

Социально-экономические аспекты устойчивого развития Северного морского пути

Шарахматова В.Н., кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и управления, Дальневосточный филиал Всероссийской академии внешней торговли Минэкономразвития России, г. Петропавловск-Камчатский, Россия

Аннотация. Представленная статья посвящена анализу экологических и социальных последствий развития Северного морского пути (СМП) и освоения арктических территорий. Рассматриваются перспективы и различные факторы развития Севморпути, с точки зрения жизнеобеспечения прибрежных регионов Арктики.

Ключевые слова: Северный морской путь, устойчивое развитие, особо охраняемые природные территории, коренные малочисленные народы Севера.

Social-economic aspect sustainable development the Northern Sea Route

Sharakhmatova V.N., Candidate of Economic Sciences (PhD), Associate Professor of the Department «Economy and Management», Far East Department Russian Foreign Trade Academy Ministry of Economic Development of the Russian Federation

Annotation. The article is devoted to the analysis of the ecological and social aspects of the development of the Northern Sea Route (NSR) and the development of the Arctic territories. Prospects and various factors of the development of the Northern Sea Route from the point of view of life support of the coastal regions of the Arctic are considered.

Key words: the Northern Sea Route, sustainable development, protected areas, indigenous peoples of the North.

Морской транспорт выполняет важную экономическую функцию для обеспечения жизнедеятельности населения и функционирования хозяйственных комплексов в прибрежных регионах. Значение Северного морского пути (СМП) обусловлены такими факторами: обширная протяженность береговой линии; отсутствие или слабая разветвленность наземных коммуникаций круглогодичного действия в прилегающих к морскому побережью районах; связывающей ролью морских трасс для внутренних водных путей европейского и прежде всего азиатского Севера и меридиональных железнодорожных магистралей этих крупнейших регионов страны. Уделяется внимание стратегическим факторам: геополитическое и транснациональное значение судоходства в арктической зоне, контроль над морскими акваториями, потенциально богатыми природными ресурсами, транзитное значение СМП как внутреннего маршрута между северо-западными и дальневосточными регионами, рост транснациональных международных перевозок по трассе СМП (между европейскими портами и портами Азиатско-Тихоокеанского региона).

В долгосрочной перспективе развитие СМП обусловлено такими факторами как таяние льдов, освоение Арктической зоны, строительство инфраструктуры вдоль СМП, различные политические риски, связанные с международными перевозками и т.п. и т.д.

В официальных российских документах чаще всего употребляется административно-правовое понятие «Арктическая зона Российской Федерации» (АЗРФ), которое имеет отношение в первую очередь к внутреннему циркумполярному пространству страны. Два понятия - Российская Арктика и АЗРФ по входящей в них площади территории и акватории являются идентичными, но чаще всего употребляются в различных смысловых контекстах: внутреннем - АЗРФ и внешнем - Российская Арктика. Российская Арктика при этом является составной частью Севера России. Российский Север, Европейский Север, Сибирский Север, Дальневосточный Север, северные территории России, Крайний Север в отличие от АЗРФ имеют

отношение преимущественно только к суше, включая острова¹.

Северный морской путь (СМП) – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, между Западом и Востоком. Этот уникальный путь в законодательстве РФ определен «как исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике»². Российское законодательство регулирует все суда, плавающие вдоль Северного морского пути.

Официальная российская политика в отношении ее арктических регионов определила использование Северного морского пути как одного из четырех «национальных интересов» в регионе. Национальные интересы определяют цели и стратегические приоритеты государственной политики. В дополнение к разработке маршрута, в центре внимания России - социально-экономическое использование Арктической зоны в качестве стратегического ресурса: международное сотрудничество и сохранение уникальных арктических экосистем. Северный морской путь является ключевой частью общей арктической стратегии России, поскольку ее развитие будет влиять на три других приоритета «национальных интересов»^{3 4}.

Российская Федерация в целях защиты национальных интересов, рассматривает целый ряд военных и приоритетных задач безопасности, увеличивая численность военно-морских сил, военно-воздушных сил и армии в Арктике, а также расширяет ледокольный флот, модернизирует воздушные перевозки и создает телекоммуникационную инфраструктуру. Все эти процессы идут медленно. Большинство воздушных полей было построено в Советском Союзе и сократилось в современной России. Не были построены

¹ Гаврилов В.В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации //Журнал российского права, 2015. №2. С. 147-157.

