

ISSN 2221—2698

электронный научный журнал
«Арктика и Север»



ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический)
федеральный университет
имени М.В.Ломоносова»



Редакция электронного научного журнала
«Арктика и Север»

Архангельск
2015. № 19

Арктика и Север. 2015. № 19

Междисциплинарный электронный научный журнал

© Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова, 2015

© Редакция электронного научного журнала «Арктика и Север», 2015

Выходит не менее четырёх раз в год

Журнал зарегистрирован в:

- ✚ Роскомнадзоре как электронное периодическое издание на русском и английском языках. Свидетельство Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Эл № ФС77- 42809 от 26.11.2010.
- ✚ The ISSN International Centre — мировом каталоге сериалов и продолжающихся ресурсов. ISSN 2221—2698, 23—24.03.2011.
- ✚ Системе Российского индекса научного цитирования (РИНЦ). Лицензионный договор № 96-04/2011R от 12.04.2011.
- ✚ Directory of Open Access Journals (DOAJ) — каталоге журналов с открытым доступом с 18.08.2013.
- ✚ В каталогах международных баз данных: EBSCO Publishing (США) с декабря 2012 года; Global Serials Directory Ulrichsweb (США) с октября 2013 года;
- ✚ NSD — базе данных высшего образования в Норвегии (аналог ВАК) с февраля 2015 года.

Учредитель — ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова». Состав редакционного совета журнала «Арктика и Север» опубликован на сайте — <http://narfu.ru/aan/DOCS/redsovet.php>. Главный редактор — Юрий Фёдорович Лукин, доктор исторических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы РФ.

Журнал публикует статьи, в которых объектом исследования являются Арктика и Север, предметно по трём научным направлениям — гуманитарные науки, социально-экономические и общественные науки, биологические науки (экология по отраслям) и 5-ти специальностям: 07.00.02 Отечественная история; 08.00.05 Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности); 22.00.04 Социальная структура, социальные институты и процессы; 23.00.04 Политические проблемы международных отношений, глобального и регионального развития; 03.02.08 «Экология» (по отраслям). Правила направления, рецензирования и опубликования научных статей опубликованы на сайте журнала: http://narfu.ru/aan/rules/publication_rules.pdf, декларация об этике: <http://narfu.ru/aan/rules/ethics.pdf>. Авторы несут ответственность за содержание статьи, достоверность представляемой информации, в случае заимствования материалов у других исследователей обязательно делают соответствующие ссылки. Плагиат во всех своих формах является проявлением неэтичного поведения и недопустим. Плата с авторов, в том числе с аспирантов и студентов, за публикацию статей не взимается. Гонорары не выплачиваются.

Редакция рассматривает факт направления и получения авторских рукописей как передачу авторами своих прав на публикацию в журнале «Арктика и Север» и размещение в базах данных, включая РИНЦ, DOAJ и других, что способствует продвижению публикационной активности авторов и отвечает их интересам.

Все номера журнала на русском и английском языках находятся в свободном доступе на сайте САФУ: <http://narfu.ru/aan/>. В печатном виде журнал не издаётся и не распространяется. Редакция журнала сохраняет за собой право выбора наиболее интересных и актуальных материалов. Все рукописи рецензируются.

Будем рады видеть вас в числе авторов журнала «Арктика и Север»!

Arctic and North. 2015. N 19

Multidisciplinary electronic scientific journal

© Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, 2015

© Editorial board of the electronic scientific journal “Arctic and North”, 2015

Published not less than four times per year

The journal is registered at:

- + Roskomnadzor as electronic periodical published in Russian and English. Registration certificate of the Federal Service for Supervision of Communications, Information Technologies and Mass Media EI № FS77-42809 from November 26, 2010.
- + The ISSN International Centre — world catalog of serials and ongoing resources. ISSN 2221—2698, 23—24 March 2011.
- + The system of Russian Science Citation Index (RSCI). License contract № 96-04/2011R from April 12, 2011.
- + Directory of Open Access Journals (DOAJ) — catalog of free access journals, 18.08.2013. The catalogs of international databases: EBSCO Publishing (USA) since December 2012; Global Serials Directory Ulrichsweb (USA) in October 2013.
- + NSD — database of higher education in Norway (analog of Russian Higher Attestation Commission) from February 2015.

The Founder — FSAEI HPE Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov. The list of the editorial Board of the journal “Arctic and North” is published at the website: <http://narfu.ru/aan/DOCS/redsovet.php>. Editor-in-Chief — Yury Fedorovich Lukin, Doctor of Historical Sciences, Professor, Honorary Worker of the higher education of the Russian Federation.

The journal publishes scientific articles focused on Arctic and the North in the following fields of science: humanities, economic and social sciences, ecology, and 5 specialties: 07.00.02 Russian history; 08.00.05 Economics and management of the national economy (by sectors); 22.00.04 Social composition, social institutions and processes; 23.00.04 Political problems and the international relations, global and regional development; 03.02.08 Ecology (by branches). Rules and regulations concerning submission, peer reviews and publication are available at the Journal’s website: http://narfu.ru/aan/rules/publication_rules.pdf. Ethics Regulations: <http://narfu.ru/aan/rules/ethics.pdf>. Authors are responsible for the content of the article, the accuracy of the information provided, and in case of borrowing materials from other researchers they must make the appropriate references. Plagiarism in all forms is a manifestation of unethical behavior and therefore is unacceptable. No payments for article publication are collected from authors, including students and postgraduate students. Honorariums are not paid.

The editorial board considers receiving manuscripts as an authors’ transfer of their rights to be published in “Arctic and North” journal and placed in databases, including RSCI, DOAJ, which assists to promote the publishing activity of the authors and is in their interests.

All journal issues in Russian and English are available for free at the NArFU website: <http://narfu.ru/aan/>. The journal is neither published nor distributed in a printed form. The editorial Board of the journal has the right to choose the most interesting and relevant materials to publish first. All manuscripts are reviewed.

We will be glad to see you among the authors of “Arctic and North” journal!

Содержание. Contents

Социологические науки. Политология. Экономические науки Social Sciences. Politology. Economics

- Курилов О.Г.** Первые лица Российской Арктики: «Теперь я понимаю, что мы прошли по лезвию бритвы» 6
Kurilov, O.G. Top officials of the Russian Arctic: «Now I understand that we have passed the razor's edge»
- Гмырин М.А.** Первые лица Российской Арктики: «Ассоциация «Арктические муниципалитеты» — для защиты интересов населения» 17
Gmyrin, M.A. Top officials of the Russian Arctic: «Association "Arctic municipalities " defends interests of the population»
- Шумейко Е.А.** Первые лица Российской Арктики: «Воркута — мой родной город. Жизнь в Арктике закалила меня» 24
Shumeiko, E.A. Top officials of the Russian Arctic: "Vorkuta is my home town. Life in the Arctic has tempered me"
- Зайков К.С.** Проблема «арктической конкуренции» морских транспортных узлов: столкновение бизнес интересов или игра на выбывание? 35
Zaykov, K.S. The "Arctic competition" problem and the marine transport hubs: Is it a clash of business interests or the knockout game?
- Зиланов В.К.** Дуги рыболовной напряжённости в Российской Арктике 56
Zilanov, V.K. Fishing tension arcs in the Russian Arctic
- Каторин И.В., Чураков А.А.** Проблемы и перспективы развития арктических регионов (по материалам экспертного опроса) 71
Katorin, I.V., Churakov, A.A. Arctic Regions' development problems and prospects (based on expert survey)
- Кокис К.А.** К вопросу о формировании арктической политики РФ 81
Kokis, K.A. Revisiting the question of the Russian Arctic policy making
- Маслобоев В.А.** Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ 96
Masloboev, V.A. Experience of integration of the Kola science centre of RAS with universities in solving complex problems of sustainable development of the Russian Arctic
- Слепцов А. Н.** Региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия) 115
Sleptsov, A.N. Russian Arctic regional development aspects by the example of the Republic of Sakha (Yakutia).
- Сушко О.П.** Проблемы экономического и экологического баланса в развитии северной лесной индустрии приарктических стран 134
Sushko, O.P. Economic and ecological balance and the development of the forest product industry in Arctic countries
- Цветков А.Ю.** Мониторинг внутренних и внешних факторов стратегического развития территории Соловецкого архипелага: формирование «факторной сети» 149
Tsvetkov, A.Y. Monitoring the internal and external factors of strategic territorial development of the Solovetsky archipelago: working out a "factor's network"

Исторические науки. Historical Sciences

- Паникар М.М.** Использование труда советских военнопленных в Норвегии в годы Второй мировой войны 162
Panikar, M.M. The employment of the Soviet prisoners of war in Norway During the Second World War

Обзоры. Reviews

- Лукин Ю.Ф.** Пермский инженерно-промышленный форум 172
Lukin, Y.F. Perm Engineering and Industrial Forum
- Лукин Ю.Ф.** Партнёрство в Арктике: в поисках новой модели межгосударственного сотрудничества в эпоху глобальной нестабильности 180
Lukin, Y.F. Partnership in the Arctic: searching for a new model of international cooperation in the era of global instability
- Шепелев Е.А.** Комплексные научные исследования и сотрудничество в Арктике: взаимодействие вузов с академическими и отраслевыми научными организациями 184
Shepelev, E.A. Complex scientific research and cooperation in the Arctic: the interaction of universities with academic and industrial research organizations
- Авторы, аннотации, ключевые слова / Authors, abstracts, keywords 189
- Редакционный совет журнала «Арктика и Север» / Editorial Board of "Arctic and North" journal 196
- Выходные данные / Output data 198

Социологические науки. Политология. Экономические науки
Social Science. Political Science. Economics

УДК353.5+332.145

**Первые лица Российской Арктики:
«Теперь я понимаю, что мы прошли по лезвию бритвы»**



© **Курилов** Олег Геннадьевич, глава муниципального образования город Норильск Красноярского края, вице-президент Ассоциации экономического взаимодействия Союза городов Заполярья и Крайнего Севера, член Совета при председателе Совета Федерации по местному самоуправлению, член Совета муниципальных образований Красноярского края.

Аннотация. Публикуются ответы Олега Курилова на вопросы интервью с первыми лицами Российской Арктики. Глава Норильска делится своим опытом управленца по созданию комфортной городской среды в экстремальных условиях Севера, рассказывает о своих профессиональных достижениях в управлении муниципальным образованием, которое в соответствии с Указом Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 года №296 входит в состав АЗРФ. Важнейшей задачей О.Г. Курилов считает обеспечение в городе достойных условий проживания, тот уровень комфорта, качества жизни, к которому когда-то привыкли норильчане.

ципальным образованием, которое в соответствии с Указом Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 года №296 входит в состав АЗРФ. Важнейшей задачей О.Г. Курилов считает обеспечение в городе достойных условий проживания, тот уровень комфорта, качества жизни, к которому когда-то привыкли норильчане.

Ключевые слова: *Олег Курилов, глава муниципального образования, Норильск, Российская Арктика, комфортная городская среда*

**Top officials of the Russian Arctic:
«Now I understand that we have passed the razor's edge»**

© **Kurilov, Oleg G.** Head of the Norilsk Town administration, Krasnoyarsk Krai, Vice-president of the Association for economic interaction of the Arctic and Far North City Alliance, a member of the Council under the Federation Council Speaker for Local Government, a member of the Council of the Krasnoyarsk Territory Municipalities

Abstract. The article represents one of the interviews with top officials of the Russian Arctic. Oleg Kurilov, head of Norilsk City administration, shares his management experience in the field of creation of the comfortable urban environment in the extreme conditions of the North, talks about his professional achievements. In accordance with the Presidential Decree "On the land territory of the Arctic zone of the Russian Federation" dated May 2, 2014 № 296 Norilsk is considered as a part of the Russian Arctic. O.G. Kurilov believes that the most important task for him is providing the citizens with the decent living conditions, the certain level of comfort and quality of life the people of Norilsk have already accustomed to.

Keywords: *Oleg Kurilov, head of the City administration, Norilsk, Russian Arctic, comfortable urban environment*

1. Расскажите о своём опыте, своих профессиональных достижениях в управлении регионом, МО в АЗРФ. Как давно Вы работаете в качестве управленца в Арктике, что Вам помогает?

Я был избран на пост Главы Норильска в марте 2012 года — скоро три года как работаю в этой должности. Но моя жизнь на Севере началась гораздо раньше, и Норильск для меня фактически родной город: я живу здесь уже 36 лет, приехал подростком вместе с родителями. И местные проблемы знаю с разных сторон: и как рядовой норильчанин, и как управленец.

Из биографии Олега Курилова. Родился 8 августа 1967 года в Оренбурге. В 1988 году в Норильске начал трудовую деятельность обжигальщиком обжигового цеха Никелевого завода Норильского горно-металлургического комбината им. А.П. Завенягина. В 1999 году закончил Московскую государственную юридическую академию по специальности "Юриспруденция". С 2005 года возглавлял Управление региональных проектов ЗФ ОАО «ГМК «Норильский никель», с 2008 года работал заместителем директора ЗФ ОАО «ГМК «Норильский никель» по персоналу и социальной политике. В ноябре 2011 г. был избран депутатом Законодательного Собрания Красноярского края. В марте 2012 года — депутатом Норильского городского Совета депутатов. 20 марта 2012 года на первой сессии НГСД IV созыва большинством голосов избран Главой города Норильска.

Олег Курилов активно участвует в общественной деятельности: является вице-президентом ассоциации экономического взаимодействия Союза городов Заполярья и Крайнего Севера, членом Совета при председателе Совета Федерации по местному самоуправлению, членом Совета муниципальных образований Красноярского края, членом Ассоциации глав органов местного самоуправления Красноярского края, членом Ассоциации Сибирских и Дальневосточных городов, входит в состав Совета Таймырского Долгано-Ненецкого местного отделения Красноярского краевого отделения Русского географического общества.

Пожалуй, не готов говорить о личных достижениях. Хотя бы потому, что обеспечивать жизнь города, управлять им невозможно в одиночку: это всегда работа команды, очень разносторонняя, разноплановая. Чем профессиональнее команда — тем выше результат. А ещё

это предельно сложная работа, потому что любой город — это живой организм. Но город за Полярным кругом — особенный организм, хрупкий и крайне чувствительный к изменениям. У нас особые требования к безопасности и надёжности, обеспечению светом и теплом, транспортом и продуктами. Малейший сбой, любое непродуманное решение здесь может привести к глобальным последствиям. Цена ошибки в Арктике высока, как нигде. Банально, но это именно так. Градостроительные, коммунальные, да и самые обычные вопросы повседневной жизни у нас решаются с поправкой на вечную мерзлоту, метели, полярную ночь, возможные 50-градусные морозы... При этом погода каждый год преподносит дополнительные сюрпризы.



Норильск расположен на полуострове Таймыр, в 300 км к северу от Северного Полярного Круга, в 2400 км от Северного Полюса. До столицы Красноярского края — 1500 км. Ближайшие населенные пункты — морские порты Дудинка (90 км) и Диксон (500 км). Характерной особенностью месторасположения города (восточная часть Арктической зоны), является труднодоступность, географическая изолированность. Норильск не связан с железнодорожной и автодорожной сетью страны, автомобильная трасса имеется только с Дудинкой (90 км). Северная часть территории Красноярского края связана с южными районами лишь сезонным речным транспортом.

Регулярная связь «с материком» осуществляется через единственный на Таймыре аэропорт г. Норильска. Численность населения Норильска составляет более 177 тысяч человек. Он входит в пятерку самых северных городов мира с населением более 100 тысяч человек. Помимо Норильска в ТОП-5 входят российский Мурманск, норвежский Хаммерферст, Анкоридж на Аляске и столица финской Лапландии город Рованиemi. Площадь муниципального образования «Город Норильск» составляет 4,5 тысячи км² или 450 900,85 га. Две трети года среднемесячные температуры воздуха в Норильске отрицательные. Безморозны только вторая и третья декады июня, июль и август. Зимой морозы достигают -56° С. На небольшой глубине от поверхности земли располагается вечная мерзлота, уходящая вниз на 300—500 метров. За зиму на территорию Большого Норильска выпадает до двух миллионов тонн снега, то есть на каждого жителя приходится, в среднем, по 10 тонн снега в год. Зима с долгой полярной ночью, лето — короткое и часто дождливое.

Вот недавний пример. 2014-й год был аномально дождливым, а в 2013-м стояла просто тропическая жара. Вплоть до того, что происходило растепление грунта, дороги проседали, высыхали озера, а уровень воды в реке Норильской, основном источнике и технической, и питьевой воды для города, резко упал. Что делать в ситуации, когда и без того высокие риски многократно возрастают? Администрация совместно со службами МЧС и руководством ГМК «Норильский никель» приняла решение ввести режим повышенной готовности. Город жил в этом режиме более года! Для оперативного управления создали рабочую группу. Было построено специальное гидротехническое сооружение, которое в течение всей зи-

мы удерживало уровень воды на отметке, позволяющей нормально функционировать всем структурам и объектам жизнеобеспечения. Получился такой пример государственно-частного партнёрства в действии. Вы спрашивали про достижения — так вот я вижу нашим общим достижением то, что мы упредили возникновение чрезвычайной ситуации, последствия которой так трудно ликвидировать. В тот год мы тщательно и чётко отслеживали все параметры. Мониторинг вёлся круглосуточно. На случай, если бы всё-таки возникла острая нехватка воды, существовал план отключения объектов: сначала промышленных, затем социальных, в последнюю очередь — детских садов и школ. А если бы все усилия ни к чему не привели, мы были готовы полностью эвакуировать город. Практически мы тогда прошли по лезвию бритвы.

В следующем, 2014-м, году город тоже жил в напряженном режиме, учитывая, что с засухой и падением уровня воды в 2013-м наши главные ГЭС, Курейская и Усть-Хантайская, работали вполсилы, и основная нагрузка пришлась на три норильские ТЭЦ. Мы заранее спрогнозировали, что станциям в этих условиях не будет хватать топлива, и оперативно построили дополнительный газопровод: ввели его в эксплуатацию зимой прошлого года всего за 3—4 месяца. Конечно, это тоже была совместная работа: двух муниципалитетов, Норильского и Таймырского, и Норильскгазпрома. Причём действовали мы не в авральном режиме, а спокойно и спланированно. В 2014 году в противоположность 2013-му выпало очень много снега, а летом дождь шёл не переставая. Вода практически смывала дорожное покрытие, пришлось аварийно восстанавливать несколько коллекторов. Горжусь тем, что удалось предотвратить аварийные ситуации.

2. Назовите, пожалуйста, успехи, достижения возглавляемого Вами региона, муниципального образования в прошедшем 2014 году. Какие проблемы удалось решить, как Вы добились успешных результатов?

Все, о чём я говорил выше, — экстремальные обстоятельства. В целом, для управленцев, работающих на Севере, я считаю, важнейшей задачей в обычном режиме обеспечить в городе достойные условия проживания, тот уровень комфорта, качества жизни, к которому когда-то привыкли норильчане. Вот над созданием комфортной городской среды мы и работали в 2014-м году и продолжаем работать в текущем.

У норильчан особый менталитет. Сегодня люди копят деньги, чтобы «ни в чём не отказать себе» в отпуске, или вкладывают в жильё на материке, платят ипотеку. Норильск воспринимается людьми не как город, в котором они родились, живут и будут жить, но как временное пристанище. При этом в Норильске люди живут по 40—50 лет, мало того, пожив

где-то за пределами, возвращаются «с материка» домой, в Норильск, даже пенсионеры. Уезжают, сравнивают и ...возвращаются. А если всё же уезжают, то обязательно в новом месте продолжают считать себя норильчанами, создают свои норильские сообщества, обязательно держатся и сохраняют связи друг с другом.

Так вот моя задача как руководителя города — обеспечить людям здесь, в их родном городе, достойные условия жизни, сравнимые с материковыми, а то и лучше. Одна из задач — возродить гражданскую инициативу, когда норильчане вместе с администрацией, с друзьями, соседями могли бы сделать свой двор, подъезд, улицу красивее, чище, уютнее. Поэтому мы очень ценим и поддерживаем любую активность жителей. Всегда повторяю: мы живём здесь и сейчас, здесь растут наши дети, и жизнь нельзя и неправильно откладывать на потом.

В этом плане мы стараемся строить удобный город с комфортной средой. Например, еще в 2013 году, к 60-летию Норильска, привели в порядок самую длинную центральную улицу города — Ленинский проспект. Отремонтировали все фасады от въезда в Норильск до выезда из него. Городские фасады ремонтируются каждый год, причём не обязательно на центральных улицах: в прошлом году обновили внешний вид домов в районе Талнах, юбилей которого скоро будем отмечать, и на въезде в другой район — Кайеркан. Пусть хотя бы сейчас на въезде, но теперь район радует глаз. Будем продолжать поэтапно — на всё сразу денег не хватает, это очень большие вложения.

Кроме фасадов, продолжаем ремонтировать подполья домов по 10-летней программе: ежегодно сдаётся от 30 до 70 объектов. В домах, которые попали в перспективный жилой фонд, укрепляются фундаменты, свайные основания. Кроме того, каждый год капитально ремонтируем не менее 160 квартир, многие из которых стояли без ремонта по 20 лет. На содержание и ремонт дорог ежегодно тратим 800 с лишним миллионов рублей.

Достижением последних лет я считаю и то, что совместными усилиями с компанией «Норильский никель» были введены в эксплуатацию три новых детских сада по 300 мест каждый: современные, с верандами и бассейнами. В результате мы полностью ликвидировали очередь в детсады для детей от трёх до семи лет. Также в этом году планируем закончить реконструкцию шестой общеобразовательной школы, которая не ремонтировалась с 1953 года, времени постройки. Теперь это практически новое помещение, рассчитанное в том числе и на детей с нарушением опорно-двигательного аппарата и с нарушенным слухом. Это будет первая школа в Норильске с установленными лифтами и самым современным интерактивным обучающим оборудованием.

В Норильске дети и молодёжь ограничены в возможностях проводить время на улице, и потому удобные здания для отдыха и общения здесь строить гораздо важнее, чем «на материке». Так что когда приступили к реконструкции здания молодёжного центра и решали, что расположится в нём после ремонта, выбор был сделан опять же в пользу современного центра молодёжного общения — 2 спортивных зала и один танцевальный, коворкинг-зона, игротека, «книговорот», библиотека по обмену, on-line пространства и т.д. Такая многофункциональность необходима, чтобы ребята приходили сюда заниматься совместной деятельностью, интересно проводить досуг. С теми же целями ремонтируем дворец спорта «Арктику»: в нём обновили манеж, полностью починили фасад, коллектор, привели в порядок раздевалки.

Не так давно в Норильске открылся торгово-развлекательный комплекс «Арена». Да, это коммерческий проект ГМК «Норильский никель», но такой центр был давно необходим городу. С появлением «Арены», со стилизованными фонарями, уютными аллеями, мы стали чуть-чуть более европейским городом. В этом году в комплексе должен появиться «аквапарк» — с большим фитнес-залом, бассейновой зоной. Уверен, он тоже будет востребован у горожан.

3. Что не получилось у Вас как у регионального арктического топ-менеджера и почему?

Я бы не стал ставить вопрос таким образом. Я ещё не подвожу итоги, мы продолжаем работать. Конечно, сложностей очень много, проблемам несть числа, но есть мысли о том, как улучшить процесс управления, как приблизить общую жизнь норильчан к общемировым стандартам, компенсировать людям в быту и повседневности те трудности, с которыми они сталкиваются в силу географических и климатических особенностей.

Проблемы, которые не можем решить на уровне муниципалитета, выносим на региональный и федеральный уровни. Так, мы поднимали этот вопрос о необходимости наблюдения за мерзлотой на Красноярском экономическом форуме, где обсуждалась тема дальнейшего освоения Арктики. Для всех городов Арктической зоны вопрос научного наблюдения за изменениями мерзлотных пород очень важен. Изменения мерзлоты приводят к деформации зданий и сооружений жилого фонда, инфраструктурных объектов города. Сейчас в Норильске практически четверть многоквартирных домов от общего количества имеют высокий показатель физического износа. Ежегодно мы вынуждены сносить как минимум один жилой дом. Без федеральной программы вопрос решить практически невозможно. Наши предложения были услышаны представителями Совета Федерации и взяты ими под личный контроль.

4. Ваши планы на 2015 год. Что необходимо сделать в первую очередь?

Конечно, хотелось бы побыстрее закончить ремонт всех начатых объектов и перейти к следующим. Но учитывая экономический кризис, планы строим из принципа приоритетности. Одной из ключевых тем повестки дня выступает тема межбюджетных отношений. В середине марта в Нарьян-Маре завершился очередной Съезд Союза городов Заполярья и Крайнего Север, где мы в очередной раз подняли тему об источниках и проблемах формирования местных бюджетов муниципальных образований.

Существующая система распределения доходов предполагает, что собственные доходы муниципалитетов составляют до 50 процентов от общего объема доходов бюджетов, а в некоторых муниципалитетах даже до 30 процентов. Оставшаяся часть доходов предоставляется в виде безвозмездных перечислений из бюджетов регионов, где преобладают дотации на поддержку мер по обеспечению сбалансированности местных бюджетов. Нужны меры для обеспечения сбалансированности местных и региональных бюджетов. Отсутствие таковых приводит к накоплению нерешённых проблем. Особенно это касается расходов капитального характера, так как собственные доходы, в первую очередь, направляются на осуществление социальных расходов. Сейчас средств бюджета не хватает на проведение аварийно-восстановительных работ, не говоря уже о поддержании объектов в надлежащем техническом состоянии. Всё это оказывает существенное влияние на снижение качества жизни горожан и лишает территории возможности развиваться. Наши предложения по изменению бюджетного законодательства Российской Федерации, изложенные на Съезде, были направлены в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания РФ.

В 2015 году продолжаем все начатые нами проекты, выполняем социальные обязательства, работаем в текущем режиме, обеспечивая жизнедеятельность города. Есть и стратегические вещи, например, строительство объездной дороги, которая давно необходима Норильску. Средства на нее рассчитываем получить через дорожный фонд. Конечно, это достаточно большие суммы, но дорога нужна, чтобы разгрузить городские магистрали, где объем автотранспорта увеличивается с каждым годом. Построив объездную трассу, мы могли бы напрямую пустить поток из Талнаха в Кайеркан (Примечание: Талнах, Кайеркан — районы г. Норильска, расстояние между ними составляет почти 50 км).

Есть большие планы по ремонту коллекторного хозяйства. Особенность Норильска в том, что у нас, в отличие от многих северных городов, все коммуникации подземные. Естественно, это намного дороже при обслуживании и ремонте, но благодаря таким решениям Норильск выглядит более ухоженным городом.

В течение 2015—2016 годов необходимо реализовать один из основных стратегических проектов — провести реконструкцию взлётно-посадочной полосы аэропорта Норильска. Масштаб этой работы можно оценить по факту: норильский аэропорт — единственные «воздушные ворота» Таймыра. Это ключевой транспортный объект всей Арктики. Реализация проекта оценивается примерно в 12,5 миллиардов рублей.

5. Каким Вы видите будущее Российской Арктики на период до 2020 года? Что должно измениться в лучшую и худшую сторону, что останется на прежнем уровне?

Мы давно поднимали вопрос о создании на государственном уровне единого центра ответственности, занимающегося вопросами Арктической зоны. В этом году создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, которую возглавил Д.О. Рогозин. Также начала работу Полярная комиссия Красноярского края. Идет поступательное движение на самых высоких уровнях, значит — положительные изменения обязательно будут. Конечно, хотелось бы, чтобы побыстрее был принят закон об особом статусе Арктической зоны, который уже около 15 лет находится в подвешенном состоянии. Сегодня есть концепция, есть программа. И Президент России поручил обеспечить её финансирование, начиная с 2017 года. Но для того, чтобы программа работала, нужно чёткое понимание перспектив развития Арктики.

Какого будущего мы ждём для Норильска? Наш город, имеющий достаточно развитую инфраструктуру, может стать площадкой для дальнейшего развития Таймыра. Норильск вместе с Дудинкой мог бы образовать единую северную территорию, способную вместить ещё от 30 тысяч человек.

Разведанных в Норильском районе запасов хватит ещё на полвека и более, так что предприятия должны работать стабильно. В регион зашла компания «Русская Платина», и уже в 2018 году планируется получить продукцию с первого месторождения — Черногорского. Это тоже и дополнительные территории развития, и новые рабочие места, приток рабочей силы: заявлялось о потребности в 3 тысячи работников, а это значит, что с учётом семей на Север приедут около 7 тысяч человек.

С закрытием в Норильске старого производства Никелевого завода, принадлежащего ГМК «Норильский никель», улучшится экологическая обстановка. Производство планируется закрыть до конца 2016 года. При сокращении людей администрация тщательно следит за выполнением компанией всех социальных гарантий. Сокращаемых работников в «Норильском никеле» предполагают отправить на переобучение и трудоустроить на другие предприятия.

6. Что необходимо сделать в модернизации управления на федеральном уровне?

Однозначно нужно практически реализовать полный комплекс мер по развитию Российской Арктики, принять федеральный закон об АЗРФ. Провести аудит программы «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» и определить источники финансирования. Изучить возможности перехода к проектному менеджменту в Арктике, формированию портфеля арктических проектов, их отбору, инвестированию и реализации в краткосрочной перспективе. Важно развивать региональные институты горизонтальной интеграции в Российской Арктике. Требуется наладить учет островов в Северном Ледовитом океане на федеральном и региональном уровнях, постоянно заботиться о безопасности России в Арктике. Самые позитивные ожидания, и не только у меня, связаны с деятельностью функционирующей с марта этого года Государственной комиссии по вопросам развития Арктики¹.

