

**Н.С. Степанов**

**ВЛИЯНИЕ КОНЦЕПЦИИ «СИНЕЙ ЭКОНОМИКИ»  
НА РАЗВИТИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ (СМП)**

*Аннотация.* Сбалансированное и рациональное освоение Арктического региона возможно только при условии согласованных усилий всех циркумполярных стран, оказывающих наибольшее воздействие на состояние Арктики и получающих наибольшее выгоды от освоения этих богатств. Многочисленные международные форумы и организации, важнейшим из которых является Арктический совет, призваны служить платформой для выработки согласованных решений для обеспечения задач устойчивого развития экономических субъектов в этом регионе. Концепция «синей экономики», предлагающая принципы бережливого (lean) и гармоничного освоения и развития ресурсов Мирового океана, находит отражение в реализации крупных экономических проектов. Одним из ключевых логистических проектов для Арктики является проект развития Северного морского пути (СМП), более половины стран Арктического совета рассматривают данный проект в зоне приоритетного фокусирования внимания. Применение принципов «синей экономики», устойчивого развития инфраструктурным оператором СМП госкорпорацией Росатом создает предпосылки для построения сетевой системы платформенного типа с международным участием в операционной и инвестиционной деятельности проекта.

**Ключевые слова:** «синяя экономика»; Арктика; Северный морской путь (СМП); устойчивое развитие; арктические стратегии; арктическое международное сотрудничество.

Степанов Никита Сергеевич – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центра институтов социально-экономического развития, Института экономики РАН. Россия, Москва.  
E-mail: [stepanov720@inecon.ru](mailto:stepanov720@inecon.ru)  
Web of Science Researcher ID: AAF-8010-2020

*Stepanov N.S.*

### **The Impact of the Blue Economy Concept on the Development of the Northern Sea Route (NSR)**

**Abstract:** *The rational and balanced development of the Arctic region can only be realized through the collaborative efforts of all circumpolar countries, which significantly impact the Arctic's state and benefit immensely from its resources. A multitude of international forums and organizations, particularly the Arctic Council, are intended to function as platforms for formulating coordinated strategies to ensure the sustainable development of economic activities in this region. The blue economy concept, which promotes the lean and harmonious exploitation of World Ocean resources, is evident in the execution of significant economic projects. A prime example is the Northern Sea Route (NSR) Development Project, which is considered a priority area by more than half of the Arctic Council nations. The implementation of blue economy principles and sustainable development by Rosatom State Corporation, the infrastructure operator of the NSR, establishes the groundwork for creating a platform-type network system that includes international participation in both the operational and investment activities of the project.*

**Keywords:** *«blue economy»; Arctic; Northern Sea Route (NSR); sustainable development; Arctic strategies; Arctic international cooperation.*

**Stepanov Nikita Sergeevich – Candidate of Economic Sciences,  
Senior Researcher at the Center for Institutes of Socio-Economic Development,  
Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences. Russia, Moscow.**

**E-mail: [stepanov720@inecon.ru](mailto:stepanov720@inecon.ru)**

**Web of Science Researcher ID: AAF-8010-2020**

### **Введение**

Арктика является уникальным регионом на нашей планете. Веками скрытая подо льдами, сегодня, в результате климатических изменений, она открывает человечеству свои природные богатства и перспективы дальнейшего освоения человеком – как источник полезных ископаемых и мировая транспортная артерия, связывающая Запад и Восток [Степанов Н.С. 2019]. Вместе с тем Арктика – это хрупкая экосистема, на которую беспрецедентное давление оказывают экологические проблемы планетарного масштаба – именно здесь потепление и парниковый эффект приводят к высвобождению метана, усиливая эффект таяния льдов и уменьшения защитного слоя атмосферы. В силу суровых природных климатических условий, любая техногенная авария в процессе добычи или транспортировки полезных ископаемых, включая углеводородные,кратно превышает сложность устранения ее последствий по сравнению с аналогичными проблемами в более спокойных широтах. В свою очередь, это усиливает давление на окружающую среду, ее обитателей прибрежной зоны, поверхности

и глубин океана, обитателей ледового покрова. Культура и образ жизни малочисленных коренных народов Арктики также находятся под угрозой критической трансформации или даже уничтожения в результате бездумного освоения арктических пространств. Единственно возможным цивилизованным методом освоения арктического пространства является скоординированное международное технологическое, экономическое и социальное воздействие в регионе на основе принципов сбалансированного устойчивого развития (ESG-концепции, «синяя экономика», бережливая (lean) экономика и др.). Несмотря на геополитические противоречия страны, отвечающие за освоение арктических пространств, должны находить компромиссы, принимать экологические требования и ограничения для обеспечения рационального и сбалансированного хозяйствования в Арктике для всех видов экономической деятельности – от добычи полезных ископаемых, рыболовства, до формирования транспортных водных магистралей высокой пропускной способностью с развитой портовой инфраструктурой [Степанов Н.С., Соколовская Е.А. 2020]. В настоящей статье мы рассмотрим влияние концепции синей экономики на сбалансированное развитие важнейшей арктической транспортной водной магистрали – Северного морского пути (СМП).

