

# Судоходство в Российской Арктике: экологическая безопасность и корпоративная ответственность<sup>1</sup>

А.Ю. Книжников, А.М. Пахалов, Е.А. Шварц, Т.В. Шувалова

УДК 504.062

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-6-43-58

**Аннотация.** Судоходство в Арктике, играющее важную роль для развития многих ключевых отраслей российской экономики, сопряжено с рядом существенных экологических рисков. Снижение этих рисков может быть достигнуто как за счет дальнейшего развития системы общеобязательных международных норм и стандартов, так и реализации программ повышения корпоративной экологической ответственности. Результаты проведенного авторами пилотного исследования с использованием методологии контент-анализа свидетельствуют о низком уровне открытости экологической информации крупнейших судоходных компаний, работающих в Российской Арктике. По мнению авторов, это является серьезным недостатком на пути к повышению экологической ответственности и минимизации экологических рисков.

**Ключевые слова:** корпоративная ответственность; экологическая безопасность; морская индустрия; судоходные компании; Арктическая зона России; Северный морской путь; контент-анализ

## Введение

Судоходство в Арктике выступает важным фактором как социально-экономического развития страны, так и серьезных экологических рисков для хрупких арктических экосистем [Брехунцов и др., 2020]. К числу последних, среди прочего, относятся риски аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, столкновения судов с морскими млекопитающими, роста выбросов разного рода загрязняющих веществ, включая парниковые газы и черный углерод (сажу), шумовое воздействие.

Рост добычи полезных ископаемых на шельфе и в сухопутной Арктике, расширение рыболовства в Северном Ледовитом океане, климатические изменения, способствующие сокращению площади ледового покрытия, и современные геополитические факторы – все это драйверы роста интенсивности судоходства в регионе.

Проведенный обстоятельный анализ арктического судоходства за 2013–2022 гг. [Müller et al., 2023] позволил выявить региональные тренды, которые, с большой вероятностью, сохраняют свое направление в обозримом будущем (табл. 1). В большинстве арктических субрегионов наблюдаются увеличение продолжительности летней навигации и устойчивый рост продолжительности судоходства. Лидирует по этим показателям акватория Чукотского и Берингова морей.

---

<sup>1</sup> Исследование выполнено по теме государственного задания ИГ РАН FMWS-2024-0007 (1021051703468–8), при поддержке гранта Российского научного фонда № 24–28–00711, проект «Институционализация технологического суверенитета РФ в контексте научно-технического взаимодействия со странами БРИКС».

**Таблица 1. Реализация тренда на увеличение сроков навигации в арктическом судоходстве в 2013–2022 гг., %**

Субрегион Арктики	Значение тренда	
	с учетом рыболовства	без учета рыболовства
Чукотское и Берингово моря	20,2	19,1
Северо-Западный проход	-3,0	-2,9
Запад Гренландии	8,6	13,3
Северный морской путь	9,3	14,9
Панарктический регион	7,3	11,0

**Источник.** Составлено авторами на основе данных источника [Müller et al., 2023].

Согласно отчету Рабочей группы по защите морской среды Арктики Арктического совета (РАМЕ)<sup>2</sup>, в 2022 г. в зоне действия Полярного кодекса были зафиксированы проходы 1661 судов под флагами 42 стран. В пятерке стран-лидеров названы Россия (885 судов), Норвегия (180), Дания (122), США (88) и Канада (55 судов). Таким образом, суда под российским флагом составляют примерно половину от всего флота, работающего в арктических водах.

С нашей точки зрения, это подтверждает актуальность разработки и реализации мер по повышению экологической безопасности судоходства в российском секторе Арктики, которые могут оказать решающее воздействие на экологическую ситуацию в регионе в целом. Кроме того, значимое присутствие российского флота в Арктическом регионе – весомый аргумент в пользу сохранения рабочих взаимоотношений РФ на международном уровне по данной тематике.

Согласно положениям Государственной программы социально-экономического развития Арктической зоны РФ<sup>3</sup> судоходство в российской части арктических вод будет расти, и темпы роста заложены значительные. Это подчеркивается и в Докладе Института проблем естественных монополий (ИПЕМ)<sup>4</sup>: «...в 2022 году объём перевозок по СМП составил 34 млн т. К 2025 году планируется увеличение грузопотока до 40–42 млн т».

Там же обозначены планы в ближайшее время перейти к круглогодичной навигации по Севморпути (СМП), причем сейчас и в будущем грузопоток будет обеспечиваться преимущественно вывозом сырья из арктических регионов страны и обеспечением этих регионов в рамках «северного завоза». Согласно докладу ИПЕМ, «основу грузопотока по СМП в 2022 году составили нефтегазовые инвестиционные проекты: на СПГ и газоконденсат приходится 60,3% перевозок, на нефть и нефтепродукты – 21,2%».

Важной чертой судоходства в Российской Арктике сегодня становится повышение его интенсивности в восточном секторе, что связано с резким увеличением

<sup>2</sup> Arctic Shipping Status Report: Flag States of Ships in the Arctic: 2022. URL: <https://arctic-council.org/news/new-report-released-on-flag-states-of-ships-in-the-arctic/> (дата обращения: 01.02.2023).

<sup>3</sup> Утверждена постановлением Правительства от 30 марта 2021 года № 484.

<sup>4</sup> ИПЕМ: Путь на Восток: развитие евразийских транспортных коридоров URL: <https://ipem.ru/content/put-na-vostok-razvitie-evrazii-skikh-transportnykh-koridorov/> (дата обращения: 01.02.2023).

объемов российского экспорта на этом направлении. С точки зрения обеспечения экологической безопасности именно восточный сектор является наиболее проблемным. Здесь возможно наличие ледовых условий даже в летние месяцы, что порождает дополнительные риски, вплоть до вероятности возникновения чрезвычайных ситуаций. При этом до сих пор не создана достаточная инфраструктура (силы и средства) для реагирования на такие случаи, как, например, аварийные разливы нефти [Донченко и др., 2023].