7. Какое влияние на социально-экономическое развитие субъектов АЗРФ окажет, по Вашему мнению, финансово-экономический кризис 2015—2016 гг.?

Повторюсь, мы уже ощущаем кризис на себе. Полагаю, в ближайшие два года нас ждёт свой вариант стагнации: скорее всего, не таким активным будет развитие проектов, на которые мы рассчитывали. На две трети наш городской округ финансируется из регионального бюджета, который, в свою очередь, имеет большой государственный долг. Все мы живём в едином пространстве, и, конечно, экономические проблемы страны коснутся и Норильска.

8. Следует ли вести в настоящее время разведку и добычу углеводородных ресурсов на континентальном шельфе Арктики, в море, а не на суше?

На мой взгляд, конечно, следует. При этом, необходимо учитывать факторы экологии и безопасности. Это проекты, рассчитанные на дальнюю перспективу.

9. Каким Вы видите будущее развитие перевозок по Севморпути в ближайшие годы?

Для Норильска Северный морской путь — это не будущее, а настоящее. Все основные транспортные потоки, завоз необходимых для функционирования города грузов, вывоз готовой продукции осуществляются водным путем. Мы расположены и в географическом центре России, и в центре СМП. Но дальнейшее расширение перевозок по этой трассе, мне ка-

¹ Постановлением Правительства РФ от 14 марта 2015 года №228 утверждено Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Распоряжением Правительства РФ от 14 марта 2015 года №431-р утверждён состав Государственной комиссии по вопросам развития Арктики во главе с Д.О. Рогозиным, зам. Председателя Правительства РФ. URL: <http://government.ru/media/files/Cozw5FAxCGc.pdf>; <http://government.ru/media/files/cIXc75AyPvw.pdf> (дата обращения: 23.03.2015).

жется, должно быть продуманным, поскольку с ростом потока судов возникнут экологические проблемы. Повторюсь, возникнут и вопросы безопасности.

10. Расскажите о себе то, что считаете нужным. Как Вы оказались в Арктике, как в целом оцениваете свою жизнь на Севере?

Как я уже говорил, я приехал в Норильск, когда мне было 12 лет, вместе с родителями. Закончил местную школу, отсюда пошёл в армию, а когда вернулся, устроился работать на Никелевый завод. 11 лет отработал на нём машинистом крана. Получив юридическое образование, ушёл специалистом в правовое управление. За всю мою 36-летнюю жизнь на Севере, как и у большинства норильчан, у меня периодически возникали мысли уехать. Особенно в 90-е годы, когда по полгода на предприятии не выплачивалась зарплата. Возможности переехать тоже были, была и квартира «на большой земле». Но когда приезжаешь «на материк» и начинаешь сравнивать с Норильском, обнаруживаешь, что инфраструктура развита хуже (если не рассматривать столицу), зарплата ниже, социальных гарантий меньше, а главное — люди не такие, как на Севере.

Почему вообще северяне уезжают? Либо они уже достигли всего, чего хотели, либо нашли на материке работу, сопоставимую по уровню зарплаты и требуемым навыкам, либо собираются развиваться в каких-то новых для себя сферах. В моем случае возникал третий вариант. Каждый раз, когда я хотел уехать, здесь появлялись новые задачи. Я остался и не жалею об этом. Судьба распорядилась именно так.

*Рецензент: Лукин Юрий Федорович,
доктор исторических наук, профессор*

ПРИЛОЖЕНИЕ

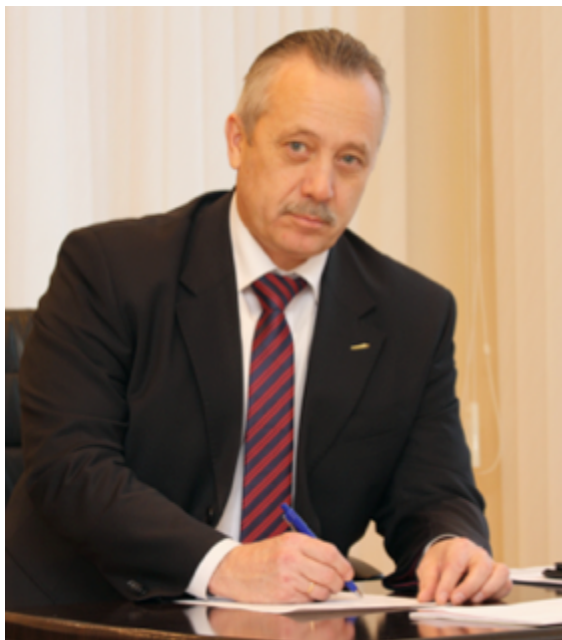
к Указу Президента
Российской Федерации
от 2 мая 2014 г. № 296

**Сухопутные территории Арктической зоны
Российской Федерации**

1. Территория Мурманской области.
 2. Территория Ненецкого автономного округа.
 3. Территория Чукотского автономного округа.
 4. Территория Ямало-Ненецкого автономного округа.
 5. Территория муниципального образования городского округа "Воркута" (Республика Коми).
 6. Территории Аллаиховского улуса (района), Анабарского национального (Долгано-Эвенкийского) улуса (района), Булунского улуса (района), Нижнеколымского района, Усть-Янского улуса (района) (Республика Саха (Якутия)).
 7. Территории городского округа города Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, Туруханского района (Красноярский край).
 8. Территории муниципальных образований "Город Архангельск", "Мезенский муниципальный район", "Новая Земля", "Город Новодвинск", "Онежский муниципальный район", "Приморский муниципальный район", "Северодвинск" (Архангельская область).
 9. Земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в Постановлении Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 15 апреля 1926 г. "Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане" и других актах СССР.
- Примечание. Территории муниципальных образований, названных в пунктах 5 - 8 настоящего приложения, указаны в границах по состоянию на 1 апреля 2014 г.

УДК 353.5+332.145

**Первые лица Российской Арктики:
«Ассоциация «Арктические муниципалитеты» — для защиты
интересов населения»**



© **Гмырин** Михаил Аркадьевич, мэр Северодвинска, председатель Ассоциации «Арктические муниципалитеты».

Аннотация. Отвечая на вопросы интервью с первыми лицами Российской Арктики, Михаил Гмырин сделал главный акцент на миссии и задачах Ассоциации арктических муниципалитетов. Муниципальное образование «Северодвинск» выступило одним из первых учредителей новой ассоциации в декабре 2014 года. Её создание будет способствовать интеграции муниципальных образований для решения вопросов устойчивого соци-

ально-экономического развития арктических территорий. В Северодвинске накоплен позитивный опыт реализации социальных проектов. Улучшение качества жизни, жилищных условий северян — одна из главных задач, стоящих сегодня перед всеми арктическими муниципалитетами. Практическая деятельность Ассоциации «Арктические муниципалитеты» может стать одним из основных направлений работы «Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» во главе с О.Д. Рогозиным.

Ключевые слова: Михаил Гмырин, ассоциация «Арктические муниципалитеты», Северодвинск, социальные проекты

**Top officials of the Russian Arctic:
«Association "Arctic Municipalities" defends the interests of the population»**

© **Gmyrin, Mikhail A.** Mayor of Severodvinsk, Chairman of the Association "Arctic Municipalities"

Abstract. Responding to the questions of the interview with top officials of the Russian Arctic, Mikhail Gmyrin focused on the mission and objectives of the Association "Arctic Municipalities". Severodvinsk municipality was among the founders of the Association in December 2014. Its creation would help the integration of municipalities and contribute to the sustainable socio-economic development of the Arctic territories. Severodvinsk has positive experience of making social projects. Improvement of the quality of life and living conditions of northerners is one of the major

challenges currently facing all Arctic Municipalities. The work of the Association "Arctic Municipalities" may be one of the main activities of the State Commission on Arctic chaired by O.D. Rogozin.

Keywords: *Mikhail Gmyrin, Association "Arctic Municipalities", Severodvinsk, social projects.*

Ассоциация «Арктические муниципалитеты»

Важнейшим направлением государственной политики Российской Федерации сегодня является социально-экономическое развитие Арктической зоны. Президентом РФ Владимиром Путиным ещё 20 февраля 2013 года утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года². На федеральном и региональном уровнях реализуются мероприятия, которые демонстрируют союз власти, бизнеса и науки во имя развития России, сохранения и упрочнения её позиций в Арктике. В октябре 2014 года в Архангельске состоялся форум «Во славу Флота и Отечества», на котором губернатор региона Игорь Орлов сообщил об инициативе Правительства Архангельской области — о создании межрегиональной ассоциации городских округов и муниципальных районов АЗРФ [1]. Данная инициатива была поддержана Советом Безопасности РФ. Создание Ассоциации будет способствовать консолидации усилий органов местного самоуправления и активизации сотрудничества между муниципальными образованиями для решения вопросов устойчивого социально-экономического развития арктических территорий.

Вопрос о создании Ассоциации арктических муниципалитетов был внесён в Совет депутатов Северодвинска. Таким образом, муниципальное образование «Северодвинск» выступило одним из первых учредителей новой Ассоциации. 25 декабря 2014 года стал историческим днём: в Архангельске состоялось подписание учредительного договора. Свои подписи под документом, кроме Северодвинска, поставили глава Заполярного района Ненецкого автономного округа Алексей Михеев и глава Приморского района Архангельской области Валентина Рудкина.

Цели Ассоциации арктических муниципалитетов определены в уставе организации:

- 1) содействие развитию местного самоуправления в Арктической зоне Российской Федерации;
- 2) развитие межмуниципального и межрегионального сотрудничества в экономической, научно-технической и культурной сферах, обмен опытом, укрепление добрососедских отношений;
- 3) координация взаимодействия муниципальных образований с федеральными и региональными органами государственной власти, международными организациями, органа-

² URL: <http://www.government.ru/docs/22846/> (дата обращения: 14.03.2015)

ми государственной власти и организациями местных властей иных государств по вопросам, затрагивающим условия жизни населения и социально-экономическое развитие Арктической зоны, выработка предложений по совершенствованию законодательства;

4) координация усилий муниципальных образований, входящих в состав Арктической зоны РФ, направленных на реализацию государственных программ и Стратегии развития Арктической зоны.

Для достижения своих целей Ассоциация арктических муниципалитетов планирует осуществлять следующие функции:

- a) вступать во взаимодействие с государственными органами власти Российской Федерации, муниципальными образованиями, юридическими и физическими лицами;
- b) пропагандировать идеи местного самоуправления;
- c) участвовать в разработке и экспертизе проектов федеральных, субъектов РФ и муниципальных нормативных правовых актов, затрагивающих интересы муниципальных образований, входящих в состав Арктической зоны;
- d) взаимодействовать с некоммерческими организациями (общественными объединениями) Российской Федерации, субъектов РФ, осуществляет международные контакты и связи;
- e) вносить в органы государственной власти и органы местного самоуправления предложения по вопросам координации их деятельности в решении общих задач.
- f) оказывать органам местного самоуправления организационную, методическую и юридическую помощь.

Председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев 14 марта 2015 года подписал положение «О государственной комиссии по вопросам развития Арктики»³, утвердил её состав, председателем назначен вице-премьер Правительства РФ Дмитрий Рогозин⁴. На Государственную комиссию по Арктике возлагается координация деятельности всех федеральных и региональных органов власти, причастных к освоению Арктики. Решения госкомиссии будут обязательными для всех ведомств, а для их реализации могут издаваться указы, распоряжения и другие акты Президента и Правительства Российской Федерации.

Ассоциация арктических муниципалитетов может стать составной частью и одним из основных направлений функционирования данной федеральной арктической комиссии по вопросам интеграции и взаимодействия 4 субъектов РФ (Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа) и 16-ти муниципальных образований, входящих в состав АЗРФ в соответствии с Указом Президента РФ от 2 мая 2014 года № 296.

³ Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Утверждено постановлением Правительства РФ от 14 марта 2015 г. №228. URL: <http://government.ru/media/files/Cozw5FAxCGc.pdf> (дата обращения: 16.04.2015).

⁴ Состав Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Утвержден распоряжением Правительства РФ от 14 марта 2015 г. № 431-р. URL: <http://government.ru/media/files/cIXc75AyPvw.pdf> (дата обращения: 16.04.2015).

Результаты практической деятельности Ассоциации «Арктические муниципалитеты», мы надеемся, будут использованы в работе «Государственной комиссии по вопросам развития Арктики», возглавляемой Д.О. Рогозиным, который не один раз бывал в нашем городе и отлично знаком с его достижениями и проблемами. Ассоциация планирует участие в государственных программах Российской Федерации и международных проектах (инвестиционных, развития туризма и т.д.).

В деятельности нашей ассоциации будет учитываться опыт Совета Белого моря, функционировавшего в 1997—2002 годах, в который входили 4 субъекта РФ, главы муниципальных образований на побережье Белого моря из Республики Карелия, Архангельской и Мурманской областей, НАО [2]. Мы также осознаём потребность развития тесного сотрудничества и координации с Ассоциацией экономического взаимодействия «Союз городов Заполярья и Крайнего Севера», учреждённой ещё в 1992 году (президент — И.Л. Шпектор), в состав которой входят 52 города и района Крайнего Севера и приравненных территорий. АЗРФ является частью Крайнего Севера, полностью входит в его структуру, поэтому по своему составу «Союз городов Заполярья и Крайнего Севера» является более представительной организацией, чем ассоциация «Арктические муниципалитеты».

Опыт реализации социальных проектов в Северодвинске



Город Северодвинск (герб 1967 года) может поделиться позитивным опытом реализации социальных проектов, которые будут востребованы другими арктическими муниципалитетами. В нашем городе успешно реализуется комплексный инвестиционный План модернизации моногорода, утвержденный Правительством РФ. В установленный срок завершён один из главных его проектов — строительство и реконструкция Архангельского шоссе. В Северодвинске появилась новая современная автодорога с четырёхполосным движением. В рамках Плана представители малого и среднего бизнеса получают кредиты через Фонд микрофинансирования.

Историческая справка. Город образован из рабочего поселка Судострой в 1938 году. В 1938—1957 годах город носил имя Молотовск. Город Северодвинск в соответствии с Указом Президента РФ «О сухопутных территориях АЗРФ» от 2 мая 2014 года №296 входит в состав Арктической зоны Российской Федерации. Территория муниципального образования «Северодвинск», в который входят близлежащие поселения, составляет 119 349 га. Площадь самого города — 12 051 га. Географические координаты: 64° 34' с.ш., 39° 49' в.д. Численность постоянного населения муниципального образования «Северодвинск» на 1 января 2013 года составляла 189,7 тыс. человек. Из них 188,5 тыс. человек — городское, 1,2 тыс. — сельское. На

1 января 2014 года общая численность населения уменьшилась до 188 420 человек, в том числе городское — 187 284, сельское — 1 136 человек.

В среднегодовом исчислении численность трудовых ресурсов Северодвинска составила 120,1 тыс. человек, из них в экономике города занято 93 тыс. человек (49% общей численности постоянного населения). Преобладающая часть занятого населения сосредоточена в крупных организациях и субъектах среднего предпринимательства. Основными отраслями производства являются судостроение и судоремонт, электроэнергетика, производство строительных материалов, пищевая промышленность и др. Комплекс градообразующих предприятий Северодвинска составляют ОАО «ПО «Севмаш», ОАО «ЦС «Звездочка», ОАО «СПО «Арктика», на которых трудится 37 тысяч человек или 40% занятого в экономике населения города⁵. Основу экономики города составляет крупнейший и уникальный судостроительный комплекс страны, где производятся и ремонтируются корабли для Военно-морского флота России.



Рисунок 2. 600-летие Николо-Корельского монастыря в Северодвинске.

URL: <http://www.severodvinsk.info/photorep/2010/12/19/01.jpg>

Из автобиографии мэра Северодвинска: Михаил Аркадьевич Гмырин родился 1 марта 1959 года в селе Ома Ненецкого автономного округа Архангельской области. Имеет техническое и юридическое высшие образования — окончил Ленинградский институт водного транспорта, Современный гуманитарный институт (г. Москва), Поморский государственный университет (г. Архангельск). Избирался депутатом Архангельского областного Собрания трёх созывов, с 2004 года возглавлял комитет облсо-

⁵ Северодвинск. URL: <http://www.severodvinsk.info/?idmenu=10> (дата обращения: 14.03.2015)

брана по военно-промышленному комплексу и конверсионной политике. 1 марта 2009 года избран Мэром Северодвинска наибольшим числом голосов — 64,01%. 8 сентября 2013 года переизбран Мэром Северодвинска наибольшим числом голосов избирателей (64,59%), принявших участие в голосовании.

По программе переселения из ветхого и аварийного жилья, которая реализуется при софинансировании с государственной корпорацией «Фонд содействия реформированию ЖКХ», в 2014 году построены два дома (общая площадь жилья — 3,3 тыс. кв. м). Это дало возможность 62 северодвинским семьям, жившим в пяти аварийных домах, справиться новоселье. В 2014 году введено в эксплуатацию шесть многоэтажных домов. Общая площадь жилья составила около 18 тыс. кв. м. Улучшение жилищных условий граждан — одна из главных задач, стоящих сегодня перед всеми муниципалитетами. Для Северодвинска актуальной проблемой является также строительство нового автомобильного моста через Никольское устье и реконструкция Ягринского шоссе.

В городе корабелов действует уникальная муниципальная программа «Социальной поддержки населения», позволяющая скорректировать недостатки государственных и региональных программ в области здравоохранения и социальной защиты. Из местного бюджета выделяются средства на оплату дорогостоящих операций и приобретение лекарств, оказание адресной материальной помощи одиноким, малообеспеченным, инвалидам. Особое внимание уделяется ветеранам: для них действует проект «Социальное такси», выделяются средства на ремонт квартир. Общая сумма программы «Социальной поддержки населения» на 2015 год составляет около 103 млн рублей.

Ещё один социальный проект реализуется в Северодвинске с 2009 года — «Школьное питание». За это время охват учащихся горячим питанием в школах города вырос до 90%. Проект продолжается на уровне муниципалитета. И как его результат медики отмечают снижение заболеваемости желудочно-кишечного тракта у школьников.

Здоровье граждан невозможно без занятий спортом. Участие Северодвинска в федеральных и областных программах позволило в 2014 году ввести в эксплуатацию новый физкультурно-оздоровительный комплекс на Яграх. Средства на проектно-сметную документацию выделило ОАО «ЦС «Звездочка». Также при помощи этого предприятия началось строительство первого в Северодвинске крытого катка. Завершение работ планируется в конце 2015 года. Также в планах этого года ремонт ещё одного физкультурно-оздоровительного комплекса — «Планета», приобретение спортивного оборудования.

Совместные усилия в составе Ассоциации помогут арктическим городам получать дополнительное финансирование для решения социально-экономических проблем. Ведь глав-

ная задача новой организации — поднять качество жизни людей, живущих в Арктической зоне. В ближайших планах — участие муниципальных образований — членов Ассоциации в международном туристическом форуме, который состоится в мае 2015 года на базе научно-интеллектуального центра САФУ имени М.В. Ломоносова. Планируется, что университет станет одним из партнёров Ассоциации «Арктические муниципалитеты».

Интерес к новой организации уже проявляют и другие территории Российской Арктики. Наша дверь открыта для всех арктических муниципалитетов.

Литература

1. Мишина М. Города и районы Арктической зоны объединятся. URL: <http://29.ru/text/newsline/2014/10/24/?p=1> (дата обращения: 16.04.2015).
2. Лукин Ю.Ф. Арктические проекты межрегиональной интеграции //Арктика и Север. 2013. № 13. С. 14—32. URL: <http://narfu.ru/upload/iblock/6ba/02.pdf> (дата обращения: 09.11. 2014).

Рецензент: Лукин Юрий Федорович,
доктор исторических наук, профессор



Рисунок 3. Состав АЗРФ в 2014 году / © Цибульский А.В.

УДК 353.5+332.145

**Первые лица Российской Арктики:
«Воркута — мой родной город. Жизнь в Арктике закалила меня»**

© Шумейко Евгений Александрович, руководитель администрации муниципального обра-



зования городского округа «Воркута» Республики Коми. Заслуженный работник Республики Коми. Награждён знаком «Шахтёрская Слава» I, II и III степеней.

Аннотация. В рамках проекта «Первые лица Российской Арктики», отвечая на вопросы интервью, Евгений Шумейко рассказывает о тех позитивных изменениях, которые происходят к его родном городе Воркуте, где он родился, работал шахтёром, а сейчас возглавляет его администрацию. Вхождение в состав АЗРФ — новый арктический статус для Воркуты означает дальнейшее его развитие. Чтобы развиваться в сложившихся условиях, го-

родское хозяйство нужно привести в соответствие с сегодняшними реалиями, то есть оптимизировать инфраструктуру. Миссия Воркуты в разработанной в 2014 году стратегии социально-экономического развития городского округа определена как стратегический форпост освоения Арктики на Европейском Севере России.

Ключевые слова: Евгений Шумейко, Воркута, моногород, стратегия, инфраструктура, жилищный фонд, традиции, общегородские праздники, бюджет

**Top officials of the Russian Arctic:
"Vorkuta is my home town. Life in the Arctic has tempered me"**

© Shumeyko, Evgeny A. Head of the Vorkuta Town administration in the Komi Republic, Honored worker of the Komi Republic. E. Shumeyko was awarded the badge «Miner's Glory» I, II and III Degree.

Abstract. Under the "Top officials of the Russian Arctic" project, Evgeny Shumeyko talks about the positive changes in his hometown Vorkuta, where he was born, worked as a miner, and now he is the leader of the Town administration. Official membership in the Russian Arctic zone gives a new

status for Vorkuta and means its further development. In these circumstances, the urban economy should be brought in to the light of reality, to optimize the infrastructure in order to have chances for the further development. «Strategy of socio-economic development of the urban districts 2014» defined the role of Vorkuta as a being a strategic outpost of Arctic exploration in the European North of Russia.

Keywords: *Evgeny Shumeyko, Vorkuta, mono industrial town, strategy, infrastructure, housing fund, traditions, city holidays, budget*

1. Расскажите о своём опыте, своих профессиональных достижениях в управлении регионом, МО в АЗРФ. Как давно Вы работаете в качестве управленца в Арктике, что Вам помогает?

В качестве руководителя администрации Воркуты я работаю с октября 2012 года. Но и до этого, работая в Государственном Совете республики в должности вице-спикера, в Совете



Федерации в качестве сенатора, в Правительстве региона, я занимался проблемами Воркуты, и они для меня были первоочередными. Принимая решение стать руководителем города, я знал, что ситуация в Воркуте не простая. И в такой ситуации находятся многие северные моногорода. Воркута строилась в расчёте на 300 тысяч жителей с соответствующей социальной инфраструктурой, дорожным хозяйством, тринадцатью жилыми микрорайонами — по числу действовавших угольных шахт. После реструктуризации угольной промышленности в 90-е годы большинство шахт закрылись.

А вот вся инфраструктура осталась. И бремя по её содержанию несёт на себе муниципалитет и бюджет города. Прежде всего, чтобы развиваться в сложившихся условиях, городское хозяйство нужно привести в соответствие с сегодняшними реалиями, то есть оптимизировать инфраструктуру. Важно сделать это так, чтобы город оставался комфортным для жителей. Закрытие или реорганизация любого социально-культурного объекта — это стресс не только для его сотрудников, но и жителей данного района. Такой негативной реакции необходимо по возможности избегать. Ведь Север и без того является местом проживания и оказывает серьёзное воздействие на человеческий организм.

Отмечу, что сокращая отдаленные инфраструктурные объекты, мы создаём условия для создания комфортных условий в тех районах города, которые компактно заселены и будут развиваться. Открываются современные банковские и почтовые офисы, развиваются се-

ти телефонной и интернет-связи, в Воркуту приходят крупные финансовые структуры, негосударственные медицинские и страховые компании, не говоря уже о развитии торговых сетей. Всё это формирует современный облик Воркуты.

2. Назовите, пожалуйста, успехи, достижения возглавляемого Вами региона, муниципального образования в прошедшем 2014 году. Какие проблемы удалось решить, как Вы добились успешных результатов?

Несмотря на то, что бюджет 2014 года меньше бюджета в 2012 году почти на 1 млрд. рублей, мы сумели сделать немало. Объёмы выполненных работ по благоустройству, ремонту дорог, ремонту объектов социальной сферы, переселению, проведению на высоком уровне культурно-массовых и спортивных мероприятий напрямую доказали, что эффективный и грамотный подход к распределению и контролю за расходованием бюджетных средств открывает дополнительные возможности и резервы.

Меня радует, что во время моего руководства в городе новых проблем не появилось, и мы сосредотачиваем усилия на решения тех проблем, которые не решались десятилетиями.

Из интервью 31 октября 2013 года: «Что для Вас самая большая головная боль?»

– ЖКХ. Сам город, его структура были когда-то рассчитаны на двухсоттысячное население. Сейчас в Воркуте зарегистрировано около 100 тысяч человек, но реально проживает меньше, порядка 80 тысяч. И вот стоит в посёлке обычная пятиэтажка, в которой живут всего три-четыре семьи. А дом этот нужно полностью содержать, отапливать. Это огромные затраты. Все выпадающие доходы управляющих компаний компенсирует местный бюджет. Мы провели инвентаризацию всего жилого фонда, муниципального имущества, следующий шаг — диалог с населением» [1].

Жизнь каждого человека на Крайнем Севере не ограничивается только производством. Поэтому мы большое внимание уделяем сохранению традиций, в том числе, массовых народных гуляний, общегородских спортивных и национально-культурных праздников. Воркуту не случайно называют «Столицей Мира», потому что в этом городе никогда не делили людей по национальному признаку. Сейчас, когда события на юго-востоке Украины заставляют нас особенно ценить добрые дружеские отношения и мирное небо над головой, мы возродили и провели в Воркуте фестиваль украинского народного творчества «Червона рута», который собрал в Заполярье десятки творческих коллективов из городов и районов республики и соседних регионов. Праздник из общегородского превратился в межрегиональный и прошел на высочайшем уровне. На всех сценических площадках в дни фестиваля звучали не только украинская и русская речь, а также слова поддержки и приветствия на языках других народов, дружно живущих в нашем городе.

Мы возродили в Воркуте два замечательных спортивных турнира: «Кубок Арктики» по зимнему картингу и «Кубок Арктики» по карате среди мужчин, в котором приняли участие 12 спортсменов из России, Казахстана и Германии. Ну и, конечно, «Заполярные игры»! Городской фестиваль спорта, впервые организованный в 1999-м году Игорем Леонидовичем Шпектором — экс-мэром Воркуты, бессменным Президентом Союза городов Заполярья и Крайнего Севера, а ныне еще и членом Общественной палаты Российской Федерации. Этот ежегодный замечательный праздник, включенный в календарь главных спортивных событий страны, собирает в нашем городе до двух тысяч гостей из городов и районов Севера и уже 17-й год остается визитной карточкой спортивной Воркуты.

Нас упрекают за то, что в Воркуте слишком много праздников, а я считаю, что это не роскошь, а жизненная необходимость. Жизнь человека на севере напрямую связана с дополнительными нагрузками на организм, недостаточностью кислорода, солнечного света, тепла и зелени. В результате чего человек подвержен депрессии, подавленности и стрессам. Поэтому яркие краски и хорошее настроение горожан — самое главное.

Больше того, в этом году мы выделили дополнительные средства на то, чтобы в зимнее время, в период полярной ночи, когда солнце не поднимается над Воркутой, дополнительно украсить разноцветными гирляндами и фонарями не только главные городские улицы и площади, но и основные транспортные развязки и мосты.

Считаю правильным решением в 2014 году — расселение и отключение от инженерных сетей 42-х многоквартирных домов и 25-ти подъездов в МКД, 20 брошенных домов мы снесли и вывезли. Напомню, некогда многолюдный город, сегодня кардинально изменился. Население Воркуты сократилось втрое. И сегодня в некоторых микрорайонах и поселках дома заселены на 5—20 процентов. Нетрудно понять, во что городу обходится содержание таких микрорайонов и домов, так как муниципальный бюджет вынужден компенсировать ресурс снабжающим и обслуживающим компаниям выпадающие доходы за пустующее жильё. Это даже не десятки, а сотни миллионов рублей, которые можно было бы тратить с большей эффективностью и пользой для воркутинцев! Так вот, первой моей инициативой, с приходом на должность мэра, стало проведение тотальной инвентаризации жилого фонда. А следующим шагом стала работа по переселению граждан из малозаселённых домов и микрорайонов в те районы города, которые в ближайшие годы будут активно развиваться. Это в конечном итоге позволит нам уйти от такого явления, как «неперспективные» посёлки или микрорайоны. Дальнейшая планомерная работа по расселению малозаселённых многоквартирных домов с последующим отключением их от инженерных сетей уже принесла существен-

ное сокращение нагрузки на бюджет города. Ещё одно достижение — сокращение очереди воркутинцев на улучшение жилищных условий. И это при том количестве пустующих квартир, которые мы выявили! На конец 2013-го года в очереди нуждающихся состояло 669 семей, сейчас их осталось 149. И эту работу мы продолжаем. В процессе переселения жителей из малозаселённых домов мы проводим ремонт пустующих квартир и предоставляем людям жильё, готовое для проживания.