² Федеральный закон № 132 от 28 июля 2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути».

³ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года. Постановление правительства от 21 апреля 2014 № 366. (2014) – О стратегии развития Арктической зоны – (<http://government.ru/info/18360> - дата обращения 24.08.2018).

⁴ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года (новая редакция). Постановление правительства от 31 августа 2017 № 1064. (2017). О новой редакции государственной программы «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации - (<http://government.ru/info/29164> - дата обращения 24.08.2018).

новые железнодорожные пути к основным транспортным линиям, суда, действующие в Арктике из которых только 5% составляет срок службы эксплуатации менее пяти лет.

Полярный кодекс (Polar Code) Международной морской организации (International Marine Organization) вступил в силу в 2017 году и направлен на смягчение рисков, связанных с арктической навигацией. В Кодексе изложены технические требования к проектированию судов, управление топливом и отходами, вопросы эксплуатации и обучения, поиск и спасение, а также меры по защите экосистемы Арктики. Все навалочные суда в Арктике работают на мазуте. Операторы утверждают, что запрет на мазут в Арктике остановит их использование Северного морского пути - вместо этого они предпочтут Суэцкий канал.

СМП – главная судоходная магистраль российской Арктики и один из важнейших элементов экономики этого региона. Усиление эксплуатации маршрута должно привести не только к созданию эффективного транзитного направления, но и стимулировать деловую активность на российском Тихоокеанском побережье в освоении арктических территорий. Несмотря на ухудшение экономической ситуации и снижение финансовых возможностей бюджета, Арктика остается приоритетным для реализации государственных российских программ регионом.

Севморпуть играет большую роль в развитии экономики и транспортных связей Северо-Востока России и прежде всего Республики Саха (Якутия), Магаданской области и Чукотки. На долю этих регионов приходится основная часть запасов и добычи алмазов, золота, олова, большие запасы железных руд, каменных углей, соли, слюды, вольфрама, редких металлов и других полезных ископаемых.

Общий объем финансирования в 2015-2020 годах составляет более 220 млрд. руб. Один из приоритетов – восстановление транспортной инфраструктуры и строительство нового ледокольного флота для расширения возможностей использования СМП. Развитие Северного морского пути

определяется интенсификацией освоения арктической сырьевой базы. Благодаря разработке новых нефтегазовых месторождений в 2000-е годы маршрут начал постепенно восстанавливать объемы перевозок. Реализация проекта «Ямал СПГ», предполагает существенное увеличение поставок сжиженного газа по Северному морскому пути в страны Западной Европы и Азии. Это требует обеспечения круглогодичной навигации на маршруте.

В стратегических планах СМП должен обеспечить широкую диверсификацию экономики северных территорий, позволит создать новые рабочие места, активизировать освоение российского нефтегазоносного арктического шельфа и поддержать темпы роста производительных сил в районах Крайнего Севера.

Действующие документы стратегического планирования (среди них Стратегия развития арктической зоны, реализация которой обеспечена соответствующей госпрограммой, отдельные отраслевые стратегии, ряд отраслевых госпрограмм, стратегии субъектов РФ, вдоль которых проходит СМП и другие) задают вектор развития СМП. В то же время только в двух (Камчатском крае и Республике (Саха) Якутия) из девяти регионов реализация приоритетов развития отдельных элементов СМП осуществляется инструментами программно-целевого планирования.

Использование транспортной системы Арктической зоны, в связи с этим СМП является эффективным способом завоза техники, технологического оборудования, энергоносителей, промышленных товаров, продовольствия необходимых для функционирования территориально-производственных комплексов, расположенных в прибрежной зоне арктических морей и жизнеобеспечения проживающих в зоне людей⁵.

В 1991 году, после распада СССР, Северный морской путь был открыт для международного судоходства, но почти никогда не использовался для этих целей. Лишь спустя 15 лет, вследствие таяния льдов Арктики, этот маршрут

⁵ Развитие Северного морского пути, выпуск 3. Доклад под редакцией академика А.Г. Гранберга, ГНИУ «Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития России и РАН», М. 2000. 104 с.