Несмотря на то, что национальная программа экологического мониторинга вдоль СМП пока только формируется, уже существуют эмпирические оценки негативных воздействий на окружающую среду от судоходства в Российской Арктике. В начале 2010-х эксперты Программы развития ООН выявили разнообразные формы негативного воздействия грузового и рыбопромыслового флота на морские экосистемы и водные биоресурсы [Седова, Кочемасова, 2017]. Спустя десять лет российскими учеными [Ivanov et al., 2022] были выполнены оценки нефтяного загрязнения в Баренцевом море с использованием данных дистанционного зондирования Земли, показавшие корреляцию интенсивности судоходства и плотности нефтяных slickов (пленочных загрязнений нефтепродуктами). Согласно результатам еще одного исследования [Степанов, Соколовская, 2022], используемые на трассе СМП дизельные ледоколы потребляют до 300 т топлива в сутки, что наносит ощутимый ущерб от выбросов продуктов сгорания. В то же время использование атомного флота, предлагаемого в качестве «экологически безопасной» альтернативы, сопряжено с ростом рисков радиационного загрязнения [Нерсесов, Римский-Корсаков, 2021]. С учетом всего перечисленного вероятным последствием роста интенсивности судоходства по СМП будет увеличение различных негативных воздействий на окружающую среду.

При этом до сих пор не решен вопрос эффективности технологий ликвидации разливов нефти в ледовых условиях. Такие технологии остаются по большей части теоретической разработкой, и реальные происшествия (например, в мае 2021 г. во время ледохода на реке Колва<sup>5</sup>) показывают их практическую несостоятельность. Учения по ликвидации разливов нефти, как правило, проходят в летнее время и преимущественно вблизи отгрузочных терминалов. Для судов на линии СМП они если и проводятся, то заинтересованным сторонам и общественности о них не сообщается.

Серьезной проблемой для проведения любой спасательной операции в Арктике и, в частности работ по ликвидации разливов нефти, является так называемая «задержка в реагировании». Гидрометеорологические условия в районе проведения операции могут меняться довольно быстро, что становится причиной существенного снижения эффективности технических средств, вплоть до полной приостановки работ. Заблаговременная оценка сроков завершения аварийно-спасательных работ, оценка вероятности ограничений по развертыванию сил и средств реагирования представляются чрезвычайно важными. Однако в России такого рода прогнозы не являются обязательным элементом в системе работ по ликвидации разливов нефти, отсутствует и соответствующая методическая база [Зацева и др., 2023].

---

<sup>5</sup> Нефтеразлив на Колве: полная хронология событий экологической катастрофы в Коми. URL: <https://www.usinec.ru/novosti-usinsk/2862-nefterazliv-na-kolve-polnaya-khronologiya-sobytij-ekologicheskoy-katastrofy-v-komi> (дата обращения: 01.02.2023).

На сегодняшний день видятся два основных направления снижения экологических угроз/рисков при возрастающей интенсивности судоходства в Арктике. Первое связано с дальнейшим развитием международно-правового регулирования в данной сфере. В контексте настоящей статьи международные нормы и стандарты, определяющие режим судоходства в Арктике, будут рассмотрены лишь в той мере, в которой это необходимо, чтобы продемонстрировать их «вынужденную слабость» и подчеркнуть важность поиска и реализации альтернативных механизмов повышения его экологической безопасности.

Второе направление заключается в повышении экологической ответственности судоходных компаний, в том числе путем внедрения экологических обязательств в корпоративную политику и соответствующее улучшение практик ответственного и прозрачного ведения бизнеса.

В данном исследовании авторы ищут ответы на два вопроса: в какой степени международное регулирование может способствовать снижению экологических рисков, связанных с судоходством в арктической зоне; каков уровень экологической открытости (доступности корпоративной информации об экологической ответственности) судоходных компаний, ведущих деятельность в Российской Арктике?

## **Совершенствование регулирования и международного режима арктического судоходства**

Основным документом, определяющим современный режим управления судоходством в Арктике, является Полярный кодекс, разработанный Международной морской организацией и вступивший в силу в 2017 г. Прошедшие с тех пор годы показали наличие ряда проблемных позиций, требующих дополнительного уточнения и проработки. Назовем наиболее заметные из них.

1. Серьезной критике (начиная уже с этапа разработки) подвергается целеориентированный подход, использованный при конструировании мер безопасности. Так, каждая глава части 1 Кодекса устанавливает: а) общую цель, происходящую из необходимости снижения рисков, образующихся вследствие воздействия на судно «опасных условий», как они определены в Кодексе; б) функциональное требование для достижения цели; и 3) положение, предписывающее принять меры для выполнения каждого функционального требования [Grant, 2015]. Преимущество такого подхода в сравнении с простым установлением минимальных стандартов заключается в относительной гибкости предлагаемого им регулирования, так как, по сути, груз принятия конкретных решений переносится на уровень государства флага [Hamann, Peschmann, 2013], которое действует, исходя из своих технологических возможностей и ориентируясь на предполагаемые районы, сезоны, метеорологические условия использования своих судов. Некоторые эксперты находят спорной целесообразность такого подхода в суровых условиях полярных регионов<sup>6</sup>, так как он не учитывает обширную практику использования судов с так называемыми «удобными флагами»

---

<sup>6</sup> Медников В.А. Полярный кодекс. Попытка критического осмысления (Президент Ассоциации международного морского права). URL: [http://russiancouncil.ru/common/upload/6\\_Mednikov.pdf](http://russiancouncil.ru/common/upload/6_Mednikov.pdf) (дата обращения: 01.02.2023).

и не обеспечивает законные интересы прибрежных арктических государств, на которые в случае возникновения морской аварии ложится основное бремя по преодолению ее долговременных последствий.