### **Стратегии арктических стран по развитию территорий**

С точки зрения международного права Арктический регион не представляет собой международное пространство, общественное благо, как Антарктида. Режим Антарктики определяется международными договорами, а Антарктида является «общим достоянием человечества», находящимся за пределами юрисдикции конкретных государств. Для Арктики такого регулирования нет, но в отдельных районах оно регулируется несколькими международными режимами. Эти специфические арктические режимы формируются международными двусторонними и многосторонними договорами, число которых исчисляется десятками, например, Договор о защите белых медведей, Договор о Шпицбергене и т.д. Основными темами режимов являются, прежде всего, территориальные притязания на морское дно и сушу, охрана окружающей среды, использование арктических вод и т.д. Наибольший интерес к данному району проявляют арктические государства. Основной из них является, так называемая, арктическая пятерка, в которую входят США, Канада, Норвегия, Дания и Россия, т.е. страны, берега которых омываются Северным Ледовитым океаном. Эта группа далее расширяется Финляндией, Швецией и Исландией, так как часть их территории пересекает полярный круг. Вместе эти государства образуют Арктическую восьмерку и в качестве постоянных членов составляют ядро международного форума – Арктического совета [Степанов Н.С. 2022].

Крупнейшим межгосударственным форумом и международной площадкой для дискуссий и выработки совместных принципов освоения Арктики яв-

ляется Арктический совет, созданный в 1996 г. и объединяющий восемь государств арктической зоны (циркумполярные страны) – Российскую Федерацию, США, Канаду, Данию, Исландию, Норвегию, Финляндию и Швецию. В исследовании Московской школы управления Сколково, посвященной анализу арктических стратегий [Арктические стратегии: 2020] отмечается значительная общность стратегий разных государств. Так основной фокус стратегических приоритетов всех государств – членов Арктического совета касается вопросов охраны окружающей среды, развития научных исследований и технологий в регионе, улучшения качества жизни коренного населения. Второй блок объединяющих вопросов, отнесенных к первому приоритету в национальных стратегиях, составляют вопросы развития инфраструктуры и формирования единого информационного пространства в регионе, эффективного освоения ресурсов и формирования стратегической ресурсной базы (все страны Арктического совета, за исключением Канады); проблемы построения эффективной системы управления регионом (все страны Арктического совета кроме Финляндии). Следует отметить идентичность приоритетов в стратегиях у трех государств – России, США и Норвегии [Степанов Н.С. 2022]. Помимо приведенных выше аспектов, к ключевым приоритетам этих государств относятся вопросы обоснования внешней границы Арктической зоны, обеспечения лидерства в регионе, обеспечения военного присутствия, вопросы международного судоходства и развития СМП. Следует отметить, что при сопоставлении стратегий циркумполярных государств, вопросам международного судоходства отдают первичный приоритет шесть из восьми государств (Россия, США, Норвегия, Канада, Дания и Финляндия), в арктических стратегиях Исландии и Швеции эти вопросы имеют вторичный акцент. Развитие СМП в своих стратегиях отмечают в качестве первого приоритета четыре из восьми государств (Россия, США, Норвегия и Финляндия), оставшиеся страны – Канада, Исландия, Дания и Швеция, занимают по этому аспекту нейтральную позицию, эта проблематика не находит описания в стратегиях данных государств. Вместе с тем проблемы развития СМП находят отражение с высоким приоритетом в стратегиях таких стран-наблюдателей как Нидерланды, Китай, Южная Корея – государств, максимально заинтересованных в формировании новой широкополосной транспортной артерии Запад-Восток.

В Арктике происходят стремительные изменения во многих сферах, которые могут иметь различные последствия. Вопрос в том, готовы ли арктические государства обсуждать такие важные вопросы, как использование природных ресурсов в массовом масштабе, разрешение существующих споров и энергетическая безопасность в рамках международных организаций, таких как Арктический совет или ООН. Или государства будут подходить к этому вопросу более традиционно и решения будут включать больший упор на национальную оборону северных регионов, а не на сотрудничество. В связи с растущим

использованием природных ресурсов возникает настоятельная необходимость в улучшении инфраструктуры и транспорта. Соответствующая логистика включает морские и трансполярные транспортные маршруты через Северный Ледовитый океан, что предполагает революцию в мировом судоходстве и торговле. Важным фактором является также технология, или вера в технологию. Принято считать, что новые, передовые технологии легче справляются с условиями неблагоприятной среды и тем самым решают проблемы Арктики. По иронии судьбы, хотя изменение климата помогает преодолевать естественные препятствия, такие как морской лед, облегчая «покорение» Северного полюса, оно также создает большие препятствия для развития инфраструктуры, построенной в тающей вечной мерзлоте.

Таким образом можно определить стратегический ориентир освоения Арктики как обеспечение национальной безопасности во всей полноте данной формулировки. Экологическая повестка является составной частью стратегий арктических государств [Арктические стратегии: 2020]. Усиление внимания к экономическому развитию арктических регионов способно постепенно привести к масштабной техногенной трансформации окружающей среды, которая не сможет самовосстановиться перед следующим производственным сезоном. Важным фактором экологической безопасности является минимизация риска негативных последствий для окружающей среды. В первую очередь это относится к производственной деятельности.

Изменение климата является одним из последних факторов, влияющих на северную геополитику, поскольку оно вносит неопределенность в общество, политику и управление региона. Потепление оказывает прямое влияние не только на окружающую среду, но и на жизнь жителей Арктики. Таяние вечной мерзлоты разрушает стабильную твердую поверхность, тем самым ставя под угрозу безопасность инфраструктуры. В некоторых случаях также необходимо перемещать элементы инфраструктуры из-за повышения уровня моря. В более широкой перспективе также необходимо рассмотреть потенциальное воздействие интенсивного потепления в Арктике на Мировой океан и климат в целом.