К достижениям могу отнести масштабную работу по ремонту улично-дорожной сети города. Мы выполнили беспрецедентный объём ремонтов и впервые за всё время существования Воркуты нанесли дорожную разметку, установили дорожные знаки, заменили светофорное оборудование, оборудовали пешеходные переходы и установили перильные ограждения. И эта работа сразу привела к снижению уровня аварийности и травматизма на дорогах города. Нам удалось отремонтировать спортивные комплексы, памятники культуры и городские площади.

Но всё же главным достижением 2014 года я бы назвал включение Воркуты в сухопутную часть Арктической зоны России и ту работу, которую мы провели совместно с Главой республики В.М. Гайзером и Правительством Республики Коми.

3. Что не получилось у Вас как регионального арктического топ-менеджера и почему?

Планы были масштабные, в том числе и по капремонтам, и по модернизации угольных котельных, замене ветхих трубопроводов, но как всегда свою роль сыграло недостаточное количество средств в бюджете, вызванное значительным снижением поступления налогов в городской бюджет. Главным неуспехом года, считаю то, что не удалось завершить расселение жителей микрорайона Советский. Денег на эту программу было необходимо 58 миллионов, экономия по году составила бы 64 миллиона. Эту работу мы продолжаем, стараясь максимально учитывать интересы и пожелания жителей при подборе нового места жительства. Не получилось обновить парк крайне необходимой в Арктике снегоуборочной техники.

Ещё одно направление работы, которое пока не дало ожидаемых результатов — это решение вопроса о перевозке багажа и личного имущества в мало- и среднетоннажных контейнерах при переселении северян за пределы Крайнего Севера. Переход РЖД на работу только с 20-тонными контейнерами создает значительные неудобства переселенцам и ложится на людей тяжёлым финансовым бременем.

4. Ваши планы на 2015 год. Что необходимо сделать в первую очередь?

В 2014 году была разработана стратегия социально-экономического развития городского округа «Воркута» до 2020 года, по которой город будет жить и развиваться в течение этого периода. Этим документом определена миссия Воркуты как стратегического форпоста освоения Арктики на Европейском Севере России. Стратегия направлена на содействие развитию в таких важнейших сферах, как промышленность, малое и среднее предпринимательство, туризм, социальная, инженерная и дорожная инфраструктуры, жилищное строительство и так далее.

Необходимо создать благоприятные условия для инвесторов и развития промышленности. Воркута — это не только уголь, это и золото, марганец, месторождения баритов и ряд других направлений, их надо развивать. Компания «Шелл» ведет нефтегазовую разведку. Другое дело, что есть проблема с кадрами и принято очень правильное и своевременное решение о создании в Воркуте филиала Ухтинского государственного технического университета, который будет готовить не только угольщиков, но и нефтяников, газовиков, строителей, геологов.

2015 год будет непростым, но если получится последовательно реализовывать те задачи, которые мы перед собой поставили, убежден, что избежим потрясений. В планах продолжать ту работу, которую мы успешно ведем по оптимизации городской инфраструктуры. Еще больше усилий постараюсь приложить к разрешению тех проблем, справиться с которыми пока не получилось. Очень хотелось бы возобновить в Воркуте жилищное строительство, чтобы переселить воркутинцев в современные дома и квартиры, которых они, безусловно, достойны. Сейчас мы начинаем эти работы в отдалённых железнодорожных посёлках — Елецком и Сивомасскинском, так как последний дом был построен в Воркуте в 1996 году.

Из интервью 31 октября 2013 года:

«Что же касается будущего Воркуты, то сегодня есть не только мечты, но и экономически обоснованные перспективы дальнейшего развития города. И они говорят о том, что мы будем строить новые угольные предприятия, развивать газовую, нефтяную и другие виды промышленности. Поэтому разговоры о том, что Воркута превратится в рабочий посёлок, — очередная попытка сыграть на психике населения. Воркута была и будет городом» [1].

5. Каким Вы видите будущее Российской Арктики на период до 2020 года? Что должно измениться в лучшую или в худшую сторону, останется на прежнем уровне?

По предварительным данным некоторых геологических исследований, на территории Арктики находится около 30% неоткрытых, технически извлекаемых мировых запасов газа, 20% газового конденсата, 13% нефти. Согласно прогнозам международного энергетического агентства, спрос на газ в ближайшее десятилетие будет расти. В Китае ежегодно спрос будет

расти на 7%, в Индии — на 4,7%, а в целом на мировом рынке — на 1,8%. Арктика как территория, потенциально имеющая колоссальные запасы полезных ископаемых и стратегическую транспортную артерию — Северный морской путь, притягивает взгляды многих стран, в том числе и не имеющих арктического побережья.

Геополитическая обстановка складывается таким образом, что оставаться на прежних позициях либо возвращаться в недавнее прошлое недопустимо. Необходимо приложить максимум усилий для преодоления последствий «кризисных 1990-х». Будущее Арктики определено в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года.

Воркутинский район обладает запасами природных ресурсов, является надежной логистической базой в Арктике, располагает существенным инфраструктурным и кадровым потенциалом и в перспективе может обеспечить достижение стратегических целей и решение основных задач государственной политики России в Арктике. Необходимо не только добывать полезные ископаемые из недр Воркутинского района, но и осуществлять их переработку, что в перспективе даст мощный толчок для развития территории.

Я выражаю искреннюю признательность от всех воркутинцев Президенту РФ Владимиру Владимировичу Путину и Главе РК Вячеславу Михайловичу Гайзеру за настойчивую и убедительную позицию, что в итоге позволило Воркуте войти в состав сухопутных территорий Арктической зоны РФ. Соответствующий Указ Владимир Путин подписал 2 мая 2014 года. Это дало Воркуте и воркутинцам экономически обоснованное будущее, в котором Воркута будет транспортным узлом освоения Арктики с развитием промышленности, экономики, социальной сферы города.

Для Воркуты новый арктический статус означает дальнейшее его развитие, создание новых производств и новых рабочих мест, развитие малого и среднего бизнеса, рост заработной платы и, следовательно, дополнительные доходы в городской бюджет, привлечение новых специалистов и новых. Возрастет качество предоставления услуг ЖКХ, улучшится социальное обслуживание. Появятся новые перспективы развития транспортной доступности.

Уже сегодня есть проект строительства железной дороги до Усть-Кары, что обеспечит выход к Северному морскому пути, и строительства автодороги с подъездом к Воркуте, что экономически важно при существующей монополии ООО ДРД. Это позволит привлечь в наш город инвесторов. Также в этом году начинается строительство стратегически важных объектов по линии Минобороны, МЧС. В стадии реализации находятся проекты освоения Печорского угольного бассейна, в том числе не только добычи угля, но и его глубокой переработки (углехимии).

6. Что необходимо сделать в модернизации управления на федеральном уровне?

Считаем необходимым для арктических городов предусмотреть налоговые послабления на период проведения модернизации объектов социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства, дорожного хозяйства, обеспечения снегоуборочной техники.

Кроме того, считаем целесообразным провести аудит реализации государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года» и определить объём и источники финансирования. Осуществить переход к проектному менеджменту, формированию портфеля арктических проектов, их отбору, инвестированию и реализации в краткосрочной перспективе.

7. Какое влияние на социально-экономическое развитие субъектов АЗРФ окажет, по Вашему мнению, финансово-экономический кризис 2015—2016 гг.?

Сказать однозначно, какое влияние окажет кризис, сложно, так как различные факторы влияют на вектор развития экономики России и регионов. Прогнозы кризисной ситуации имеют как негативные, так и оптимистичные сценарии развития. Однако уже сейчас понятно, что не всё так плохо, как кажется на первый взгляд. Для российской экономики, как и для нас на местах, этот кризис является своеобразным вызовом для того, чтобы пересмотреть свои возможности и эффективность использования имеющихся возможностей и резервов. В настоящее время идет формирование целостной государственной политики в арктической зоне. Пришло понимание того, что освоение северных территорий — важная стратегическая задача, нацеленная на обеспечение развития и безопасности Российской Федерации, которую невозможно осуществить вахтовым методом. И это даёт надежду на возрождение социальной инфраструктуры, создание условий, которые бы обеспечили действенную систему мотиваций, высокое качество жизни, включая развитие образования, здравоохранения, культуры и спорта. Арктика становится долгосрочным стратегическим национальным проектом.

8. Следует ли вести в настоящее время разведку и добычу углеводородных ресурсов на континентальном шельфе Арктики, в море, а не на суше?

Всё возрастающие потребности в углеводородах и исчерпание традиционных легкодоступных месторождений ведут к необходимости разрабатывать новые источники газа и нефти, значительные запасы которых находятся на арктических территориях, включая шельф. Континентальный шельф Арктики — это последний крупный нефтегазовый ресурс, который в перспективе может стать одним из основных источников энергоресурсов на планете. Для укрепления конкурентных позиций России на мировом рынке углеводородов

необходимо продолжить геологоразведку, так как временная приостановка этих работ из-за снижения цен на нефть может затормозить продвижение России в Арктику.

9. Каким Вы видите будущее развития перевозок по Севморпути в ближайшие годы?

Северный морской путь — это один из самых экономичных и дешевых путей транспортировки грузов. Согласно оценке специалистов Северный Морской путь способен сократить время транспортировки грузов от 7 до 22 дней. Поэтому нет сомнений, что значение этой транспортной артерии с каждым годом будет возрастать. По словам Президента России, необходимо ускорить строительство судов ледового класса, новых атомных и дизельных ледоколов, подготовить современную инфраструктуру навигации, техническое обслуживание, связь, а также создать всё необходимое для оказания экстренной помощи на протяжении всего пути.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года предусмотрено развитие единой Арктической транспортной системы Российской Федерации в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование, включающей в себя Северный морской путь и тяготеющие к нему речные и железнодорожные коммуникации, а также сеть аэропортов и действующих авиалиний.

Некоторые мероприятия по развитию транспортной доступности вошли в проект региональной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Республики Коми на период до 2020 года». Это прежде всего проект, который настойчиво и правильно в интересах дальнейшего развития экономики страны и ее северных территорий реализует наш глава Республики Коми Вячеслав Гайзер. Это строительство межрегиональной железнодорожной магистрали «Белкомур», которая соединит Урал с Арктикой. Реализация данного проекта обеспечит развитие единой Арктической транспортной системы РФ, качественно усовершенствует транспортную инфраструктуру, диверсифицирует основные маршруты поставки ресурсов на мировые рынки, что позволит достичь роста объемов грузоперевозок по Северному морскому пути.

Строительство железной дороги «Воркута — Усть-Кара» даст возможность разработки обнаруженных севернее Воркуты залежей каменного угля, которые можно добывать карьерным способом, и появится возможность выхода железнодорожной ветки к побережью Карского моря.

На сегодняшний день одной из основных проблем развития Заполярья является отсутствие автомобильной трассы, связывающей Воркуту с другими регионами России, что в свою очередь затрудняет экономическое и социальное развитие всего региона.

10. Расскажите о себе, что считаете нужным сказать. Как Вы оказались в Арктике, как Вы в целом оцениваете свою жизнь в Арктике?

Воркута — моя родина. Я родился в 1966-м году в шахтёрской семье. Отец приехал на север с Брянщины, мама — из Кубани. Как и большинство моих сверстников-воркутинцев, я вырос в бараке. До сих пор тепло вспоминаю то время и считаю, что у меня было счастливое детство. Думаю, основным источником такого счастливого состояния был тот факт, что город строился. Условия жизни в то время были достаточно суровые, но все работали и жили одной дружной семьей, по-другому нельзя было построить этот город. Я хорошо помню, как горели глаза родителей: они были молоды, они строили наш замечательный город и чувствовали свою причастность к его судьбе, а потому они были счастливы! Думаю, что сейчас, с включением Воркуты в Арктическую зону, начнётся новый этап интенсивного развития нашего города, и такой же счастливый блеск в глазах появится у тех, кто работает в городе сегодня, и тех, кто будет строить Воркуту завтрашнюю.

Ещё раз подчеркну, что Воркута — моя родина. И для меня это лучший город на земле. Город, в котором живут прекрасные открытые добрые люди.

Из интервью 31 октября 2013 года:

«То, что Воркута — мой родной город, где живут близкие мне люди, это лишь дополнительная ответственность и моральная нагрузка. В этом случае нет права на ошибку, хотя без ошибок невозможно. Приходится тщательно продумывать каждый шаг, чтобы не совершить какой-то оплошности. Гораздо проще, наверное, начинать с нуля на малознакомой территории. А если говорить в целом, то работа довольно сложная, нужно искать современные подходы и способы решения городских проблем. Дорогу осилит идущий» [1].

Я твёрдо знаю, что Воркута — это город сильных и очень дружных людей, другие здесь просто не выживают. 13 лет работы под землёй привили мне чувство локтя, работа в Независимом профсоюзе горняков научила твёрдости в отстаивании интересов рядовых горняков. Я горжусь тем, что принял участие в разрешении одной из острейших проблем, которая существовала десятилетиями в Воркуте — переселение семей погибших горняков за пределы Крайнего Севера. Помочь этой категории семей удалось при личном участии Президента Владимира Владимировича Путина. Я участвовал в разрешении этой проблемы с самого начала и вплоть до отъезда последней такой семьи к новому месту жительства.

Жизнь в Арктике закалила меня. Люди, с которыми мне посчастливилось работать на шахте и в профсоюзе, стали моими учителями на разных этапах жизни и непосредственно

повлияли на формирования моего характера и личностных качеств. Я бесконечно благодарен им и бесконечно предан своему родному любимому городу.

Литература

1. Евгений Шумейко: «Воркута была и будет городом». URL: <http://www.gazeta-respublika.ru/article.php/64085> (дата обращения: 16.03.2015).

Рецензент: Лукин Юрий Федорович,
доктор исторических наук, профессор

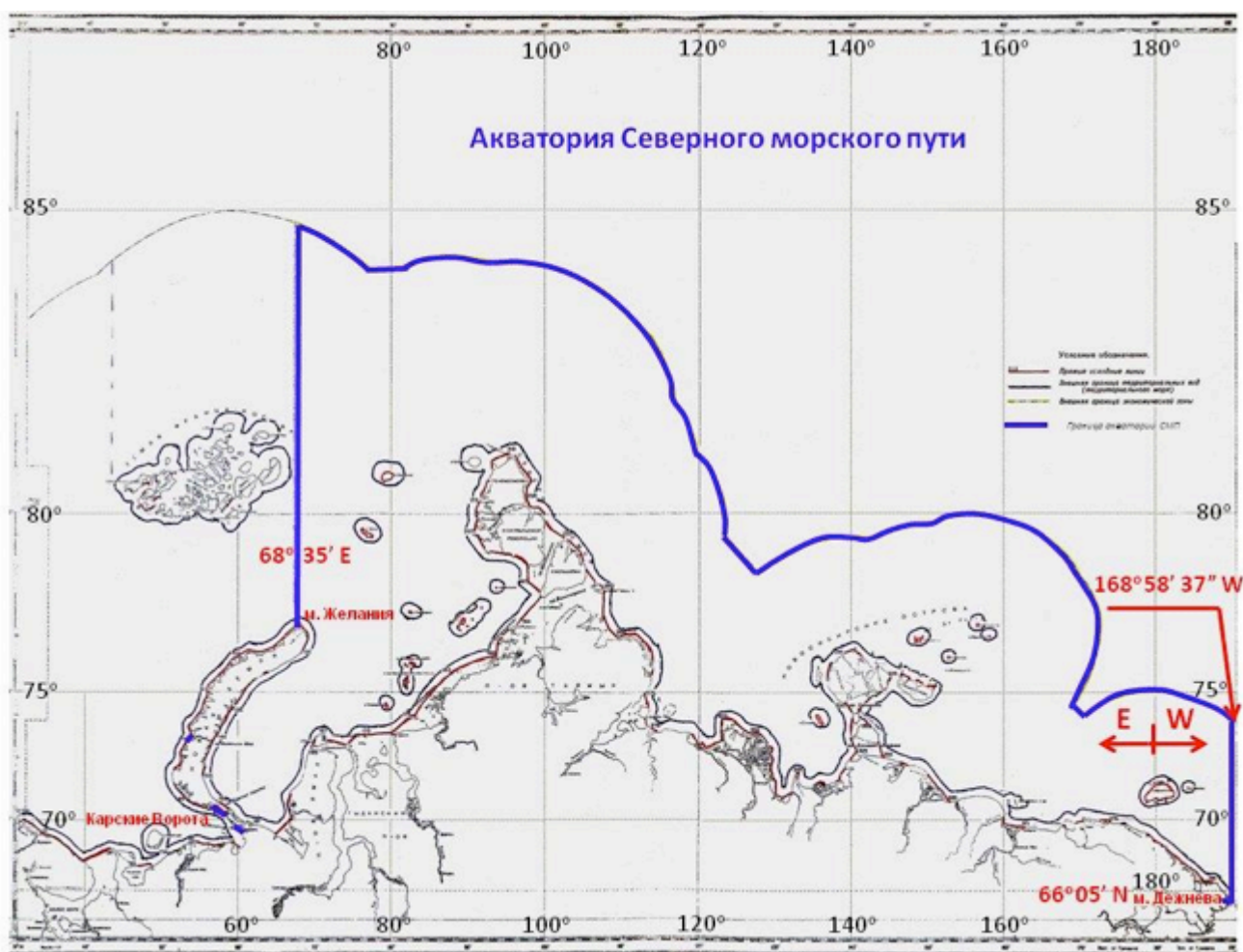
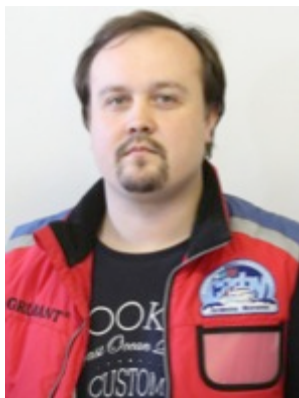


Рисунок 4. Карта акватории Северного морского пути.
 URL: <http://asmp.morflot.ru/files/images/границы%20СМП%20по%20Ф31.jpg>

УДК 338.47+656.615

«Арктическая конкуренция» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание?



© **Зайков** Константин Сергеевич, кандидат исторических наук, директор Арктического центра стратегических исследований САФУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Аннотация. Анализ причин и источников так называемой «арктической конкуренции» между Мурманском и Архангельском позволяет выявить сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (SWOT-анализ) морских транспортных узлов. Актуализируется проблема интеграции

транспортно-логистических процессов. Архангельский и Мурманский морские транспортные узлы создавались как части единой логистической системы грузоперевозок на Севере и должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Предлагается создание национального транспортно-логистического интегратора, с функциями надкорпоративного логистического центра, отвечающего за научно обоснованное, равномерное и прозрачное перераспределение грузопотоков и грузовых баз логистического рынка западной части Российской Арктики.

Ключевые слова: *Арктическая конкуренция, Архангельск, Мурманск, морской порт, речной порт, логистика, грузовые базы, сервис, транспортно-логистический узел*

The «Arctic competition» problem and the marine transport hubs: Is it a clash of business interests or the knockout game?

© **Zaykov, Konstantin S.** Candidate of Historical Science, Director of the Arctic Centre for Strategic Studies of NArFU named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk. E-mail: k.zaikov@narfu.ru

Abstract. Analysis of the causes and sources of the so-called "Arctic competition" between Murmansk and Arkhangelsk identifies strengths and weaknesses, opportunities and threats (SWOT-analysis) of the marine transport hubs. The focus of the article is the transport integration problem and logistics. Arkhangelsk and Murmansk marine nodes were created as the part of a single freight logistics system in the North and were not supposed to compete, but to complement each other. Nearest future will bring up the issue of the national transport and logistics integrator with the functions of the "upper-corporative" logistics center responsible for evidence-based, homogeneous and transparent re-distribution of traffic and freight logistics market bases in the western part of the Russian Arctic.

Keywords: *Arctic competition, Arkhangelsk, Murmansk, sea port, river port, logistics, freight base, service, transport and logistics hub*

Введение

Основную роль в логистике освоения труднодоступных районов шельфа Баренцева, Печорского, Карского морей и материковых проектов освоения арктического побережья Российской Федерации играют несколько транспортных каналов, ориентированных на железнодорожно-водные транспортные узлы, расположенные по рекам Печора, Обь и Енисей, а также два крупных морских порта — Архангельск и Мурманск. Архангельский морской торговый порт и Мурманский морской торговый порт являются главными железнодорожно-водными транспортными узлами на арктическом направлении грузоперевозок. Сегодня наблюдается заметный рост объёмов перевалки грузов через эти порты, связанный с активизацией работ на шельфе и со снабжением нефтегазовых проектов в Арктике. У региональных и местных органов власти появилась возможность пополнять свои бюджеты, повышать уровень трудовой занятости населения, решать социальные задачи за счет участия региональных поставщиков в обеспечении работ в Арктике.

Растущий грузопоток в Арктику позволяет максимально задействовать мощности и Архангельского, и Мурманского портов. В связи с этим стивидорные компании, представляющие Архангельский и Мурманский морские порты, ошибочно рассматривать исключительно как конкурентов. В стратегическом плане, при интеграции процессов перераспределения грузопотоков и грузовых баз, возможен значительный синергетический и мультипликативный экономический эффект для развития всей транспортной логистики в Арктике. Можно вспомнить об успешном опыте сотрудничества портов в XX веке, когда АМТП и ММТП работали как взаимодополняющие морские транспортные узлы. При плановой экономике в транспортной логистике Северного экономического района соблюдался принцип равномерного перераспределения грузопотоков между обоими портами, обеспечивался национальный структурный уровень развития интеграционных процессов между регионами и исключалась деструктивная конкуренция¹. Благодаря этому сами администрации двух крупнейших северных портов и региональные власти были заинтересованы в наиболее эффективном перераспределении грузопотоков между Мурманским и Архангельским портами. Однако при отказе от плановой экономики функции интегратора транспортной логистики оказались невостребованными, а прежние взаимоотношения между регионами и портами в ряде слу-

¹ Северный экономический район. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_169369/?frame=3 (дата обращения: 05.12.2014)

чаев перешли в плоскость деструктивного конкурентного противостояния за инвестиции, ресурсы, грузопотоки и грузовые базы. Изначально термин «арктическая конкуренция» использовался в российских СМИ лишь в контексте отношений с зарубежными странами. Но сегодня это понятие распространилось и на взаимоотношения субъектов РФ².

Истоки межрегиональной «арктической конкуренции»

Сегодня и Архангельск, и Мурманск имеют по собственному крупному проекту развития своих морских транспортных узлов, требующих очень большого федерального финансирования и поддержки на самом высоком уровне власти. Для Мурманска это проект Комплексного развития Мурманского транспортного узла (МТУ), стоимостью 132,3 млрд. рублей, из которых 56,6 млрд. рублей — средства федерального бюджета и 75,7 млрд. рублей — внебюджетные источники³. Для Архангельска это проект глубоководного порта в Архангельске стоимостью до 35 млрд. рублей, который необходимо строить в комплексе с реализацией мега-проекта «Белкомур»⁴. По предварительным оценкам экспертов, всего для реализации проекта «Белкомур» потребуется не менее 176 млрд. рублей (без учёта строительства трассы до Мурманска)⁵. С учётом предстоящих многомиллиардных финансовых затрат и очевидных проблем с финансированием, скорее всего, на оба проекта развития морских портов федеральные инвестиции выделяться не будут. Деньги, в первую очередь, получит лишь тот регион, который имеет мощных лоббистов на федеральном уровне и докажет, что именно его морской транспортный узел наиболее востребован и нужен для освоения Российской Арктики. Таким образом, так называемая «конкурентная» борьба против порта-соседа, скорее всего, носит субъективный характер, и направлена в обоснование необходимости выделить средства на «главный проект». При этом интересы мурманского порта находятся в зоне интересов нефтяных компаний, стремящихся снизить затраты на создание баз обеспечения своих проектов за счёт крупных федеральных инвестиций в развитие МТУ. Например, озвученное в апреле 2014 года на заседании у вице-преьера Правительства РФ предложение приостановить исполнение госконтракта по проекту МТУ и перенаправить

² К слову об «арктической конкуренции»: Архангельский порт присоединяют к Мурманскому. URL: <http://51rus.org/news/policy/3380> (дата обращения: 21.11.2014). Морская администрация порта Архангельск стала филиалом ОАО «ММТП». URL: <http://www.echosevera.ru/news/2014/01/21/8606.html> (дата обращения 12.12.2014).

³ Сечин просит Медведева финансировать транспортный узел Мурманска. URL: <http://ria.ru/economy/20140424/1005283733.html> (дата обращения: 06.12.2014)

⁴ Строительство глубоководного порта Архангельска может начаться в 2014 году. URL: http://www.arctic-info.ru/news/28-12-2012/stroitel_stvo-glybokovodnogo-porta-arhangel_sk-mojet-nacat_sa-v-2014-gody (дата обращения: 06.12.2014).

⁵ Архангельские власти заявляют, что конкуренции с Мурманском в проекте «Белкомур» нет. 27.01.2013. URL: http://www.belkomur.com/news/index.php?ELEMENT_ID=2661 (дата обращения: 14.03.2015).

часть ресурсов на финансирование транспортных проектов, реализуемых в Крыму, встретила мощный отпор нефтяного лобби, благодаря чему финансирование было сохранено⁶.

Очевидно, что у архангельского проекта строительства глубоководного района порта «Северный» такого мощного лоббистского ресурса нет. Неслучайно шаг за шагом за Архангельском закрепляется образ неперспективного, мелководного, замерзающего и дорогого порта, в развитие которого не имеет смысла вкладывать ни рубля федеральных инвестиций. Замглавы Минтранса РФ Виктор Олерский заявил, что магистраль Белкомур должна быть ориентирована не на Архангельск, а на создаваемый Мурманский транспортный узел⁷. Поэтому в ближайшее время Архангельск, скорее всего, обречён на проигрыш в так называемой «конкуренции» с Мурманском за федеральные инвестиции. Странно, что у «конкурентов» нет понимания того, что дальнейшее ослабление морской составляющей экономики Архангельска не поможет, а навредит развитию Мурманска.

При этом у Мурманска есть реальный «арктический конкурент», и это не Архангельск, а такой же «незамерзающий и глубоководный» соседний **порт Киркенес**, где компания "Norterminal" планирует построить к 2018 году крупный стационарный нефтяной терминал с хранилищем сырой нефти емкостью 1 млн. тонн. В Киркенесе уже базируются зарубежные сервисные нефтегазовые компании, работающие на проектах российских операторов в Арктике. Согласно записям Киркенеского порта, уже в 2013 году около 70% заходивших сюда сейсмозондировочных судов обслуживали российских нефтяников в Карском море⁸.

Но, в отличие от Архангельска, Киркенес не является конкурентом Мурманску за российские федеральные инвестиции и, вероятно, поэтому не подвергается постоянным информационным атакам с целью утвердить в общественном сознании главенство мурманского порта в Арктике. Тем не менее, в перспективе российские нефтегазовые операторы могут исключительно в интересах своего бизнеса и по причине высокого уровня западного морского сервиса на порядок более активно использовать Киркенес, как удобную альтернативу Мурманску⁹. У Киркенеса есть большой шанс стать «Главными воротами в Арктику», и не случайно в декабре 2014 года Министерство иностранных дел Норвегии, несмотря на присоединение к режиму антироссийских санкций США и ЕС, разрешило своим компаниям, базирую-

⁶ Из Мурманска в Крым. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/1183230> (дата обращения: 06.12.2014).

⁷ Проект «Белкомур» должен быть ориентирован на Мурманск. URL: <http://www.warandpeace.ru/ru/news/view/55936/> (дата обращения: 11.12.2014).

⁸ Нефть России. Информационно-аналитический портал. URL: <http://www.oilru.com/news/391113/> (дата обращения: 11.12.2014).

⁹ Российскую арктическую нефть – на норвежские терминалы. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2013/09/rossijskuyu-arkticheskuyu-neft-na-norvezhskie-terminaly-17-09> (дата обращения: 24.11.2014)

щимся в Киркенесе, беспрепятственно оказывать услуги по снабжению судов на российских морских нефтегазовых проектах в 2015 году в Баренцевом, Печорском и Карском морях¹⁰.

За счёт реализации проекта развития МТУ, Мурманск стремится решить проблему перегруженности своей железной дороги. Однако железнодорожное расстояние, или, на сленге транспортников, «плечо» доставки грузов из Центральной России и Урала через Мурманск остаётся самым длинным. Рано или поздно может актуализироваться пока отложенный, но очень выгодный для грузоперевозчиков и их заказчиков логистический проект строительства железнодорожной ветки, которая свяжет кратчайшим путем приграничный район Никель-Печенга (Мурманская область) с портом Киркенес. Его цель — переключение на порты стран Баренцева региона грузопотоков между Китаем и восточным побережьем США. Согласно опубликованным данным, нужно построить участок длиной всего около 40 км, что сопоставимо с длиной новой железнодорожной ветки от станции Выходной до станции Лавна Октябрьской железной дороги протяжённостью 46 км по проекту комплексного развития МТУ 11. По мнению российских экспертов, дорога Никель — Печенга — Киркенес может не только разгрузить перегруженный Мурманский порт, но и «увести значительную часть российских и внешнеторговых грузов от Мурманска», в частности грузы «Белкомура», на которые рассчитывает Мурманск, в крупный транспортный коридор Northern East-West Corridor — "N.E.W. Corridor". Сегодня для развития этого направления западные соседи Мурманской области планируют построить железную дорогу от финского г. Рованиеми до норвежского порта Киркенес (около 550 км). Можно предположить, что в случае реализации этого плана Киркенес станет самым притягательным современным железнодорожно-морским транспортным узлом, расположенным рядом с Мурманском¹².

