приложение в сфере экономики. Здесь идет речь, как о разработке новых принципов руководства, так и об изменении подходов к морским ресурсам. В совокупности эти меры уже на данный момент показывают, в каком направлении будет развиваться деятельность мирового сообщества в сфере синей экономики.

В экономиках многих стран отмечается увеличение морской доли, а сам океан и его экономика рассматриваются как новый виток современной геополитики.

Морская экономика открывает новые способы для добычи нефти и газа на морском дне, в портовом строительстве, эволюции судоходства, морской логистики, рыболовства и марикультуры в целом. Как следствие, повышения промышленной нагрузки на моря и океаны, также обязаны повышаться и экологические требования к топливу и промышленным материалам, что позволит обеспечить развитие технологий, которые в будущем кардинально преобразят жизнь на материке, способствуя созданию чистых зелёных городов. На данном этапе основным приоритетом общества становится качество и уровень жизни.

Сегодня около 40 стран занимаются морским пространственным планированием. Морское пространственное планирование применяется для организации и управления безопасным использованием океанских акваторий, районов выполнения научных исследований, прокладки подводных кабелей и трубопроводов, регулирования прибрежного туризма.

Следует отметить, что применение перечисленных выше мировых трендов *синей экономики* на практике осуществляет преимущественно Европейский союз, который активно выступает за важность ее развития, за счет чего *синяя экономика* ЕС постепенно выходит за привычные границы восприятия морской деятельности и постепенно приобретает черты полноценного экономического проекта.

### **Практические аспекты синей экономики в ЕС**

Европейский союз и Европейская комиссия относят к *синей экономике* всю экономическую деятельность, в основе которой лежит использование морских ресурсов (в том числе осуществляемую в странах, не имеющих выхода к морю), а также все действия

государственных органов, связанные с береговой обороной, морским образованием и научными исследованиями. Кроме того, в данное определение ЕС включает стоимость природного капитала и нерыночных товаров и услуг, связанных с Мировым океаном [3].

В 2018 г. ЕС выделил семь основных областей синей экономики:

1. Реализация водных проектов.
2. Строение и ремонт судов.
3. Морской туризм.
4. Добыча и производство живых ресурсов.
5. Морской транспорт.
6. Добыча нефти и газа в морях и океанах.
7. Портовая и складская деятельность.

В 2016 г. их суммарные вложения в экономику ЕС были равны 174,2 млрд евро, а свою деятельность в данных сферах осуществляли около 3,48 млн чел., или 1,6% от общего количества работающих в ЕС.

Однако данные, показанные в докладе 2018 г., представляют собой суммарные показатели наиболее развитых отраслей морской деятельности ЕС и не отражают действительный вклад синей экономики, являясь приблизительными. Также значительно осложняет оценку недостаток информации по отдельным морским отраслям и секторам, в первую очередь, недавно появившихся и наиболее перспективных для развития – морская ветроэнергетика, биотехнологии, опреснение воды и т.д. [5].

Об увеличившемся значении морской компоненты во внешней и внутренней политике Европейского союза говорит также жёсткий контроль выполнения Директивы «О создании основы для планирования морских пространств». Так, 7 декабря 2017 г. дела о невыполнении положений данной Директивы тремя странами – Болгарией, Грецией и Финляндией были переданы в суд ЕС. Согласно Директиве, до 18 сентября 2016 г. все страны были обязаны создать у себя органы управления, ответственные за её исполнение, а также ввести в действие соответствующие законы; а к 31 марта 2021 г. странам необходимо разработать морские территориальные планы.

Таким образом, Европейский союз находится на начальной стадии практического исполнения теоретических основ синей экономики.

### **Практические аспекты синей экономики в России**

Россия входит в морскую экономику с очень хорошей «базой»: площадь морских пространств страны составляет свыше 7,5 млн кв. км с длиной морских границ свыше 38 000 км. На данный момент морская деятельность в России регулируется следующими законами:

- Международными нормами морского права.
- Федеральными законами.
- Указами президента РФ.
- Постановлениями правительства РФ.
- А также осуществляется в рамках отраслевых планов.