Однако, критикуя данный подход, необходимо отметить, что, во-первых, он полностью соотносится с базовым принципом «свободы открытого моря», гарантированным Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г.<sup>7</sup> В частности, Конвенция закрепляет за каждым государством неотъемлемое право на то, чтобы суда под его флагом плавали в открытом море, и на то, чтобы выступать в качестве «конечного регулятора» в отношении судов под его флагом. Во-вторых, гибкость и мягкость подхода и недоучет проблемы «удобных флагов» могут быть частично компенсированы при реализации прибрежными арктическими государствами расширенной юрисдикции в отношении покрытых льдами районов, что обеспечивается положениями все той же Конвенции 1982 г. В-третьих, существует основанная на положениях о юрисдикции государства порта возможность по установлению арктическими государствами специальной региональной схемы портового контроля [Molenaar, 2014] с целью снижения как рисков, связанных с отсутствием эффективного контроля в отношении судов с удобным флагом, так и рисков, происходящих из излишне мягких требований Кодекса в отношении безопасности судов и сохранения морской среды [Todorov, 2020].

С учетом изложенного, полагаем, что сам подход к конструированию мер безопасности, используемый в Полярном кодексе, вряд ли изменится, а преодоление проблем, с ним связанных, будет зависеть от воли арктических государств к дальнейшим совместным усилиям по внедрению более высоких стандартов экологической безопасности судоходства на национальном уровне и введения региональных схем портового контроля за их соблюдением.

2. К значительной части судов, операционная деятельность которых осуществляется в арктических водах, положения Кодекса применяются не в полном объеме. Данная проблема постепенно решается: в 2023 г. были приняты поправки, в соответствии с которыми правила части 1 будут распространены на рыболовные суда длиной 24 метра и более, прогулочные яхты валовой вместимостью 300 GT и выше, не задействованные в коммерческой деятельности, и грузовые суда валовой вместимостью 300 GT (вступят в силу с 1 января 2026 г., но большое количество судов все еще не охвачены сферой применения Кодекса).

3. Продолжается обсуждение необходимости введения ряда более строгих ограничений – например, на операции с балластными водами, на уровне подводного шума, разработки мер по сбору нефти и иных веществ со льда, разработки дополнительных мер по противопожарной безопасности<sup>8</sup>. Среди новых ограничений следует выделить вступившее в силу 1 июля 2024 г. решение Международной морской организации по запрету использования мазутного топлива судами, осуществляющими деятельность

<sup>7</sup> Конвенция ООН по морскому праву. URL: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 01.02.2023).

<sup>8</sup> The Increase in Arctic Shipping 2013–2019, PAME – Arctic Shipping Status Report#1. URL: <https://storymaps.arcgis.com/stories/592bfe70251741b48b0a9786b75ff5d0>

в морских водах Арктики<sup>9</sup>. Предусмотрен переходный период до 1 июля 2029 г. для определенных типов судов. Запрет не распространяется на суда, имеющие двойной корпус, поисково-спасательные и предназначенные для предотвращения и ликвидации разливов нефти.

4. Ряд специалистов отмечают некорректность применяемого в Кодексе подхода к установлению эксплуатационных требований к судам, используемым в полярном регионе [Gudmestad, 2016]. Ограниченное понимание «опасных условий» на основе различного сочетания только ледовых условий и температурного режима приводит к сужению требований безопасности, что может стать причиной морских аварий. Предлагается расширить понятие «опасных условий» за счет включения в него таких характеристик, как воздействие ветра, сила волн, условия видимости, обледенение, и определить эксплуатационные требования к судам, исходя из обновленных параметров «опасных условий». Однако пока эта проблема не вышла за рамки экспертного осуждения [Müller et al., 2023].

5. Отсутствие указания на обязательность использования данных оперативного мониторинга погодных условий и рекомендаций по стандартной процедуре получения погодной информации, например, через спецификацию возможных для использования погодных сервисов при прогнозировании потенциально опасных для судна условий в ходе рейса приводит к тому, что на практике часто используется устаревший климатологический подход, в основе которого лежит анализ исторического ряда температурных показателей и показателей ледовой обстановки на протяжении нескольких прошлых десятилетий [Müller et al., 2023]. Включение такого рода требований и рекомендаций в существующее регулирование могло бы содействовать снижению аварийности в арктических водах. Но пока конкретных предложений по доработке Полярного кодекса в этом направлении не последовало.

6. Рекомендации, которые содержатся в части I-B и II-B Полярного кодекса, должны приниматься во внимание при исполнении обязательных требований Кодекса. Однако, учитывая необязательный характер этих положений, их влияние на практическую деятельность может оказаться слабым, что не отвечает потребностям обеспечения безопасности и сохранения морской среды.

Отметим, что большая часть указанных проблем носит скорее технический характер и может быть решена путем внесения поправок в Полярный кодекс. Проблемы, происходящие из недостатков использованного подхода к регулированию арктического судоходства, можно скорректировать, например, через ужесточение национальных стандартов и внедрение соответствующего портового контроля за их соблюдением или же за счет расширения корпоративной ответственности судоходных компаний.

Оба этих способа поощряются международным правом. Как в Полярном кодексе, так и в иных международных документах особо подчеркивается, что установленные ими правила и нормы ни в какой мере не ограничивают государства, операторов судов, иные заинтересованные стороны в их праве совместно либо индивидуально

<sup>9</sup> The changing tides of Arctic shipping: how new fuels impact the Arctic. URL: <https://arctic-council.org/news/changing-tides-of-arctic-shipping-how-new-fuels-impact-the-arctic/>

устанавливать и требовать в зоне своей ответственности от «своих» судов соблюдения более строгих стандартов безопасности и защиты морской среды.

### **Корпоративная экологическая ответственность и открытость судоходных компаний: обзор исследований**

К началу 2010-х гг. в морской индустрии сформировался определенный набор практик «зеленого судоходства» [Lai et al., 2011], включающий внедрение корпоративных экологических политик и процедур, минимизацию бумажного документооборота, использование экологически безопасного оборудования, сотрудничество с партнерами для достижения экологических целей, реализацию и утилизацию отходов и устаревшего оборудования, сокращение потребления энергии и расходных материалов.