Информационные методы «арктической конкуренции»

Несмотря на особую роль Мурманска в Арктике, в первую очередь как базы атомного ледокольного флота, как центра накопления и перевалки арктической нефти, как сервисного центра баз бурения в Баренцевом море, как транзитного пункта для иностранных судов, которые пойдут по Севморпути (СМП), необходимо отметить, что Архангельский железнодорожно-морской транспортный узел важен для завоза генеральных грузов в арктическом

¹⁰ Услуги по снабжению судов не входят в перечень санкций против России. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2014/12/norvezhscy-podumyvayut-o-prodolzhenii-snabzheniya-rossiyskoy-neftyanki-09-12> (дата обращения: 24.11.2014).

¹¹ Минтранс объявил конкурс на строительство нового порта в Мурманске за 40,2 млрд. рублей. URL: <http://itar-tass.com/ekonomika/852783> (дата обращения 10.12.2014).

¹² Архангельский порт максимально выгоден для доставки кокса железнодорожным путем из Китая в Норвегию. URL: <http://www.1prime.ru/Russia/20090611/756206028.html>. (дата обращения 10.12.2014).

направлении и играет серьёзную роль в каботажных грузоперевозках по СМП. А каботажные грузоперевозки на небольших судах — наиболее востребованный сегодня вид перевозок по СМП¹³. В Архангельской области сосредоточены все крупнейшие на севере машиностроительные предприятия, самые квалифицированные кадры в области судостроения и судоремонта, все старейшие научно-образовательные учреждения. Архангельск, несмотря на серьёзные провалы в лоббировании своих интересов на федеральном уровне, остается приоритетным регионом для размещения комплексной производственной базы обеспечения большинства индустриальных арктических проектов. В Мурманской области такого серьёзного промышленного и научно-образовательного потенциала нет, а создание Мурманского транспортного узла невозможно без привлечения соответствующих потенциалов своих ближайших промышленно развитых соседей.

С позиции межрегиональной «арктической конкуренции» существующий и требующий инвестирования промышленный, транспортно-логистический, образовательный и научный потенциал Архангельска, скорее всего, воспринимается как угроза сценарию, по которому все крупные федеральные финансовые потоки для освоения Арктики должны направляться в развитие лишь одного арктического порта и одного «главного» морского транспортного узла — в одну «инвестиционную корзину», в «один карман», и в одни «главные ворота Арктики». Сегодня в общественное сознание через СМИ активно внедряются представления о «безусловных преимуществах Мурманского порта» как «Главных ворот Арктики», публикуются статьи, принижающие значение порта Архангельска перед Мурманском, нивелируется роль Архангельска в морском открытии и освоении российской Арктики. Цель данной информационной политики — подготовить общественное мнение к тому, что акцептором всех федеральных инвестиций в региональное транспортное, инфраструктурное, научное и социальное развитие, безусловно, должен стать Мурманск. При этом «забывается», что оба порта — и старейший в России арктический порт Архангельск, которому уже более 430 лет, и Мурманский порт, который был создан в 1916 году в составе Александровского уезда Архангельской губернии, играют свою уникальную транспортно-логистическую и экономическую роль в регионе. В отрицании этого можно увидеть очевидные признаки пропагандистской войны под видом информирования об «очевидных фактах». Так, новостной сайт «Трибуна» приводит интервью губернатора Мурманской области, которая, если верить сайту, заявила, что Мурманск: «...Это начало Северного морского пути, ключевой опорный пункт на стыке райо-

¹³ Большая часть заявок подана на прохождение небольших судов каботажного плавания. URL: <http://sdelanounas.ru/blogs/41301/> (дата обращения: 10.12.2014).

нов Северного Ледовитого и Атлантического океанов. У нас круглогодичный, незамерзающий порт с необходимыми глубинами. Это очевидные факты. Именно поэтому на протяжении всего двадцатого века из Мурманска начинались все экспедиции в Арктику...» [1].

Очевидно, что такое представление о роли Мурманска в Арктике не вполне соответствует действительности. *Во-первых*, потому что Северный морской путь начинается в районе Карских ворот в Ненецком автономном округе и Новой Земли (Архангельская область). *Во-вторых*, большинство известных экспедиций в Арктику в XX веке начинались в Архангельске. Впрочем, стоит ли при серьёзном анализе значения портов обращать внимание на подобные «арктические бренды»? Гораздо важнее для понимания истинной роли регионов беспристрастно сравнить реальные достоинства и недостатки арктической транспортной логистики Архангельска и Мурманска.

Оборотная сторона клише «незамерзающий и глубоководный»

Рассматривая методы упомянутой выше «арктической конкуренции», можно увидеть, что в качестве бесспорного доказательства превосходства Мурманского порта используется словосочетание «глубоководный и незамерзающий». Или, как процитировано выше: «незамерзающий порт с необходимыми глубинами». С целью объективной оценки этого информационного клише, надо ответить на ключевой вопрос: *для чего необходимы большие глубины и зачем судам, работающим в Арктике, нужен глубоководный и незамерзающий порт?* Российская Арктика — это в основном мелководный и покрытый льдами регион. Работать там могут только суда с малой осадкой, и, как правило, они работают с ледокольной проводкой, причем ледокольный флот в мелководных условиях мореплавания также должен иметь небольшую осадку.

Гораздо важнее для участников грузоперевозок в российской Арктике такие достоинства железнодорожно-водных транспортных узлов, как: меньшее транспортное, в первую очередь железнодорожное, «плечо» доставки грузов в порт, наличие свободных железнодорожных путей при подходе к порту, низкие тарифы на услуги порта, наличие свободных складов, причалов и площадок для строительства промышленных объектов, существующая инфраструктура, доступ к инфраструктуре, снижение времени доставки и уровень качества обслуживания судов. Например, в Европе морские порты «четвёртого поколения» предусматривают размещение производств непосредственно на территориях портов, что обеспечивает большую часть их грузовой базы. Для этого нужно, чтобы в порту было много свободных территорий для строительства. В этом плане зажатый сопками порт не идёт в сравнение с портом на равнинной территории.

Глубоководный и незамерзающий Мурманский порт имеет бесспорное объективное преимущество перед Архангельским портом только при перевалке на экспорт больших партий навалочных, насыпных грузов, в первую очередь — каменного угля. Этот факт хорошо известен профессионалам, работающим в сфере транспортной логистики на Севере. Глубины порта Мурманска нужны, в основном, для захода крупных балкеров, на которые можно загрузить максимально большие объемы угля или апатитового концентрата. Эти грузы невыгодно возить мелкими партиями или небольшими судами, поэтому и нужен глубоководный порт, работающий, как правило, на экспортном (западном) направлении. Однако на восточном, или арктическом (каботажном) направлении, завозятся, в основном, не навалочные, а генеральные грузы¹⁴. Для инфраструктурных и нефтегазовых проектов на Севере и в Арктике нужны суда, способные заходить в устья заполярных рек, подходить к мелководным портопунктам. Это суда, перевозящие контейнеры, оборудование, трубы для газопроводов, подвижную самоходную и несамоходную технику, грузы в транспортных пакетах, штучный груз в упаковке, бочки и стройматериалы, железобетонные и металлические конструкции и большое количество мелкопорционных грузов. Большие суда-балкеры, которые принимает глубоководный Мурманский порт, по причине их большой осадки, обычно не используются для каботажного плавания в Арктике и для завоза грузов на арктическое побережье. Не случайно главным требованием при строительстве новых ледоколов и судов ледового класса для российской Арктики является максимальное уменьшение их осадки. В частности, требования к строящемуся головному атомному ледоколу ЛК-60 проекта 22220 предполагают такую конструкцию судна, которая позволит использовать его в мелководных участках, включая устья полярных рек¹⁵.

Мурманский морской торговый порт принимает суда осадкой до 15,5 метров, длиной более 265 метров и дедвейтом до 150 000 тонн, но такие суда почти не используются для каботажного плавания в Арктике и не нужны для обеспечения большинства работ по реализации арктических нефтегазовых проектов¹⁶. Для сравнения, Архангельский морской торговый порт принимает суда с осадкой 7—10 м, однако такая осадка оптимальна для завоза грузов и работы в Российской Арктике. Не случайно компания ГМК «Норникель» специально

¹⁴ Межгосударственный стандарт. Подготовка генеральных грузов к транспортированию. Общие требования. URL: http://zakonrus.ru/gost/g26653-90.htm#_Точ64361946 (дата обращения: 06.12.2014)

¹⁵ Новости проекта. URL: <http://www.arctic-info.ru/ArcticPath/News/Page/dmitrii-kobilkin--eto-sydno-otkroet-povyu-stranicy-v-istorii-osvoenia-arktiki> (дата обращения: 06.12.2014)

¹⁶ ММТП достиг рекордного объема перевалки угля. URL: <http://www.energyland.info/analytic-show-104838> дата обращения 08.12.2014)

построила пять новых судов ледового класса с осадкой 9,5 метров, которые могут войти и в Лену, и в Енисей, и в Обь, в другие заполярные реки¹⁷.

Нередко в качестве доказательства несопоставимости роли Архангельска перед портом Мурманска, приводятся, например, такие данные: «грузооборот порта Мурманск в 2012 году составил 31,4 млн. тонн, а грузооборот порта Архангельск — 4,4 млн. тонн»¹⁸. Однако за первой цифрой стоят навалочные, насыпные и наливные грузы, в первую очередь, уголь, удобрения, сырая нефть, отправляемые крупными партиями на экспорт. Зато вторая цифра отражает, в основном, каботажные перевозки грузов в Арктику, завоз контейнеров, оборудования, труб, техники для арктических нефтегазовых и инфраструктурных проектов. Таким образом, становится понятно, почему вопрос о том, Архангельск или Мурманск нужно называть «главными воротами в Арктику», решается методами информационной войны в СМИ.

Тот факт, что Белое море и Северная Двина зимой замерзают, не означает, что Архангельский порт является замерзающим. Ещё с прошлого века в Архангельске в зимнее время действует ледокольная проводка. К 1917 году Архангельский порт уже имел 16 ледоколов, из них 7 линейных и 9 портовых¹⁹. С середины XX века эта ледокольная проводка в зимнее время действует постоянно. Для сравнения: ледовые условия и глубины в Балтийском море не менее сложны для мореходства, чем в Белом море, а порт С.-Петербурга в зимнее время тоже работает с ледокольной проводкой. Однако всё это не является его конкурентным недостатком при наличии выгодной транспортной логистики. В годы Первой мировой войны Архангельск был самым востребованным портом в России, его грузооборот в 1916 году составлял 2,8 млн тонн. В годы Великой Отечественной войны через причалы Архангельска было перевезено около 4 млн тонн грузов, имевших стратегическое значение. В это время Архангельский и Мурманский порты работали как части единого механизма, имели общего интегратора, перераспределявшего грузопотоки.

Преимущества и недостатки портов с позиции интеграции

По данным руководителя проектов ООО «Морстройтехнология» Софьи Катковой, «самой дорогой перевозкой в номенклатурных группах является контейнер (от 100 до 120 тысяч рублей, в зависимости от региона поставки). Именно поэтому морская перевалка контейнеров в Архангельске — наиболее экономичный вариант доставки груза на арктическое побережье и шельф Баренцева, Печорского, Карского морей. Это относится ко всем желез-

¹⁷ Список судов ГМК «Норникель». URL: <http://fleetphoto.ru/list.php?did=647> (дата обращения 06.12.2014).

¹⁸ Грузооборот портов в РФ. URL: <http://ria.ru/economy/20140114/989126015.html> (дата обращения: 06.12.2014).

¹⁹ Сайт ОАО «АМТП». URL: www.ascp.ru/hm/3.htm (дата обращения: 06.12.2014).

нодорожным грузам 3-го класса (самым дорогим): «В результате сравнения транспортных цен Архангельск — лучшее морское направление в логистике каботажных перевозок в районы арктического побережья. А Мурманск, несомненно, более удачная точка для размещения крупных экспортно-импортных сырьевых потоков. Глубины, ледовые условия позволяют ему работать с судами-накопителями большого дедвейта в защищённом морском заливе» [2, с. 10—12].

К сожалению, крайне редко в СМИ озвучивается мнение профессионалов в области транспортной логистики, указывающих, что объективных причин для конкуренции стивидорных компаний, работающих в портах Мурманска и Архангельска, не существует. У каждой компании есть своя постоянная ниша заказов, свои грузовые базы и приоритетные направления работы. А с учётом начала строительства порта «Сабетта» по проекту «Ямал СПГ» и с реализацией шельфовых проектов в Печорском и Карском морях, фрахтовый рынок во время летней навигации, когда грузоотправители одновременно направляют свои грузы в Арктику, может быть даже, говоря на языке транспортных специалистов, «затоварен объёмами»²⁰. И сегодня надо думать не о конкурентной борьбе за объёмы и грузовые базы соседнего арктического порта, а о том, как интегрировать и распределить несогласованные транспортные потоки, чтобы в будущем не возникало заторов и других проблем в железнодорожно-водных транспортных узлах Мурманска и Архангельска.

Именно с этих позиций, с целью максимально выгодного использования логистики и возможностей обоих портов, нужно говорить о недостатках и достоинствах Архангельского и Мурманского транспортных узлов. И тот, и другой порты имеют и недостатки, и преимущества при сравнении друг с другом. Но говорить об этом нужно максимально объективно, без использования клише, наподобие «незамерзающего и глубоководного порта» или «главных морских ворот в Арктику».

Объективной реальностью является не решенная проблема низкой пропускной способности железной дороги на подходах к Мурманскому порту, которая может поставить крест на многих далеко идущих планах по его развитию. Вопрос заторов в Мурманске решается развитием железнодорожной инфраструктуры, включая строительство новой ветки от станции Выходной до района Лавна и трех железнодорожных станций²¹. Для сравнения, Архангельский порт обслуживается двумя станциями Северной железной дороги (СЖД), что в последние десятилетия полностью исключало вероятность простоя вагонов и железнодо-

²⁰ Архангельск в поисках груза // «Созвездие-ревью». 2014. №19. С. 32—33.

²¹ Инвестиционный проект «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла». URL: <http://www.murmanshelf-conf.ru/archive/presentations/2013/RosTransModernizacia.pdf> (дата обращения: 06.12.2014).

рожных заторов. В отличие от подъездных путей к ММТП, который затоварен каменным углём, удобрениями и другими навалочными грузами, в Архангельске железнодорожные пути, особенно в последние десятилетия, остаются недозагруженными. Кроме того, в Архангельской области построен газопровод «Нюксеница-Архангельск», и в областной центр больше не идут вереницы составов с мазутом для ТЭЦ. Для сравнения, Мурманск остаётся негазифицированным, а составы с мазутом увеличивают и без того высокую вероятность заторов на мурманском направлении Октябрьской железной дороги (ОЖД). При этом объёмы грузов, завозимых по железной дороге в Архангельск, продолжают падать. Так, с января по ноябрь 2014 года СЖД обеспечила погрузку 57 млн 707 тысяч тонн грузов, что ниже уровня погрузки аналогичного периода 2013 года на 7,7%. Таким образом, на СЖД образовался дополнительный пропускной резерв для привлечения в АМТП новых грузовых баз²².

Несмотря на то, что пропускная способность у железной дороги, идущей на Архангельск, существенно выше, чем у дороги на Мурманск, время настойчиво требует развития припортовых железнодорожных станций в обеих портах. Станционные возможности должны позволять размещать определенный объем грузов на дополнительных железнодорожных путях при подходе к порту. В будущем это позволит Архангельску избежать печального опыта Мурманска и заторов на железной дороге. Создать такую сеть в Архангельске, где много свободного пространства и нет скалистых сопков, проще, чем в тесном Мурманске. По мнению транспортных специалистов, в Архангельске уже сегодня надо срочно увеличивать сеть железнодорожных разъездов и тупиков, где можно будет размещать часть грузовых вагонов в периоды максимального грузопотока.

Специалисты указывают, что вероятность затора в Архангельском железнодорожно-морском транспортном узле за последние годы возросла. Он может возникнуть, когда несколько крупных заказчиков, действующих несогласованно, не имея общего логистического интегратора, одновременно отправят свои грузы в Архангельский порт. По мнению транспортных специалистов, во время летней навигации в Арктике, на магистрали СЖД может одновременно скопиться до тысячи и более вагонов [2, с.12]. Когда грузопоток за три месяца поступает в течение одного месяца, ни один порт в мире не сможет быстро справиться с такими объёмами. В данной ситуации, помимо дополнительных подъездных путей и нескольких железнодорожных тупиков, на которых можно временно разместить избыток вагонов, и Мурманску, и Архангельску необходим общий интегратор для развития скоординированных

²² С начала года по СЖД перевезено 57,7 млн тонн грузов. URL: <http://szd.rzd.ru/news/public/ru> (дата обращения: 20.05.2013).

действий с грузоотправителями и стейкхолдерами, включая ОАО «РЖД». Сегодня такой национальный интегратор отсутствует, что ставит под удар планы грузоперевозчиков.

Размещение сервисных баз арктических проектов

Выгода от размещения компаниями-операторами в порту Мурманска своих баз бурения, особенно на первом этапе обеспечения поискового и разведочного бурения на шельфе Баренцева моря, не вызывает никаких сомнений. Геологическое изучение шельфа российской Арктики требует большого объема работ и поставок, что создает спрос на услуги порта. Глубины ММП позволяют собирать в его акватории крупные модульные конструкции, например, технологические морские платформы. В зимнее время в акватории порта почти не требуется ледокольная проводка, что облегчает любые операции в порту. Для понимания предстоящего объема работ достаточно сказать, что геологическая изученность российского шельфа в 10 раз ниже изученности принадлежащего США шельфа Чукотского моря и в 20 раз ниже, чем изученность арктического шельфа в соседней Норвегии. Плотность покрытия сейсмическими работами в наиболее перспективных акваториях арктических морей, за исключением Баренцева и Печорского морей, пока не превышает 0,15 км на квадратный километр, а для восточных морей — менее 0,1 км на квадратный километр [3].

Однако территория ММП разделена на множество участков, принадлежащих разным владельцам. Создание опорной производственно-логистической базы обеспечения нефтегазового проекта требует, как правило, объединения нескольких таких участков, которые иногда приходится выкупать или арендовать не у одного, а у нескольких хозяев. С каждым нужно вести отдельные переговоры, причем нет гарантии, что они будут успешными. Поэтому далеко не у любой компании есть возможность создать свою базу на территории порта Мурманска. Так, например, ООО «Газпромнефть-Сахалин» создало свою базу снабжения на причалах № 44 и № 45 Мурманского морского рыбного порта. ООО «Газпромнефть-шельф» для своей базы арендует причалы судоремонтного завода № 35. Компания ООО «Карморнефтегаз» использует для собственного снабжения причалы в районе порта Лавна, и «НК «Роснефть» создает базу по сборке буровых платформ на площадях 82-го (судоремонтного) завода в Росляково. Собственные причалы для базы бурения в Мурманске сегодня имеются только у ООО «Газфлот». По мнению А. Фадеева, начальника управления по обеспечению производства ООО «Газпромнефть-Сахалин»: «промышленное освоение в Арктике углеводородных, минерально-сырьевых и биологических ресурсов будет только увеличиваться, именно поэтому конкуренция за удобные инфраструктурные площадки с высоким потенциалом роста будет постоянно обостряться» [4].

Свои базы в порту Мурманска, вблизи своих заказчиков, стремятся создать и различные подрядчики, и даже субподрядчики из Архангельской области. В частности, примером является деятельность ЗАО «Белфрахт», которое развивает свою сервисную базу на территории Мурманского порта. Эта компания из Архангельска уже сформировала здесь крупный парк из более 300 собственных оффшорных контейнеров для вывоза бурового шлама с морских платформ в Карском и Печорском морях. Стоит отметить, что в Архангельске недавно создано новое производство оффшорных контейнеров, которые доставляются в Мурманск кратчайшим морским путем. Такое логистическое решение исключает риски, сопутствующие аренде контейнерного оборудования у иностранных поставщиков. И доказывает, что промышленный потенциал Мурманска — это, очень часто, промышленный потенциал поставщиков из соседнего Архангельска и Северодвинска. Благодаря размещению базы архангельского поставщика в Мурманском порту, заказчики ООО «Газпром бурение», ОАО «НК «Роснефть» в 2013 и 2014 гг. в сжатые сроки получили необходимые им контейнеры, что крайне важно для сезонных работ по бурению оффшорных скважин, проводимых в короткий межледовый период²³.

В перспективе, содержание собственной сервисной базы — трудоёмкое и затратное занятие для компаний операторов нефтегазовых проектов. Исходя из международного опыта, операторам было бы выгодно появление в Мурманске не нескольких, а одной крупной производственно-логистической базы, принадлежащей отдельной серьёзной сервисной компании, которая занималась бы обслуживанием всех операторов по международным стандартам. Примерно так, как это наблюдается в соседнем норвежском Киркенесе. Зарубежные нефтяные и газовые компании, привлекаемые российскими операторами к участию в арктических проектах в Баренцевом, Печорском и Карском морях, предпочитают Киркенес Мурманску из-за низкого уровня бюрократии и эффективной логистики [5].

Возможно, рано или поздно в Мурманске также будет востребован опыт создаваемой в Киркенесе крупной сервисной базы. Но российские компании-операторы пока не готовы идти по такому пути и вместо одной базы для всех проектов создают в разных частях порта собственные отдельные базы бурения, каждая — под отдельный морской проект. Отсутствие свободных территорий для масштабного строительства и развития промышленных производств, без которых немыслима деятельность крупной базы обеспечения арктических индустриальных проектов, является, наряду с железнодорожными пробками, и длинным транспортным «плечом», ещё одним из существенных недостатков порта Мурманска. Осво-

²³ ГК «Оптимист»: стратегия импортозамещения// «Созвездие-ревью». 2014. № 21. С 20—22.

ение западного берега Кольского залива, строительство там нового угольного терминала, железнодорожной линии и нового морского торгового порта «Лавна» может лишь частично исправить это положение. Но в целом проблему, например, более длинного «железнодорожного плеча» при транспортировке грузов арктического направления по сравнению с Архангельском и тесноты зажатого скалами Кольского залива это не решит.

Выбор порта зависит от «железнодорожного плеча»

Сегодня компании, начинающие и планирующие работать на шельфе Арктики, обустроиваются в основном на территории ММТП. Это, по мнению гендиректора ОАО «Беломортранс» (г. Москва) Михаила Сисина, закономерно, потому что на этапе бурения в Баренцевом море базы снабжения удобно размещать на Кольском полуострове. Но на следующем этапе освоения месторождений, когда компании пойдут в Печорское и Карское моря, в Обскую губу, часть из них непременно начнёт перебазироваться в Архангельский порт. Дело в том, что расстояние доставки грузов в указанные районы через архангельский железнодорожно-морской транспортный узел на сотни километров короче, чем через аналогичный Мурманский транспортный узел. Кроме того, Архангельск выполняет ещё и важную роль ведущего «резервного» морского направления в зимний период²⁴.

Эти обстоятельства хорошо известны специалистам транспортно-логистических компаний, разрабатывающим схемы доставки грузов в Арктику. Так, руководитель проектов ООО «Морстройтехнология» (г. С.-Петербург) Софья Каткова подчёркивает, что «железнодорожное плечо» доставки грузов различного назначения до Архангельска в среднем ниже железнодорожной доставки до Мурманска. «Более короткое железнодорожное плечо и, соответственно, величина железнодорожного тарифа являются определяющими факторами при сравнении северных направлений доставки грузов из регионов Центральной России и Урала. При этом железнодорожный тариф в логистической цепочке проектных грузов занимает значительную часть расходов (для дедвейтных грузов от 30 до 40%, в зависимости от региона поставки). Здесь надо отметить, что по оценке других экспертов железнодорожный тариф может занимать лишь 15—20% расходов, что, впрочем, также немало. При сравнении морского фрахта к проектным точкам Арктики разница между Мурманском и Архангельском почти незаметна, если говорить о судах равного дедвейта для перевозки дедвейтных грузов. Если же сравнивать логистику для недедвейтных (объёмных) грузов, к которым относятся трубы большого диаметра и оборудование (в том числе различные металлоконструкции и

²⁴ Архангельск в поисках грузов // «Созвездие-ревью». 2014. № 19. С 33.

пр.), то здесь доля морского фрахта в цене цепочки поставки будет значительно выше — от 55 % до 80%. Тем не менее, направление через Архангельск остается привлекательным и для этих грузов» [2, с.10—12].

Главным критерием при выборе порта на арктическом направлении является расстояние доставки грузов: 20 часов — это минимальное время доставки груза поездом Москва — Архангельск. Для сравнения: грузовой поезд Москва — Мурманск идет почти в два раза дольше, около 40 часов, не считая времени простоев. Расстояние при транспортировке российских грузов арктического направления через Архангельский порт будет короче, чем через любой другой порт Северо-Запада, а доставка — быстрее. Сегодня целый спектр категорий грузов в район Обской губы транспортные компании предпочитают везти не через Мурманск, а через Архангельск. Таким образом, сегодня правительству Архангельской области надо сконцентрировать основные усилия на развитии наиболее выгодных для Архангельского порта каботажных перевозок грузов в российской Арктике, а основной поток импорта и экспорта, в первую очередь экспорта угля, до тех пор, пока не будет реализован проект «Белкомур», нужно оставить Мурманску²⁵.

Грузопотоки и грузовые базы

Мурманский порт традиционно обрабатывает большие объёмы навалочных грузов, и это основная причина высоких показателей его грузооборота в сравнении с Архангельским портом. Но это те грузы, которые часто не предназначены для Арктики, в первую очередь, уголь. Через Мурманский порт экспортируется больше угля, чем через порты Санкт-Петербург, Кандалякша, Выборг и Высоцк, вместе взятые. Основное направление экспорта — страны Западной Европы²⁶. Из-за увеличения объемов перевалки угля пропускная способность железной дороги к Мурманскому порту не позволяет привлекать в порт новые крупные грузовые базы. А сам порт, из-за того, что он, в основном, является угольным портом, не может полноценно развивать другие направления, пока не будет построен новый угольный терминал на западном берегу Кольского залива.

При этом в Архангельском порту целые погрузочно-разгрузочные районы нередко простаивают из-за отсутствия новых грузовых баз. Мощности АМТП позволяют перерабатывать до 4,5 млн тонн грузов в год — в три с лишним раза больше, чем порт обрабатывает сегодня. Перевалка через Архангельский порт больших, сопоставимых с Мурманским портом,

²⁵ Архангельск в поисках грузов // «Созвездие-ревью». 2014. № 19. С 32.

²⁶ ММТП достиг рекордного объема перевалки угля. URL: <http://www.energyland.info/analitic-show-104838> (дата обращения 07.12.2014)

объёмов навалочных грузов, в том числе каменного угля, будет возможна при реализации проекта «Белкомур» и строительстве глубоководного района порта «Северный». Однако возникает резонный вопрос о реальности этих планов в ближайшей перспективе. Поэтому объективно на успехи по перевалке навалочных грузов Архангельск претендовать не может и Мурманску конкуренции не составляет.

Но на арктическом (каботажном) направлении, как указано выше, приоритет остаётся у Архангельска, так как это выгодно в первую очередь заказчикам грузоперевозок. Архангельский порт, благодаря наличию свободных открытых площадок и складских помещений, часто используется компаниями как резервный пункт для накопления грузов перед навигацией в Арктике, выполняя функции «сухого порта». В Архангельске не надо, как в Мурманске, взрывать скалы и разравнивать сопки, чтобы создать промышленную площадку под нужды нового предприятия или расширения железнодорожных станций. Архангельск и его индустриальные сателлиты (Северодвинск и Новодвинск) газифицированы, что снижает производственные затраты предприятий. По объективным показателям Архангельский морской торговый порт должен испытывать бум спроса на его услуги. Но успешному развитию Архангельского порта мешает ряд факторов, и многие из них возникли не только по объективным причинам. Многие годы здесь не решался вопрос выравнивания ставок портовых сборов, несмотря на то, что в АМТП они были самыми высокими не только в России, но и в мире. Лишь в 2014 году ставки портовых сборов для Архангельского морского торгового порта удалось немного снизить. Но, прежде чем федеральные власти внесли соответствующие изменения в приказ ФСТ России от 30.04.2013 № 85-т/1 «Об утверждении ставок портовых сборов за услуги, оказываемые ФГУП «Росморпорт» в морских портах Российской Федерации», потребовалось личное вмешательство Президента России. По его указанию, 12 ноября 2013 года на заседании Правления Федеральной службы по тарифам было утверждено снижение ставок в следующем размере: для судов заграничного плавания на 20%; для судов каботажного плавания — на 10 %; ледокольный сбор снижен на 20%²⁷.

Новые ставки портовых сборов в Архангельске начали действовать с 1 января 2014 года. Тем не менее, по мнению транспортных специалистов, снижение ставок не меняет ситуацию, и для того, чтобы в Архангельск массово пошли суда, надо снижать ставки на 50%. Развитие Архангельского порта сдерживают не только тарифы, но и деградация традиционных гру-

²⁷ ФГУП «Росморпорт». Архангельский филиал. Ставки портовых сборов. URL: http://www.rosmorport.ru/arf_portcharges.html (дата обращения 07.12.2014).

зовых баз, поставлявших в течение прошлого века лес и целлюлозу на экспорт. В частности это стало основной причиной снижения грузопотока через ПРР «Бакарица» в АМТП.