В то же время на данный момент у России имеется несколько **основных проблем**, связанных с освоением Мирового океана [11]:

- РФ является одним из самых важных регионов, где шельф наименее изучен в современных условиях, что является определенным вызовом для РФ как технологически, так и с точки зрения потенциала прироста ресурсов.
- *Экология как сдерживающий фактор* – на данный момент не совсем понятно, как осваивать Арктику и Мировой океан в целом без нанесения вреда экологии.
- *Недостаточное развитие технологий*, в частности – имеющихся судов.
- *Отставание нормативно-правовой базы* – российская нормативно-правовая база в сфере морской экономики создавалась еще в советское время и сейчас по разным причинам не имеет никакого развития.

Последняя проблема является чрезвычайно важной и, наверное, стоит рассмотреть ее поподробнее. Ожидалось, что в начале 2016 г. в Государственную думу РФ будет внесен законопроект «О морском пространственном планировании в РФ». Для этого появилась неплохая база – в Финском заливе было проведено научное исследование по рассмотрению методики реализации морского пространственного планирования, встраивания его в правовую структуру страны. В 2014 г. была подготовлена концепция законопроекта, а параллельно Министерство обороны РФ разрабатывало законопроект о морской деятельности. Однако закон так и не был принят, хотя специалисты в данной области неоднократно заявляли, что при огромных морских владениях и связанных с ними таких же огромных экономических возможностях стране крайне необходим отдельный закон о морском планировании, который включал бы в себя вопросы комплексного экологически безвредного и рационального природопользования.

Из существующих **решений** на данный момент имеется:

- *Разработка новых технологий и концепций развития*, что достаточно быстро окупится, и в то же время приведет к снижению себестоимости, к возможности открытия крупных месторождений, что это позволит интенсифицировать темпы организации работ на шельфовых проектах.
- *Модернизация существующих технологий*, как способ повышения инвестиционной привлекательности Арктики, который в течение 20 лет остается очень серьезным – это около 1000 млрд евро, из которых 50% образуют энергетическую компоненту. Так как невозможно что-либо сделать с географической позицией этого района и трудными погодными условиями, то необходимы новые наработки и решения, которые позволят продуктивно работать в этом конкретном регионе.
- *Законодательная база* должна отвечать уровню развития технологий – необходимо создание полноценного правового пространства, в котором могли бы без проблем сосуществовать все возможные участники синей экономики.

### **Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г.**

Помимо этого, Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 г. [13] также выделяет **основные проблемы развития морской деятельности России** в следующих областях:

- Развитие:
  - морского транспорта и флота;
  - морских научных исследований;
  - военно-морской деятельности;
  - судостроения и кораблестроения;
  - образования и кадрового обеспечения в сфере морской деятельности;
  - обеспечения безопасности морской деятельности;
  - поисково-спасательного обеспечения морской деятельности;
  - медицинского обеспечения морской деятельности;
  - информационного обеспечения морской деятельности.
- Освоение и сохранение ресурсов Мирового океана в целях развития:
  - рыболовства и рыбоводства (аквакультуры);
  - исследования и освоения месторождений морских минеральных и энергетических ресурсов.
- Обеспечение:
  - безопасности инфраструктуры и прилегающих акваторий;
  - защиты и сохранения морской среды;
  - комплексного развития приморских территорий.

Для каждой области в документе подробно расписаны проблемы и их причины, которые кратко можно описать так: недостаток технической и инновационной оснащенности

транспорта и различного оборудования, нехватка кадров и преподавателей, а также отсутствие должного правового регулирования сферы.

Исходя из этого, в данном документе определяются и **основные приоритеты развития морской деятельности России** на долгосрочный период, из которых формулируются и ожидаемые результаты от реализации стратегии:

- совершенствование нормативных правовых актов Российской Федерации, касающихся управления морской деятельностью;
- развитие морского транспорта РФ;
- инновационное развитие рыбохозяйственного комплекса;
- организованное и урегулированное освоение углеводородных, минеральных ресурсов дна и морских пространств;
- проведение регулярных научных исследований морской среды;
- восстановление комплексного мониторинга состояния природной среды акваторий морей РФ;
- увеличение фундаментальной и прикладной научной базы;
- поддержание и развитие военной составляющей морского потенциала РФ;
- повышение мобилизационной готовности морских судов России;
- совершенствование информационного обеспечения морской деятельности;
- обеспечение экологической безопасности морской среды, сохранения и восстановления морских экосистем;
- создание эффективной системы гидрометеорологического обеспечения морской деятельности;
- обновление и развитие научно-исследовательского флота.

Таким образом, мы видим, что существующие на данный момент проблемы государством признаются и, более того, уже намечен план действий по их решению.