По этим причинам в начале 1990-х годов была создана Стратегия охраны окружающей среды Арктики (АСЭОС). Обеспокоенное экологическим ущербом, выходящим за границы отдельных государств, международное сообщество осознало необходимость сотрудничества в сфере экологической безопасности в Арктике. Арктический совет даже поставил охрану окружающей среды и устойчивое развитие в Арктике в качестве одной из своих основных целей. Поэтому научные исследования оказывают ключевое влияние на экологическую безопасность в Арктике и отчасти затрагивают национальные интересы государств. Например, содействие научному сотрудничеству в рамках Арктического совета является одним из ключевых элементов арктической политики России, США и других государств. В результате государства Арктической

восьмерки взяли на себя следующие цели: защита арктической экосистемы, включая население.

Глобальное потепление является не только источником экологических проблем и конфликтов, но также может быть причиной геополитических изменений. Со времен «холодной войны», когда Арктика была важным военно-стратегическим центром, ее роль постепенно уменьшалась. Однако в последние десятилетия Арктическая зона вызывает все больший интерес со стороны ученых и политиков, и ее стратегическое значение значительно возросло. Это приводит к конкуренции между граничащими странами арктического региона, в основном, в контексте экономических и приграничных споров. Причины тому – природные ресурсы Арктики и новые транспортные пути, которые возникают вместе с таянием ледяного покрова. Обладая системной схожестью, тем не менее арктические стратегии циркумполярных государств имеют национальную специфику. Национальные приоритеты России в Арктике представлены на рисунке 1 [Антюшина Н.М. Арктика: 2014].

Отметим, что с началом проведения специальной военной операции Российской Федерации на Украине в феврале 2022 г. деятельность Арктического совета оказалась под угрозой самого своего существования. Россия, председательствующая на тот момент в Арктическом совете, несмотря на бойкот остальных его членов сумела сохранить саму организацию. Две трети из 130 проектов форума были заморожены, остановлены проекты, финансируемые российским государством. В мае 2023 г. председательство в Арктическом совете перешло к Норвегии. На официальном мероприятии, сопровождающем смену председателя, все государства подтвердили свое желание сохранить и укрепить Арктический совет.

В интервью газете Коммерсантъ [Если мы потеряем Арктический совет...2023] председатель комитета старших должностных лиц Арктического совета Мортен Хёглунд выражает осторожный оптимизм по поводу дальнейшего будущего и развития отношений участников Арктического совета, ставя перед собой главной задачей сохранение этой дискуссионной площадки на период своего председательства и передачи председательства Дании. На сегодня, основной акцент вопросов деятельности Арктического совета смещен в сторону экологии и вопросов изменения климата. По словам г-на Хёглунда, начинается анализ возможности возобновления замороженных проектов – части из них уже никогда не быть реализованными, часть имеет шансы на возобновление, но уже по другим правилам двустороннего взаимодействия стран-участников с Российской Федерацией.

В свою очередь, Россия задекларировала в своей Арктической стратегии активизацию двустороннего сотрудничества с организациями, не входящими в Арктический совет, прежде всего с Китаем, диверсифицируя тем самым международные отношения в вопросах достижения своей Арктической стратегии.



**Рисунок 1. Национальные приоритеты России в Арктике**

Арктическая стратегия Дании направлена на обмен информацией и координацию усилий во всех сферах развития Арктики [Kingdom of Denmark... 2011]. Значительное внимание уделяется научным и образовательным проектам, направленным на арктические исследования и совершенствования концепции устойчивого развития. Один из ключевых пунктов Стратегии в области образования и исследований в Арктике [Strategi for forskning... 2016] посвящен вопросам активного включения жителей Гренландии и Фарерских островов в образовательные и научные процессы. Один из ключевых экономических приоритетов связан с добычей полезных ископаемых в Гренландии [New mineral strategy... 2020].

В арктической стратегии Исландии [A Parliamentary Resolution on Iceland's...] ключевое внимание уделяется вопросам урегулирования территориальных споров в акватории Северо-Ледовитого океана, вопросам международного взаимодействия со странами и институтами, поддержки роли коренных народов Арктики в принятии решений Арктического совета, обеспечения устойчивого развития в экономике, особенно рыболовного промысла. В от-

дельный принцип вынесена концепция обеспечения экологического равновесия – Исландия декларирует обязательство применять все доступные средства и технологии для предотвращения антропогенного изменения климата.

Северная стратегия Канады [Canada's Northern Strategy...] в качестве ключевых приоритетов акцентируется на обеспечении национального суверенитета над арктическими территориями (в том числе за счет военного присутствия). В настоящее время ведется активное обсуждение о присвоении канадскому Северу статуса специальной экономической зоны, в целях снижения высокой стоимости жизни и улучшения условий обитания. Разработка шельфовых нефтегазовых запасов не начата, в связи с неурегулированностью вопроса о достаточной безопасности технологий для исключения аварийных ситуаций – в случае возникновения крупных техногенных аварий, в соответствии с канадским законодательством, затраты на их устранения фактически лягут на плечи правительства Канады.

Арктическая стратегия Норвегии во многом определяется внутренней направленностью. Эта стратегия ставит в приоритет решение проблем территорий Крайнего Севера и устойчивое и инновационное развитие региона посредством интеграции научной деятельности, образовательной сферы и бизнеса. Арктическая стратегия Норвегии уделяет особое внимание устойчивому развитию бизнеса в регионе, что сопряжено с вопросами экологии [Norway refuses to drill...].

США является единственным из арктических государств, которое не ратифицировало Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., США последовательно заявляют о своём праве на свободу мореплавания везде в мире и в Северном Ледовитом океане, в частности, особенно по СМП (который Россия считает проходящим в своих внутренних исторических морских водах) и Северо-Западному проходу (который Канада считает проходящим в своих внутренних водах). Арктическая стратегия США (последняя ее ревизия, принятая в 2013 г. [National strategy for the arctic...]) имеет следующие цели: продвижение интересов США в сфере безопасности (в науке, экономике, обороне, энергетике). США расширяют и дополняют арктическую стратегию целым комплексом программ, дорожных карт и деклараций в самых разных областях – от военно-стратегической до экологической.