стал привлекать иностранные компании. Так, в 2009 году два коммерческих судна последовали курсом между Европой и Азией через северные воды России. В 2011 году только 34 судна прошли по маршруту (для сравнения, через Суэцкий канал в год проходит 18 000 судов). В 2012 году первый танкер с грузом СПГ отправился из Норвегии в Японию. В 2016 году 19 судов с общим грузом 214 500 тонн прошли маршрут, по сравнению с 1,35 млн. тонн в 2013 году (табл. 1). Это далеко от ранних оптимистических прогнозов о двадцати пятикратном увеличении объема судоходства до 50 млн. тонн. В ближайшем будущем ожидается увеличение объемов транспортировки нефти и газа в Баренцевом море, Новой Земле и сжиженного природного газа (СПГ) с Ямала.

Таблица 1

Объем транзитных перевозок по трассам СМП (большой каботаж, импорт-экспорт) в 2010-2016 гг.⁶

Данные	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Общий объем груза, тонны	111 000	820 789	1 261 545	1 355 897	274 000	39600	214 500	194 364
общее число рейсов, ед.	4	34	46	71	25	18	19	28

Росту грузооборота способствовала реализация проектов по строительству порта Саббета и освоению газовых месторождений на Ямале. Увеличение общего трафика сказалось и на объеме транзитных перевозок (табл. 2.).

Таблица 2

Объем перевозок по трассам СМП (с учетом транзитных грузов) в 2006-2016 гг., тыс. тонн.

Год	Объем
2006	1956
2011	3111
2013	3930
2014	3982
2015	5392
2016	7265
2017	10729

Источник: ФГКУ «Администрация Севморпути», ФГУП «Росатомфлот».

Основными пользователями Северного морского пути в России сегодня являются «Норникель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть», «Росшельф», Красноярский край, Саха-Якутия, Чукотка.

⁶ Севморпуть // Морское дело. Журнал «Камлайф», выпуск 3(54), 2018. С.23

Северный морской путь имеет потенциал для улучшения морского транзита с экономией топлива и сокращения времени поездки; альтернатива перегруженности и высоким затратам на прохождение Суэцкого канала; и устранить риск нападения пиратов.

В официальном реестре российских военно-морских портов в Арктическом бассейне включены 19 портов: Архангельск, Беринговский, Варандей, Витино, Диксон, Дудинка, Игарка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Певек, Провидения, Тикси, Хатанга, Эгвекино, Амдерма и Анадырь. Маршрут охватывает четыре моря: Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское. На маршруте расположено более 70 портов и транзитных центров.

Основным транзитным пунктом являются порты, расположенные в больших речных дельтах (Енисей и Лена). Ледоколы разделены на обслуживание двух секторов: участок Мурманск-Дудинка - западный сектор, обслуживаемый Северным флотом, а Дудинка-Чукотка - восточная, обслуживаемая Тихоокеанским флотом России. Министерство транспорта осуществляет операции по ликвидации разливов нефти через морской штаб-квартиру Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), который управляет двумя координационными центрами в Мурманске и Диксоне. Оборудование для ликвидации разливов нефти расположено в портах Тикси, Певек и Провидения.

Развиваются туристические направления вдоль Северного морского пути. Учитывая нынешнюю геополитическую ситуацию, иностранцы с меньшей вероятностью посещают регион, но число российских туристов возросло. Морские круизы, некоторые из которых отправляются на Северный полюс, – это хорошо зарекомендовавшая себя туристическая достопримечательность. Туристическая инфраструктура вблизи Мурманска и Архангельска – крупные морские порты, доступные коммерческим воздушным транспортом – намного лучше развиты, чем остальные районы Северного морского пути.

Популярными являются этнографические туры и посещения районов дикой природы Арктической флоры и фауны (например, остров Врангеля).

Текущие туристические предложения включают круиз из Анадыря в Мурманск на борту ледокольного корабля «Академик Шокальский» 28 дней. Большинство туристических пакетов составляет свыше 20 000 долларов США на человека⁷. Крайне высокая цена и невозможность без сопровождения организовать поездки в регион, и даже значительный рост туризма вряд ли окажут значительное воздействие на окружающую среду или общество. Туризм в Арктике предоставляет правительству широкий спектр инструментов регулирования и контроля влияния отрасли на регион.

В Арктической зоне Российской Федерации проживает около 2,5 миллиона человек или 1,7 %⁸. Российская Арктика уникальна в том смысле, что здесь проживают коренные малочисленные народы Севера, которые занимаются традиционной хозяйственной деятельностью, сохранив при этом биологическое разнообразие и продуктивность полярных экосистем⁹. В табл.3 представлены коренные малочисленные народы Севера и виды традиционной хозяйственной деятельности.