В настоящее время чаще используется термин «устойчивое судоходство», который включает несколько экологических аспектов [Zhou et al., 2023]: декарбонизацию и снижение выбросов вредных веществ в атмосферу, утверждение экологической политики, экологическую сертификацию, утилизацию кораблей, очистку сбросов балластной воды и сточных вод.

Скорость и специфика внедрения практик экологической ответственности в отрасли во многом определяются особенностями ее деятельности. В частности, из-за того, что национальные правительства не могут полностью контролировать международные перевозки (особенно при регистрации судов в странах с «удобным флагом»), внедрение корпоративной экологической ответственности судоходных компаний поддерживается в первую очередь международными институтами и совместными усилиями нескольких государств: страны флага, страны порта приписки и стран ведения бизнеса [Drobetz et al., 2014; Yliskylä-Peuralahti, Gritsenko, 2014]. Накладывает свой отпечаток также вовлеченность судоходных компаний в глобальные цепочки поставок [Poulsen et al., 2016]: экологические стандарты поставщиков и покупателей оказывают влияние на уровень ответственности морских перевозчиков. Наконец, определенные стимулы могут исходить и от других заинтересованных сторон – например, банков, лизинговых компаний, некоммерческих организаций [Parviainen et al., 2018].

Судоходные компании при этом отмечают, что внедрение принципов экологической ответственности сопряжено для них со значительными сложностями: дефицит ресурсов, отсутствие как стратегического видения, так и единых отраслевых стандартов в данной сфере [Yuen, Lim, 2016].

Важный аспект экологической и социальной ответственности бизнеса – его открытость или прозрачность, под которой понимается доступность в публичном пространстве информации о соответствующей политике и практике компании [Pejić Bach et al., 2015; Van Hoang et al., 2021]. С этой точки зрения судоходные компании считаются «отстающими»: в европейском исследовании 2014 г. [Skovgaard, 2014] отмечалось, что отрасль «является одним из немногих крупных бизнес-сегментов, где (нефинансовая) отчетность до недавнего времени практически отсутствовала». Спустя восемь лет другие авторы также констатировали, что, несмотря на некоторый прогресс, «отчетность об устойчивом развитии до сих пор не является широко распространенной практикой в морской отрасли» [Karagiannis et al., 2022].

Проведенный в 2020 г. группой исследователей из Италии и Греции анализ корпоративных практик раскрытия экологической и социальной информации в морской индустрии выявил три системные проблемы [Di Vaio et al., 2021]: во-первых, компании сравнительно редко раскрывают количественную информацию об усилиях по достижению целей устойчивого развития, во-вторых, качество отчетности снижается из-за отсутствия независимого внешнего заверения, в-третьих, подходы участников отрасли к составлению отчетности сильно разнятся, что крайне усложняет сравнительные оценки.

### **Экологическая открытость судоходных компаний, работающих в Российской Арктике: эмпирическая оценка**

Исследование основано на контент-анализе опубликованной в онлайн-пространстве нефинансовой отчетности за 2022 г., корпоративных сайтов и пресс-релизов крупнейших судоходных компаний, работающих на территории Российской Арктики. В его рамках проведен сбор и сравнительный анализ информации об отдельных аспектах экологической ответственности, представлен краткий обзор проблем, ограничений и возможностей, связанных с международным регулированием судоходства в Арктике с целью снижения экологических рисков. Данный подход ранее был успешно использован в исследованиях по другим отраслям: добыче нефти и газа [Shvarts et al., 2018], горнодобывающей и металлургической [Knizhnikov et al., 2021], а также обрабатывающей промышленности [Thimm, Rasmussen, 2023] и туризме [Hsieh, 2012].

В выборку вошла 31 российская судоходная компания с преобладанием арктических перевозок в их общем объеме: «Арктическое морское пароходство» (ТК «Северный проект»), «Архангельский траловый флот», «Атомфлот», «Беломорская фрахтовая компания», «Газпром флот», «Газпромнефть Марин Бункер», Группа компаний «ФЭСТ», «Дальневосточное морское пароходство» (группа FESCO), «Енисейское речное пароходство», «Иртышское пароходство», «Камчатское морское пароходство», «Ленское объединенное речное пароходство», «Мурманское морское пароходство», «Норебо Холдинг», «Норильский никель» (транспортно-логистические активы), «Обь-Иртышское речное пароходство», «Росморпорт», «РПК Норд», «Севернефтегазфлот», «Северное морское пароходство», «Северное речное пароходств», «Совкомфлот», «Совмортранс», «Современный морской арктический транспорт СПГ», «Совфрахт», судоходная компания «АРК», судоходная компания АЗИА, судоходная компания «Волжское пароходство», «Хатангинский морской торговый флот», «Эко шиппинг», «ЭКОТЭК».

Для оценки экологической открытости использовалась авторская методика, разработанная на основе ранее опубликованных подходов для других отраслей [Shvarts et al., 2018; Knizhnikov et al., 2021] и включающая 21 показатель (критерий), сгруппированные в три блока: общие положения (14 критериев); уровень воздействия на окружающую среду (5); снижение выбросов парниковых газов и черного углерода (2).

Кроме того, для каждой компании оценивалось, доступны ли ключевые источники информации о корпоративной экологической ответственности:



- раздел об экологической/социально-экологической ответственности / охране окружающей среды / устойчивом развитии на официальном сайте;
- нефинансовая отчетность (отдельный экологический отчет / отчет об устойчивом развитии / ESG-отчет / «экологического» раздела в интегрированном годовом отчете);
- экологическая политика или иной корпоративный документ, регулирующий принципы деятельности компании в сфере экологии;
- план ликвидации аварий;
- программа по повышению энергоэффективности;
- количественные показатели воздействия на окружающую среду (в рамках отчетности, ESG-дataby или иного документа);
- стратегия, политика или иной документ, регламентирующий действия компании по декарбонизации и (или) достижению углеродной нейтральности.