#### **Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**

В рамках переформатированного национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г.», портовая инфраструктура развивается в рамках двух федеральных проектов (ФП), «Развитие Северного морского пути» и «Развитие морских портов». Согласно этим ФП, будут развиваться Мурманский транспортный узел (ТПУ), а также порты в Восточной Арктике. Особенно серьезное внимание уделяется развитию порта Тикси, который становится портом двойного назначения и новой базой Северного Флота в Восточной Арктике. С геостратегической точки зрения, это позволит влиять на обстановку на Тихом океане.

*Реализация этих проектов даст:*

- повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения;
- повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы.

В рамках федерального проекта «Развитие морских портов» к 2024 г. будет обеспечен прирост мощностей в объеме 246 млн тонн до 1,3 млрд тонн. К 2030 г. мощности составят уже порядка 1,5 млрд тонн. Данные показатели обеспечат решение задач по экспортному потенциалу страны, увеличению несырьевого экспорта, переориентации российских внешнеторговых грузов, в первую очередь, из портов Прибалтики и Украины.

В рамках проекта запланировано 51 мероприятие: 41 – по реконструкции или строительству объектов портовой инфраструктуры, еще 9 по строительству флота в объеме 16 единиц. Общий объем финансирования в 2020–2024 гг. – 616,4 млрд руб. (72,4 млрд руб. – бюджет и около 544 млрд руб. – инвесторы).

В 2020 г. плановый показатель прироста производственных мощностей морских портов составляет порядка 27 млн тонн. Этот показатель будет выполнен за счет трех объектов:

- 1) проект ОТЭКО в Тамани по перевалке угля, руды и минеральных удобрений мощностью порядка 10 млн тонн;
- 2) терминал «Ванинотрансуголь» в бухте Мучке в Хабаровском крае – это специализированный угольный перегрузочный комплекс производственной мощностью 12 млн тонн;
- 3) перевалочный комплекс под минеральные удобрения «Ультрамар» (5 млн тонн), строительство которого завершено, и сейчас объект вводится в эксплуатацию. Терминал участвует в переориентации российских внешних торговых грузов из портов Прибалтики.

Что же касается **развития Северного морского пути**, то, в соответствии с Указом Президента России, к 2024 г. грузопотоки по Северному морскому пути должны увеличиться до 80 млн тонн.

Сам план был сформирован, исходя из прогноза всех существующих и перспективных групп грузопотоков, в него вошли 84 мероприятия.

Так, согласно плану, будет:

- завершена реконструкция объектов в морском порту Певек;
- произведена реконструкция морского канала порта Сабетга;
- осуществлено комплексное развитие Мурманского транспортного узла;
- произведена реконструкция аэропортовых комплексов г. Амдерма (Ненецкий АО), г. Певек (Чукотский АО), аэропорта Черский (Республика Саха, Кепервеем (Чукотский АО));
- созданы арктические комплексные аварийно-спасательные центры МЧС России, оснащенные современными спасательными средствами;
- осуществлены мероприятия по строительству специальных спасательных судов ледового класса.

Планируемые изменения на СМП коренным образом поменяют ситуацию с грузоперевозками по СМП. В 2020 г. объем грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) составил 32,97 млн т. По сравнению с 2019 г., когда по СМП было перевезено 31,5 млн т, грузооборот вырос на 1,5 млн т (на 4,7%). Целевой показатель федерального проекта «Развитие СМП» на 2020 г. (29 млн т) превышен на 13,7%. Согласно майскому указу президента РФ В. Путина, к 2024 г. грузопоток по СМП должен вырасти до 80 млн т/год. Стратегия развития Арктики до 2035 г. предусматривает дальнейший рост объема перевозок по СМП – до 120 млн т/год к 2030 г. и до 160 млн т/год к 2035 г. Этому также будет способствовать планируемое субсидирование перевозок по СМП.

### **Арктическая зона как драйвер развития морской экономики России**

При этом необходимо понимать, что, используя термин «морская экономика» в отношении России, чаще всего говорят об **Арктической зоне Российской Федерации**.