Арктическая стратегия Финляндии [Finland's Strategy for Arctic...] затрагивает вопросы научно-исследовательских проектов по изучению Арктики, задачи сохранения и развития культуры саамов – коренных жителей Севера, проживающих и на территории Финляндии. Арктическая стратегия Финляндии позиционирует страну как пионера в области устойчивого развития в регионе. Данный документ охватывает сферы, направленные на укрепление в Арктическом регионе позиций Финляндии; формирование благоприятных возможностей для предпринимательства; международное сотрудничество; защиту окружающей среды арктической зоны; обеспечение в регионе стабильности

и безопасности; сохранение особого положения северных регионов Финляндии; специфические исследования; построение инфраструктуры и аккумуляция арктической экспертизы; обеспечение интересов и прав коренных народов, их образование.

Арктическая стратегия Швеции [Sweden's strategy for Arctic...] определяет следующие три главных приоритета: человеческое измерение и экономическое развитие, окружающая среда и климат. Учитывая специфику того, что Швеция не имеет выхода к Северному Ледовитому океану, следовательно, не участвует в спорах по определению границ шельфа, это во многом определяет направленность ее арктической стратегии.

Одним из ключевых моментов, мешающих выработке согласованной концепции международного освоения Арктики является отсутствие единого мнения по вопросам определения границ, влияющих на доступ к ресурсам арктических пространств. Разница подходов к пониманию зон исключительного влияния государств может стать своего рода миной замедленного действия при ускорении процессов освоения Арктики. Чтобы сбалансировать эту пока не решенную проблему, еще более усугубившуюся после активизации геополитических разногласий в 2022 г., необходимо сконцентрировать усилия на экологических проблемах, интерпретация которых государствами Арктического совета не вызывает разногласий.

Крупнейшим неарктическим государством, включающим вопросы, связанные с освоением ресурсов в Арктике и выражающим желание участия в управлении и решении арктических проблем на глобальном международном уровне, является Китай. В 2018 г. Китай сформулировал свою арктическую политику в формате декларативной «Белой книги» по арктической политике – «Политика Китая в Арктике» [Куан Цзэнцзюнь, Оу Кайфэй. 2019]. В этом документе впервые сформулированы главные постулаты, притязания и ожидания Китая от участия в управлении ресурсами Арктического региона. КНР заявляет о намерениях продолжать и развивать научные исследования в Арктике, активно участвовать и инициировать проекты по защите окружающей среды, сотрудничать в вопросах сохранения культуры и экосистемы коренных народов Арктики, быть лидером в вопросах организации международного сотрудничества и инклюзивного управления Арктикой. КНР вводит даже новый термин – около-арктическое государство (Near-Arctic State), формируя своего рода доказательную базу на право участия в управлении Арктикой и получения доступа к ее ресурсам. Один из ключевых доводов – это климатическое влияние арктических пространств на Китай. Действительно, в случае катастрофического изменения экологической ситуации в Арктике, Китай с его огромным населением, столкнется с необходимостью трансформирования продовольственной безопасности, изменения структуры национального сельского хозяйства могут занять десятилетия, увеличится зависимость страны от импорта продовольст-

вия. Поэтому Белая книга обозначает устойчивое развитие в качестве главной цели политики КНР в Арктике, определяя его как достижение баланса между задачами сохранения экологического и культурного многообразия и задачами экономического освоения этих пространств.

Текущая геополитическая ситуация, нарастание конфронтации между США и КНР, так же предполагают акцент арктической стратегии Китая на организацию устойчивого международного судоходства на основе СМП – создание Ледяного шёлкового пути. Это не только экономически выгодная стратегия по созданию альтернативного логистического пути, это еще и важнейшая часть военно-политической стратегии Китая – возможность осуществлять мощный товарооборот с европейскими странами в водах, доступ в которые и контроль военно-морскими силами НАТО практически исключен, так как они являются внутренними территориальными водами Российской Федерации.

Являясь ключевыми геополитическими партнерами на международной арене, Россия и Китай, несмотря на очевидную близость стратегий освоения Арктики, имеют ряд ключевых противоречий. Одно из них лежит в плоскости международной правовой базы, определяющей уровни участия стран и степень их ответственности в вопросах управления и освоения Арктики. В соответствии с международным правом, приоритетом являются зоны суверенитета и юрисдикции пяти арктических государств – России, США, Канады, Норвегии и Дании, их политические и экономические интересы в регионе. Существует концепция «арктического средиземноморья», идеологически отождествляющая акваторию Северного Ледовитого океана с внутренним морем, что позволяет юридически классифицировать Арктику как полузамкнутый морской регион, где прибрежные страны в рамках ст. 122–123 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., имеют особые полномочия в области освоения биоресурсов, защите морской среды и проведения научных исследований. Вне всякого сомнения, Российская Федерация в полной мере разделяет данный международный подход, позволяющий эффективно реализовывать стратегические национальные интересы. Как мы отмечали ранее, США не присоединились к этой конвенции, настаивая на полной свободе судоходства и освоения биоресурсов по аналогии с крупными водными пространствами Тихого и других крупных океанов. Являясь геополитическим соперником США, Китай тем не менее фактически разделяет их точку зрения, позиционируя Арктику как достояние всей человеческой цивилизации. Китай же, будучи сверхдержавой, готов брать на себя лидерство в вопросах управления, освоения, обеспечения безопасности в Арктическом регионе.