В процессе анализа доступности данных компании были сгруппированы по трем уровням открытости: нулевой – в публичном пространстве не раскрывается информация ни по одному из критериев методики исследования; недостаточный – раскрывается информация по менее чем половине критериев; достаточный – доступна информация по более чем половине критериев.

«Достаточным» уровень открытости были признан у двух компаний: «Атомфлот» и «Дальневосточное морское пароходство» (группа FESCO). Они выкладывают в открытый доступ не только стандартные документы, но и нефинансовую отчетность с количественными и качественными показателями воздействий на окружающую среду, что является редкостью в отрасли. Однако эти документы составляются без учета требований Global Reporting Initiative (GRI) или иных международных стандартов, и не проходят процедуры независимого аудита или/и общественного или профессионального заверения<sup>10</sup>. Потенциально в ту же группу мог бы войти еще и «Совкомфлот», однако по состоянию на начало декабря 2023 г. компания не опубликовала свою нефинансовую отчетность за 2021–2022 гг.

В число компаний с «недостаточным» уровнем открытости вошли «Газпром флот», «Газпромнефть Марин Бункер», «Ленское объединенное речное пароходство», «Норебо Холдинг», «Норильский никель» (транспортно-логистические активы), «Обь-Иртышское речное пароходство», «Росморпорт», «Совкомфлот» и «Волжское пароходство». Эту группу нельзя назвать гомогенной: характер, форматы и объемы раскрытия экологической информации среди ее участников сильно различаются. Общим является лишь стремление в том или ином виде обозначить основополагающие принципы своей политики в области экологии и охраны окружающей среды (при этом полные тексты соответствующих документов далеко не всегда опубликованы). А значительная часть публикуемой информации относится к категории «расплывчатых заявлений» (vague statements) [Bartikowski, Berens, 2021]. Они декларируют

<sup>10</sup> Слабое распространение практик публикации нефинансовой отчетности и раскрытия количественных показателей воздействия на окружающую среду, в общем, характерно для морской индустрии. Однако у ряда судоходных компаний из стран Европы и Северной Америки все же имеется опыт составления нефинансовой отчетности в соответствии с GRI [Karagiannis et al., 2022].

приверженность принципам экологической ответственности, но не информируют о показателях, конкретных проектах и действиях.

Прочие компании (65% выборки) относятся к «нулевому» уровню открытости: на их сайтах и в открытых документах отсутствует какая-либо информация об экологической ответственности.

В разрезе отдельных показателей ситуация с открытостью экологической информации у компаний выборки выглядит следующим образом.

### **Блок общих критериев**

1. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных документах) вопросов/мер применения экологически безопасных противообрастающих систем на судах – данный пункт не выполняется ни одной компанией.

2. Добровольное страхование экологических рисков – представлено только у «Газпромнефть Марин Бункер».

3. Наличие бизнес-стратегии по переходу с нефтяного топлива (в первую очередь флотский мазут) на альтернативные виды топлива – в явном виде фигурирует только в документах «Совкомфлота». Кроме того, отдельные новости и пресс-релизы об активности в этом направлении (в частности, об использовании биотоплива) появляются на сайте «Газпромнефти Марин Бункер».

4. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных компанией документах) добровольных мер снижения воздействия шума на живые организмы – данный пункт отсутствует у всех компаний.

5. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных компанией документах) вопросов/мер сокращения образования отходов на судах – в том или ином виде проблематика управления отходами затрагивается в документах 7 компаний, без указания конкретных мер.

6. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных компанией документах) вопросов/мер по предотвращению вселения инвазивных видов – данный пункт не включен в текст политики ни одной компании.

7. Доступность в публичном пространстве Плана ликвидации аварийных разливов нефти (ПЛАРН) – отсутствует на сайтах всех компаний. Тем не менее у «Газпромнефти Марин Бункер» есть ссылка на реферат одного из планов, а у «Росморпорта» упоминаются основные принципы этих планов.

8. Информирование общественности на сайте компании об авариях и инцидентах со значительным (вызвавшим общественный резонанс) социально-экологическим ущербом, а также о мерах по ликвидации их последствий, включая деятельность компаний подрядчиков – ни у одной компании нет специфического формата или раздела для раскрытия соответствующей информации, однако у трех компаний на сайте говорится об отсутствии таких аварий и инцидентов в отчетном периоде.

9. Наличие установленного порядка работы с обращениями граждан – у большинства компаний доступны контакты для обращений, в половине выборки есть формы для обращений на сайте, у трети компаний в том или ином виде обозначены правила работы с поступающими обращениями.

10. Вовлечение заинтересованной общественности в проведение и анализ учений по ЛАРН – только у двух компаний («Газпромнефть Марин Бункер»

и «Росморпорт») имеется информация о проведении соответствующих учений, однако информации о вовлечении в них общественности нет.

11. Наличие программы по энергоэффективности – у 5 компаний повышение энергоэффективности указано в числе приоритетов / направлений экологической деятельности, однако более подробная информация о программе доступна только у группы FESCO.

12. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных компаний документах) мер по охране биологически и культурно значимых морских территорий – в том или ином контексте меры по сохранению биологического разнообразия упоминаются у 8 компаний, при этом, как правило, без конкретики и не в контексте территорий.

13. Наличие корпоративных программ по сохранению биоразнообразия в рамках выполнения статьи 11.3.6 Полярного кодекса – данный пункт не выполняется ни одной компанией.

14. Наличие обязательств по регистрации и поиску потерянных орудий рыболовства в журнале операций с мусором или в судовом журнале – не удалось обнаружить ни у одной компании.