**Значимость Арктической зоны** в социально-экономическом развитии России обусловлена несколькими аспектами [9]:

1. Арктическая зона является стратегическим резервом развития минерально-сырьевой базы РФ, так как обеспечивает добычу более 80% горючего природного газа и 17% нефти в нашей стране.
2. Планируется, что в будущем, в результате климатических изменений, будет возрастать ценность Северного морского пути как высокотехнологичной транспортной системы мирового значения.
3. С каждым годом из-за ухудшения экологической ситуации во всем мире повышается вероятность наступления и в Арктической зоне негативных экологических последствий, что может создать огромные риски для хозяйственной системы, окружающей среды и безопасности как Российской Федерации, так и мира в целом.
4. Реализация в Арктической зоне крупнейших экономических проектов обеспечивает формирование спроса на инновационную продукцию, а также стимулирует производство такой продукции в Российской Федерации.

5. Континентальный шельф Российской Федерации в Арктике также является стратегическим резервом развития минерально-сырьевой базы Российской Федерации.
6. В Арктической зоне проживает 19 коренных народов, располагаются объекты их наследия, имеющие историческую и культурную ценность общемирового значения.
7. В Арктике находятся стратегически важные для страны военные объекты.

При этом **основными опасностями**, вызовами и угрозами, связанными с Арктикой, являются:

- интенсивное потепление климата, происходящее в 2-2,5 раза быстрее, чем в остальных местах планеты;
- снижение естественного прироста и миграционный отток населения;
- крайне низкие значения показателей, характеризующих качество жизни в Арктической зоне;
- низкий уровень доступности качественных социальных услуг, жилья, транспортной и информационно-коммуникационной инфраструктуры;
- высокий уровень профессионального риска, связанный с комплексным воздействием вредных и опасных производственных факторов, неблагоприятными климатическими условиями;
- несоответствие системы образования потребностям экономики и социальной сферы в квалифицированных кадрах;
- снижение доли высокотехнологичных и наукоемких сфер экономики в валовом региональном продукте Арктической зоны;
- рост уровня конфликтности в Арктике, требующий постоянного повышения боевого преимущества войск Вооруженных Сил РФ.

26 октября 2020 г. вступил в силу Указ Президента РФ №645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.» [8], в котором подробно описываются вышеупомянутые проблемы и угрозы, а также непосредственно по сферам рассказывается, посредством чего данные проблемы будут решаться.

Так, Стратегию планируется реализовать в **3 этапа**:

1. 2020–2024 гг.
2. 2025–2030 гг.
3. 2031–2035 гг.

В качестве **основных механизмов реализации** данной Стратегии названа совместная работа органов власти всех уровней – от федеральных до местных, различных образовательных организаций, общественных и государственных компаний. Общее руководство реализацией Стратегии осуществляет Президент Российской Федерации.

Рассмотрим, что же планируется сделать. К примеру, выполнение задач **в сфере социального развития** Арктической зоны обеспечивается посредством реализации следующих мер:

- Модернизация первичного звена здравоохранения – оснащение медицинских организаций, совершенствование механизмов государственного финансирования оказания медицинской помощи, первоочередное обеспечение доступа медицинских организаций к сети Интернет, утверждение стандартов оказания помощи гражданам, проживающим в районах Крайнего Севера, организация медицинского плавания судов в акватории Северного морского пути, обеспечение социальной поддержки медицинских работников для устранения дефицита кадров.
- Повышение доступности качественного образования, развитие дистанционных образовательных технологий, создание возможностей для получения образования коренными народами, поддержка программ развития образовательных организаций высшего образования.
- Обеспечение сохранения и популяризации культурного наследия и языков малочисленных народов.

- Создание условий для роста доли граждан, систематически занимающихся физической культурой и спортом, закупка спортивных сооружений.
- Формирование в населенных пунктах современной городской среды.
- Государственная поддержка жилищного строительства.
- Стимулирование участия в создании и улучшении объектов социальной, жилищной и транспортной инфраструктуры, а также в ее развитии в местах традиционного проживания и хозяйственной деятельности малочисленных народов.

Выполнение задач **в сфере экономического развития** Арктики обеспечивается путем реализации следующих мер:

- Введение в Арктической зоне экономического режима, который должен привести к переходу к экономике замкнутого цикла.
- Разработка и реализация программы поддержки традиционной хозяйственной деятельности коренных народов Арктики.
- Оказание мер поддержки, направленных на создание и развитие инновационных технологий освоения нефтяных и газовых месторождений, производства сжиженного природного газа.
- Поддержка строительства круизных судов арктического ледового класса и развития туристической инфраструктуры.
- Оказание мер поддержки экономически активному населению России, готовому к переезду в Арктическую зону для осуществления трудовой деятельности.