Таблица 3

Виды традиционной хозяйственной деятельности коренных народов Севера проживающих вдоль СМП¹⁰

№	Регион	Коренные малочисленные народы Севера и традиционная хозяйственная деятельность
1	Мурманская область (население 796,1 тыс. чел)	<i>Саамы</i> Оленеводство, Охота, рыболовство, собирачество
2	Архангельская область (население 661,8 тыс. чел)	<i>Русские поморы, поморы.</i> Морской рыболовный и зверобойный промысел
3	Ненецкий автономный округ (население 42,6 тыс. чел)	<i>Ненцы</i> Оленеводство, Охотничий промысел, морской зверобойный промысел
4	Республика Карелия	<i>Вепсы и карелы</i>

⁷ Северный морской путь: с востока на запад (2018). (<https://www.russiadiscovery.ru/tours/severnyy-morskoy-put-s-vostoks-na-zapad> - Дата обращения:24.08.2018).

⁸ Лукин Ю.Ф. Арктическая энциклопедия: население Арктики (2014) – (http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Encyclopedia_Population.pdf - дата обращения: 25.08.2018)

⁹ Богословская Л.С. Коренные малочисленные народы Севера в условиях глобальных климатических изменений и воздействий промышленного освоения. М.: 2015. С. 16.

¹⁰ Составлено автором на основании изученных научных источников.

	(население 51,6 тыс. чел)	Охотничий промысел, земледелие
5	Республики Коми (население 95,8 тыс. чел)	<i>Коми:</i> охота, речное рыболовство, оленеводство
6	Ямало-Ненецкий автономный округ (население 522,8 тыс. чел)	<i>Ненцы</i> Оленеводство, Охотничий промысел, морской зверобойный промысел
7	Красноярский край (население 218,8 тыс. чел)	<i>Долганы, кеты, энцы, нганасаны, эвенки, ненцы, якуты, нганасаны, селькупы, чулымцы</i> Оленеводство, охотничий промысел и рыболовство; Охотничий промысел, Рыболовство; Охота, оленеводство, рыболовство; Охота, оленеводство, рыболовство
8	Республика Саха (Якутия) (население 64,7 тыс. чел)	<i>Эвенки и юкагиры</i> Оленеводство, Охота Кочевая и полукочевая охота, речное рыболовство, транспортное оленеводство
9	Чукотский автономный округ (население 50, 5 тыс. чел)	<i>Чукчи, керекчи, эскимосы</i> Морской зверобойный промысел, оленеводство; Рыболовство, морская и пушная охота Морской зверобойный промысел
	Всего в Российской Арктике 2 502 тыс. чел	

Крупнейшими городами Российской Арктики являются Архангельск (350 000 человек), Мурманск (300 000 человек), Норильск (170 000 человек) и Воркута (60 000 человек). В летние месяцы Северный морской путь используется для доставки топлива, продовольствия и товаров в труднодоступные населенные пункты российской Арктики. Таким образом, поставка материалов для коренных народов является ключевой функцией СМП. Большинство судов, выполняющих поставки, работают на дизельном топливе. Танкеры поставляют дизельное топливо, сырые нефтепродукты, керосин, уголь и дрова.

Значение СМП для прибрежных регионов заключается в снабжении местного населения заполярных районов и опорных баз СМП, обеспечение необходимыми материалами строительства, эксплуатации промышленных предприятий (горнодобывающих).

Одним из проблемных районов с точки зрения арктического судоходства и традиционной хозяйственной деятельностью коренных народов является

Берингов пролив. Ширина прохода в самом узком месте 44 морских мили (81 км) и является единственным путем для прохода из Северного Ледовитого в Тихий океан и обратно. Также это единственный путь, по которому морские млекопитающие (гренландский кит, белуга, серый кит и морж) мигрируют весной на север, из Берингова в Чукотское море, а осенью обратно на юг. Коренные народы – чукчи, инуиаты и сибирские юпики, проживающие по обе стороны пролива, – занимаются традиционной охотой, часто вдали от суши и в тех местах, которые вероятно станут основными судоходными коридорами в районе Берингова пролива.