#### **Блок показателей воздействия на окружающую среду**

1. Удельные валовые выбросы в атмосферу загрязняющих веществ – ни у одной компании нет данных по этому показателю, лишь «Атомфлот» заявляет о фактическом отсутствии таких выбросов.

2. Удельные валовые выбросы в атмосферу парниковых газов – информация о выбросах парниковых газов раскрывается у «Атомфлота» и группы FESCO (в последнем случае приводятся только относительные показатели).

3. Отношение суммы утилизированных и обезвреженных отходов/мусора (включая отходы, сданные на приёмные портовые сооружения) к количеству отходов, находящихся в обращении (количество отходов на начало года + количество отходов, образовавшихся за год) – информация об отдельных показателях обращения с отходами раскрывается у «Атомфлота» и FESCO.

4. Удельная частота инцидентов и аварий, приведших к разливам нефти, конденсата, нефтепродуктов и льяльных вод – в материалах «Атомфлота», FESCO и «Газпромнефти Марин Бункера» утверждается об отсутствии таких аварий, у других компаний нет данных.

5. Удельное количество разлитой нефти, конденсата и нефтепродуктов в результате аварий – аналогично с предыдущим пунктом.

#### **Блок показателей управления выбросами**

1. Наличие в экологической политике компании (или иных утвержденных компаний документах) вопросов/мер снижения выбросов парниковых газов с судов и снижения выбросов черного углерода с судов – проблемы парниковых газов упоминаются в документах 4 компаний, еще у 3 компаний без конкретики декларируется приверженность цели снижения «вредных выбросов». Черный углерод не упоминается ни у одной из них.

2. Наличие научно обоснованной цели по снижению выбросов парниковых газов на основании международного стандарта SBTi for the Maritime Transport Sector – данный пункт отсутствует у всех компаний выборки.

Уровень доступности базовых источников информации об экологической ответственности российских компаний арктического судоходства значительно ниже, чем в других отраслях экономики, например, в горнодобывающей и металлургической промышленности, для которых ранее проводились исследования по аналогичной методологии [Shvarts et al., 2018; Knizhnikov et al., 2021] (табл. 2). Это тем более удивительно, что данные отрасли являются стратегическими партнерами: продукция нефтегазовой, горнодобывающей, металлургической промышленности формирует существенную долю грузооборота арктического судоходства, при этом ее значительная часть продается на внешних рынках, где предъявляются повышенные требования к экологической ответственности поставщиков.

**Таблица 2. Сравнительный анализ отраслей по уровню открытости в разрезе отдельных источников информации об экологической ответственности, %**

Параметр	Судоходные компании, работающие в Арктике	Горнодобывающие и металлургические компании	Нефтегазовые компании (добыча и переработка)
Количество компаний в выборке	31	41	21
Доля компаний, которые раскрывают информацию об экологической ответственности на корпоративных сайтах	32,3	82,9	85,7
публикуют отчеты об устойчивом развитии и (или) экологические отчеты	12,9	41,5	42,9
опубликовали экологическую политику (или ее принципы)	22,6	65,9	81,0
доступны в публичном пространстве планами ликвидации аварий	3,2	9,8	33,3
опубликовали программы по энергоэффективности	6,5	43,9	76,2
раскрывают количественные показатели воздействия на окружающую среду	9,7	41,5	47,6
раскрывают информацию о своих действиях по декарбонизации	25,8	34,1	76,2

## Заключение

Нефтегазовые и горнодобывающие компании в России демонстрируют довольно высокий уровень экологической открытости и, вероятно, экологической ответственности. Но ситуация с их судоходными подрядчиками менее позитивна и может стать источником значительных экологических рисков при транспортировке их продукции.

При этом очевидно, что до тех пор, пока эти самые подрядчики не перейдут на должный уровень открытости в области экологической ответственности

и безопасности, и сами ресурсодобывающие компании не могут претендовать на статус экологически ответственных. По нашему мнению, необходимо использовать возможности влияния ключевых заказчиков на экологическую политику и открытость грузоперевозчиков; в том числе путем внедрения и развития аудита третьей независимой стороной их соответствия сформулированным в настоящей статье показателям, которые должны стать предметом открытого экспертного обсуждения.

Неизбежные задержки реагирования на аварийные разливы нефти при перевозке грузов, вызванные особенностями географических и гидрометеорологических условий в Арктике, могут привести к тому, что разлившаяся нефть будет переноситься с ледовыми полями. Для предотвращения реализации этих рисков необходимо включение оценок задержки реагирования по различным сезонам (подекадно) в планы ликвидации аварийных разливов нефти, и в первую очередь – в регламенты оценки воздействия на окружающую среду по этим планам.

Данная работа является первой попыткой эмпирического анализа экологической ответственности (сквозь призму экологической открытости) судоходных компаний, работающих в Российской Арктике. Авторы рассчитывают, что оно станет отправной точкой для дальнейших исследований – в том числе на основе других источников информации (публикаций в СМИ и социальных сетях, результатов независимого экологического мониторинга и т.д.).