Развитие АМТП на примере ПРР «Левый берег» и ПРР «Бакарица»

Через АМТП в советские времена завозились трубы для газопровода «Уренгой — Помары — Ужгород», и сегодня, когда наступает время обновлять советские старые трубы на новые, Архангельский морской порт снова может быть востребован как опорный перевалочный пункт для обеспечения этого проекта модернизации газопровода. Через ПРР «Экономия» завозились трубы большого диаметра при обустройстве системы магистральных газопроводов Бованенково-Ухта (проект «Ямал» компании «Газпром»), доставлялись обетонированные трубы на комплекс "MRTS-Defender" в Байдарацкую губу Карского моря. АМТП уже много лет сотрудничает в северных проектах с Выксунским металлургическим заводом (ОАО «ВМЗ»), куда через Архангельский порт доставляются листы широкоформатной стали из Германии. За 6 лет АМТП переработал только в импорте около 1,5 млн тонн грузов. А в обратном направлении в порт поступают изготовленные на ВМЗ трубы большого диаметра для газопроводов. Новым арктическим мега-проектом, в котором активно задействован АМТП, стало строительство порта «Сабетта» и завода по сжижению природного газа (СПГ) на полуострове Ямал. «Ямал СПГ» — это самый крупный из числа реализуемых сегодня в России новых нефтегазовых проектов. Помимо строительства указанных объектов, он включает в себя логистическое развитие и инфраструктурное освоение трассы Севморпути (СМП). Этот проект способен обеспечить загрузку мощностей как минимум на 3 года и более, когда завод СПГ будет пущен в эксплуатацию.

На территории Архангельского порта сегодня выгодно размещать как отдельные производства, так и комплексные производственные базы обеспечения арктических проектов. Здесь порт не зажат сопками, а в устье Северной Двины много свободных территорий, пригодных для возведения любых крупных промышленных объектов. На основе возможностей порта можно решать большинство производственных задач, стоящих перед компаниями, которым предстоит работать в Арктике. Архангельский порт расположен в центре крупнейшего индустриального кластера на Севере России. Железная дорога на Архангельск практически не знает пробок, характерных для других портов Северо-Запада. Архангельск полностью газифицирован, что удешевляет энергозатраты промпредприятий. Суда, заходящие в Мурманский порт, теряют много времени из-за ограничений по заходу в связи с потребностью пропускать в первую очередь корабли Северного флота.

Благодаря этим преимуществам, на территории Архангельского порта можно создавать интегрированные логистические цепи, развивать динамичные сети производства и распределения грузопотоков в едином транспортном узле. Примером того, что этот процесс не только реален, но уже начался, является приход в Архангельск компании «Межрегионтрубопроводстрой» (ОАО «МРТС»), осуществляющей строительство подводно-технических объектов магистральных трубопроводов нефтегазодобывающего комплекса и имеющей соответствующий собственный флот. Компания выбрала в качестве своей опорной производственно-логистической базы Архангельский морской торговый порт и приобрела территорию и причалы бывшего угольного терминала ПРР «Левый берег», где работает дочерняя структура ООО «МРТС Терминал». Фактически, уже сегодня МРТС использует причалы АМТП для обслуживания своих заказчиков, среди которых: «Газпром», «Транснефть», «ЛУКОЙЛ», Exxon Neftegas Ltd, «Роснефть», «Норильский никель» и многие другие. И можно прогнозировать, что по мере развития нефтегазовых проектов в Арктике указанные компании-операторы и другие заказчики будут все активнее использовать промышленный потенциал предприятий Северодвинска и Архангельска, выгодную железнодорожно-водную транспортную логистику, а также возможности научно-исследовательских и образовательных учреждений²⁸.

Ещё один район Архангельского порта ПРР «Бакарица», почти остановленный из-за деградации прежних грузовых баз, сегодня тоже востребован в арктических проектах. Глубины «Бакарицы» были изначально рассчитаны на суда Северного морского пароходства с допустимой осадкой не более 7—7,5 м. Неудобство при использовании ПРР «Бакарица» представляют два разводных моста (железнодорожный и автомобильный), через которые надо проходить судам, а это дополнительные затраты времени. Однако ПРР «Бакарица» удобен для накопления и длительного хранения в порту больших партий грузов, что позволяет значительно удешевить грузоперевозки. Район обслуживается железнодорожной станцией «Бакарица» СЖД. Очевидным преимуществом для района является прямой выход на федеральную автомобильную трассу М-8 (Архангельск — Москва). Таким образом, ПРР «Бакарица» представляет интерес для промышленных компаний, которым нужны склады длительного хранения больших партий грузов, предназначенных для завоза в арктическом направлении. Свободных площадок и складских помещений для накопления и длительного хранения, а также погрузочно-разгрузочной техники в ПРР «Бакарица» достаточно²⁹.

²⁸ МРТС осваивает север//«Созвездие-ревью». 2014. № 21. С.28

²⁹ Погрузочно-разгрузочный район «Бакарица.URL: <http://www.ascp.ru/htm/st2.htm> (дата обращения 07.12.2014)

Об актуальности нереализованных проектов развития АМТП

Недостатком Архангельского порта является незаконченность проектов инфраструктурного и транспортного развития, которые были разработаны ещё в советские годы. В частности, сегодня всё большее значение в логистике грузоперевозок играет автомобильная федеральная трасса М-8, которая в последнее время приведена в порядок. Идущие по ней автопоезда составляют серьёзную конкуренцию железнодорожному транспорту, причем, не только из-за тарифной политики СЖД. Автопоезда позволяют заказчику рассчитывать доставку груза в порт с точностью до трех часов. Однако федеральная автомобильная трасса М-8 заканчивается в районе автомобильного разводного моста через Северную Двину. Поэтому, на федеральном уровне надо лоббировать принятие решения о её логическом продлении до ПРР «Экономия» через окружную дорогу. Регион должен добиваться включения в федеральную программу существующего еще с советских времен проекта строительства нового моста через рукав Кузнечиху, который позволит вывести федеральную трассу М-8 прямо к причалам ПРР «Экономия» АМТП. Также понадобится строительство нового автомобильного и железнодорожного моста в районе Турдеевской лесобазы. От него будет идти объездная дорога — в обход Архангельска. Строительство этих магистралей уже заложено в архангельском градостроительном плане. А подходные каналы, причалы и т.д. будут относиться к ведению Росморпорта.

По мнению руководства ЗАО «АМТП», Мурманский и Архангельский морские торговые порты никогда не были и не станут полнопрофильными конкурентами, потому что у каждого свои направления грузоперевозок. Большой массовый объём, например, уголь АМТП предлагается проводить через Мурманский порт. Вся же мелкопорционная часть поставок в любой регион Арктики, все генеральные грузы, контейнеры, трубы, строительные конструкции, стройматериалы, техника — больше тяготеют к Архангельску. Специализация и опыт работы архангельских портовиков связаны с тем, что ориентация под небольшую партию дает заказчику заметное преимущество в сегменте. Контейнерные грузоперевозки через Архангельск очень удобны для транспортировки грузов в условиях Арктики и Севера. Грузы ГК «Норникель» — основного партнера ОАО «АМТП» на протяжении более 70 лет, сегодня примерно на 40% контейнеризированы. В Архангельском порту функционирует специализированный контейнерный терминал. Несмотря на то, что транспортировка генеральных грузов является приоритетным направлением для порта, для сохранения его устойчивого развития надо стремиться к уходу от специализации в сторону универсализации грузоперевозок и сохранять навыки персонала, наработанные многими десятилетиями, которые мо-

гут быть востребованы заказчиками. Импортные грузы в любом случае будут доставляться в Архангельск и проходить здесь процедуру растаможивания, поэтому экспортно-импортное направление в АМТП останется. Но самое главное, у АМТП есть все основания для универсализации работы с грузами, потому что это единственный в России морской порт, который получил лицензию для работы со всеми 9 классами опасных грузов, что означает, что он может обработать практически любой груз³⁰.

Заключение

В настоящей статье рассмотрены проблемы конкуренции и интеграции транспортно-логистических процессов в Арктике. Подчеркивается, что Архангельский и Мурманский морские транспортные узлы создавались как части единой логистической системы грузоперевозок на Севере и должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Для этого необходимо создание упомянутого выше государственного национального логистического интегратора с филиалами в виде логистических центров на уровне областного руководства не только в Мурманске, но и в Архангельске, несмотря на то, что основные рычаги управления транспортными узлами, включая администрирование работы АМТП, в 2014 году переведены в ММТП. Правительству Архангельской необходимо усиление профессиональными морскими кадрами и принятие ряда мер, включающих, наряду с описанными выше, изучение тарифной политики, прогнозирование грузопотоков, создание условий для привлечения в порт новых стратегически выгодных грузовых баз. На основе мониторинга и научных данных можно осуществлять поиск и вовлечение в региональную транспортную логистику новых грузовых баз. Всю научную работу должны выполнять на основе аутсорсинга специализированные институты и консалтинговые компании по заказу областного правительства. Отсутствие государственного логистического интегратора на уровне областного руководства и научного прогнозирования сценариев развития морской логистики может привести к тому, что Архангельский морской порт будет занят различными не координирующими свои действия компаниями.

Для Мурманска важным направлением является не только решение поднятой выше железнодорожной проблемы, но и более рациональное использование территории своего морского порта, создание единой крупной коммерческой сервисной базы в порту вместо нескольких автономных баз нефтегазовых операторов и активное вовлечение промышленных предприятий Архангельской области в своё инфраструктурное развитие. Наряду с интеграционными процессами с соседней Норвегией, предлагавшей Мурманску весьма рацио-

³⁰ Архангельский морской порт: инвестиции в развитие // Созвездие-ревью». 2014. № 20. С. 4

нальный проект общей «Поморской экономической зоны», не менее актуальной темой является развитие нормальных отношений между Мурманском и Архангельском³¹. Важнейшим направлением является взаимный и осознанный отказ региональных управленческих элит от неконструктивной идеологии «арктической конкуренции» между Архангельском и Мурманском, создание условий для интеграции всех экономических процессов, в первую очередь — на скоординированной работе поставщиков и участников транспортной логистики на Севере и в Арктике на условиях взаимной информированности, координации и равноправного регионального участия в арктических проектах.

Литература

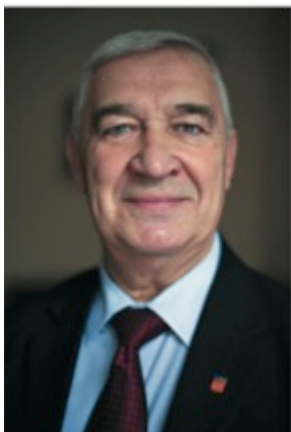
1. Ковтун Марина: Арктика начинается в Мурманске. 15.04.2013. URL: <http://tribuna.ru/news/2013/04/15/27782/> (дата обращения: 06.12.2014).
2. Каткова С. Куда течет грузопоток?// «Созвездие-ревью», журнал для поставщиков нефтегазовой промышленности. 2014. № 21. С.10—12.
3. Донской Сергей, Министр природных ресурсов и экологии РФ. О перспективах освоения ресурсов континентального шельфа России 15.01.2013 г. URL: <http://www.mnr.gov.ru/news/detail.php?ID=130045&> (дата обращения: 24.11.2014)
4. Фадеев А. Перспективы освоения Арктического шельфа. 25 марта 2014. URL: http://russiancouncil.ru/inner/?id_4=3373#top (дата обращения: 12.06.2014).
5. Staalesen Alte. Арктический порт рад приветствовать нефтяников: интервью начальника порта Киркинеса Эйвина Гадэ-Лундлиэ. URL: <http://barentsobserver.com/ru/energiya/2013/12/arkticheskiy-port-rad-privetstvovat-neftyanikov-19-12> (дата обращения: 24.11.2014).

Рецензент: Смирнов Сергей Владимирович,
директор Ассоциации поставщиков
нефтегазовой промышленности «Созвездие»

³¹ Поморская зона: новая база Баренц сотрудничества. 20 ноября 2006 г. URL: <http://www.murman.ru/themes/соор-2011-2006.shtml?&print=1> (дата обращения 10.12.2014)

УДК 639.22/639.2.052

Дуги рыболовной напряжённости в Российской Арктике



© **Зиланов** Вячеслав Константинович, почётный доктор Мурманского государственного технического университета, профессор, действительный член Международной академии наук Экологии и Безопасности жизнедеятельности (МАНЭБ), заслуженный работник рыбного хозяйства России.

Аннотация. В статье всесторонне рассматриваются сложившаяся ситуация, проблемы и возможные решения, связанные с рыболовством в арктическом пространстве. Изменения, происходящие в Арктике,

несомненно затрагивают рыболовство. В связи с этим, анализируются «горячие точки» в экономической деятельности и международных отношениях — дуги рыболовного напряжения в АЗРФ, а также внутренние проблемы использования морских ресурсов.

Ключевые слова: Арктика, рыболовство, Баренцево море, дуги рыболовной напряжённости, Норвегия, Шпицберген, США, «ледовый мешок», морские ресурсы, суда

Fishing tension arcs in the Russian Arctic

© **Zilanov, Vyacheslav K.** Honorary Doctor of Murmansk State Technical University, professor, member of the International Academy of Ecology, Man and Nature, Honored Worker of Fisheries of Russia.

Abstract. The author of the article comprehensively examines the current situation, problems and possible solutions related to fishing in the Arctic. Changes in the Arctic will undoubtedly affect fisheries. In this regard, the author analyses the "hot spots" of economic activity and international relations — fishing tension arcs in the Russian Arctic, as well as the internal problems of the marine resource use.

Keywords: Arctic, fisheries, the Barents Sea, the fishing tension arc, Norway, Svalbard, the United States, "ice bag", marine resources, ships

Изменения, происходящие в Арктике и затрагивающие рыболовство

Арктика, согласно общепринятым взглядам, включает в себя морские пространства Северного Ледовитого океана с его окраинными морями: Гренландским, Норвежским (частично), Баренцевым, Белым, Карским, Лаптевых, Восточно-Сибирским, Чукотским, Бофорта и Линкольна. Эти морские пространства, центр которых — Северный географический полюс, а южная граница — побережье пяти приарктических государств: Дании (в отношении Грен-

ландии), Канады, Норвегии, России, США и образуют пространства Арктики. При рассмотрении вопросов отечественного рыболовства в морях Северного Ледовитого океана мною анализируется российский промысел в 200-мильной ИЭЗ, охватывающей побережья 5-ти арктических субъектов РФ: Мурманской, Архангельской областей, Красноярского края, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов (рис.1).

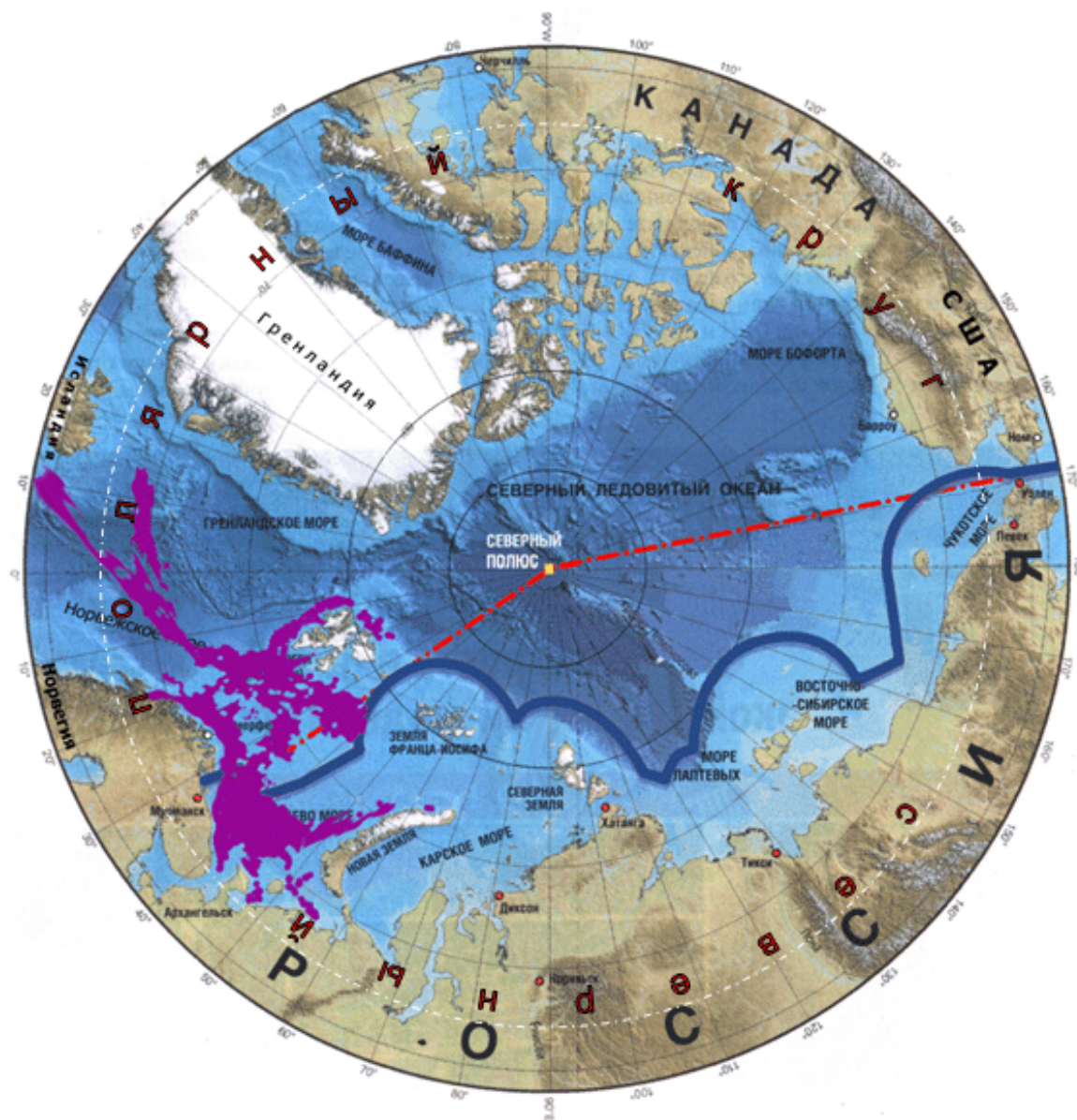


Рисунок 1. Фактическая дислокация рыболовных судов России по данным за 2012—2013 годы (фиолетовая заливка); 200-мильная ИЭЗ России в Арктике (синяя линия); граница Полярных владений России 1926 г. (красная прерывистая) и граница Северного полярного круга (белая прерывистая)

Приняты во внимание также уловы Калининградской, Ленинградской областей и Москвы, суда которых зарегистрированы в этих субъектах и ведут промысел в Арктической зоне России. Кроме того, учтены результаты отечественного промысла в 200-мильных зонах других приарктических государств (по межправительственным договоренностям) и за их

пределами — в открытых водах Гренландского, Норвежского, Баренцева морей, где рыболовство осуществляется в соответствии с рекомендациями региональных межправительственных рыболовных организаций.

В акватории Арктики в последнее десятилетие идут сложные процессы. Изменения, происходящие в Арктике, включая Баренцево, Норвежское, Гренландское моря, показаны мною на рис. 2.

Что меняется в Арктике, включая Баренцево, Норвежское моря ?

- Климат;
- Введены границы 200-мильных исключительных экономических зон;
- Определяются пределы границ континентальных шельфов;
- Принимаются арктическими государствами национальные доктрины, политические цели по использованию природных ресурсов и охране окружающей среды, безопасности;
- Расширяется разведка и использование углеводородного сырья на континентальном шельфе;
- Стремление к устойчивости в использовании морских живых ресурсов рыболовством;
- Увеличивается научный, экономический интерес к Арктике неарктических государств;
- Набирает силу конкуренция, соперничество как среди приарктических государств, так и между последними и другими неарктическими государствами за сырьевые ресурсы.

Рисунок 2. Изменения, происходящие в Арктике.

Все эти процессы в той или иной степени затрагивают отечественное рыболовство в этом обширном арктическом районе. Но на данном этапе, по моему мнению, наибольшее влияние на рыболовство оказывают возможные изменение климата, завершение процесса разграничения 200-мильных зон (ИЭЗ) и континентального шельфа между Россией с одной стороны и соседними с ней государствами — Норвегией, США, Канадой и Данией (Гренландия) — с другой. Существенное влияние на результаты отечественного рыболовства имеет и конкуренция за использование и обладание морскими живыми ресурсами, а также разгорающаяся гонка по разведке и разработке углеводородов на шельфе Арктики.

Рыболовство — это один из тех видов социально-экономической деятельности, которая традиционно ведётся в Арктике, в основном в Баренцевом, Гренландском морях, север-

ной части Норвежского моря и в меньшей степени в Белом море. За южную границу арктического рыболовства следует принять Северный полярный круг. В этом районе отечественный рыболовный флот ежегодно добывает 1,2—1,3 млн. тонн водных биоресурсов общей стоимостью около 80—100 млрд. рублей в год. В остальных окраинных моря Арктической зоны России промысел ведётся в прибрежной зоне — в предустьевых акваториях впадающих в них рек и не превышает 10—15 тыс. тонн, которые используются для потребления местным населением. Среднегодовой объём общего допустимого улова водных биоресурсов в целом по России в перспективе до 2020 года оценивался в 2009 году примерно в 6,7 млн. тонн, в том числе в ИЭЗ Российской Федерации — 3,4 млн. тонн¹.

К общим запасам, а также трансграничным и трансзональным запасам морских живых ресурсов Арктики, относятся такие арктические, уже вовлечённые в рыболовство виды, как сайка (*Boreogadus saida (Lepechin)* — англ. назв. *Polar cod*) и мойва (*Mallotus villosus (Miiller)* — англ. назв. *Capelin*), которые в Северном Ледовитом океане и прилегающих морях имеют циркумполярное распространение и образуют в ряде морских районов слабо изолированные популяции и стада. Использование рыболовством ресурсов мойвы и сайки осуществляется только в Баренцевом, Гренландском, северной части Норвежского морей и в водах архипелага Шпицберген. В некоторые годы промысел возможен в Карском и Белом морях. Годовой вылов этих объектов определяется, как состоянием запасов, океанологическими условиями, так и спросом рынков. В отдельные годы суммарный вылов всеми странами этих арктических видов доходил до 2 млн тонн в год. В настоящее время их добыча не превышает 300—450 тыс. тонн, а в отдельные годы — не более 150 тыс. тонн².

Другие объекты рыболовства в Арктической зоне России, да и в морских районах, ограниченных Северным полярным кругом, — это треска, пикша, сельдь, путассу, скумбрия, черный палтус, окуни и другие виды. Их значение в коммерческом рыболовстве велико, и вылов достигает всеми странами до 3,0—3,5 млн тонн в год³.

На сегодняшний день рыболовство в значительных масштабах ведётся только в Баренцевом, Гренландском морях и северной части Норвежского моря, где в определённые периоды добывают до 4,5—4,7 млн. тонн ежегодно, хотя в среднем в течение последних 55 лет вылов здесь составлял 2,6 млн. тонн в год [1]. Промысел на регулярной основе в этом

¹ Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года. Утверждена приказом Федерального агентства по рыболовству от 30 марта 2009 г. № 246. URL: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/2068101/> (дата обращения: 20.03.2015)

² Отечественное рыболовство в Арктике нуждается в протекционизме со стороны государства — Вячеслав Зиланов. URL: <http://www.nord-news.ru/topic/?mtopicid=584> (дата обращения: 27.02.2015)

³ Там же.

районе осуществляют Норвегия, Россия, Исландия, Фарерские острова, Гренландия (Дания) и ряд стран ЕС. В других морях Арктики промысел морских живых ресурсов в весьма ограниченных объемах ведёт в основном местное прибрежное население для собственного потребления.

После введения арктическими государствами 200-мильных исключительных экономических зон в Северном Ледовитом океане и одиннадцати окраинных морях — Баренцевом, Белом, Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском, Чукотском, Бофорта, Линкольна, Баффина, Гренландском и Норвежском (в его северной части) образовался огромный циркумполярный анклав. Этот так называемый «ледовый мешок» площадью 2,8 миллиона квадратных километров равен двум Баренцевым морям. С таянием льдов данный район становится всё более доступным для рыболовства не только арктических государств, но и всех других при условии соблюдения ими соответствующих положений (для открытых районов) Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

В условиях изменения климата возможное освобождение от льдов огромных морских пространств делает их доступными для рыбохозяйственных исследований и рыболовства, а также для разведки, добычи углеводородов, расширения судоходства и другой научной и хозяйственной деятельности. Это привлекает внимание к Арктике других — неарктических государств, что вызывает настороженность «арктической пятерки» — Канады, Дании (Гренландии), Норвегии, России и США, являющихся членами Арктического совета.

Ряд исследователей, в основном американских, полагает, что процесс потепления необратим и приведёт в 2085 году к полному освобождению ото льда не только пространств 200-мильных зон приарктических государств, но и открытой Центральной части Северного Ледовитого океана, которая в настоящее время является своеобразным «ледовым мешком». Имеется и другая точка зрения, которой в основном придерживается ряд российских исследователей, в том числе специалисты Государственного научного центра РФ «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» Росгидромета (СПб). По уточнённым прогнозу директора ААНИИ И.Е. Фролова и его коллег, вместо повышения температуры воздуха и уменьшения ледовитости Арктики — вплоть до полного исчезновения сезонных льдов в СЛО — ожидаются понижение температуры к 2030—2040 гг. и увеличение ледовитости [2, с. 127].

В периоды потепления, как правило, возрастает численность большинства промысловых объектов в основном районе рыболовства — в Северо-Западном секторе Арктики и, в частности, в Баренцевом, Норвежском и Гренландском морях. Это, прежде всего, касается трески, пикши, окуней, палтуса, сельди, путассу и других видов. Одновременно расширяется

их ареал в восточном и северном направлениях, особенно сайки и мойвы. Не исключена их миграция в прилежащие воды архипелага Земли Франца Иосифа и даже выхода в Карское море. К тому же сайка и мойва имеют циркумполярное распределение.

Промышленное рыболовство в основном районе — в северо-западном секторе Арктики — очень сильно зависит не только от колебаний численности морских живых ресурсов, гидрометеорологических условий, изменений климата, конкуренции за ресурсы с другими государствами, но и от формирующегося здесь правового режима его морских пространств и, прежде всего, от разграничения морских пространств в данном районе между соседними государствами.

Дуги рыболовной напряжённости

В Арктике существует несколько конфликтогенных районов, представляющих интерес с точки зрения рыболовства и сохранения здесь морских живых ресурсов, но где имеется напряжённость в международных отношениях. Каждый из районов имеет свои особенности и проблемы. Линию, проведённую между ними на карте, можно условно назвать арктической рыболовной дугой напряжённости. На обширном морском арктическом пространстве России пока ещё не завершён процесс оформления договорённостей с США по разграничению морских пространств в Беринговом и Чукотском морях. Предстоят переговоры с Канадой и Данией относительно границ континентального шельфа в Арктике. Незавершённость вопросов легитимного разграничения в Арктике вызывает определённую напряжённость при проведении здесь экономической деятельности, особенно в тех районах, где промысел рыбы ведётся почти круглогодично, ведёт к возникновению так называемых «горячих точек» в международной политике и управлении [3, с. 33—34].

В Арктической зоне России можно выделить две основные «дуги рыболовной напряжённости»: западная — с Норвегией (район Шпицбергена, границы шельфа) и восточная — с США (отсутствие ратификации Соглашения по разграничению 1990 года с Россией).

Кроме того, в Центральной части Северного Ледовитого океана формируется третья «дуга рыболовной напряжённости», затрагивающая интересы не только пяти арктических, но и других неарктических государств, претендующих на ведение экономической деятельности в Арктике. Ввиду возможного освобождения ото льдов части этого района создаются предпосылки к возникновению здесь нерегулируемого промысла морских живых ресурсов рыболовными судами неарктических государств. В этом районе открытого моря все государства, как арктические, так и неарктические в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года могут вести исследования и рыболовство. Это и формирует третью «дугу

рыболовной напряжённости». В целях предотвращения развития такого сценария ведутся консультации арктических государств о разработке и заключении соответствующего межправительственного соглашения. Такой подход отвечает интересам отечественного рыболовства. Перспективным и своевременным представляется — выступить России с инициативой о проведении пятью арктическими государствами совместных исследований по изучению морских живых ресурсов в Центральной части Северного Ледовитого океана, освободившейся ото льдов.

Наиболее острой остаётся ситуация, складывающаяся после заключения договора между Россией и Норвегией от 15 сентября 2010 года о разграничении морских пространств и сотрудничестве в Баренцевом море и Северном Ледовитом океане. Некоторые эксперты продолжают до сих пор высказывать сомнения в обоснованности принятых решений, которые позволяют Норвегии осуществлять юрисдикцию во всей западной части Баренцева моря, которая наиболее эффективна для рыболовства. Одновременно остаются проблемы рыболовства в введённой Норвегией ещё в 1977 году так называемой «рыбоохранной зоне Шпицбергена», которую Россия до настоящего времени не признаёт, считая, что такой шаг со стороны норвежцев противоречит положениям Договора о Шпицбергене 1920 года [4]. Впервые в столетней истории российско-норвежских рыболовных отношений создано такое правовое поле, которое обусловило зависимость нашего рыболовства в этих районах от норвежских властей. Это, прежде всего, касается районов промысла в водах архипелага Шпицберген.