Берингов пролив имеет международный статус, по нему проходят суда из всех стран мира на основе «транзитного прохода», не запрашивая разрешения ни у РФ, ни у США и не попадает под действия законодательства этих стран. Государственная граница РФ и США проходит посередине пролива, между о. Ратманова (о. Большой Диомид) на российской стороне и о. Малый Диомид – на американской. Полномочия по регулированию транзитного прохода судов через Берингов пролив, имеющий международный статус, обладает Международная морская организация (ММО/ИМО).

В настоящее время в Российской Арктике действуют 35 особо охраняемых природных территорий (ООПТ), включая природные заповедники и парки, один из которых является крупнейшим природным заповедником в Евразии. Общая площадь ООПТ в российской Арктике составляет 312, 7 тыс. кв. км, что сопоставимо с площадью Польши или Италии. В табл. 4 рассмотрены некоторые особо охраняемые природные территории и их общая площадь в составе региона, расположенные вдоль СМП.

Площадь регионов и ООПТ расположенных вдоль СМП¹¹

№	Регион	ООПТ
1	Мурманская область (площадь области 14490,2 тыс. га)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 73 ед. общей площади 1827,3 тыс. га, что составляет 12,6% от площади региона.</i> «Лапландский» государственный природный биосферный заповедник; «Кандалакский» государственный природный заповедник (78608 га); Национальный парк «Хибины»; «Пасвик» государственный природный заповедник.
2	Архангельская область (площадь области 589 913 кв. км)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 113 ед. общей площади 11 303 837,79 га, включая акваторию морей.</i> Национальный парк «Русская Арктика» (8777831,1 га).
3	Ненецкий автономный округ (площадь округа 176 700 кв. км)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 10 ед. общей площади 974,05 тыс. га.</i> «Ненецкий» государственный природный заповедник (313,4 тыс. га); Государственный региональный комплексный природный заказник «Вайгач» (242 778 га).
4	Республика Карелия (общая площадь республики 172 400 кв. км)	<i>Площадь ООПТ в республике составляет 971,4 тыс. га.</i> Природно-заповедный фонд федерального значения 444,0 тыс. га или 2,47% от общей площади; ООПТ регионального уровня 135 объектов общей площадью 427,3 тыс. га – 2,37% от общей площади.
5	Республики Коми (общая площадь республики 415 900 кв. км)	<i>Общая площадь ООПТ составляет свыше 5,4 млн. га 13% от площади республики.</i> ФГБУ «Печоро-Ильчинский государственный заповедник» (721322 га).
6	Ямало-Ненецкий автономный округ (общая площадь 769 250 кв. км)	<i>Общая площадь ООПТ составляет 6,8% общей площади округа.</i> «Гыданский» государственный природный заповедник (878,2 тыс. га); ФГБУ «Верхне-Газовский заповедник» (631 тыс. га).
7	Красноярский край (общая площадь 2366,8 тыс. кв. км)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 113 ед. общей площади 14 583,2 тыс. га, что составляет 6,2% от общей площади края.</i> «Большой Арктический» государственный природный заповедник (41 692,2 кв. км); «Таймырский» государственный природный заповедник (1781928 га); «Путоранский» государственный заповедник (1887251 га или

¹¹ Составлено автором на основании источников: Государственный доклад о состоянии и об охране окружающей среды Мурманской области в 2017 году (с.52) – Министерство природных ресурсов и экологии Мурманской области – Мурманск 2018 – <http://mpr.gov-murman.ru> .

Доклад «Состояние и охрана окружающей среды Архангельской области за 2016 год» (с. 193) – Архангельск 2017. Министерство природных ресурсов и лесопромышленного комплекса Архангельской области. 453 с. – <http://dvieland.ru/gov/-57kf0zsm>

Государственный доклад о состоянии окружающей среды Республики Карелия в 2015 год / Министерство по природопользованию и экологии Республики Карелия. Ред. коллегия: А.Н. Громцев, О.Л. Кузнецов, Г.Т. Шкиперова, Т.Б. Ильмаст. – Петрозаводск: ООО «Два товарища», 2016. – 300 с. <http://www.gov.karelia.ru>

Государственный доклад о состоянии и охране окружающей среды в Красноярском крае в 2017 году / Министерство экологии и рационального природопользования Красноярского края. Красноярск 2018. 301 с. – <http://mpr.krskstate.ru>

