

Пространство Северного морского пути: экология и безопасность

А. М. Новожилов

Кандидат политических наук, доцент
Российский университет транспорта, Москва, Россия
amnovogilov@mail.ru

Аннотация: Сегодня северный морской путь — это интернациональная торговая магистраль, пространство движения транспортных грузопотоков между рынками Тихого и Атлантического океанов. Рост перевозок по Северному морскому пути связан, в том числе, с изменением климата и глобальным потеплением, которое происходит уже в течение нескольких десятков лет. Исследователи отмечают возможные негативные и позитивные последствия процесса глобального потепления для экономики и экологии. Россия играет ведущую роль в обеспечении безопасности Северного морского пути и надёжного эффективного контроля над морскими пространствами и побережьем.

Ключевые слова: Арктика; рынок; перевозки; Северный морской путь; глобальное потепление; экономика; международное сотрудничество; экологическая безопасность; безопасность судоходства.

Space of the Northern Sea Route: ecology and safety

A. M. Novozhilov

Cand Sci. (Polit.), Assoc. Prof.
Russian University of transport, Moscow, Russia
amnovogilov@mail.ru

Abstract: Today the Northern Sea Route is an international trade route, a space for the movement of freight traffic between the markets of the Pacific and Atlantic oceans. The growth of traffic along the Northern Sea Route is associated, among other things, with climate change and global warming, which has been going on for several decades. Researchers note the possible negative and positive consequences of the global warming process for the economy and the environment. Russia plays a leading role in ensuring the security of the Northern Sea Route and reliable and effective control over sea spaces and coastlines.

Keywords: Arctic; market; transportation; Northern Sea Route; global warming; economy; the international cooperation; environmental safety; safety of navigation.

В условиях глобальной конкуренции участниками рыночной деятельности осуществляется поиск перспективных направлений повышения рентабельности, сокращения транспортных расходов, выработки наиболее выгодных маршрутов перевозок. Сегодня в числе таких маршрутов можно назвать Северный морской путь, который может рассматриваться как интернациональная торговая магистраль, соединяющая транспортные грузопотоки между рынками Тихого и Атлантического океанов.

Рост перевозок по Северному морскому пути связан, в том числе, с изменением климата и глобальным потеплением. По мнению учёных, в будущем возможна ситуация, когда ледяной покров на водах Северного Ледовитого океана исчезнет совсем¹, движение судов будет беспрепятственным и круглогодичным, станет более эффективной добыча полезных ископаемых в арктической зоне.

Международная группа ученых реконструировала историю Северного Ледовитого океана в районе пролива между Гренландией и Шпицбергенем, и исследователи определили, что океан стал нагреваться уже с начала XX века с приходом более теплых солёных вод из Атлантики, то есть ещё десятки лет назад². Исследователи отмечают возможные негативные и позитивные послед-

¹ Борисов, П.М. Может ли человек изменить климат: 2 проекта / П. М. Борисов. — Изд. 3-е. — М.: Наука, 2005. С. 7.

² Цит. по <https://expert.ru/2021/11/28/bogatstva-rossiyskoy-arktiki-vstrevozhili-zapad/>.

ствия процесса глобального потепления для экономики и экологии. Негативное влияние глобального потепления заключается в повышении влажности, росте числа лесных пожаров и штормов, позитивное влияние проявляется в повышении комфортности климата, что положительно сказывается, в том числе, на судоходстве в арктических широтах, которое становится всё более экономически выгодным и активно развивается³.

К 2024 году объем перевозок по Северному морскому пути должен достигнуть 80 млн. тонн, в то время как в Советском Союзе лучший результат по объёму грузоперевозок по Северному морскому пути был достигнут в 1987 году и составлял всего 6,7 млн. тонн⁴.