В этой связи крайне острым остаётся проблема обеспечения беспрепятственной работы отечественного рыболовного флота в западных районах Баренцева моря, включая и район Шпицбергена. Пока ещё нет, несмотря на неоднократные предложения России в рамках СРНК, единых правил рыболовства для этих районов, как и нет договоренностей между Россией и Норвегией относительно согласованной процедуры контроля над деятельностью судов и гармонизированных мер наказания в случае нарушения ими, согласованных в СРНК, правил рыболовства и целого ряда других положений. «Анализ судебных решений в России и Норвегии показывает, что суды дают разные оценки правовому статусу морского района архипелага Шпицберген. При этом ВС Норвегии последовательно уходит от рассмотрения вопроса о распространении действия Договора о Шпицбергене на морской район архипелага» [5]. Линия разграничения морских пространств при этом установлена значительно восточнее границы полярных владений России 1926 года (рис.3).



Рисунок 3. Результаты разграничения морских пространств между Россией и Норвегией в Баренцевом море и СЛО

Отсутствие решений по этому комплексу проблем создаёт обширное конфликтное поле между российскими рыбаками и норвежскими контролирующими органами непосредственно в море, что усугубилось со вступлением в силу Договора 2010 года. Так, уже в период действия этого Договора, норвежской береговой охраной были задержаны в разное время 12 рыболовных судов под флагом России по различным только подозрениям в нарушении якобы односторонних норвежских мер регулирования рыболовства. При этом ряд российских судов подверглись аресту и принудительному конвоированию их в норвежские порты для разбирательства в судах Норвегии. Однако никаких межправительственных догово-

рённостей между Россией и Норвегией по таким действиям норвежских властей в отношении наших рыболовных судов нет. Возникает вопрос: «На основании каких правовых норм осуществляет Норвегия контроль и задержание рыболовных судов под флагом России в открытых водах архипелага Шпицберген. И почему компетентные российские органы и, в частности, МИД, ПУ ФСБ и другие, длительное время не принимают энергичных мер по защите отечественных рыболовных интересов?».

Другим, не менее важным с практической точки зрения вопросом рыболовства, вытекающим из положений Договора 2010 года, является отказ российской стороны от части континентального шельфа на участке к востоку от границы полярных владений России, установленных в 1926 году и действующих и в настоящее время. В результате, как мною неоднократно указывалось в различных публикациях, Россия отказалась в пользу Норвегии от части континентального шельфа. Только на участке морского района от 74 до 81 градусов северной широты к Норвегии отошёл континентальный шельф площадью не менее 80 тысяч квадратных километров. Кроме того российское рыболовство в долгосрочной перспективе может оказаться в своей восточной зоне Баренцева моря в «ледовом мешке», так как этот район в наибольшей степени подвержен повышенной ледовитости.

В отдельных статьях при рассмотрении положений Договора 2010 г., касающихся вопросов рыболовства, даются, по моему мнению, субъективные оценки сведений о потерях Россией площадей континентального шельфа [6]. В настоящее время в этих районах, также и на участке анклава Баренцева моря (за пределами российской 200-мильной зоны, где шельф должен бы принадлежать России) начал развиваться нерегулируемый и никем не контролируемый промысел краба-стригуна. Этот промысловый объект относится к «сидячим видам», на который, в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года, распространяется суверенитет государства — обладателя континентального шельфа. Другими словами, без согласия государства — обладателя континентального шельфа никто не может вести как промысел, так и исследования «сидячих видов». В этой связи непонятна для рыбаков Северного бассейна позиция ряда российских компетентных органов, которые, ссылаясь на Договор 2010 года, заявляют, что это «открытые воды, находящиеся за пределами 200-мильной зоны России». Возникает вполне логичный практический для целей рыболовства вопрос: «Что тогда разграничили Россия и Норвегия на участке от 74—81 градусов северной широты. И каково практическое значение здесь обозначенной линии разграничения?». Неурегулированность этой проблемы между Россией и Норвегией и различное толкование её МИДом и

ПУ ФСБ России создаёт значительное «напряжение» непосредственно в районах промысла в Северо-Западном секторе Арктики.

Безусловно, с окончательным урегулированием указанных выше проблем и их надлежащим юридическим оформлением, исчезнут и «дуги рыболовной напряжённости». Однако необходимость обеспечения защиты отечественного рыболовства в Арктике и достижения согласованной политики по управлению, сохранению и использованию морских живых ресурсов, а также контроль рыболовства между соседними арктическими государствами остаются весьма актуальными.

Внутренние проблемы использования морских ресурсов

На федеральном уровне основные приоритеты и цели государственной политики в рыбохозяйственном комплексе сформулированы в Доктрине продовольственной безопасности РФ, утвержденной Указом Президента РФ от 30 января 2010 г. №120, Морской доктрины Российской Федерации до 2020 года, утвержденной Президентом РФ 27 июля 2001 г., Концепции развития рыбного хозяйства Российской Федерации на период до 2020 года, одобренной распоряжением Правительства РФ от 2 сентября 2003 г. № 1265-р и в других основополагающих документах⁴. Запланированный общий объём бюджетных ассигнований федерального бюджета на реализацию в 2013—2020 гг. государственной программы Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса», утверждённой постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 года, составлял более 83,1 млрд рублей⁵. Однако выполнение данной госпрограммы в условиях кризиса и секвестирования бюджета страны и регионов остаётся в настоящее время под вопросом.

В 2014 году общий вылов рыбы по России составил 4,215 млн. тонн, что на 81,1 тысячу тонн или на 1,9% меньше показателя 2013 года. В Северном бассейне было добыто почти 570 тысяч тонн, что также меньше показателя годом ранее (на 43 тысячи тонн). Вылов трески составил 515,7 тысячи тонн (чуть больше показателя 2013 года), вылов пикши — 78,5 тысячи тонн (снижение на 7,3 тысячи тонн). Существенно упал вылов мойвы — на 35,8 тысяч тонн, до 25,7 тысяч тонн⁶. В районах морей Карском, Лаптевых, Восточно-Сибирском и Чукотском масштабный промысел не ведётся, ввиду отсутствия здесь многочисленных рыбных запасов, что обусловлено особенностями условий внешней среды — низкими температурами, ледо-

⁴ Государственная программа Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса».15.04.2014. URL: <http://www.mcx.ru/documents/document/show/24302.htm> (дата обращения: 21.03.2015).

⁵ Там же.

⁶ Росрыболовство: Россия в 2014 году сократила вылов рыбы на 2 %. 14.01.2015. URL: ria.ru/economy/20150114/1042481155.html (дата обращения: 15.03.2015).

выми покровами, бедностью фитопланктона. Рыболовство же в предустьевых пространствах впадающих в эти моря рек не превышает 10—15 тысяч тонн и используется в основном для питания местного населения.

В связи с расширяющимися разведочными и промышленными работами по освоению запасов углеводородных ресурсов на шельфе Баренцева моря возникли угрозы загрязнения хрупкой окружающей арктической среды и отрицательного воздействия таких работ на морские живые ресурсы и рыболовство. В этой связи необходимо принять особые меры, направленные на защиту окружающей арктической среды и морских живых ресурсов, при проведении разведки и разработки углеводородов на шельфе арктических морей. В ряде участков шельфа в местах нереста рыб, скоплений молоди и других — такие работы должны быть запрещены.

Промышленное рыболовство российскими судами в Арктической западной зоне осуществляется в соответствии с мерами регулирования, принятыми на национальном уровне, а также на основе достигнутых договорённостей с соседними государствами — Норвегией, Данией (в отношении Гренландии и Фарерских островов) и Исландией и исходя из рекомендаций таких международных организаций, как ИКЕС и НЕАФК. Контроль выполнения российскими судами мер рыболовства в исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе в АЗРФ и за её пределами осуществляет ПУ ФСБ. При ведении российскими судами рыболовства в 200-мильных зонах Арктики других государств — Норвегии, Дании (Гренландия и Фарерские острова), Исландии, Канады, контроль их деятельности, соблюдение правил рыболовства осуществляют соответствующие органы этих прибрежных государств. ПУ ФСБ выполняет при этом несвойственную для этой службы функцию, не имея опыта и соответствующих кадров, что ведёт к конфликтам с рыбаками, «давлению» на бизнес. Представляется целесообразным передать эти функции государственному органу — Росрыболовству, как это было ранее.

Базовыми нормативно-правовыми документами внутри страны являются Федеральный Закон «О рыболовстве и сохранении водных биоресурсов»⁷ и Правила рыболовства для Северного рыбохозяйственного бассейна⁸, а также принятые в развитии их целый ряд нормативно-правовых документов, которые, как показала практика последних лет, требуют внесения ряда поправок. К ним относятся поправки по статусу «научного» вылова, прибрежному рыболовству, поисковым работам по обеспечению рыболовного флота сырьевой базой и

⁷ Федеральный закон от 20 декабря 2004 г. №166-ФЗ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/12138110/> (дата обращения: 21.03.2015).

⁸ Правила рыболовства для Северного рыбохозяйственного бассейна. URL: <http://docs.cntd.ru/document/420233775> (дата обращения: 21.03.2015).

освоению новых районов и объектов промысла. Следует отменить и платность за пользование морскими живыми ресурсами в Арктической зоне (такой нормы нет ни у кого из Арктических государств), также как и доставку уловов из промыслового района Шпицберген в российские порты⁹. Выполнение рыбаками этих норм ведёт к ежегодному удорожанию рыбопродукции, доставляемой из удалённого от портов России района Шпицбергена, на 1,5—2,0 млрд рублей. Каждый корабль теряет на переходах более 4—5 суток, да ещё время на выгрузку.

Существуют проблемы, связанные с потребностями модернизации отечественного рыболовного флота. Российское рыболовство осуществляется в Арктической зоне исходя из установленных национальными научными институтами общих допустимых уловов (ОДУ) по 120 единицам запасов в 200-мильной исключительной экономической зоне России, в том числе и для Арктической зоны. Эти ОДУ приняты с учетом предосторожного подхода, а промысел ведётся традиционными орудиями лова: тралами, ярусами, частично ставными и тягловыми неводами и другими орудиями лова. Мною уже ранее отмечалось, что до 98% годового вылова приходится на траловый лов. В промысле участвуют до 350 судов разных классов. При этом 60% судов имеют возраст свыше 16—20 лет¹⁰.

Одновременно 78 судов в Северном бассейне прошли глубокую модернизацию, ремонт, часть из них была построена и закуплена российскими судовладельцами за рубежом. Все эти суда ходят под флагом России, а их владельцы — российские компании. Однако, ввиду необходимости уплаты налогов (НДС и таможенные пошлины), при их заходах в порты России они, как правило, в них не заходят, предпочитая разгружаться, снабжаться в портах Норвегии или используя транспорт непосредственно в море. Речь идёт о самых современных и высокопроизводительных кораблях. Однако они не могут ошвартоваться у родного мурманского причала, потому что для этого надо уплатить НДС и таможенную пошлину — всего 23 процента от общей стоимости судна. У судовладельцев таких средств нет, а брать их в кредит по тем процентным ставкам, которые существуют сегодня — это верный путь к разорению. В результате эти суда ловят рыбу, используют нашу квоту, несут российский флаг, их собственники — российские фирмы и граждане РФ, а снабжаться, разгружаться, обслуживаться они заходят в иностранные порты, большей частью в Норвегию. К тому же уровень

⁹ В соответствии с постановлением Правительства от 30 июня 2008 г. № 486 «О доставке ВБР, добытых (выловленных) в районах промысла за пределами внутренних морских вод Российской Федерации, территориального моря Российской Федерации, исключительной экономической зоны Российской Федерации и континентального шельфа Российской Федерации, а также в Азовском и Каспийском морях, и продуктов их переработки». 21 января 2013 г. премьер-министр Дмитрий Медведев подписал постановление № 18 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 июня 2008 г. № 486». URL: <http://morgrom.ru/news/22347/> (дата обращения: 21.03.2015).

¹⁰ URL: <http://tsuren.ru/wp-content/uploads/2014/09/rh-4-2104.pdf> (дата обращения: 21.03.2015).

обслуживания наших судов в портах Норвегии намного превышает уровень обслуживания в портах России. При заходах в отечественные порты снабжение, ремонт, другие услуги приносили бы в оборот Мурманской области те 6—7 млрд. рублей, что остаются сейчас за рубежом, дополнительно создаётся до 1,0 тысячи рабочих мест¹¹. Здесь имеется также важная социальная составляющая. Ведь заходя в свой родной порт, рыбак чаще будет видиться с семьёй, общественность реально увидит современные рыболовные суда.

Проблема 120 «незаходных» судов Северного бассейна и Дальнего Востока решается путём введения в российское законодательство по рыболовству определённых условий. Сейчас готовятся изменения в законопроект рыболовства и таможенную амнистию для «незаходных» судов, предусматривающую, что такие суда смогут осуществить растаможку под нулевую ставку. Об этом сообщил заместитель министра сельского хозяйства и руководитель Федерального агентства по рыболовству И.В. Шестаков во время своего рабочего визита в Мурманск в феврале 2015 года¹².

В целом имеющийся рыболовный флот Северного и Западного бассейнов способен в ближайшие 10—15 лет с учётом модернизации и поступлением новых судов из новостроя обеспечить выбор национальных квот на вылов морских живых ресурсов в арктических морях. Вместе с тем очень важно приступить к ускоренному обновлению научно-исследовательского и формированию поискового флота для рыбохозяйственных исследований и мониторинга за состоянием запасов морских живых ресурсов и окружающей среды не только в арктических морях, но и в открытой Центральной части Северного Ледовитого океана. Следует начать строительство серии нового, приспособленного к работе в ледовых арктических условиях, научно-исследовательского флота. При этом надо учитывать, что ряд приарктических государств и, в частности, Норвегия уже приступили к строительству подобного головного судна для комплексных исследований в Арктике, включая и изучение морских живых ресурсов. По мнению специалистов, сегодня гораздо выгоднее построить современные суда, чем импортировать рыбу для населения. Инвестировать средства в развитие флота рыбохозяйственного комплекса России необходимо и выгодно для обеспечения продовольственной безопасности страны [7, с. 5].

¹¹ Что мешает рыбакам и что там в «ледяном мешке» Арктики? 02.03.2015 (дата обращения: 21.03.2015).

¹² Рыболовство готовит законопроект по решению проблемы «незаходных» судов. 26.02.2015. URL: <http://severpost.ru/read/21627/> (дата обращения: 21.03.2015).

Заключение

В заключение статьи необходимо отметить, что изменяющийся климат в Арктике создаёт предпосылки для расширения хозяйственной деятельности, прежде всего рыболовства, как в 200-мильных зонах пяти арктических государств — России, Канады, Норвегии, Гренландии (Дании) и США, так и в анклаве открывающейся центральной части Северного Ледовитого океана, расположенной за пределами этих экономических зон. Вполне возможно, что с освобождением ото льда районов центральной части Северного Ледовитого океана сюда может мигрировать ряд видов морских живых ресурсов, представляющих интерес для коммерческого рыболовства (сайка, мойва, чёрный палтус, треска, тюлени и др.).

Для предотвращения нерегулируемого рыболовства в открытой центральной части Северного Ледовитого океана арктическим государствам Канаде, России, Дании, Норвегии и США целесообразно:

- a) создать фонд и принять программу научного мониторинга центральной части Северного Ледовитого океана;
- b) приступить к разработке межправительственной договоренности (соглашения) об управлении морскими живыми ресурсами и их сохранении в открытой центральной части Северного Ледовитого океана;
- c) осуществлять опытное научное рыболовство в открытой центральной части Северного Ледовитого океана только по рекомендации ученых арктических государств на основе научного мониторинга за состоянием запасов морских живых ресурсов с учётом экологических аспектов такого научного промысла и уязвимости арктической среды.

Необходимы энергичные дипломатические шаги заинтересованных арктических государств для снятия имеющихся проблем в районах рыболовных дуг напряжённости в Арктике, что будет способствовать укреплению доверия между ними.

Принимая во внимание, что большая часть российской 200-мильной арктической морской зоны в последние годы освобождается ото льда на продолжительное время в течение года, важно приступить к строительству специального научно-исследовательского флота для проведения комплексных исследований в этих районах.

Для повышения эффективности работы рыбопромыслового флота в арктической зоне и увеличения его вклада в продовольственную безопасность страны необходимо снять существующие административные барьеры, в том числе для так называемых «незаходных судов», и создать надлежащие условия для качественного и оперативного обслуживания ры-

бопромысловых судов в отечественных портах, которое должно быть не хуже, а лучше, чем в иностранных морских портах.

Несомненно, что требуется дальнейшее совершенствование правового законодательства в сфере рыболовства и его правоприменения, а также модернизация управления рыбохозяйственным комплексом России, включая Арктику, Северный бассейн. Успешное решение многих отраслевых проблем, в том числе в Арктической зоне Российской Федерации, обеспечение продовольственной безопасности страны во многом будет зависеть от финансирования и выполнения в полном объеме Государственной программы Российской Федерации «Развитие рыбохозяйственного комплекса» до 2020 года.

Литература

1. Вылегжанин А.Н. Морские природные ресурсы: Международно-правовой режим. М.: СОПС Минэкономразвития РФ и РАН, 2001. 298 с.
2. Зеленина Л. И., Антипин А.Л. Льды Арктики: мониторинг и меры адаптации // Арктика и Север. 2015. № 18. С.122—130. URL: http://narfu.ru/upload/iblock/828/08-_zelenina_antipin.pdf (дата обращения: 20.03.2015).
3. Лукин Ю.Ф. «Горячие точки» Российской Арктики // Арктика и Север. 2013. № 11. URL: <http://narfu.ru/upload/iblock/b6d/01.pdf> (дата обращения: 20.03.2015).
4. Зиланов В.К. Россия проигрывает Баренцево море // Материалы 4-й международной научно-практической конференции. Мурманск: МГТУ, 2012. С. 167—175.
5. Сенников С.А. Правовые особенности осуществления рыболовства в морском районе архипелага Шпицберген // Рыбное хозяйство. 2014. № 4. URL: <http://tsuren.ru/wp-content/uploads/2014/09/rh-4-2104.pdf> (дата обращения: 21.03.2015).
6. Бекашев К.А. СБЕР — эффективный механизм сотрудничества в Баренцево-Евроарктическом регионе // Рыбное хозяйство, 2013, № 6. С. 27—30.
7. Иванов А.В., Теплицкий В.А. Еще раз о перспективах российского рыболовства в открытых районах Мирового океана // Рыбное хозяйство. 2014. № 4. С. 5.

Рецензент: Селин Владимир Степанович,
доктор экономических наук, профессор

УДК 316.4.06+32.019.52

Проблемы и перспективы развития арктических регионов (по материалам экспертного опроса)



© **Каторин** Игорь Вячеславович, ведущий эксперт Экспертно-аналитического центра САФУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: mediana.29@mail.ru

© **Чураков** Андрей Анатольевич, директор Экспертно-аналитического центра САФУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: zachurakov@gmail.com



Аннотация. В статье изложены результаты экспертного опроса в Архангельской, Мурманской области и Ненецком автономном округе. Акцент сделан на оценке арктической политики на федеральном уровне, оценке системы поддержки населения арктических регионов. Исследуются представления о межрегиональном сотрудничестве, о региональной арктической политике и перспективах регионов.

Ключевые слова: *экспертный опрос, политика, арктические регионы, система поддержки населения, перспективы развития, межрегиональная интеграция*

Arctic Regions' development problems and prospects (based on the expert survey)

© **Katorin, Igor V.** The leading expert of the NArFU Expert and Analytical Center, NArFu named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk. E-mail: mediana.29@mail.ru

© **Churakov, Andrey A.** Director of the NArFU Expert and Analytical Center, NArFu named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk. E-mail: zachurakov@gmail.com

Abstract. The article presents the results of the survey made in Arkhangelsk, Murmansk Oblast and Nenets Autonomous District. The assessment of the Arctic policy at the federal level and the evaluation of the system of support of the population of the Arctic are in the focus of the article. The authors reflect on the inter-regional cooperation, the Arctic regional policies and prospects of the region.

Keywords: *expert survey, politics, Arctic regions, the system of support of the population, prospects of development, inter-regional integration*

Введение

Арктический вектор развития России, даже несмотря на кардинальное изменение геополитической ситуации, набирает ход. В прошлом году на федеральном и межрегио-

нальном уровне произошло множество событий, связанных с Арктикой. Некоторые из них можно расценить как стратегические для арктических территорий. Весной 2014 года была принята государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России на период до 2020 года» и подписан Указа Президента РФ «О составе сухопутных территорий Арктической зоны РФ».

По сути дела, принятие данных документов дало старт процессу структуризации арктической политики и социального пространства арктических территорий. В этой связи представляется важным оценить возможности и риски арктической политики, понять наиболее важные и сложные вопросы развития арктических регионов.

Экспертно-аналитический центр САФУ совместно с РОО «Возрождение российской культуры» провёл в ноябре—декабре 2014 года экспертный опрос в Архангельской, Мурманской областях и Ненецком автономном округе. В исследовании приняло участие 55 экспертов, представляющих органы власти, бизнес, масс-медиа, науку и образование, некоммерческие организации. В ходе исследования участникам было предложено ответить на вопросы, касающиеся состояния и перспектив арктической политики, освещения и обсуждения арктической тематики в регионах, состояния и перспектив сотрудничества арктических регионов, способов поддержки арктических регионов и населения арктической зоны и других тем. Результаты опроса взвешены по параметру «региональная принадлежность эксперта».

Оценка арктической политики на федеральном уровне

Отметим, что большинство экспертов считают, что принятые в 2014 году нормативные документы по Арктической зоне РФ (АЗ РФ) недостаточно проработаны и слабо ресурсно-обеспечены. Относительно хорошо оценили участники опроса лишь проработанность состава сухопутной части АЗ РФ. Между тем, даже по данному вопросу есть замечания. Так, ряд экспертов считают несправедливо «обиженными» Пинежский и Лешуконский районы Архангельской области. Они хоть и не имеют прямого выхода к морю, но достаточно сильно связаны с Арктикой (исторически, территориально, культурно, экономически). Некоторые эксперты также высказали недоумение из-за отсутствия в АЗРФ муниципальных образований Республики Карелия. По государственной программе «Социально-экономическое развитие Арктической зоны России на период до 2020 года» претензий было гораздо больше. Особенно негативно оценили эксперты проработанность вопросов экономической и социальной политики в АЗРФ, в документе практически слабо прописаны механизмы управления и реализации, отсутствуют финансовые источники для полноценного исполнения.

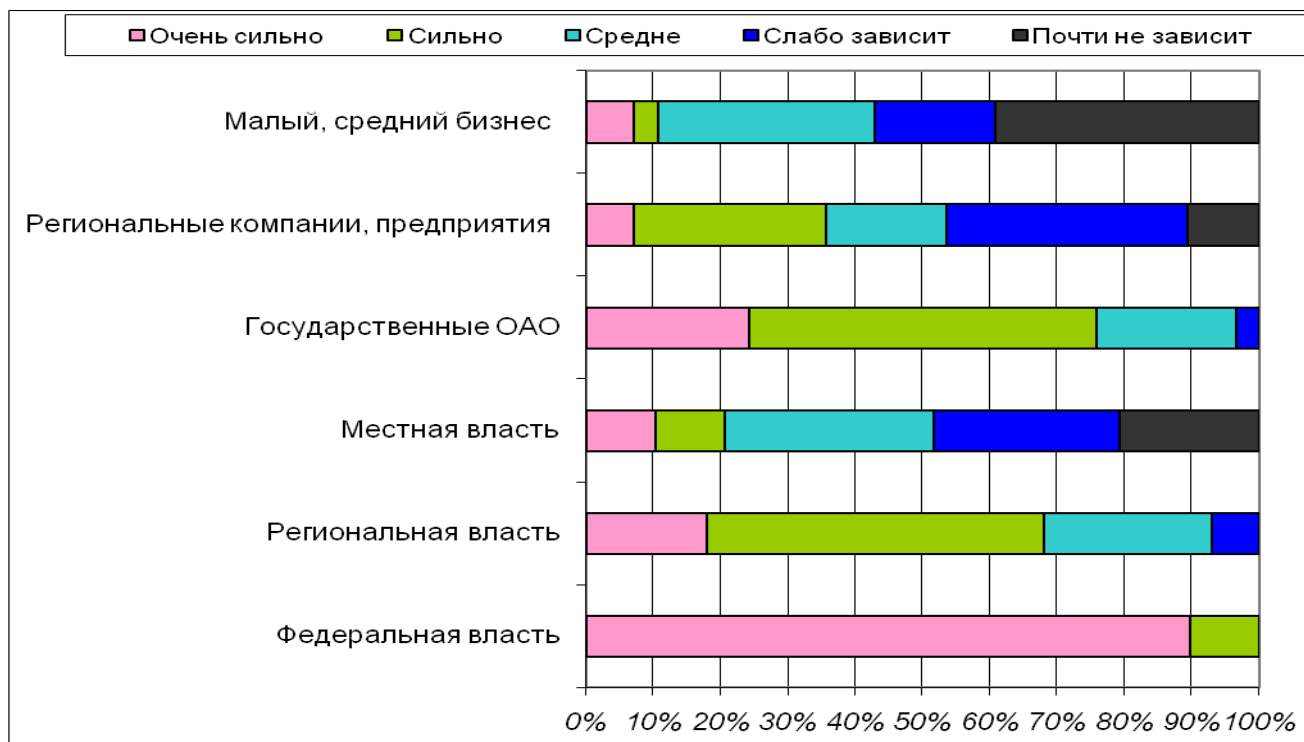
Примечательно, что немногие участники опроса отметили чрезмерный крен арктических стратегических документов в экономико-производственную сферу, остаточный подход к социальной сфере. Однако позиция группы экспертов, которая согласилась с наличием данной проблемы, очень аргументирована. Такой перекоп арктической политики, по их мнению, может привести к замедлению темпов освоения Арктики в силу нехватки адаптированных трудовых ресурсов, неразвитости социальной инфраструктуры. Наиболее ярко и точно эту проблему озвучил один из экспертов-представителей масс-медиа: «Очень плохо, что главным в освоении Арктики видится добыча огромных природных ресурсов. А человек и его жизнь в условиях Арктики, развитие территорий, сохранение культуры и традиционной экономики с применением новых технологий стоит на втором плане. А ведь люди, живущие в Российской Арктике, заинтересованы, прежде всего, в нормальной инфраструктуре: в газе, чистой воде, в аэропортах, хороших дорогах, малой авиации и другом. При наличии такой инфраструктуры эффективность их работы будет гораздо выше!». Таким образом, идея «оживления Арктики», которая активно обсуждается в научных кругах, пока принята лишь небольшой частью экспертного сообщества [1].

Представления экспертов относительно роли различных субъектов политики и бизнеса на развитие АЗРФ достаточно согласованы. По их мнению, федеральная власть оказывает генеральное влияние на развитие арктической зоны РФ. Роль остальных субъектов политики и экономики вспомогательная или несущественная. 90% экспертов считают, что федеральные власти являются самым сильным агентом арктической политики. Ведь развитие данных территорий страны требует колоссальных финансовых и серьёзных административных ресурсов, которые есть только у федерального центра. Заметно уступают по влиятельности федеральной власти государственные ОАО и региональные власти. Значение региональных компаний, местной власти, малого и среднего бизнеса оценивается экспертами как слабое и очень слабое. Многие эксперты, например, представители масс-медиа, отметили, что только федеральная власть обладает реальным влиянием на процесс развития АЗРФ.

Вместе с тем, в ходе исследования по поводу финансирования арктических территорий звучала точка зрения, противоположная доминирующей: необходимо использовать возможности бизнеса и международных партнёров для поддержки арктических проектов. Если рассчитывать только на федеральный бюджет, то государство либо разорится, либо не сможет финансировать другие важные социально-экономические проекты.

В представлениях экспертного сообщества явно доминирует централизованная модель управления развитием арктических территорий. Оценка эффективности действий субъектов политики и бизнеса в Российской Арктике приводится на диаграмме 1.

Как вы считаете, насколько зависит развитие Арктической зоны РФ от действий следующих субъектов политики и бизнеса?



Оценка системы поддержки населения арктических регионов

В ходе исследования участникам было предложено косвенно оценить действующую систему государственной поддержки населения арктических регионов, а также высказаться по поводу возможных направлений развития этой системы. Большинство экспертов по сути дела признали действующую систему гарантий и поддержки населения районов Крайнего Севера недостаточно эффективной. Лишь 7% опрошенных фактически считают необходимым сохранить в неизменном виде нынешнюю систему.

Таблица 1

Каким образом должны осуществляться меры государственной поддержки населения, проживающего на территории арктической зоны РФ?

Меры государственной поддержки	В %
Должны быть разработаны специальные Законы и проработаны особые меры поддержки населения данных территорий	50
Поддержка может осуществляться в рамках ФЗ «О Северах», но с условием изменений заложенных там нормативов	33
Поддержка в рамках действующих Федеральных Законов	7
Другое	3
Затрудняюсь ответить	7

К числу основных недостатков сложившейся системы эксперты отнесли следующие:

- ✓ заработная плата во многих отраслях экономики Севера ниже, чем в более благоприятных для проживания регионах. Она уже не является эффективным стимулом для привлечения на Север трудовых ресурсов;
- ✓ в негосударственных организациях, в малом и среднем бизнесе «северные гарантии и льготы» фактически не работают, поэтому работники государственного и негосударственного сектора, крупного и малого бизнеса находятся в неравном положении;
- ✓ действующая система льгот и гарантий привлекательна для людей зрелого трудоспособного возраста и не очень интересна для молодёжи (ключевые элементы системы — это досрочная и повышенная пенсия, районный коэффициент к окладу);
- ✓ повышенные социальные обязательства, которые несёт бизнес-сектор в арктических регионах, увеличивают его затраты и тем самым снижают его конкурентоспособность;
- ✓ система «северных надбавок» нарушает принцип социальной справедливости и опережающего стимулирования. Ведь высокооплачиваемые работники (а в государственном секторе — это более статусные и возрастные сотрудники) получают за счёт применения районных коэффициентов гораздо большую надбавку к зарплате, чем более молодые и менее опытные работники.