Другое противоречие выражается в определенном дуалистическом подходе к развитию СМП. Вне всякого сомнения, по причинам, упомянутым выше, Китай заинтересован в развитии СМП, расширении его пропускной способности, инвестициям в проекты создания инфраструктуры, добычи полезных ископае-

мых на шельфе и пр. Но при этом Китай декларирует подход, близкий к политике США, о том, что СМП и СЗП являются зонами свободного судоходства, и приоритеты международного судоходства в этих транспортных артериях должны превалировать над национальными интересами России и Канады. Однако данная стратегия, вынесенная на международный уровень, имеет мало перспектив для того, чтобы стать международным трендом. У КНР, готовой возглавить коалицию государств, призванную пересмотреть права циркумполярных государств, наблюдается диаметрально противоположный подход к контролю судоходства в Южно-Китайском море и Тайваньском проливе. Достаточно сложно принять и обосновать разность подходов в первом и втором случаях.

Несмотря на описанные стратегические противоречия, Китай и Россия, базируясь на принципах взаимной выгоды и взаимного уважения интересов, достаточно уверенно двигаются в укреплении международного сотрудничества в Арктических пространствах. СМП был и остается международным совместным проектом первого приоритета. Китайские компании CNPC и Фонд Шёлкового пути стали соинвесторами проекта «Ямал СПГ», на завершающей стадии формирования находятся совместные проекты Роснефти и Газпрома с китайскими корпорациями. Крупный бизнес КНР выиграл контракты на модернизацию Архангельского морского пути и строительство железнодорожной магистрали Белое море – Коми – Белкомур. По результатам официального визита председателя КНР Си Цзиньпина в Москву в марте 2023 г. и обсуждения перспектив развития СМП, Президент РФ В.В. Путин заявил о готовности создавать совместный рабочий орган по развитию СМП. Предполагаем, что ключевыми задачами такой межгосударственной структуры могли бы быть как вопросы стратегического согласования подходов по спорным позициям, так и решение практических задач по развитию СМП на основе принципов программно-целевого управления и управления по результатам. Дорожная карта реализации совместной стратегии развития СМП могла бы быть построена на фундаменте принципов устойчивого развития и сбалансированного подхода к освоению Арктики, тех принципов, разногласий по которым у государств на стратегическом уровне не возникает.

### **«Синяя экономика» в Арктике**

Развитие концепции «синей экономики» оказало существенно влияние на формирование экономико-экологической компоненты арктических стратегий. Впервые концепцию «синей экономики» сформулировал в 2009 г. Гюнтер Паули в своем докладе «Голубая экономика: 10 лет, 100 инноваций, 100 миллионов рабочих мест» [Pauli G. Blue Economy 2019], предложив циркулярный подход к экономике на смену линейному. Вдохновленный примером самой природы, Паули предлагает перейти от классических процессов, описываемых

входящими и выходящими ресурсами к экономике замкнутого цикла – все ресурсы, которые не потребляются в рамках одного процесса, будут задействованы в другом.

Идеи Г. Паули нашли развитие в трудах последователей этой концепции. К. Сома [Soma, K. et al. Social innovation 2018] предложила использовать совместную активную деятельность, основанную на доверии, как ключевой фактор достижения роста сектора «синей экономики». Ван ден Бург определил предельные значения и перспективы синего роста для морской индустрии [Burg S., Aguilar-Manjarrez J., Jenness J., Torrie M. 2019]. Кин М. сформулировал принципы оценки морского управления, базирующегося на концепции "синей экономики" [Keen M, Schwarz A.-M., Wini-Simeon L. 2018]. На текущий момент предлагается 19 принципов «синей экономики», распределенных по трем группам [The Blue Economy does not recycle...]:

### 1. Вдохновение от природы:

- фокусировка на физике процессов;
- знание нелинейно;
- оптимизация и совместное развитие;
- сопротивление через разнообразие;
- выход за рамки органики и биоразлагаемого.

### 2. Изменение правил игры в бизнесе:

- взаимосвязанные проблемы создают возможности;
- возвращение природы в направление ее эволюции;
- сохранение общего пользования свободным и чистым;
- удовлетворение основных потребностей для всех в первую очередь;
- использовать то, что у вас уже есть;
- заменить что-то ничем;
- ценность во всем: все имеет ценность, каждый создает ценность;
- быть здоровым и счастливым.

### 3. Жизнь на своей территории:

- извлекать выгоду из экономии перспективы;
- создавать множество возможностей из одной инициативы;
- использовать вертикальную интеграцию;
- управлять без бизнес-планов;
- решать на основе финансовой отчетности;
- этика во главе угла.

Эти во многом философские формулировки нашли отражение при построении ESG-стратегий компаниями «синей экономики». Организация экономического сотрудничества и развития выделяет следующие традиционные отрасли «синей экономики» [The Ocean Economy in 2030...]: портовая инфраструктура и судоходство, морское строительство и судостроение, переработка морепродуктов и рыболовство, добыча нефтегазовых ресурсов на шельфе и дноуглубитель-

ные работы, прибрежный и морской туризм, морские исследования и разработки. В стадии формирования находятся дополнительно шесть отраслей, в которые включены: океаническая возобновляемая энергетика, добыча нефти и газа в глубоководных зонах, ветровая шельфовая энергетика, морская аквакультура, морские биотехнологии, высокотехнологичные морские продукты и услуги.