Доклад о состоянии и охране окружающей среды Республики Саха (Якутия) за 2016 год / Министерство экологии, природопользования и лесного хозяйства Республики Саха (Якутия). Якутск 2017. 524 с. – <http://minpriroda.sakha.gov.ru/doklady-o-sostojanii-okruzhajushei-sredy>

		18 872,5 кв. км); Заказник «Североземельский» (421,7 тыс. га); Заказник «Пуринский» (787500 га); Национальный парк «Вайгач».
8	Республика Саха (Якутия) (общая площадь республики 3 084 000 кв. км)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 226 ед. общей площади 114540727,2 га или 37,1% территории республики.</i> «Усть-Ленский» государственный заповедник (1433 тыс. га).
9	Чукотский автономный округ (общая площадь округа 721,5 тыс. кв. км)	<i>Всего ООПТ в кол-ве 28 ед. и общая площадь составляет 4,8%.</i> ФГБУ Государственный природный заповедник «Остров Врангеля» (2225650 га или 22 256,5 кв. м); Национальный парк «Берингия» (1 819 454 га).

Действующее законодательство Российской Федерации в природоохранной сфере практически не учитывает природно-климатические и иные географические условия Арктической зоны Российской Федерации, а также возможные экологические угрозы. В связи с этим необходимо разработать проект федерального закона «Об особых режимах природопользования и охраны окружающей среды в Арктической зоне Российской Федерации».

Экологические риски многие эксперты рассматривают в трех направлениях - таяние арктических льдов вследствие изменения климата, загрязнение вод Северного Ледовитого океана и нарушение баланса экосистем в Арктической зоне. Поэтому сохранение биологического разнообразия Арктики для последующих поколений должно стать приоритетной задачей.

Особое беспокойство вызывает риск нелегального загрязнения нефтью и/или нефтесодержащими смесями (когда судно сливает за борт нефтесодержащие воды в нарушении существующих правил и норм). Среди всех видов судового топлива наибольшую опасность представляет «тяжелое топливо» (Heavy Fuel Oil).

Развитие СМП невозможно без принятия дополнительных мер в отношении важнейшего стратегического ресурса – населения территорий базирования объектов инфраструктуры СМП для поддержания заселенности этих регионов людьми, адаптированными к проживанию и работе в

экстремальных климатических условиях, обладающих особыми «арктическими компетенциями»¹².

Стратегическое значение Арктики многогранно и связано с обеспечением оборонных интересов, наличия в шельфе арктических морей богатейших запасов природных ресурсов, развития международного судоходства, северного завоза, повышения качества жизни населения, сохранения уникальных экосистем региона для устойчивого развития северных территорий. Существует потребность в разработке комплексной Стратегии развития СМП и соответствующей госпрограммы до 2025-2030 гг., учитывающей интересы приморских регионов и бизнеса, приоритетные сферы развития, финансирования, ответственных исполнителей¹³.

СМП и ресурсы Арктики выступают предметами для неоднозначных дискуссий с момента освоения северных широт. Уникальный регион международного значения столкнулся с целым рядом экологических проблем в ходе хозяйственной деятельности. Процессы изменения климата стали драйвером для нового этапа освоения северных земель и Северного Ледовитого океана. Изменение климата требует принятия мер по социально-экономической адаптации прибрежных территорий, капитальных вложений в ЖКХ и т.д. В связи с активизацией деятельности человека в Арктическом регионе экологическая безопасность оказалась под угрозой. В возникновении новых рисков для окружающей среды в этом регионе может сыграть СМП.

Полярный кодекс способствует интенсификации труда по повышению привлекательности российской культуры работы в арктических портах как фактор улучшения качественных показателей международной торговли¹⁴.

Развитие природоохранного законодательства, разработка единых подходов к правовой охране окружающей среды и стандартов в этой области необходимо для сокращения антропогенного воздействия в Арктике.

¹² Степанова В.В., Сивоброва И.А. Проблемы развития инфраструктуры Северного морского пути//Арктика и Север, 2016. №22 . С. 95.

¹³ Плисецкий Е.Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании//Арктика и Север, 2016. №22. С.111.

¹⁴ Зальевский Н.П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования// Арктика и Север, 2015. №20. с. 51.