По поводу трансформации действующей системы поддержки населения эксперты разошлись во мнении. Многие представители НАО и отдельные эксперты из Архангельской и Мурманской области считают, что поддержку населения арктических регионов нужно осуществлять в рамках действующего Закона РФ «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях», но с условием изменений заложенных там норм. Весьма вероятно, что причиной отрицательного отношения к радикальному нормативному изменению системы «северных гарантий и льгот» является опасение экспертов насчёт того, что данные действия приведут к резкому ухудшению социального положения населения арктических регионов. Ведь согласование, апробация, внедрение новых норм может продлиться достаточно долго. К тому же велика вероятность, что в условиях экономического кризиса новая система будет вводиться с учётом необходимости оптимизации расходов бюджета. Поэтому понятна позиция экспертов из НАО, которые считают, что лучше подкорректировать более-менее работающую нынешнюю систему, особенно в финансово самодостаточном регионе, чем рисковать этими льготами и надбавками.

Вместе с тем, существенная часть экспертов считает, что должны быть разработаны специальные Законы (в частности Закон «Об арктической зоне РФ») и проработаны особые меры поддержки населения арктических регионов. Правда, обосновать свою точку зрения

многие из них не смогли. Возможные аргументы этой позиции можно почерпнуть из материалов ряда научных конференций, прошедших в 2012, 2014 гг.:

- ✓ необходимо выделить арктический макрорегион в качестве отдельного объекта планирования, разграничив понятия «Арктика», «Север» и «Крайний Север»;
- ✓ целесообразно изменить устаревшие «советские» подходы к социальной поддержке населения, заложенные в «Законе о Северах» и некоторых других нормативных актах;
- ✓ необходимо дать серьёзный импульс для развития социального предпринимательства, социального капитала на Севере [2,3].

Представления о межрегиональном сотрудничестве

Результаты опроса показали важность интеграции арктических регионов. У арктических территорий множество общих проблем, решить которые в одиночку крайне тяжело. Вместе с тем, сегодняшний уровень межрегионального взаимодействия в целом признан неудовлетворительным. Так, если уровень сотрудничества Архангельской области и НАО оценили как средний, то Архангельский и Мурманской области — ниже среднего, а НАО и Мурманской области — вообще признали низким.

По мнению ряда экспертов, в настоящее время между Архангельской и Мурманской областью наблюдаются острые конкурентные отношения. Они связаны с попыткой каждого из регионов занять главенствующее место в евро-арктической зоне и, соответственно, получить большие ресурсы, полномочия. Причем, некоторые участники опроса отметили, что более агрессивную политику в настоящее время ведет Мурманская область. В определённой мере это связано с «обидой» мурманчан на своих соседей, которые «отобрали» у них ряд важных статусов (в Архангельске создан Северный Арктический федеральный университет, создаётся Научный центр РАН по комплексному изучению Арктики, город стал самым крупным в АЗРФ).

Вместе с тем, потенциал сотрудничества велик. По мнению экспертов, взаимодействие между арктическими территориями должно осуществляться как по линии органов власти, так и по линии предприятий, общественных организаций. Среди наиболее актуальных направлений сотрудничества эксперты отметили транспортное, научно-образовательное, туристическое.

Большинство участников опроса отметили важность научно-образовательной сферы для развития АЗРФ. Чаще всего в качестве возможного центра подготовки кадров для освоения Арктики и центра научных исследований по изучению Арктики на Европейском Севере России они называли Архангельск. При этом серьёзным конкурентом Архангельска в этой сфере они считают Санкт-Петербург и Мурманск.

Таблица 2

Какие города в европейской части России могут быть центрами подготовки кадров для освоения Арктики?

Города АЗРФ	в %
1. Архангельск	76
2. Санкт-Петербург	69
3. Мурманск	59
4. Москва	35
5. Северодвинск	24
6. Сыктывкар	22
7. Петрозаводск	19
8. Апатиты	19
9. Ухта	19
10. Нарьян-Мар	9
11. Воркута	7
12. Другой город	2
13. Затрудняюсь ответить	4

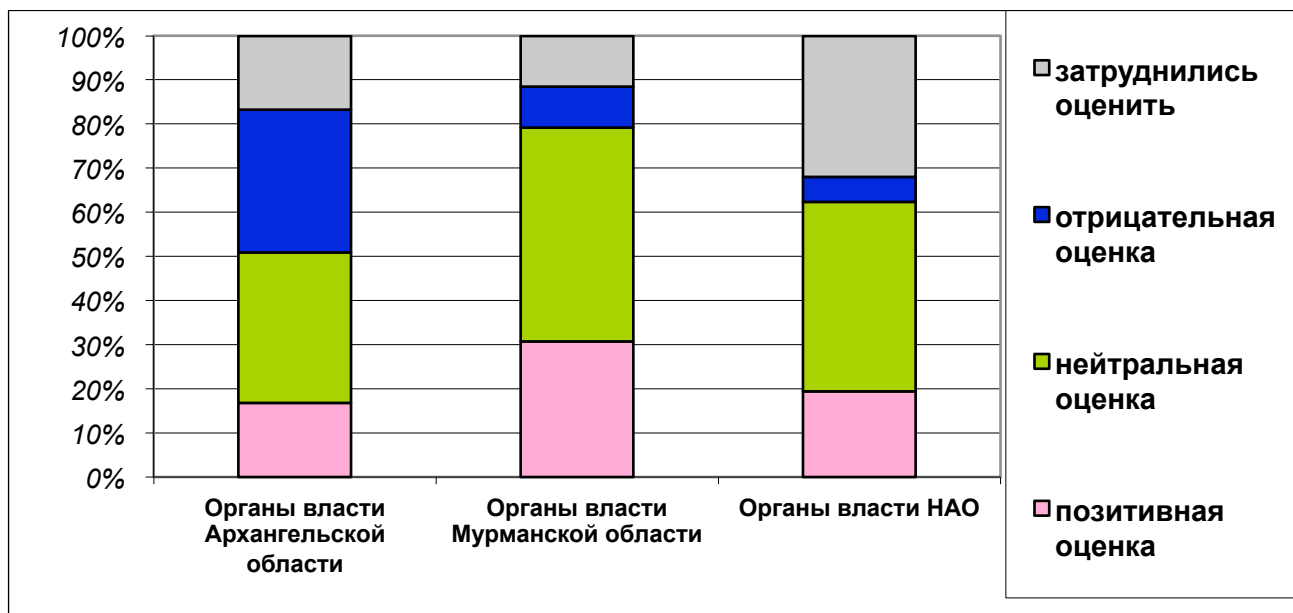
Представления о региональной арктической политике и перспективах регионов

Исследование выявило серьёзные расхождения в представлениях экспертов относительно роли своего региона в арктической зоне РФ. Так, арктический образ Архангельской области более расплывчат и менее согласован, чем у других регионов. Чаще других эксперты называли следующие роли Архангельской области: арктический образовательный и научно-исследовательский центр, сервисно-снабженческая база арктических проектов, судоремонтно-судостроительный центр. Мурманские эксперты были более точны и единодушны относительно миссии своей области в освоении Арктики. Свой регион они видят транспортным узлом Северного морского пути, сервисно-перевалочной базой арктических проектов, центром сотрудничества и научного изучения Арктики. Показательно, что для многих мурманских экспертов характерна «арктическая амбициозность». Недаром они чаще других указывали на исключительную роль региона и города Мурманска в Арктической зоне РФ. Эксперты из НАО были более «приземлены» в определении места региона в арктической зоне. По их мнению, это база освоения и транспортировки нефтегазовых ресурсов Арктики.

Участники опроса оценили деятельность органов власти своих регионов по формированию и реализации региональной арктической политики в основном на «тройку». Причём, если власти Мурманской области и НАО получили в среднем более трёх баллов (3,26 и 3,17 соответственно), то власти Архангельской области оценены на 2,65. Примечательно, что большинство экспертов оценили деятельность органов власти соседних регионов выше, чем собственного. Особенно заметен дисбаланс таких оценок у экспертов Архангельской области.

Диаграмма 2

Оценка эффективности органов власти субъектов Федерации по разработке и реализации региональной арктической политики



Экспертное сообщество считает, что реализация арктической политики РФ повлияет положительно на социально-экономическую ситуацию в регионах лишь в отдалённой перспективе. Так думает чуть больше половины опрошенных участников. Основные причины отсроченного влияния «арктического вектора» на жизнь регионов эксперты видят в сложности реализации арктических проектов, отсутствии системности в действиях по освоению Арктики и развитию арктических территорий, а также в ограниченности ресурсов, которые могут быть использованы в данном направлении, особенно в нынешних сложных экономических условиях. Вместе с тем, в этом вопросе заметны определённые региональные различия. Так, представители НАО более оптимистичны относительно арктических перспектив округа, тогда как архангельские эксперты, наоборот, оказались гораздо пессимистичнее своих коллег по поводу будущего области.

Таблица 3

Как, на Ваш взгляд, реализация арктической политики РФ повлияет на социально-экономическую ситуацию в вашем регионе?

В % по столбцам	Эксперты Архангельской области	Эксперты Мурманской области	Эксперты НАО
повлияет положительно и уже в ближайшее время	11	15	40
повлияет положительно, но в отдалённой перспективе	56	60	50
никак не повлияет	27	10	0
не знаю, затрудняюсь ответить	6	15	10
Итого	100	100	100

Таким образом, экспертное сообщество с осторожным оптимизмом смотрит на «арктическое» будущее своих регионов. При этом возможные проблемы реализации арктического вектора связаны как с внешними, так и внутренними для страны факторами.

Наиболее перспективными отраслями в североевропейских регионах в связи с развитием АЗ РФ эксперты считают геологию, морской транспорт, судостроение, нефтяную и газовую отрасль, строительство, военную сферу, добычу полезных ископаемых. Примечательно, что лишь в нижней части списка находятся гуманитарные отрасли: образование, медицина, культура, экология. Данную тенденцию можно считать отражением федеральной арктической политики, ориентированной, прежде всего, на освоение природно-сырьевых запасов, развитие Северного морского пути и милитаризацию региона

Исследование выявило серьёзное недовольство обсуждением и освещением арктической темы в экспертном сообществе. Участники опроса достаточно критично оценили количество и качество обсуждений вопросов арктической политики в экспертной и управленческой среде своего региона. Большинство из них считает, что число таких мероприятий не достаточно, а их продуктивность — минимальная. Подобная точка зрения характерна для представителей самых различных сфер деятельности и всех регионов. Основные претензии к качеству проводимых мероприятий следующие: минимальное обсуждение концептуальных подходов развития АЗ, поверхностный и формальный характер обсуждений, минимальная критичность и аналитичность, разрозненность и бессистемность мероприятий, максимальный акцент на освоение природных ресурсов Арктики и минимальный на развитие арктических территорий.

Активность и продуктивность освещения арктических перспектив региона в местных и региональных СМИ эксперты оценили более позитивно. Причём многие из них отметили, что количество публикаций на данную тему можно считать достаточным. Так считают большинство опрошенных представителей органов власти, масс-медиа, экспертов из Ненецкого автономного округа. Однако качество данных материалов, продуманность освещения, по мнению большинства опрошенных, оставляет желать лучшего. Основные претензии к качеству освещения арктической тематике в СМИ очень похожи с претензиями к качеству экспертно-управленческих обсуждений: поверхностность, низкая степень реализма, высокая степень пафоса, бессистемность, слабое видение проблем и путей их решения, минимальный показ реальных достижений и результатов, оторванность от жизни людей, слабая связь с решением актуальных социальных проблем.

Экспертное сообщество считает, что необходимо активнее информировать, вовлекать в обсуждение арктических перспектив региона в первую очередь молодёжь, предпринимателей, руководителей организаций и предприятий, чиновников и депутатов, журналистов регионов.

Вместе с тем, в ходе исследования были выявлено два противоположных подхода к арктической информационной политике. Представители первой точки зрения считают, что обсуждение и освещение перспектив освоения Арктики, развития арктических территорий крайне важны, так как они повышают внутреннюю привлекательность северных регионов, способствуют улучшению социального самочувствия населения. Поэтому арктическая тема должна активно присутствовать в региональном информационном пространстве, пусть даже в приукрашенном виде. Стоит отметить, что эту позицию фактически поддержала губернатор Мурманской области М. Ковтун в своем выступлении на Гайдаровском форуме [4]. Эксперты, придерживающиеся противоположной точки зрения, уверены, что нужно крайне осторожно освещать арктическую тему. По их мнению, диссонанс между громкими обещаниями, виртуальными перспективами и скромными реальными достижениями может вызвать раздражение и разочарование, особенно у «креативного» слоя жителей Севера. Поэтому необходимо придерживаться принципа «лучше меньше информации, но более обоснованной и реалистичной».

Литература

1. Дрегалю А.А., Ульяновский В.И. Образ Севера: продуктивность визуальных моделей и реальность // Вестник САФУ. Серия «Гуманитарные и социальные науки». 2013. №5. С. 44—50.
2. Резолюция международной научно-практической конференции «Арктика: перспективы устойчивого развития» (26—28 ноября 2014 года, г. Якутск). URL: <http://narfu.ru/upload/medialibrary/408/rezolyutsiya-.pdf> (дата обращения 18.02.2015).
3. Развитие Севера и Арктики: проблемы и перспективы. Материалы межрегиональной научно-практической конференции. Апатиты, 2012. С. 260—278.
4. Ковтун М. Мы должны показать людям, что у них в Арктике есть будущее. URL: <http://www.arctic-info.ru/ExpertOpinion/27-01-2015/mi-doljni-pokazat-ludam--cto-y-nih-v-arktike-est-bydysee> (дата обращения 18.02.2015).

Рецензент: Ульяновский Виктор Иванович,
доктор социологических наук, профессор

УДК 323+351/354

К вопросу о формировании арктической политики РФ



© **Кокис** Кира Андреевна, студентка 4 курса бакалавриата факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета. E-mail: kirakokis1992@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные этапы и ключевые документы, выделившие Арктическую зону РФ в самостоятельный объект государственной политики. Анализируются актуальные проблемные моменты формирования арктической политики России.

При анализе государственной политики было решено отказаться от выделения четких этапов ее формирования по причине того, что не представляется возможным определить равнозначные критерии для их разграничения. Избранный подход позволил достичь поставленной цели и сделать выводы о динамике процесса формирования арктической политики РФ, ее ключевых моментах, смысле и значении принимаемых правовых актов.

Ключевые слова: *Арктическая зона Российской Федерации, государство, политика, ключевые события, основы, управление, стратегия, правовые акты*

Revisiting the question of the Russian Arctic policy making

© **Kokis, Kira A.** A four-year bachelor student, Faculty of International Relations, Saint Petersburg State University. E-mail: kirakokis1992@yandex.ru

Abstract. The author discusses the main stages and key documents that have established the Russian Arctic zone as an independent object of the state policy and analyses current issues of the Russian Arctic policy making. It was decided to avoid the clear separation of stages in the policy making process due to the fact that it was not possible to determine the equivalent differentiation criteria. The chosen approach has allowed to achieve certain goals and to draw conclusions about the dynamics of the Russian Arctic policy making, its key points, the meaning and significance of adopted legal acts.

Keywords: *Arctic zone of the Russian Federation, the state, politics, key events, fundamentals, management, strategy, legal acts*

Введение

Волны интереса к российской арктической политике можно было наблюдать в 2007—2008 и 2013 годах после окончания экспедиции «Арктика-2007», в ходе которой на дне Северного Ледовитого океана был установлен флаг РФ, и утверждения «Основ государственной политики РФ в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», а также

«Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», оценкой и анализом которых занялись как отечественные, так и зарубежные специалисты и журналисты. С точки зрения внешней политики, данные источники чётко определили приоритеты, цели и задачи России в Арктике. С другой стороны, принятие этих документов было только одним из первых шагов в формировании государственной политики в регионе. В 2014 году этот процесс продолжился, в частности, изданием Указа Президента «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации», утверждением государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года». В то же время нельзя сказать, что Арктика была забытой окраиной страны после распада Советского Союза, хотя следует отметить, что достижения арктической политики в 90-е годы являются довольно скромными и фрагментарными. Цель настоящего исследования состояла в том, чтобы показать эволюцию арктической политики РФ. Достижение заявленной цели стало возможным благодаря рассмотрению ключевых событий, анализу основных документов, выявлению проблемных моментов формирующейся арктической политики, рассмотрению перспективных направлений работы по данному направлению, что позволило оценить скорость и эффективность усилий государственных органов по формированию арктической политики РФ, а также увидеть реальную расстановку приоритетов, в отличие от их перечисления в основных документах.

Исследование было начато с поиска и отбора нормативно-правовых актов, принятых на федеральном уровне власти в период с 1991 по 2014 год относительно арктической тематики. В процессе работы была выявлена тенденция к резкому увеличению числа правовых актов, содержащих упоминания терминов «Арктика» и «Арктическая зона» со второй половины 2000-х годов, при этом необходимо учитывать, что в Российской Федерации гораздо более устоявшимся является понятие «Крайний Север», который подразумевает исключительно сухопутные территории и используется преимущественно в связи с предоставлением льгот населению. При анализе государственной политики было решено отказаться от выделения чётких этапов ее формирования по причине того, что не представляется возможным определить равнозначные критерии для их разграничения¹. Гораздо более важным для автора было рассмотрение ключевых событий внешней и внутренней политики, затрагивающих Арктику в комплексе, что позволило начать с конкретных выводов по отдельным еди-

¹ Альтернативная точка зрения представлена в статье А.М. Тамицкого. Государственная политика современной России в Арктике: этапы, приоритеты и некоторые итоги // Арктика и Север. 2012. № 6. С. 110—118. URL: <http://narfu.ru/upload/iblock/1c7/11.pdf> (дата обращения: 16.04.2015).

ницам анализа и в итоге перейти к обобщениям, охватывающим значительные временные промежутки и учитывающим, кроме того, контекст формирования арктической политики.

Арктический вектор является одним из наиболее актуальных для внутренней политики РФ. Обращение к изучению процесса формирования этого направления, которое наконец-то подходит к активной практической реализации намеченных целей, может дать пищу для размышлений по поводу прогнозов динамики его развития в будущем. Активное и всё более интенсифицирующееся внимание высших должностных лиц государства свидетельствует о приоритетном положении данного региона, что требует самого тщательного и ответственного подхода к выявлению и решению его проблем.

Формирование арктической политики РФ

В 1990-х годах ситуация в российской Арктике в целом характеризовалась наличием тех же проблем, что и в стране в целом. Разгосударствление предприятий привело к дезинтеграции единого хозяйственного комплекса Северного морского пути, начался промышленный спад и отток людей, в особенности квалифицированных специалистов. Эти тенденции в одинаковой степени продолжают оставаться характерными для большинства расположенных на севере субъектов и по сей день. Результаты проведённых в 1980-х годах комплексных исследований, которые показывали результативность советского программно-целевого подхода к решению проблем регионального развития в суровом климате, оказались малоприменимы при переходе к рыночным условиям и при отсутствии мобилизующей централизованной системы управления [1]. Несмотря на это, государство достаточно активно занялось нормативно-правовым, институциональным и международным аспектами оформления региона.

В этот период федеральная элита рассматривала Крайний Север в качестве важнейшего ресурсного региона и проводила в отношении него политику государственного протекционизма [2]. С 1991 года вопросами, связанными с научной, социально-экономической, хозяйственной и природоохранной деятельностью в Арктике, занималась Государственная, в 1992 году переименованная в Межведомственную, комиссия РФ по делам Арктики и Антарктики (упразднена в 2004 году). Одной из основных задач Комиссии была разработка предложений о стратегии государственной деятельности Российской Федерации в Арктике и Антарктике². На протяжении 90-х годов в качестве то самостоятельного федерального органа исполнительной власти, то составной части федерального министерства региональной

² Положение о Государственной комиссии Российской Федерации по делам Арктики и Антарктики. Утверждено Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 марта 1992 г. № 197.

политики (неоднократно переименованного), существовал Государственный комитет РФ по делам Севера (Госкомсевер). В конечном итоге, этот орган был упразднён указом Президента в 2000 году³. Наряду с этим органом государственного управления в 1992 году был образован Всероссийский научно-координационный центр по комплексным проблемам Севера, Арктики и жизнедеятельности малочисленных народов Севера. В 1994 году в Совете Федерации был образован Комитет по делам Севера и малочисленных народов. Таким образом, на лицо институциональная неопределённость, попытки сохранить преемственность советской системе управления регионом, однако в условиях сложной политической обстановки, наличия более насущных проблем, трудно было рассчитывать на быстрое оформление государственного курса, учитывая также фактор сложной экономической ситуации и острой нехватки финансов.

В это же время появляются первые документы, касающиеся социально-экономического развития Севера: федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации»⁴, отменённый в 2004 году. В 1997 году Правительство приняло постановление «О реформировании системы государственной поддержки районов Севера». Основными задачами провозглашались создание благоприятных условий для жизни и хозяйственной деятельности, в том числе малочисленных коренных народов, повышение адресности и эффективности государственной поддержки⁵.

В период 1992—1996 годов Российская Федерация стала членом ключевых международных региональных организаций, включая Арктический Совет и Совет Баренцева Евро-Арктического региона. В 1997 году ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву и сразу же начала активную работу по подготовке официального представления в Комиссию ООН по границам континентального шельфа (Федеральный закон «О континентальном шельфе» был принят еще в 1995 году)⁶. Уже в 2001 году заявка была направлена в Комиссию, что продемонстрировало практическое принятие Россией Конвенции ООН (1982) как правовой базы для разграничения арктических пространств и сблизило позицию России с позициями других стран. С другой стороны, это фактически означало отход от концепции секторального разграничения в Арктике (1926) в сторону конвенционального подхода, что осложняет защиту и продвижение национальных интересов России в этом регионе. Подоб-

³ Указ Президента РФ «О структуре федеральных органов исполнительной власти» от 17 мая 2000 года, № 867.

⁴ Федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации» от 19 июня 1996 года, №78-ФЗ (утратил силу).

⁵ Постановление Правительства РФ «О реформировании системы государственной поддержки районов Севера» от 31 декабря 1997 года, № 1664.

⁶ Федеральный закон «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 20 ноября 1995 года, № 187-ФЗ.

ная поспешность могла быть оправданной лишь в том случае, если бы Россия намеревалась уже в ближайшем будущем начать разрабатывать месторождения нефти и газа, расположенные в северных морях [3].

В 1998 году были приняты два федеральных закона: «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне»⁷ и «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»⁸. В 1999 году появился законопроект «Об арктической зоне РФ», главными положениями которого были увеличение обеспеченности населения региона льготами, а также введение налоговых льгот для бизнеса при работе в высоких широтах. Проект федерального закона определял географические границы Арктической зоны и предлагал принцип дифференциации государственной политики по субъектам с учетом их специфических особенностей. Стоит отметить, что федеральный закон не принят и по сей день, а южные границы суши Арктической зоны РФ были определены лишь в 2014 году в указе президента. До этого момента, можно сказать, что арктическая политика РФ оставалась без законодательно определённого объекта.

Из анализа упомянутых выше документов, а также государственной политики в регионе в целом можно увидеть, что на протяжении 1990-х годов внимание было закономерно сосредоточено на решении наиболее острых социально-экономических проблем и предотвращении социального кризиса. Государство проявляло скорее эпизодический интерес к региону, в то же время стратегия арктической политики уже понималась как необходимость, но ее выработка растянулась на долгое время. Отсутствие единой концепции вполне объясняется отсутствием как материальных средств для её осуществления, так и консенсуса в рядах национальной элиты по идеологическим и прагматическим аспектам решения наиболее острых проблем. Говоря о внешней политике РФ, следует отметить, что в данный период арктическая тематика ещё только становится предметом глобального международно-политического дискурса. РФ утверждает на международной арене свою роль как одного из ключевых игроков, активно участвует в создании региональных межправительственных организаций, налаживании двусторонних отношений и в целом рассматривается как неотъемлемый участник сотрудничества в Арктике.

С началом 2000-х годов и приходом к власти нового президента отмечаются существенные изменения государственной политики в Арктике, которая приобретает комплекс-

⁷ Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне» от 31 июля 1998 г., № 155-ФЗ.

⁸ Федеральный закон «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17 декабря 1998 г. № 191-ФЗ.

ный характер и основывается на чётком понимании национальных интересов РФ. Выступая на совещании по проблемам Северного морского пути и судостроения в Мурманске в апреле 2000 года, В.В. Путин заявил, что «северные территории – всё ещё огромное, неосвоенное поле. Это наш стратегический резерв не только на следующий век, но и на более далекую перспективу. Он может, не только может, но и должен стать важнейшей опорой для развития российской государственности, нашим весомым внешнеэкономическим и внешнеполитическим аргументом»⁹. Прежде всего, следует отметить появление основополагающих документов, таких как Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года, в которой значимость Арктического регионального направления «определяется особой важностью обеспечения свободного выхода российского флота в Атлантику, богатствами исключительной экономической зоны и континентального шельфа РФ, решающей ролью Северного флота для обороны государства с морских и океанских направлений, а также возрастающим значением Северного морского пути для устойчивого развития РФ»¹⁰. О роли Арктики в обеспечении национальной безопасности страны говорится в Концепции национальной безопасности РФ (2000) и указе Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года». В частности развитие АЗРФ связывается с вопросом охраны границ, повышением конкурентоспособности экономики, повышением эффективности топливно-энергетического комплекса, использованием государственно-частного партнёрства¹¹.

В июне 2001 года правительство одобрило и направило президенту проект «Основ государственной политики РФ в Арктике». В нём отмечалось, что, «принимая во внимание особые интересы России в Арктике и её специфику, необходимо предусмотреть более жёсткое государственное регулирование и приоритетное решение имеющихся здесь проблем»¹². На заседании правительства было принято решение о рассмотрении целесообразности создания Правительственной комиссии по вопросам Арктики. Кроме того, в 2000-х годах появился целый ряд других документов, касающихся освоения и развития Арктики¹³. Необхо-

⁹ Выступление на совещании по проблемам Северного морского пути и судостроения.// Президент России. 5 апреля 2000 г. URL: <http://news.kremlin.ru/transcripts/21346> (дата обращения: 20.12.2014).

¹⁰ Морская доктрина Российской Федерации до 2020 года. Утверждена Президентом Российской Федерации В. Путиным 27 июля 2001 г., Пр-1387.

¹¹ Указ Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года» от 12 мая 2009 года, № 537.

¹² О проекте «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике»// Официальный сайт Министерства иностранных дел Российской Федерации. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/ns-dmo.nsf/a1c87897b58a9d2743256a550029f995/432569f10031eb9343256a6c004e5720!OpenDocument> (дата обращения: 20.12.2014).

¹³ Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока (утверждена распоряжением Правительства РФ от 4 февраля 2009 года, № 132-р). Концепция государственной поддержки экономического и социального развития районов Севера Российской Федерации (утверждена по-

димо отметить, что с самого начала президентства В.В. Путина арктической тематике придавалось большое значение, всё чаще связанные с ней проблемы упоминались в ходе парламентских слушаний и совещаний на высшем уровне, в выступлениях президента страны и заседаниях Совета Безопасности. Тем не менее, резюме состояния арктической политики к середине 2000-х годов можно найти в словах заместителя председателя комитета Совета Федерации по международным делам Г.Т. Хрипеля, произнесённых в ходе парламентских слушаний на тему «Арктика — регион глобального сотрудничества в осуществлении государственной политики России» в октябре 2004 года: «если обобщить всю работу, проводившуюся с 90-х годов, то можно характеризовать так. Финансирования надлежащего нет, парламентской работы пока надлежащей нет, те правительственные программы, которые сегодня есть, и даже законы, программы по развитию социально-экономических возможностей Арктики до настоящего времени исполняются на какие-то малые доли процентов»¹⁴.

В продолжение рассмотрения эволюции арктической политики России нельзя обойти вниманием «Концепцию устойчивого развития Арктической зоны РФ», представленную на заседании расширенной коллегии Министерства регионального развития РФ в 2006 году. Среди принципиально новых моментов предложение о функциональном определении следующих зон российской Арктики: зоны особых государственных интересов, зоны нового освоения, зоны старого освоения, зоны старожильческих территорий, зоны проживания коренных малочисленных народов Арктики¹⁵. В данном документе прямо говорится об обеспечении экологической безопасности как обязательной составляющей процесса перехода к устойчивому развитию [4, с.40].

В 2008 году по итогам заседания Совета Безопасности РФ президент Д.А. Медведев утвердил «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (далее — Основы). Этот документ касается вопросов укрепления границ, развития международного сотрудничества, экологической охраны, развития социально-экономической сферы, в нем раскрываются национальные интересы РФ в Арктике: использование региона в качестве стратегической ресурсной базы, сохра-

становлением Правительства РФ от 7 марта 2000 года, № 198). Принципиальные положения подпрограммы «Освоение и использование Арктики» федеральной целевой программы «Мировой океан» (утверждена постановлением Правительства РФ от 10 августа 1998 года, № 919; в редакции постановления Правительства РФ от 30 сентября 2008 года, № 731) и др.