Выполнение задач **в сфере развития инфраструктуры** Арктической зоны обеспечивается посредством реализации следующих мер:

- развитие инфраструктуры морских портов и судоходных путей Северного морского пути, Баренцева, Белого и Печорского морей;
- создание штаба морских операций по руководству судоходством на Северном морском пути;
- строительство портов-хабов и создание российского контейнерного оператора;
- расширение возможностей судоходства по Беломоро-Балтийскому каналу и рекам Арктической зоны;
- разработка схемы развития, строительство и реконструкция аэропортовых комплексов;
- строительство и ремонт автомобильных дорог;
- развертывание системы, обеспечивающей получение максимально точных гидрометеорологических данных по полярному региону Земли;
- создание трансарктической подводной линии связи с выходом локальных линий в крупнейшие порты и населенные пункты;
- обеспечение малочисленных народов мобильными источниками энергоснабжения и средствами связи.

Выполнение основных задач **в сфере охраны окружающей среды** и обеспечения экологической безопасности осуществляется с помощью реализации следующих мер:

- создание заповедников;
- выявление, оценка и учет объектов накопленного вреда окружающей среде и организация работ по его ликвидации;
- развитие единой современной системы мониторинга окружающей среды;
- минимизация выбросов в атмосферу и в водные объекты загрязняющих веществ при осуществлении различных видов деятельности;
- предотвращение отрицательных последствий для экологии при освоении природных ресурсов;
- проведение регулярного анализа экологических и социально-экономических последствий воздействия человека на окружающую среду;

- разработка системы оперативного информирования органов государственной власти и населения о возникновении или увеличении возможности вредного влияния опасных веществ и микроорганизмов.

Помимо этого, также планируется вести работу в следующих сферах:

- развитие науки и технологий в целях освоения Арктики;
- развитие совместной международной деятельности;
- защита населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;
- обеспечение общественной безопасности в Арктической зоне;
- военная безопасность, защита и охрана государственной границы РФ.

У Арктической зоны России есть огромный экономический потенциал, и на данный момент уже даже есть документ, в котором пошагово расписано, посредством чего Россия может продуктивно и без лишнего вреда для экологии начать использовать ресурсы Арктики и, по нашему мнению, уже на данный момент у российской Арктики есть все условия, возможности и предпосылки, чтобы стать драйвером развития «синей экономики» в России.

### **Заключение**

На данный момент основой формирования международных подходов к использованию ресурсов океана стала концепция *синей экономики*, практическая реализация которой на данный момент идет по пути оценки стоимости товаров и услуг, производимых с использованием Мирового океана, хотя и сейчас осуществить это достаточно трудно из-за недостаточного количества информации. Однако в ближайшее время, по мнению авторов, будут получены данные о реальном экономическом вкладе морской деятельности в экономику, а также оценены объемы и стоимость морских природных ресурсов для более объективного понимания важности и ресурсоспособности морской экономики.

Синяя экономика способствует скоординированному использованию морских ресурсов с необходимостью обеспечения экономического роста и занятости. Моря и океаны характеризуются большим инновационным потенциалом и потенциалом роста. Значение синей экономики в устойчивом развитии экономики разных стран значительно возрастает и вносит значительный вклад в сохранение окружающей среды и климата. Синяя экономика является неотъемлемой частью экономической политики стран и может способствовать устойчивому экономическому развитию.

При этом под большим вопросом на данный момент остается безопасность синей экономики для самих морей и океанов – будет ли данное наращивание объемов деятельности безопасным с экологической точки зрения? Не окажет ли это негативного влияния на состояние воды? Однако переход к устойчивому развитию происходящая ESG-трансформация экономической деятельности делает проекты синей экономики экологически безопасными. Например, группа Societe Generale (в ее состав входит Росбанк) выступила в роли уполномоченного ведущего организатора и одного из крупнейших кредиторов по соглашению, в котором также приняли участие ABN AMRO Bank, BNP Paribas, Citibank, ING Bank, KfW IPEX-Bank, с целью финансирования строительства серии первых в мире крупнотоннажных танкеров на газомоторном (СПГ) топливе. Сумма сделки, заключенной в апреле 2018 г., составляет 252 млн долл. США. Именно благодаря этому проекту строятся «Зеленые» «Афрамаксы», первые в мире крупнотоннажные нефтеналивные танкеры, использующие СПГ-топливо в качестве основного топлива. В партнёрстве судостроительными и эксплуатирующими компаниями, нефтегазовой отраслью инициирован перевод целого сегмента фрахтового рынка на более эффективную, «зеленую» технологию. Этот проект полностью соответствует Принципам Посейдона! «Принципы Посейдона» – новая экологическая инициатива ряда крупных финансовых организаций. При принятии решений о кредитовании судоходных компаний банки учитывают степень экологичности и энергоэффективности объектов морского транспорта. Критерии оценки

коррелируют с целевыми показателями по сокращению выбросов углекислого газа в атмосферу, принятыми Международной морской организацией (ИМО).