Огромный потенциал СМП может и должен быть раскрыт с использованием концепции и основных принципов «синей экономики». Оператор СМП – госкорпорация Росатом [Итоги деятельности государственной. 2021], реализует проект, базируясь на принципах устойчивого развития и коррелирующих с ними принципах «синей экономики». В то же время дороги, трубопроводы и здания, необходимые для добычи и транспортировки сырой нефти и газа, делают тающую вечную мерзлоту уязвимой. Этот эффект будет дополнительно поддерживаться необходимым развитием инфраструктуры, поэтому потребуются адекватные инвестиции для обеспечения жизнеспособности инфраструктуры в устойчивом экологическом состоянии. В долгосрочной перспективе цены на нефть и природный газ окажут большое влияние на развитие Арктики. Если цены вырастут, как прогнозируется, Арктика, несомненно, привлечет внимание нефтегазовых компаний. Ситуация также может измениться в будущем в зависимости от движения спроса и предложения. Из-за экономического кризиса были отложены проекты, которые бы увеличили емкость рынка. Как только глобальная экономика оживет больше, возрастет спрос на нефть и газ. В этом случае текущие ограничения на инвестиции в инфраструктуру окажут негативное влияние на предложение и приведут к резкому увеличению новых нефтегазовых проектов.

Однако в текущей ситуации увеличение заинтересованности независимых компаний в ведении бизнеса в Арктике не представляется реалистичным. Из-за суровых условий окружающей среды многие фирмы отпугивают повышенные эксплуатационные расходы, особенно если они могут работать в менее требовательных регионах. Отсюда следует, что в среднесрочной перспективе не должно быть резкого роста энергетических операций в Арктике. Развитие, несомненно, будет иметь место, но, вероятно, в ограниченных темпах и масштабах. Успех реализации российских планов по увеличению поставок энергоресурсов из Арктики, что должно привести к значительному увеличению судоходства и общему оживлению региона, таким образом, окажет принципиальное влияние на развитие ситуации.

Следует отметить, что весь комплекс научной и производственной деятельности госкорпорации осуществляется на основе принципов ESG-стратегии, предполагающих учет экологических ограничений и возможностей при достижении заданных инвестиционных и экономических параметров.

Развитие СМП является сложнейшим инфраструктурным проектом, в реализации которого участвует самая высокотехнологичная госкорпорация России –

Росатом. Но даже этой структуре, с ее колоссальным финансовым, научным, организационным и производственным потенциалом, поддержкой правительства от инвестиционных аспектов до законодательных, невозможно реализовать в одиночку поставленные задачи. Залог успешной реализации потенциала СМП – международное сотрудничество, базирующееся на принципах экономической выгоды от участия в проекте [Отчет о прогрессе в области 2021]. Крупнейшей заинтересованной стороной являются компании КНР, для которых СМП представляет интерес как в инвестиционном, так и операционном (прежде всего логистическом) плане. Реалии крупных международных проектов сегодняшнего дня таковы, что любой мегапроект реализуется на принципах устойчивого развития, имеет проработанную ESG-стратегию. Это залог участия и инвесторов, и позитивного отношения к проекту как прямых, так и косвенных стейкхолдеров. Принципы «синей экономики», реализованные в стратегии Росатома по развитию СМП являются базисом для последующего развития международных бизнес-проектов по увеличению пропускной способности СМП, строительству инфраструктуры, запуску проектов по добыче полезных ископаемых в Арктике с последующей транспортировкой по СМП.

### **Заключение**

Арктические стратегии циркумполярных государств достаточно сильно коррелируют друг с другом по вопросам рационального и сбалансированного освоения арктических пространств, развития «синей экономики», базирующейся на принципах рационального природопользования и гармонии с экологической и социально-культурной системами Арктики. Коммерческие организации, в том числе и те, что являются операторами крупнейших экономических проектов в Арктике, стратегию своего развития осуществляют в соответствии с принципами устойчивого развития, соответствующими концепции «синей экономики». Северный морской путь, потенциал которого не ограничивается только функционалом транспортной артерии Арктики, должен стать составной частью «синей экономики» арктического сектора мировой экономики. Уже сегодня большинство стран Арктического совета акцентируют внимание на поддержании развития СМП в своих арктических стратегиях, а крупнейшие не арктические государства – такие как Китай, Южная Корея и Нидерланды, заинтересованы в логистическом функционале СМП и потенциально готовы выступать в роли инвесторов для крупных инфраструктурных проектов СМП. Дальнейшее развитие СМП, улучшение его пропускной способности, повышение экономической активности прибрежных территорий и развитие международного сотрудничества приведет к определенной точке роста, после которой возможна активизация международного сотрудничества и рост реальных инвестиционных проектов, способствующих развитию СМП, несмотря на суще-

ствующим геополитическим разногласиям. Философия «синей экономики» и бережное отношение к природе и культуре Арктики должно стать тем стержнем экономического развития СМП, который обеспечит устойчивое развитие этого проекта и соответствие требованиям и ожиданиям к цивилизованному освоению богатств Арктики.

## Библиография

Антюшина Н.М. Арктика: новый формат международного сотрудничества. М.: Ин-т Европы РАН, 2014. С. 136.

Арктические стратегии: энергетика, безопасность, экология и климат. – Москва: Сколково, 2020. Т. 1. С. 283. URL: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol1.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol1.pdf) (дата обращения: 03.04.2023).

Если мы потеряем Арктический совет, восстановить его будет очень сложно // Коммерсантъ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/6350619> (дата обращения: 05.12.2023).

Итоги деятельности государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» за 2021 год. Росатом. 2021. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.report.rosatom.ru/go/rosatom/go\\_rosatom\\_2021/rosatom\\_2021\\_ru.pdf](https://www.report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2021/rosatom_2021_ru.pdf) (дата обращения: 03.04.2023).

Куан Цзэнцзюнь, Оу Кайфэй. Новая политика Китая по Арктике (О Белой книге «Политика Китая в Арктике») // Мировая экономика и международные отношения. – 2019. Т. 63. № 7. С. 84–91.