Арктика является малонаселенным пространством, с суровыми климатическими условиями, низкой плотностью транспортной инфраструктуры, недостаточной протяжённостью железных дорог и автомобильных дорог с твёрдым покрытием, вследствие чего морские перевозки становятся зачастую единственным вариантом доставки грузов в отдалённые регионы. Использование Северного морского пути как транспортного маршрута должно рассматриваться с учетом состояния развития всех направлений хозяйственной деятельности в Арктике, с учётом её уникального географического положения и природных условий, а также военной безопасности, масштабов и направленности военно-морской деятельности в Арктике и в прилегающих регионах. Арктические перевозки рассматриваются как наиболее безопасные в связи с отсутствием в Арктике пиратских и морских террористических актов.

При реализации многочисленных инфраструктурных проектов развития Северного морского пути могут возникать угрозы разлива нефтепродуктов при аварии судов, ядерного заражения территории при авариях на атомных объектах. Проходящие по Северному морскому пути суда могут затрагивать места жительства морских животных, выбрасываемые в атмосферу вещества могут оказывать существенное влияние на экологию, таяние льдов, изменение химического состава морской воды. Активная эксплуатация Северного морского пути может также привести к увеличению количества отходов жизнедеятельности человека, отходов нефтепродуктов при переработке, загрязнению твёрдыми и жидкими бытовыми отходами, химикатами, радиацией, к общему загрязнению территории⁵, выбросам в атмосферу отходов деятельности предприятий, разрывам нефтепроводов, авариям при добыче и транспортировке нефтепродуктов, резкому сокращению биоразнообразия, нарушению пищевых цепочек, сокращению популяции растений и животных. Экосистемы Арктики являются крайне хрупкими и не восстанавливаются в масштабах человеческой жизни⁶.

Сложной проблемой, которая вызывает дискуссии в том числе в странах Евросоюза, является добыча полезных ископаемых в Арктике, против которой выступают страны Евросоюза. При этом, по заключению экспертов, континентальный шельф России в Арктике содержит 85,1 триллионов кубических метров горючего природного газа, 17,3 млрд. тонн нефти, что можно рассматривать как стратегический резерв минерально-сырьевой базы Российской Федерации. У данной проблемы есть большая геополитическая составляющая⁷, но есть и экономические предпосылки и новые возможности, связанные с энерго переходом в условиях тенденции глобального потепления и увеличения продолжительности навигационного периода вдоль Северной границы России.

Безопасность коммерческого использования арктических морских трасс определяется безопасностью мореплавания, а также составом мер, необходимых для обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающей сохранность грузов, в том числе, от воздействия вооруженных

³ Семченков А.С., Несолена А.К. Северный морской путь как инструмент снижения угроз национальной безопасности России. Поиск: политика. обществоведение. искусство. социология. Культура, 2019. № 1 (72) С. 79–87.

⁴ Цит. по <http://www.prisp.ru/analitics/5609-zakondyrin-sevmorput-balans-mezhdu-ekonomikoj-i-ekologiej-2207>.

⁵ Там же.

⁶ Биомониторинг в Арктике: сборник тезисов докладов участников II Международной конференции, 27–28 октября 2020 года. – Архангельск: САФУ, 2020. С. 21.

⁷ Семченков А.С., Несолена А.К. Безопасность Северного морского пути и арктической зоны России. Вестник российской нации, 2018. № 1 (84). С. 82–88.

формирований, снижения коммерческих рисков, которые обеспечат устойчивость в использовании транспортного коридора в определённых условиях международных отношений в том числе при изменении военно-политической обстановки в соответствующих регионах.

Россия, в границах⁸ которой проходит Северный морской путь, несёт особую ответственность за обеспечение безопасности⁹ Северного морского пути, надёжный и эффективный контроль над морскими пространствами и побережьем, наращивание необходимого потенциала реагирования на чрезвычайные ситуации от поиска и спасения до ситуации террористических угроз, пресечения контрабанды и наркотрафика, других аспектов, связанных с организованной преступностью.