## Литература/ References

- Брехунцов А.М., Петров Ю.В., Прыкова О.А. Экологические аспекты освоения природно-ресурсного потенциала Российской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2020. № 3. С. 34–47. DOI: 10.25283/2223-4594-2020-3-34-47
- Brekhuntsov, A.M., Petrov, Yu.V., Prykova, O.A. (2020). Ecological aspects of the development of the natural resource potential of the Russian Arctic. *Arctic: Ecology and Economy*. No. 3. Pp. 34–47. (In Russ.). DOI: 10.25283/2223-4594-2020-3-34-47
- Донченко В.К., Гусев А.В., Иванчин А.А. и др. Полемическая статья по результатам исследования на тему: «Подход к анализу гидрометеорологических условий, определяющих задержку в реагировании на морские разливы нефти в Арктической зоне Российской Федерации» // Арктика: экология и экономика. 2023. № 4. DOI: 10.25283/2223-4594-2023-pw1
- Donchenko, V.K., Gusev, A. V., Ivanchin, A.A. et al. (2023). Polemical article on the study results “An approach to the analysis of hydrometeorological conditions that determine the delay in response to marine oil spills in the Arctic zone of the Russian Federation”. *Arctic: Ecology and Economy*. No. 4. Pp. 1–11. (In Russ.). DOI: 10.25283/2223-4594-2023-pw1
- Зацепина С.Н. и др. Подход к анализу гидрометеорологических условий, определяющих задержку в реагировании на морские разливы нефти в арктической зоне Российской Федерации // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 3. С. 369–381. DOI: 10.25283/2223-4594-2023-3-369-381
- Zatsepa, S.N. et al. (2023). Analysis approach to the of meteorological conditions that determine the gap in response to marine oil spills in the Arctic zone of the Russian Federation. *Arctic: Ecology and Economy*. 13. No. 3. Pp. 369–381. (In Russ.). DOI: 10.25283/2223-4594-2023-3-369-381
- Нерсесов Б.А., Римский-Корсаков Н.А. Результаты экологических исследований российских арктических морей // Российская Арктика. 2021. № 2 (13). С. 14–25. DOI: 10.24412/2658-4255-2021-2-14-25

- Nersesov, B.A., Rimsky-Korsakov, N.A. (2021). Results of ecological Studies of the Russian Arctic seas. *Russian Arctic*. No. 2 (13). Pp.14–25. (In Russ.). DOI: 10.24412/2658–4255–2021–2–14–25
- Седова Н.Б., Кочемасова Е.Ю. Экологические проблемы Арктики и их социально-экономические последствия // ЭКО. 2017. № 5 (515). С. 160–171. DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2017–5–160–171
- Sedova, N., Kochemasova, E. (2017). Environmental Problems of the Arctic and Their Socio-Economic Consequences. *ECO*. No. 5 (515). Pp.160–171. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2017–5–160–171
- Степанов Н.С., Соколовская Е.А. Экологический баланс в процессе ресурсоосвоения Арктики // Федерализм. 2022. Т. 27. № 3. С. 58–76. DOI: 10.21686/2073–1051–2022–3–58–76
- Stepanov, N.S., Sokolovskaya, E.A. (2022). Ecological balance in the process of resource development of the Arctic. *Federalism*. No. 3. T. 27. Pp.58–76. (In Russ.). DOI: 10.21686/2073–1051–2022–3–58–76
- Bartikowski, B., Berens, G. (2021). Attribute framing in CSR communication: doing good and spreading the word—but how? *Journal of Business Research*. No. 131. Pp.700–708. DOI: 10.1016/j.jbusres.2020.12.059
- Di Vaio, A., Varriale, L., Lekakou, M., Stefanidaki, E. (2021). Cruise and container shipping companies: A comparative analysis of sustainable development goals through environmental sustainability disclosure. *Maritime Policy & Management*. No. 48(2). Pp. 184–212. DOI: 10.1080/03088839.2020.1754480
- Drobetz, W., Merikas, A., Merika, A., Tsionas, M.G. (2014). Corporate social responsibility disclosure: The case of international shipping. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. No. 71. Pp.18–44. DOI: 10.1016/j.tre.2014.08.006
- Grant, G.S. (2015). Implementation of the Polar Code. *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on The Arctic In The Wider World*. Pp. 190–205.
- Gudmestad, O. (2016). *Limitations related to marine operations in the Barents Sea*. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, Vol. 276, First Conference of Computational Methods in Offshore Technology (COTech2017) 30 Nov.r to 1 Dec. 2017, Stavanger, Norway
- Hamann, R., Peschmann, J. (2013). Goal-based standards and risk-based design. *Ship Technology Research*. No. 60(2). Pp. 46–56. DOI: 10.1179/str.2013.60.2.001
- Hsieh, Y.C. (2012). Hotel companies' environmental policies and practices: a content analysis of their web pages. *International journal of contemporary hospitality management*. No. 24(1). Pp. 97–121. DOI: 10.1108/095961112
- Ivanov, A. Y., Kucheiko, A. Y., Ivonin, D. V., Filimonova, N. A., Terleeva, N. V., & Evtushenko, N. V. (2022). Oil spills in the Barents Sea: The results of multiyear monitoring with synthetic aperture radar. *Marine Pollution Bulletin*. No. 179, 113677. DOI: 10.1016/j.marpolbul.2022.113677
- Karagiannis, I., Vouros, P., Sioutas, N., Evangelinos, K. (2022). Mapping the maritime CSR agenda: A cross-sectoral materiality analysis of sustainability reporting. *Journal of Cleaner Production*. No. 338. Pp. 130–139. DOI: 10.1016/j.jclepro.2021.130139
- Knizhnikov, A., Shvarts, E., Ametistova, L., Pakhalov, A., Rozhkova, N., Yudaeva, D. (2021). Environmental transparency of Russian mining and metal companies: Evidence from independent ranking system. *The Extractive Industries and Society*. No. 8(3). P. 100937. DOI: 10.1016/j.exis.2021.100937
- Lai, K.H., Lun, V.Y., Wong, C.W., Cheng, T.C.E. (2011). Green shipping practices in the shipping industry: Conceptualization, adoption, and implications. *Resources, Conservation and Recycling*. No. 55(6). Pp.631–638. DOI: 10.1016/j.resconrec.2010.12.004