Отчет о прогрессе в области устойчивого развития. Росатом. 2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go\\_rosatom\\_2021/rosatom\\_esg\\_2021.pdf](https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2021/rosatom_esg_2021.pdf) (дата обращения: 03.04.2023).

Степанов Н.С. Арктика и развитие Северного морского пути в институциональной модернизации экономики России // Федерализм. 2019. № 1. С. 5–23.

Степанов Н.С. Институциональное развитие Северного морского пути в рамках модернизации экономики России // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2022. № 57. С. 202–210.

Степанов Н.С. Траектория развития Северного морского пути: проблемы и перспективы // Россия и современный мир. 2022. № 3(116). С. 94–116.

Степанов Н.С., Соколовская Е.А. Развитие Северного морского пути как фактор ускорения экономического роста // XI Международная Кондратьевская конференция «Возможные сценарии будущего России и мира: междисциплинарный дискурс». М.: Межрегиональная общественная организация содействия изучению, пропаганде научного наследия Н.Д. Кондратьева, 2020. С. 191–200.

A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mfa.is/media/nordurlandaskrifstofa/A-Parliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf> (дата обращения: 03.04.2023).

Burg S., Aguilar-Manjarrez J., Jenness J., Torrie M. Assessment of the geographical potential for co-use of marine space, based on operational boundaries for Blue Growth sectors // Marine Policy. 2019. Vol. 100. P. 43–57.

Canada's Northern Strategy Our North, Our Heritage, Our Future. Библиотека Арктического портала [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://library.arcticportal.org/1885/1/canada.pdf> (дата обращения: 03.04.2023).

Finland's Strategy for Arctic Policy. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN\\_2021\\_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN_2021_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (дата обращения: 03.04.2023).

Government of Iceland. A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy, Iceland, 2011, 11 pp. URL: <http://library.arcticportal.org/1889/1/AParliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf>.

Keen M, Schwarz A.-M., Wini-Simeon L. Towards defining the Blue Economy: Practical lessons from Pacific Ocean governance // *Marine Policy*. 2018. V. 88. P. 333–341.

Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic p. 2011–2020 // Ministry of Foreign Affairs of Denmark. 2011. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://um.dk/en/foreign-policy/the-arctic/> (дата обращения: 03.04.2023).

National strategy for the arctic region // The White House President Barack Obama archive [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat\\_arctic\\_strategy.pdf](https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf) (дата обращения: 03.04.2023).

New mineral strategy has five focus areas. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://naalakkersuisut.gl/en/Naalakkersuisut/News/2020/03/0203\\_mineralstrategi](https://naalakkersuisut.gl/en/Naalakkersuisut/News/2020/03/0203_mineralstrategi) (дата обращения: 03.04.2023).

Norway refuses to drill for billions of barrels of oil in Arctic, leaving 'whole industry surprised and disappointed' // Cockburn, H. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.independent.co.uk/environment/norwayoil-drilling-arctic-ban-labor-party-unions-a8861171.html> (дата обращения: 03.04.2023).

Pauli G. Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs. Taos: Paradigm Pubns, 2010. P. 336.

Soma, K. et al. Social innovation. A future pathway for Blue growth? // *Marine Policy*. 2018. Vol. 87. P. 363–370.

Strategi for forskning og uddannelse vedrørende Arktis // Ministry of Higher Education and science. 2016. [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://ufm.dk/publikationer/2016/filer/fi\\_rapport\\_arktisk\\_strategi\\_web.pdf](https://ufm.dk/publikationer/2016/filer/fi_rapport_arktisk_strategi_web.pdf) (дата обращения: 03.04.2023).

Sweden's strategy for Arctic region // Официальный сайт правительства Швеции. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.government.se/49b746/contentassets/85de9103bbbe4373b55eddd7f71608da/swedens-strategy-for-the-arctic-region> (дата обращения: 03.04.2023).

The Blue Economy does not recycle, it regenerates! [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.theblueeconomy.org/en/the-blue-economy/> (дата обращения: 03.04.2023).

The Ocean Economy in 2030. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm> (дата обращения: 03.04.2023).

## References

A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy [Electronic resource]. URL: <https://www.mfa.is/media/nordurlandaskrifstofa/A-Parliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf> (date of access: 04/03/2023).

Antyushina N.M. Arktika: novyj format mezhdunarodnogo sotrudnichestva. [The Arctic: a new format of international cooperation]. Moscow: In-t Evropy RAN, 2014. P. 136. (In Russ.)

Arkticheskie strategii: energetika, bezopasnost', ekologiya i klimat. [Arctic strategies: energy, security, ecology and climate]. Moscow: Skolkovo, 2020. T. 1. S. 283. URL: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol1.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol1.pdf) (date of access: 04/03/2023). (In Russ.)

Burg S., Aguilar-Manjarrez J., Jenness J., Torrie M. Assessment of the geographical potential for co-use of marine space, based on operational boundaries for Blue Growth sectors. *Marine Policy*. 2019. Vol. 100. P. 43–57.

Canada's Northern Strategy Our North, Our Heritage, Our Future. Library of the Arctic Portal [Electronic resource]. URL: <http://library.arcticportal.org/1885/1/canada.pdf> (date of access: 04/03/2023).

Esli my poteryaem Arkticheskij sovet, vosstanovit' ego budet ochen' slozhno [If we lose the Arctic Council, it will be very difficult to restore it]. Kommersant [Electronic resource]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6350619> (date of access: 05.12.2023). (In Russ.)