В районах Северного морского пути безопасность обеспечивают моряки Северного флота, обеспечивается военная безопасность России, повышаются боевые возможности группировок, совершенствуется контроль за воздушной, надводной и подводной обстановкой, создаются новые и модернизируются существующие объекты военной инфраструктуры¹⁰.

Развитие Северного морского пути сегодня рассматривается как стратегическое направление развития транспортной политики России. Акваторию Северного морского пути следует рассматривать и как международное транспортное транзитное направление перевозок и как направление каботажных транзитных перевозок. Россия оптимизирует использование Северного морского пути, маршрут пользуется возрастающей популярностью, становится полезным эффективным путём для перевозки транзитных грузов между Европой и Азией¹¹.

Россия заинтересована в том, чтобы Арктика стала территорией диалога и сотрудничества. С 2021 года Россия является председателем арктического совета в который входят такие государства как Соединённые Штаты Америки, Канада, Норвегия, Исландия, Швеция, Финляндия, Дания, разрабатываются экологически ответственные и экологически эффективные подходы к использованию и дальнейшему освоению природных ресурсов в зоне уникального арктического транспортного коридора между Азией и Европой, создаются условия для притока инвестиций в обновление основных фондов инфраструктуры транспортных и других предприятий в районе Северного морского пути.

Экологическая безопасность определяется международными документами, а также принятой 2020 году Стратегией развития арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Государство уделяет большое внимание развитию арктической зоны России. Приняты такие важные документы, как Указ Президента «Об основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» и «Стратегия развития арктической зоны Российской Федерации», разработана и внесена в Правительство новая Государственная программа развития региона, приняты законы, которые регулируют предпринимательскую деятельность, увеличились перевозки по Северному морскому пути.

Для повышения экологической обеспеченности развития Северного морского пути проводятся научные исследования, Арктический научный центр компании Роснефть в течение 10 лет осуществляет комплексные исследования и организуют экспедиции в Северном ледовитом океане, собирает материалы о природно-климатических условиях континентального шельфа, проводит эксперименты с айсбергами, отбирает образцы скальных пород, разрабатывает препараты для очистки акватории северных морей от углеводородных загрязнений. Изучается геология морской прибрежной зоны, океанология, гидрометеорология, состояние ледников и айсбергов, популяций редких видов животных и птиц, собираются данные по характеристикам ледяных образований моря Лаптевых, Карского, Восточносибирского и Чукотского морей. Сроятся автоматичес-

⁸ Кочетков Е.Е. «Граница» как ключевой признак региональной идентичности. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2021. № 1 (59). С. 166–182.

⁹ Федякин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2020. № 1 (78) С. 34–46.

¹⁰ Цит. по <https://rg.ru/2021/01/06/reg-szfo/moriaki-sf-obespechat-bezopasnost-severnogo-morskogo-puti.html>

¹¹ Цит. по <https://tass.ru/politika/3197550>.

кие метеостанции, изучаются природно-климатические условия континентального шельфа, осуществляется мониторинг ледовой обстановки, проводятся геологические исследования¹².

Безопасность судоходства обеспечивается путём развития аварийно-спасательного флота и навигации, строительства новых аварийно-спасательных центров и аварийно-спасательных судов различной мощности, обеспечения акватории Северного морского пути авиаотрядами, формирования арктической группировки космических аппаратов, которые должны обеспечить высокоскоростной интернет и метеорологические наблюдения¹³, создания единой сети цифровых сервисов, которые объединяют все виды информации и будут проводить их обработку с предоставлением пользователям¹⁴.

Выработка оптимальной модели экономического развития Северного морского пути с учётом экологической безопасности укрепит позиции России в развитии Северного морского пути и освоении арктических территорий.