Также важным является и обеспечение «зеленой» энергией проектов синей экономики в АЗРФ. Обеспечение энергией проектов синей экономики в АЗРФ напрямую связано с развитием малой атомной энергетики. Недавно принято важное решение, касающееся развития атомной энергетики. Европейская комиссия включила атомную энергетику в официальный реестр экологически чистых видов генерации. И, следовательно, нет никаких препятствий для развития ее в АЗРФ. Уже действует ПАЭС Ломоносов в Певеке. Энергоснабжение Баймского МСЦ (минерально-сырьевой центр) будет реализовано за счёт плавучих энергоблоков, типа ПАТЭС «Ломоносов» только меньшей мощности и уже с новыми технологиями. В Якутии, уже в 2028 г. будет построена атомная станция малой мощности (АСММ) на базе реакторной установки РИТМ-200 в поселке Усть-Куйга Усть-Янского орайона. Таким образом, благодаря современным технологиям Росатома, будет решена проблема обеспечения энергией труднодоступных и удаленных районов АЗРФ в промышленных и общественных целях.

По мнению авторов, из приведенных выше примеров реализации первых проектов в России видно, что морская экономика предоставляет ей отличные шансы, которые необходимо эффективно реализовать. Успешная интеграция России в морскую экономику – одна из стратегически важных задач на долгосрочную и среднесрочную перспективу. На данный момент российское государство уже понимает основные существующие в данной сфере проблемы и, согласно различным документам, ведет работу над ними.

В заключение необходимо еще раз подчеркнуть, что крайне важна согласованность морского и территориального планирования, поскольку любая морская деятельность тесно связана с берегом, и на всех этапах планирования необходимо привлекать все заинтересованные стороны и использовать всю доступную информацию для получения наиболее качественного результата.

### **Литература**

1. Blue economy meets international political economy: The emerging picture // Maritime Affairs. - 2020. - №16
2. Shades of blue: what do competing interpretations of the Blue Economy mean for oceans governance? // Journal of Environmental Policy and Planning. – 2018. - №20
3. Колесникова М.Л. Синяя экономика и ЕС // Институт Европы РАН. – 2019. – №6.
4. Хмызова А.Ю. Актуальность и необходимость развития «синей» экономики // Ростовский государственный экономический университет (РИНХ). – 2019.
5. Колесникова М.Л. Системный аспект «синей экономики» ЕС // Институт Европы РАН. – 2020. – №12.
6. Ключевой ресурс экономики: Мировой океан // Коммерсантъ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4004728>
7. Продвижение «Синей экономики» в Средиземноморском регионе // Cyberleninka [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/prodvizhenie-siney-ekonomiki-v-sredizemnomorskome-regione/viewer>
8. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. №645 // Официальные сетевые ресурсы Президента России [Электронный ресурс]. URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/45972>
9. Цель 14: Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов в интересах устойчивого развития // Организация Объединенных Наций в Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <http://www.unrussia.ru/ru/un-in-russia/news/2015-08-07>
10. Мировой океан. Новые подходы к управлению, изучению и сбережению // Росконгресс: пространство доверия [Электронный ресурс]. URL:

- <https://roscongress.org/sessions/spief-2019-mirovoy-ocean-novye-podkhody-k-upravleniyu-izucheniyu-i-sberezheniyu/discussion/>
11. Карт-бланш России в морской экономике // Regnum [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2397140.html>
  12. Доклад первого заместителя министра транспорта Иннокентия Алафинова на итоговом заседании коллегии Минтранса России 9 октября 2020 г. «О реформировании национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года»». [Электронный ресурс]. URL: <https://mintrans.gov.ru/activities/298/300/documents>
  13. Распоряжение Правительства РФ от 30 августа 2019 г. № 1930-р «О Стратегии развития морской деятельности РФ до 2030 года» // Гарант.ру [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72573254/>