- Molenaar, E.J. (2014). Options for regional regulation of merchant shipping outside IMO, with particular reference to the Arctic region. *Ocean Development & International Law*. No. 45(3). Pp.272–298. DOI: 10.1080/00908320.2014.929474
- Müller, M., Knol-Kauffman, M., Jeuring, J. (2023). Arctic shipping trends during hazardous weather and sea-ice conditions and the Polar Code's effectiveness. *npj Ocean Sustain.* No. 2(12). DOI: 10.1038/s44183-023-00021-x
- Parviainen, T., Lehtikoinen, A., Kuikka, S., Haapasaari, P. (2018). How can stakeholders promote environmental and social responsibility in the shipping industry? *WMU Journal of Maritime Affairs*. No. 17. Pp. 49–70. DOI: 10.1007/s13437-017-0134-z
- Pejić Bach, M., Ante Omazić, M., & Zoroja, J. (2015). Transparency as a precondition of systemic behavior: The case of European retailing banks regarding social responsibility communication. *Systems Research and Behavioral Science*. No. 32(2). Pp. 256–264. DOI: 10.1002/sres.2267
- Poulsen, R.T., Ponte, S., Lister, J. (2016). Buyer-driven greening? Cargo-owners and environmental upgrading in maritime shipping. *Geoforum*. No. 68. Pp. 57–68. DOI: 10.1016/j.geoforum.2015.11.018
- Shvarts, E., Pakhalov, A., Knizhnikov, A., Ametistova, L. (2018). Environmental rating of oil and gas companies in Russia: How assessment affects environmental transparency and performance. *Business Strategy and the Environment*. No. 27(7). Pp.1023–1038. DOI: 10.1002/bse.2049
- Skovgaard, J. (2014). European Union's policy on corporate social responsibility and opportunities for the maritime industry. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*. No. 6(5). Pp. 513–530. DOI: 10.1504/IJSTL.2014.064572
- Thimm, H., Rasmussen, K.B. (2023). A multi-perspective exploration of the environmental website disclosure in global manufacturing. *Business Strategy and the Environment*. DOI: 10.1002/bse.3214
- Todorov, A. (2020). Coping with deficiencies in the Polar Code: a Russian perspective. *The Polar Journal*. No. 10(2). Pp. 322–333. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1799615
- Van Hoang, T.H., Przychodzen, W., Przychodzen, J., Segbotangni, E.A. (2021). Environmental transparency and performance: does the corporate governance matter? *Environmental and Sustainability Indicators*. No. 10. Pp. 100–123. DOI: 10.1016/j.indic.2021.100123
- Yliskylä-Peuralahti, J., Gritsenko, D. (2014). Binding rules or voluntary actions? A conceptual framework for CSR in shipping. *WMU Journal of Maritime Affairs*. No. 13. Pp. 251–268. DOI: 10.1016/j.resconrec.2010.12.004
- Yuen, K.F., Lim, J.M. (2016). Barriers to the implementation of strategic corporate social responsibility in shipping. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. No. 32(1). Pp. 49–57. DOI: 10.1016/j.ajsl.2016.03.006
- Zhou, Y., Li, X., Yuen, K.F. (2023). Sustainable shipping: a critical review for a unified framework and future research agenda. *Marine Policy*. No. 148. P. 105478. DOI: 10.1016/j.marpol.2023.105478

Статья поступила 12.02.2024

Статья принята к публикации 04.03.2024

**Для цитирования:** Книжников А.Ю., Пахалов А.М., Шварц Е.А., Шувалова Т.В. Судоходство в Российской Арктике: экологическая безопасность и корпоративная ответственность // ЭКО. 2024. № 6. С. 43–58. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-6-43-58

### Информация об авторах

*Книжников Алексей Юрьевич* (Москва) – член Национального Комитета десятилетия ООН по восстановлению экосистем.

E-mail: aleksey.knizhnikov@gmail.com; ORCID: 0000–0003–4908–2687

*Пахалов Александр Михайлович* (Москва) – научный сотрудник.

МГУ имени М.В. Ломоносова.

E-mail: pakhalov@gmail.com; ORCID: 0000–0002–4592–8190

*Шварц Евгений Аркадьевич* (Москва) – доктор географических наук.

Институт географии РАН.

E-mail: e.a.shvarts@igras.ru; ORCID: 0000–0002–6828–4367

*Шувалова Татьяна Викторовна* (Москва) – эксперт по морскому праву.

E-mail: shuvalovatv@gmail.com

### Summary

*A.Yu. Knizhnikov, A.M. Pakhalov, E.A. Shvarts, T.V. Shuvalova*

#### Shipping in the Russian Arctic: Ecological Safety and Corporate Responsibility

**Abstract.** Shipping in the Arctic, which is vital for the development of several key sectors of the Russian economy, is associated with a number of significant environmental risks. These risks can be mitigated both through further development of the system of generally binding international norms and standards and through the implementation of corporate environmental responsibility programs. The results of the pilot study conducted by the authors using the content analysis methodology show a low level of openness of environmental information of the largest shipping companies operating in the Russian Arctic. In the authors' opinion, this is a serious drawback on the way to increasing environmental responsibility and minimizing environmental risks.

**Keywords:** corporate environmental responsibility; environmental safety; maritime industry; shipping companies; Arctic zone of Russia; Northern Sea Route; content analysis

**For citation:** Knizhnikov, A.Yu., Pakhalov, A.M., Shvarts, E.A., Shuvalova, T.V. (2024). Shipping in the Russian Arctic: Ecological Safety and Corporate Responsibility. *ECO*. No. 6. Pp. 43–58. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–6–43–58

### Information about the authors

*Knizhnikov, Aleksey Yuryvich* (Moscow) – The UN Decade on Ecosystem Restoration.

E-mail: aleksey.knizhnikov@gmail.com; ORCID: 0000–0003–4908–2687

*Pakhalov, Alexandr Michaylovich* (Moscow) – Researcher.

Lomonosov Moscow State University.

E-mail: pakhalov@gmail.com; ORCID: 0000–0002–4592–8190

*Shvarts, Evgeniy Arkadyevich* (Moscow) – Doctor of Geographical Sciences.

Institute of Geography, RAS.

E-mail: e.a.shvarts@igras.ru; ORCID: 0000–0002–6828–4367

*Shuvalova, Tatyana Viktorovna* (Moscow) – Expert on maritime law.

E-mail: shuvalovatv@gmail.com