Список литературы

1. Борисов, П.М. Может ли человек изменить климат: 2 проекта / П. М. Борисов. — Изд. 3-е. — М.: Наука, 2005. С. 7.
2. Цит. по <https://expert.ru/2021/11/28/bogatstva-rossiyskoy-arktiki-vstrevozhili-zapad/>.
3. Семченков А.С., Несолёная А.К. Северный морской путь как инструмент снижения угроз национальной безопасности России. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2019. № 1 (72) С. 79–87.
4. Цит. по <http://www.prisp.ru/analytics/5609-zakondyrin-sevmorput-balans-mezhdu-ekonomikoj-i-ekologiej-2207>.
5. Биомониторинг в Арктике: сборник тезисов докладов участников II Международной конференции, 27–28 октября 2020 года. — Архангельск: САФУ, 2020. С. 21.
6. Семченков А.С., Несолёная А.К. Безопасность Северного морского пути и арктической зоны России. Вестник российской нации, 2018. № 1 (84). С. 82–88.
7. Кочетков Е.Е. «Граница» как ключевой признак региональной идентичности. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2021. № 1 (59) С. 166–182.
8. Федакин А.В. Приоритеты и императивы транспортного развития в современной российской политике. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. № 1 (78) С. 34–46.
9. Цит. по <https://rg.ru/2021/01/06/reg-szfo/moriaki-sf-obespechat-bezopasnost-severnogo-morskogo-puti.html>.
10. Цит. по <https://tass.ru/politika/3197550>.
11. На пути к гражданскому обществу. 2021. № 1 (41). С. 17.
12. Федакин А.В. Обеспечение транспортной безопасности как приоритетное направление государственной политики современной России. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2020. № 6 (83) С. 20–31.
13. Цит. по <http://www.morvesti.ru/themes/1698/92654/>.

References

1. Borisov, P.M. Can a person change the climate: 2 projects / P. M. Borisov. — Ed. 3rd. — M.: Science, 2005. Page 7.
2. Cite. по <https://expert.ru/2021/11/28/bogatstva-rossiyskoy-arktiki-vstrevozhili-zapad/>.
3. Semchenkov A.S., Nesolenaya A.K. Northern Sea Route as a tool to reduce threats to Russia's national security. Search: politics, social studies, art, sociology, culture. 2019. No. 1 (72). S. 79–87.
4. Cite. по <http://www.prisp.ru/analytics/5609-zakondyrin-sevmorput-balans-mezhdu-ekonomikoj-i-ekologiej-2207>.
5. Biomonitoring in the Arctic: a collection of theses of reports of participants of the II International Conference, October 27–28, 2020. — Arkhangelsk: SAFU, 2020. Page 21.

¹² На пути к гражданскому обществу. 2021. № 1 (41). С. 17.

¹³ Федакин А.В. Обеспечение транспортной безопасности как приоритетное направление государственной политики современной России. Поиск: политика, обществоведение, искусство, социология, культура. 2020. № 6 (83). С. 20–31.

¹⁴ Цит. по <http://www.morvesti.ru/themes/1698/92654/>.

6. Semchenkov A.S., Nesolenaya A.K. Security of the Northern Sea Route and the Arctic Zone of Russia. *Bulletin of the Russian Nation*, 2018. No. 1 (84) S. 82–88.
7. Kochetkov E.E. «Border» as a key sign of regional identity. Search: politics, social studies, art, sociology, culture. 2019. 2021. No. 1 (59) S. 166–182.
8. Fedyakin A.V. Priorities and imperatives of transport development in modern Russian politics. Search: politics, social studies, art, sociology, culture. 2019. No. 1 (78) S. 34–46.
9. Cite. по <https://rg.ru/2021/01/06/reg-szfo/moriaki-sf-obespechat-bezopasnost-severnogo-morskogo-puti.html>.
10. Cite. по <https://tass.ru/politika/3197550>.
11. On the road to civil society. 2021. № 1 (41). С. 17.
12. Fedyakin A.V. Ensuring transport security as a priority area of the state policy in modern Russia. Search: politics, social studies, art, sociology, culture. 2019. No. 6 (83) S. 20–31.
13. Cite. по <http://www.morvesti.ru/themes/1698/92654/>.