Finland's Strategy for Arctic Policy [electronic resource]. URL: [https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN\\_2021\\_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163247/VN_2021_55.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (date of access: 04/03/2023).

Government of Iceland. A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy, Iceland, 2011, 11 pp. URL: <http://library.arcticportal.org/1889/1/AParliamentary-Resolution-on-ICE-Arctic-Policy-approved-by-Althingi.pdf>.

Itogi deyatel'nosti gosudarstvennoj korporacii po atomnoj energii «Rosatom» za 2021 god. [Results of the activities of the State Atomic Energy Corporation Rosatom for 2021]. Rosatom. 2021 [electronic resource]. URL: [https://www.report.rosatom.ru/go/rosatom/go\\_rosatom\\_2021/rosatom\\_2021\\_ru.pdf](https://www.report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2021/rosatom_2021_ru.pdf) (date of access: 04/03/2023). (In Russ.)

Keen M, Schwarz A.-M., Wini-Simeon L. Towards defining the Blue Economy: Practical lessons from Pacific Ocean governance. *Marine Policy*. 2018. V. 88. P. 333–341.

Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011–2020. Ministry of Foreign Affairs of Denmark. 2011. [Electronic resource]. URL: <http://um.dk/en/foreign-policy/the-arctic/> (date of access 03.04.2023).

Kuan Czencyun', Ou Kajfej. Novaya politika Kitaya po Arktike (O Beloj knige «Politika Kitaya v Arktike») [China's New Policy on the Arctic (On the White Paper «China's Policy in the Arctic»)]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya*. – 2019. T. 63. N 7. S. 84–91. (In Russ.)

National strategy for the arctic region. The White House President Barack Obama archive [Electronic resource]. URL: [https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat\\_arctic\\_strategy.pdf](https://obamawhitehouse.archives.gov/sites/default/files/docs/nat_arctic_strategy.pdf) (date of access: 04/03/2023).

New mineral strategy has five focus areas. [Electronic resource]. URL: [https://naalakkersuisut.gl/en/Naalakkersuisut/News/2020/03/0203\\_mineralstrategi](https://naalakkersuisut.gl/en/Naalakkersuisut/News/2020/03/0203_mineralstrategi) (date of access: 04/03/2023).

Norway refuses to drill for billions of barrels of oil in Arctic, leaving 'whole industry surprised and disappointed'. Cockburn, H. [Electronic resource] URL: <https://www.independent.co.uk/environment/norwayoil-drilling-arctic-ban-labor-party-unions-a8861171.html> (date of access: 04/03/2023).

Otchet o progressе v oblasti ustojchivogo razvitiya. [Report on progress in the field of sustainable development.] Rosatom. 2021. [Electronic resource]. URL: [https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go\\_rosatom\\_2021/rosatom\\_esg\\_2021.pdf](https://report.rosatom.ru/go/rosatom/go_rosatom_2021/rosatom_esg_2021.pdf) (date of access: 04/03/2023). (In Russ.)

Pauli G. Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 Million Jobs. Taos: Paradigm Pubns, 2010. 336 p.

Soma, K. et al. Social innovation – A future pathway for Blue growth? *Marine Policy*. 2018. Vol. 87. P. 363–370.

Stepanov N.S. Arktika i razvitie Severnogo morskogo puti v institucional'noj modernizacii ekonomiki Rossii. [The Arctic and the development of the Northern Sea Route in the institutional modernization of the Russian economy]. *Federalizm*. 2019. N 1. P. 5–23. (In Russ.)

Stepanov N.S. Institucional'noe razvitie Severnogo morskogo puti v ramkah modernizacii ekonomiki Rossii [Institutional development of the Northern Sea Route within the framework of modernization of the Russian economy]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika*. 2022 N 57. P. 202–210. (In Russ.)

Stepanov N.S. Traektoriya razvitiya Severnogo morskogo puti: problemy i perspektivy. [The trajectory of the development of the Northern Sea Route: problems and prospects] // *Rossiya i sovremennij mir*. 2022. N 3(116). P. 94–116. (In Russ.)

Stepanov N.S., Sokolovskaya E.A. Razvitie Severnogo morskogo puti kak faktor uskoreniya ekonomicheskogo rosta. XI Mezhdunarodnaya Kondrat'evskaya konferenciya «Vozmozhnye scenarij budushchego Rossii i mira: mezhdisciplinarnyj diskurs». [The development of the Northern Sea Route

as a factor of accelerating economic growth. XI International Kondratiev Conference «Possible scenarios for the future of Russia and the world: interdisciplinary discourse». Moscow: Mezhrregional'naja obshhestvennaja organizacija sodejstvija izucheniju, propagande nauchnogo nasledija N.D. Kondrat'eva, 2020. P. 191–200. (In Russ.)

Strategi for forskning og uddannelse vedrørende Arktis // Ministry of Higher Education and science. 2016. [Electronic resource]. URL: [https://ufin.dk/publikationer/2016/filer/fi\\_rapport\\_arktisk\\_strategi\\_web.pdf](https://ufin.dk/publikationer/2016/filer/fi_rapport_arktisk_strategi_web.pdf) (date of access: 04/03/2023).

Sweden's strategy for the Arctic region. Official website of the Swedish government. [electronic resource]. URL: <https://www.government.se/49b746/contentassets/85de9103bbbe4373b55eddd7f-71608da/swedens-strategy-for-the-arctic-region> (date of access: 04/03/2023).

The Blue Economy does not recycle, it regenerates! [electronic resource]. URL: <https://www.theblueeconomy.org/en/the-blue-economy/> (date of access 03.04.2023).

The Ocean Economy in 2030. [electronic resource]. URL: <https://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm> (date of access: 04/03/2023).