Экологическая взаимозависимость определяется как качество отношений человек-природа для сохранения окружающей среды, арктическая солидарность человеческой деятельности как способность вести диалог и договариваться о введении ограничений, стандартов, правил поведения людей, бизнеса и государства в Арктике. Следует соблюдать экологические стандарты поведения во власти, бизнесе, экипажей судов на трассе СМП с учетом принимаемых правовых ограничений и практики правоприменения, перехода к «зеленой» экономике. Важно разрабатывать программы и рекомендации, учитывающие последствия антропогенного воздействия на окружающую среду вследствие роста количества судов, проходящих по СМП. Использование инструментов стратегической экологической оценки позволит учесть важные компоненты устойчивого развития Северного морского пути, направленные на внедрение экологических подходов в документы стратегического планирования и оценку их взаимосвязи с экономическими и социальными последствиями.

Библиографический список

1. Богословская Л.С. Коренные малочисленные народы Севера в условиях глобальных климатических изменений и воздействий промышленного освоения. М.: 2015. – С. 16.
2. Гаврилов В.В. Правовой статус Северного морского пути Российской Федерации // Журнал российского права. – 2015. – №2. – С. 147-157.
3. Залывский Н.П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования // Арктика и Север. – 2015. – №20. – С. 51.
4. Лукин Ю.Ф. Арктическая энциклопедия: население Арктики (2014) – [электронный ресурс] – Режим доступа. – http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Enciclopedia_Population.
5. Плисецкий Е.Е. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании // Арктика и Север. – 2016. – №22. – С.111.

6. Развитие Северного морского пути, выпуск 3. Доклад под редакцией академика А.Г. Гранберга, ГНИУ «Совет по изучению производительных сил Минэкономразвития России и РАН», М. 2000. 104 с.

7. Севморпуть // Морское дело. Журнал «Камлайф». – 2018. – выпуск 3(54). – С.23.

8. Степанова В.В., Сивоброва И.А. Проблемы развития инфраструктуры Северного морского пути // Арктика и Север. – 2016. – №22. – С. 95

9. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года. Постановление правительства от 21 апреля 2014 № 366. (2014) – О стратегии развития Арктической зоны. [электронный ресурс] – Режим доступа. – <http://government.ru/info/18360>.

10. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года (новая редакция). Постановление правительства от 31 августа 2017 № 1064. (2017). О новой редакции государственной программы «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации. [электронный ресурс] – Режим доступа. – <http://government.ru/info/29164>.

11. Энциклопедия коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации. Серия: Библиотека коренных малочисленных народов Севера. М., 2005. 464 с.

References

1. Bogoslovskaya L.S. Indigenous minorities of the North in conditions of global climate change and the impacts of industrial development. М.: 2015. P. 16.

2. Gavrilov V.V. The legal status of the Northern Sea Route of the Russian Federation // Journal of Russian Law, 2015. № 2. P. 147-157.

3. Zalyvsky N.P. Northern Sea Route: the potential for waiting and the real problems of functioning // The Arctic and the North, 2015. №20. P. 51.

4. Lukin Yu.F. Arctic encyclopedia: Arctic population (2014) – [electronic resource] – Access mode. – http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/Enciclopedia_Population.

5. Plisetskiy E.E. Priorities of development of the Northern Sea Route in strategic management and planning // Arctic and North, 2016. №22. C.111.

6. Development of the Northern Sea Route, issue 3. The report, edited by Academician A.G. Granberg, GNIU «The Council for the Study of the Productive Forces of the Ministry of Economic Development and of the Russian Academy of Sciences», Moscow 2000. 104 pp.

7. The Northern Sea Route // Naval Affairs. The magazine «Kamlayf», issue 3 (54), 2018. P.23

8. Stepanova VV, Sivobrova I.A. Problems of Infrastructure Development of the Northern Sea Route // Arctic and North, 2016. №22. P. 95

9. Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period until 2020. Decree of the Government of April 21, 2014 No. 366. (2014) – On the development strategy of the Arctic zone. [electronic resource] – Access mode. – <http://government.ru/info/18360>.

10. Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period until 2020 (new edition). Decree of the Government of August 31, 2017 No. 1064. (2017). On the new version of the state program "Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation. [electronic resource] - Access mode. - <http://government.ru/info/29164>.

11. Encyclopaedia of Indigenous Peoples of the North, Siberia and the Far East of the Russian Federation. Series: Library of Indigenous Peoples of the North. M., 2005. 464 p.