¹⁴ Стенограмма парламентских слушаний на тему «Арктика — регион глобального сотрудничества в осуществлении государственной политики России» 7 октября 2004 года. URL: <http://archiv.council.gov.ru/events/parliament/item/14/> (дата обращения: 21.03.2015).

¹⁵ Проект «Концепции устойчивого развития Арктической зоны РФ» представлен в Москве// ИА REGNUM. 22. 02. 2006. URL: <http://www.regnum.ru/news/polit/592839.html#ixzz3MXMYO5II> (дата обращения: 20.12.2014).

нение в нём мира и сотрудничества, сбережение экологических систем, использование Северного морского пути в качестве национальной транспортной артерии¹⁶. Национальные интересы определяют главные цели, основные задачи и стратегические приоритеты государственной политики Российской Федерации в Арктике. Реализация Основ государственной политики в Арктике была разделена на три этапа:

1. 2008—2010 гг.: подготовка заявки для обоснования внешней границы АЗРФ, реализация целевых программ и перспективных инвестиционных проектов.
2. 2011—2015 гг.: оформление внешней границы АЗРФ, структурная перестройка экономики региона, развитие инфраструктуры СМП.
3. 2016—2020 гг.: превращение АЗРФ в ведущую стратегическую ресурсную базу РФ.

С одной стороны, главные цели, изложенные в Основах, призваны стабилизировать северные границы страны и обеспечить правовое поле для освоения природных ресурсов, с другой стороны — способствовать преодолению различий в социально-экономическом развитии между арктическими и другими регионами страны. Кроме того, отмечаются и некоторые противоречия: стремление сохранить Арктику в качестве «зоны мира и сотрудничества» и укрепление военной безопасности в регионе [5]. В целом, Основы можно рассматривать как ответ новой геополитической ситуации в Арктике после окончания холодной войны, хотя в большей степени как важный для внутренней политики документ, целями которого являются стабилизация ситуации в стране и в экономике в частности [6, с. 107]. Благодаря принятию такого документа, Россия смогла обозначить свои приоритеты на международной арене и включиться в политические процессы на правах равного партнёра.

В феврале 2013 года Президентом был утверждён документ «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (далее — Стратегия). Целью стратегии является реализация национальных интересов. В соответствии с принятыми ранее Основами, планируется ряд мер (по главам) по совершенствованию системы государственного управления, улучшению качества жизни населения, развитию ресурсной базы страны, Северного морского пути, рыбохозяйственного комплекса. Кроме того, отдельные главы посвящены развитию науки, информационных технологий и связи, охране окружающей среды, международному сотрудничеству и военной безопасности и охране границ. При этом самое большое внимание уделено Северному морскому пути и качеству жизни населения, что свидетельствует о наличии большого спектра проблем в данных областях. Основной механизм реализации Стратегии — государственная программа соци-

¹⁶ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Утверждены Президентом РФ Д. Медведевым 18 сентября 2008 года. Пр-1969.

ально-экономического развития АЗРФ до 2020 года. Отдельными документами предполагается закрепить особый статус Арктической зоны, её состав. Стратегия развития АЗРФ реализуется в два этапа:

1. 2013—2015 гг.: совершенствование нормативно-правовой базы, налаживание координации органов власти всех уровней, международно-правовое оформление границы континентального шельфа, создание береговой охраны ФСБ, создание информационно-коммуникационной инфраструктуры, разработка системы мониторинга окружающей среды, проведение научных исследований, определение мер государственной поддержки традиционных отраслей местного хозяйства.
2. 2015—2020 гг.: освоение минерально-сырьевых ресурсов, развитие пограничной инфраструктуры, развитие комплексной системы безопасности для защиты от чрезвычайных ситуаций, создание космической системы "Арктика", развитие инфраструктуры СМП, снижение негативного воздействия на окружающую среду

Для установления контроля над реализацией Стратегии предполагается выделить Арктическую зону как самостоятельный объект статистического наблюдения, в документе предусмотрен ряд показателей для характеристики социально-экономического развития. Контроль за реализацией Стратегии осуществляет Правительство РФ, которое предоставляет Президенту ежегодный доклад. «В целом документ хороший, системный, и он создает механизм для дальнейших действий, — комментировал Стратегию А. Багин. — Но для реализации стратегии необходимо решить три основные задачи: определить границы арктической зоны, создать госпрограмму и обеспечить включение вопросов стратегии в другие госпрограммы, а также в программы ведомств и регионов» [7]. Но не все исследователи восприняли Стратегию как положительный шаг. На фоне многочисленных появившихся за последние годы подобных документов «за всё хорошее, против всего плохого» [8, с. 65] стратегия мало выделяется, среди минусов указываются выделение слишком многочисленных приоритетов, размытость положений и критериев, отсутствие ответственных лиц. «Данный документ не может быть руководящим и нормативным. Есть сильнейшие подозрения, что через год о нём просто никто не вспомнит» [8, с. 66].

16 октября 2013 года Председателем Правительства РФ был утверждён План мероприятий по реализации Стратегии. В план включено порядка 60 мероприятий по приоритетным направлениям. Кроме того, в октябре 2013 года была создана Межведомственная рабочая группа по координации деятельности по контролю за реализацией Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года во главе с министром регионального развития Слюняевым И.Н. В задачи рабочей группы входит обеспечение координации и консолидации усилий заинтересованных субъектов госу-

дарственной политики, анализ достижения ее целей и рассмотрение доклада Президенту, мониторинг реализации Стратегии и рассмотрение инвестиционных проектов¹⁷.

21 апреля 2014 года Правительство утвердило государственную программу «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ на период до 2020 года». Работа над документом была проведена оперативно, его принятие откладывалось из-за отсутствия заложенных средств в федеральном бюджете. Существенным отрицательным моментом является состав программы, фактически представленной набором отраслевых программ, которые затрагивают Арктику. Этот же момент отражается на финансировании госпрограммы, которое не является единым. Несмотря на то, что текст во многом повторяет положения принятых ранее документов, он отличается большей конкретикой в части описания механизмов реализации, которые состоят в каркасно-кластерном подходе, формировании опорных зон развития и селективной государственной политике развития территорий.

На заседании Совета Безопасности 22 апреля 2014 года Президент отметил следующие приоритетные задачи развития государственной политики: создание органа, ответственного за реализацию арктической политики; реализация госпрограммы социально-экономического развития, полноценное финансирование которой должно начаться в 2017 году. Не менее важными были названы задачи оформления внешней границы континентального шельфа, разработка экономической модели развития Северного морского пути, ужесточение экологических стандартов и укрепление военной безопасности¹⁸.

2 мая 2014 года Президентом был подписан указ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». В состав АЗРФ включены территории 4 субъектов РФ и 16 муниципальных образований: 1) Мурманской области; 2) семи муниципальных образований Архангельской области; 3) Ненецкого автономного округа; 4) городского округа «Воркута» Республики Коми; 5) Ямало-Ненецкого автономного округа; 6) городского округа Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района и Туруханского района Красноярского края; 7) пяти улусов (районов) Республики Саха (Якутия); 8) Чукотского автономного округа; 9) а также земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 года и других актах СССР. Необходимость выделения Арктической зоны в отдельный регион определяется не-

¹⁷ Приказ Министерства регионального развития «О создании Межведомственной рабочей группы по контролю за реализацией Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» от 11.10.2013, № 441.

¹⁸ Выступление В.В. Путина на заседании Совета Безопасности по вопросу реализации государственной политики в Арктике// Администрация Президента РФ. 22 апреля 2014. URL: <http://президент.рф/новости/20845> (дата обращения: 20.12.2014).

сколькими причинами: *во-первых*, появляется чёткое районирование территории, что необходимо для практической деятельности органов власти, *во-вторых*, для возможности сбора и анализа статистических данных; *в-третьих*, для определения специализированных мер экономического регулирования с целью выравнивания условий хозяйственной деятельности по сравнению с другими регионами и интеграции региона в единое экономическое пространство страны [9].

К сожалению, в майском указе Президента России речь шла только о суше, хотя в АЗРФ входят и морские акватории Северного Ледовитого океана, включая Белое море. Тем самым проявилась как бы недооценка в политике морской деятельности, определения внешних границ АЗРФ с учётом исключительной экономической зоны (ИЭЗ) и акватории Севморпути, что имеет важнейший геополитический смысл. Принятие федерального закона об АЗРФ в Госдуме РФ заморожено, когда он будет принят, публичной ясности нет до сих пор [10, с. 53—54].

Вопрос создания новой государственной структуры (министерства, межведомственной комиссии) активно обсуждался в средствах массовой информации. За её создание высказывались С.Е. Донской, А.Н. Чилингаров, многие эксперты. На создание Минарктики у государства не оказалось необходимых бюджетных ресурсов, поэтому была создана «Государственная комиссия по вопросам развития Арктики», что позволяет координировать усилия различных министерств для решения вопросов в различных сферах¹⁹.

Заключение и основные выводы

Избранный подход позволил достичь поставленной цели и сделать выводы о динамике процесса формирования арктической политики РФ, её ключевых моментах, смысле и значении принимаемых правовых актов. В заключение хотелось бы привести обобщающие мысли по поводу нерешённых проблем, возможных путей преодоления недостатков современной арктической политики на основе знакомства не только с многочисленными источниками, но и трудами учёных-специалистов по отдельным отраслям и исследованиями междисциплинарной тематики.

Нельзя сказать, что развитие арктической политики РФ идет плавным эволюционным путём, точно так же характеристика принимаемых решений как революционных не оправдана. Формирование государственной политики РФ в Арктике происходило с разной степе-

¹⁹ Положение о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. Утверждено постановлением Правительства РФ от 14 марта 2015 г. № 228. URL: <http://government.ru/media/files/Cozw5FAxCGc.pdf> (дата обращения: 23.03.2015). — Примечание редакции журнала «Арктика и Север».

нюю интенсивности, при этом следует отметить, что вопросы арктической повестки дня на протяжении всего рассмотренного периода находились в поле зрения федеральных властей, особенно это касается внимания к вопросам законодательного регулирования обеспечения развития региона. В то же время, была и остаётся существенной проблема низкого уровня исполнения предлагаемых инициатив, что приводит к тому, что ключевые законодательные решения не действуют или действуют не в полном объёме. Формирование российской арктической политики характеризуется противоречивостью и непоследовательностью, при этом на сегодняшний день речь идёт ещё только о её концептуальном и правовом оформлении.

Сегодня можно уверенно утверждать, что РФ окончательно составила целостную концепцию освоения Арктики. По итогам анализа основополагающих документов государственной политики можно сделать вывод о том, что вопрос освоения и развития региона был проработан комплексно. Важным моментом является определение статуса региона как «стратегической ресурсной базы, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны», таким образом, Арктике присвоено общенациональное значение.

Проведённый анализ позволяет предположить, что наиболее важными в будущем направлениями деятельности могут быть: подача обновлённой заявки в Комиссию ООН по границам континентального шельфа (несмотря на опасения о возможности территориальных споров с Данией и Канадой, нет сомнений в том, что подобные конфликты смогут быть решены на дипломатическом уровне); функционирование «Государственной комиссии по вопросам развития Арктики»; возможное продолжение нефтегазовых проектов на шельфе в условиях санкций, поиск новых партнёров среди компаний из неарктических государств (Китай, Япония, Индия, Бразилия, Южная Корея). К числу ключевых арктических мегатрендов, оказывающих масштабное и наиболее длительное влияние на ситуацию в Арктике, по мнению Ю.Ф. Лукина, относятся: 1) экологическая взаимозависимость, арктическая солидарность; 2) Великий передел Арктики: борьба за пространство, коммуникации, арктические ресурсы; 3) формирование арктической модели многополярности современного изменяющегося мира, возрастающая активность в Арктике. Экологическая взаимозависимость при этом определяется как качество отношений «человек-природа» с целью сохранения окружающей среды, а также арктической солидарностью человеческой деятельности, как способности вести диалог и договариваться о введении ограничений, стандартов, правил поведения людей, бизнеса и государств в Арктике, необходимости баланса между экономикой и экологией [10, с. 47—48].

Рекомендации по поводу осуществления государственной политики России в Арктике сводятся к следующему: необходимо обратить внимание на вопрос формирования имиджа

РФ в связи с ремилитаризацией региона. Представляется целесообразным в большей степени связывать этот процесс с преследованием экономических интересов, нежели наличием угроз суверенитету, потому как выгодным для РФ может быть только укрепление международного сотрудничества, а не акцентирование внимания на противоречиях с другими арктическими государствами. В конечном итоге ответная милитаризация чревата нарастанием угрозы на северных границах России. В складывающихся внешнеполитических условиях опора на развитие двусторонних контактов может принести нашей стране больше пользы, нежели попытки добиться поддержки в рамках многосторонних институтов.

Будущее Арктики возможно лишь при обеспечении устойчивого развития, что может обеспечить руководящая роль российского государства. Только оно в состоянии реализовывать долгосрочные капиталоемкие инфраструктурные и технологические проекты, направленные на создание единой сферы производственного сервиса. При этом необходима более дифференцированная политика с учетом различий социально-экономических условий, характерных для различных субъектов. Кроме того, важнейшим условием успеха является взаимодействие всех субъектов экономического и социального развития, кооперация на различных уровнях — государственно-частная, государственно-аборигенная, аборигенно-корпоративная и др., что предполагает поощрение и активное привлечение региональных специалистов к разработке правовых актов, их правоприменение. Актуальной проблемой становится межрегиональная интеграция 4-х субъектов РФ и 16 муниципальных образований, входящих в АЗРФ. В целях привлечения инвестиций в регион, в рамках заседания «Меркурий-клуба», президентом Санкт-Петербургской Арктической общественной академии наук В. Митько было предложено создать Арктический банк реконструкции и развития [11, с. 25]. Данная инициатива заслуживает дальнейшего рассмотрения специалистами. Однако, что касается финансирования масштабных арктических проектов, независимо от решающей роли государства, в большей степени их будущее зависит от успеха привлечения внебюджетных источников финансирования, государственно-частного партнёрства. Возможно, это направление должно стать главным в деятельности вновь созданной Госкомиссии по вопросам развития Арктики.

Насущной проблемой является ликвидация отставания РФ по научным исследованиям арктического региона, в частности, по составлению карт местности и морского дна, глубоководному бурению, сейсмическим исследованиям. Мощным стимулом, в том числе для гуманитарных исследований, должно стать развитие системы мониторинга и сбор статисти-

ческой информации по основным показателям, что стало возможным благодаря определению сухопутной границы российской Арктики.

С одной стороны, учитывая географические масштабы и экономическую значимость Арктики для будущего РФ, выглядит вполне логичным её преимущественное рассмотрение в терминах национальной безопасности. Но в то же время представляется абсолютно необходимым в меняющихся условиях расширять понятие национальных интересов, практически включая в его содержание и личностное измерение, а также устойчивость местных сообществ, в том числе сохранение и интеграцию сообществ малочисленных коренных народов. Альтернативы развитию арктических пространств нет, поэтому необходимо в ближайшее время переходить к воплощению идей, уже изложенных в документах.

«Уходящий 2014 год стал знаковым для российской Арктики... именно сейчас появляются первые реальные результаты работ, начатых много лет назад — первый миллион баррелей на Приразломной, открытие крупного месторождения «Победа» в Карском море, развитие крупных инфраструктурных проектов», — заявил на Научной сессии общего собрания Российской Академии наук министр природных ресурсов и экологии РФ С.Е. Донской²⁰. Несмотря на кризисную финансово-экономическую ситуацию и пессимистические прогнозы на 2015 год, российская арктическая политика имеет хорошие перспективы.

Литература

1. Тимошенко А.И. Советский опыт освоения Арктики и Северного морского пути: формирование мобилизационной экономики // Историко-экономические исследования. 2013. Т.14. № 1—2. С. 73— 95.
2. Казаков М.А., Климакова О.Н. Государственная политика России в Арктическом регионе: противоречивая поступательность механизмов формирования // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия «Социальные науки». 2010. №2 (18). С. 36—40.
3. Александров О. 10 тезисов: сильные и слабые стороны арктической стратегии России // Портал МГИМО. 11.09.2012. URL: <http://www.mgimo.ru/news/experts/document226687.phtml> (дата обращения: 20.12.2014).
4. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Арктика в международной политике: сотрудничество или соперничество? М.: РИСИ, 2011. 194 с.

²⁰ Работа российских компаний в Арктике будет вестись независимо от зарубежных технологий // Министерство природных ресурсов и экологии РФ. 16.12.2014. URL: <http://www.mnr.gov.ru/news/detail.php?ID=138734> (дата обращения: 21.12.2014).

5. Heininen L. State of the Arctic Strategies and Policies // Arctic Yearbook 2012. URL: <http://www.arcticyearbook.com/index.php/articles> (дата обращения: 20.12.2014).
6. Zysk K. Russia's Arctic Strategy. Ambitions and Constraints // Joint Force Quarterly. 2010. № 57 (2d quarter 2010). P. 103—110.
7. Барсуков Ю. Развитие Арктики получило стратегическую подпись // Коммерсант.ru. 21.02.2013. URL: <http://www.kommersant.ru/doc-y/2131966> (дата обращения: 20.12.2014).
8. Храмчихин А.А. Основные проблемы Российской Арктики // Арктика и Север. 2013. №13. С. 64—70. URL: <http://narfu.ru/upload/iblock/80b/08.pdf> (дата обращения: 20.12.2014).
9. Жуков М.А. Методологические и методические проблемы выделения Арктической зоны Российской Федерации // Проектное государство. Портал общественных действий по развитию страны. URL: <http://www.proektnoegosudarstvo.ru/materials/0005/> (дата обращения: 19.12.2014).
10. Лукин Ю. Ф. Современная ситуация в Арктике в контексте глобальных трендов // Арктика и Север. 2014. №16. С.41—71. URL: http://narfu.ru/upload/iblock/b1f/5-_lukin.pdf (дата обращения: 21.12.2014).
11. Митько Валерий, президент Санкт-Петербургской научной общественной организации «Арктическая общественная академия наук» // Проблемы и перспективы эффективного освоения и развития Арктической зоны и прилегающих регионов России: Материалы заседания «Меркурий-клуба» 8 октября 2014 года. М.: «ТПП-ИНФОРМ», 2014. С. 21—24. URL: http://narfu.ru/upload/medialibrary/b6d/mercury-club-_oktyabr-2014_for_site.pdf (дата обращения: 21.12.2014).

Рецензент: Харлампьева Надежда Климовна,
кандидат исторических наук, доцент

УДК 303.03+314.17+332.14

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ



© **Маслобоев** Владимир Алексеевич, доктор технических наук, профессор, заместитель председателя Кольского научного центра РАН

Аннотация. Социально-экономический контекст развития АЗРФ требует качественного инженерно-технического кадрового потенциала. Анализируются основные факторы определяющие ситуацию, проблемы и решения кадрового обеспечения реализации национальных интересов России в Арктике. Нужны специалисты, знакомые со спецификой

использования теоретических знаний и практических навыков в условиях крайнего Севера, социально адаптированные к жизни в Заполярье. Необходим комплекс мер, нацеленных на популяризацию инженерного образования, с одной стороны, и удержание молодежи в регионе по мере формирования, — с другой, модернизация существующей в регионе системы профессионального образования. Раскрывается позитивный опыт интеграции Кольского научного центра с вузами — базовые кафедры вузов в институтах КНЦ, научно-образовательные центры, региональный университетско-академический кластер высшего профессионального образования, инновационное партнёрство науки, образования, власти и бизнеса. Сделан акцент на непрерывность экологического образования для устойчивого развития, начиная с детского сада, школы, вуза.

Ключевые слова: Кольский научный центр, инженерно-технический кадровый потенциал, интеграция вузов и НИИ, непрерывность экологического образования

Experience of integration of the Kola Scientific Center of RAS with Universities in solving complex problems of sustainable development in the Russian Arctic

© **Masloboev, Vladimir A.** Doctor of technical science, professor, deputy chairman of the Kola Scientific Center, Russian Academy of Sciences

Abstract. Socio-economic circumstances in the Russian Arctic require high quality engineering and technical personnel. The article is focused on the analysis of the key factors that determine the situation, staffing problems and solutions of national interests of Russia in the Arctic. Specialists, able of the use theoretical knowledge and practical skills in the Far North, socially adapted to the

life in the Arctic, are needed. A set of measures aimed at promoting the engineering education, on the one hand, and retention of young people in the region, on the other hand, and the modernization of existing regional system of vocational education are required. The article reveals positive experience of integration of the Kola Science Centre (KSC) with the universities — basic departments of the universities and the institutions of the KSC, scientific and educational centers, and regional university-academic cluster, innovative partnership of science, education, government and business. The article focuses on the continuity of environmental education aimed to maintain the sustainable development, starting from kindergartens and ending up with school and university education.

Keywords: *Kola Science Centre, human resources for engineering, integration of universities and research institutions, the continuity of environmental education*

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Основные национальные интересы Российской Федерации в Арктике

(Указ Президента Российской Федерации от 18.09.2008 № Пр - 1969)

- Использование Арктической зоны Российской Федерации в качестве стратегической ресурсной базы Российской Федерации, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны;
- ✓ -- Сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества;
- ✓ -- Сбережение уникальных экологических систем Арктики;
- ✓ -- Использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Основные удорожающие факторы Арктической зоны Российской Федерации:

- Удаленность от высокоразвитых экономических районов страны;
- Отсутствие надежных транспортных связей;
- Экстремальность природных условий, требующая крупных энергетических затрат;
- Гипертрофированная структура производства с высокой трудоемкостью и себестоимостью продукции;
- Высокий уровень экологических издержек;
- Высокие капитальные затраты на все виды строительства;
- Повышенные эксплуатационные затраты на содержание среды жизнедеятельности;
- Высокий уровень затрат на обустройство человека в Арктике.

Социально-экономический контекст

Программа РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года»: *развитие Арктики – приоритетная задача.*

Стратегия «2020/2025» Мурманской области: упор на кластеры и инновационное развитие

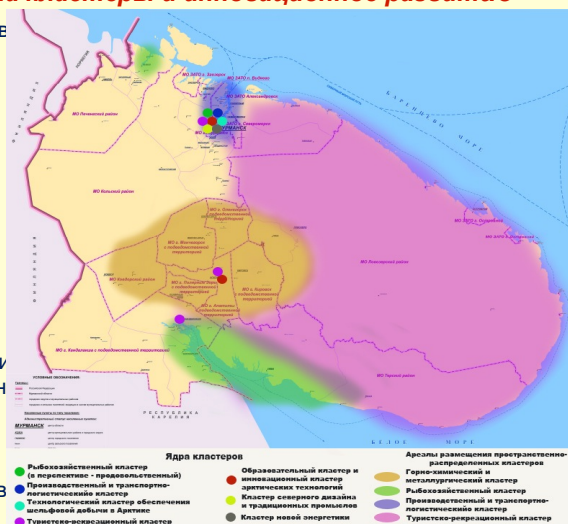
Промышленный потенциал Мурманской области – самый мощный в циркумполярном поясе – позволяет **позиционировать регион в качестве индустриальной площадки освоения Арктики**

Сложились предпосылки интенсификации **разведки и разработки природных ресурсов**, активизации механизмов воспроизводства ресурсной базы, внедрения новых ресурсно-сберегающих и энергоэффективных технологий

Реализация **транспортно-транзитного потенциала** обладает мощными мультипликативными и комплексно-формирующими эффектами для Мурманской области.

Наиболее развитая во всей Арктической зоне Российской Федерации **сеть образовательных учреждений** обуславливает дополнительное конкурентное преимущество Мурманской области.

Структура экономики Мурманской области, характерная для индустриального общества с преобладанием промышленно-сырьев сектора, неизбежно **будет меняться и модернизироваться**



Приоритеты 1-го этапа Стратегии:

- разработка и реализация комплекса взаимосвязанных мер по предотвращению миграционного оттока населения;
- подготовка кадрового задела для реализации Стратегии.

Целевой образ региона: переход на инновационную траекторию устойчивого комплексного социально-экономического развития; превращение Мурманской области в один из стратегических центров АЗРФ.

Необходимым условием построения полноценной инновационной экономики является наличие полномасштабного промышленного комплекса регионов АЗРФ, определяющегося наличием:

- 1. Фундаментальной практико-ориентированной науки;**
- 2. Инновационной промышленности;**
- 3. Фундаментального развивающего образования.**

**Реализация поставленных
амбициозных задач
невозможна без качественного
инженерно-технического кадрового
потенциала**

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

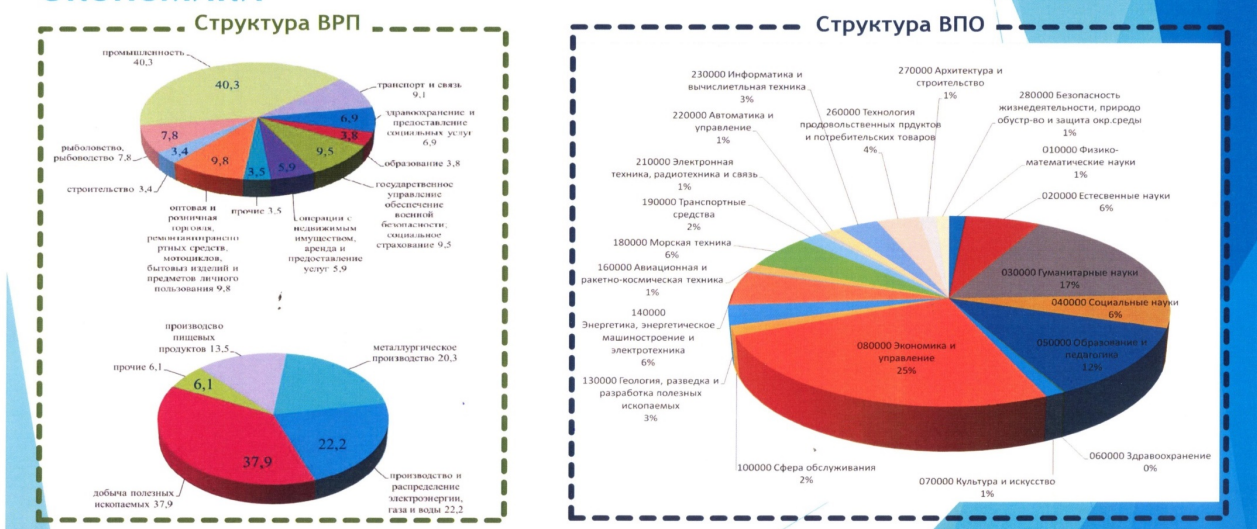
Для реализации устойчивого инновационного развития региона, укрепления существующих и освоения новых областей хозяйственной деятельности необходима качественная и стабильная кадровая база.

Нужны специалисты, знакомые со спецификой использования теоретических знаний и практических навыков в условиях крайнего Севера, социально адаптированные к жизни в Заполярье.

Квалификация специалистов должна быть достаточной для работы в условиях современных наукоемких высокотехнологичных производств.

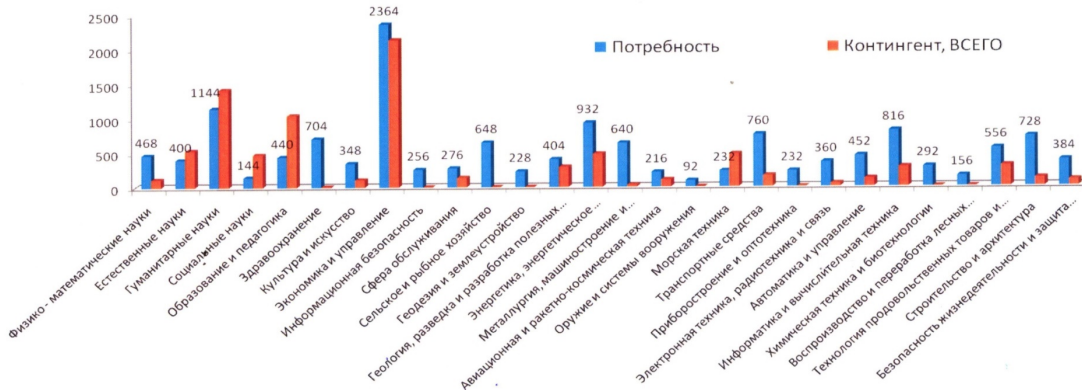
Нужны специалисты ментально ориентированные на охрану окружающей среды Арктики, нацеленные на экологизацию экономики и своей жизни в целом.

ВПО региона в проекции на структуру экономики



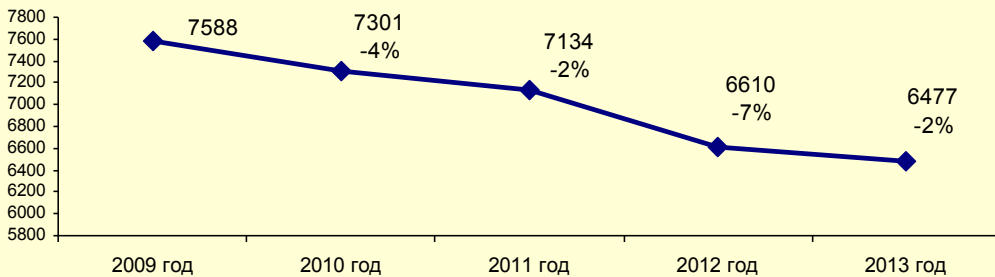
Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

ВПО региона в проекции на структуру кадровой потребности

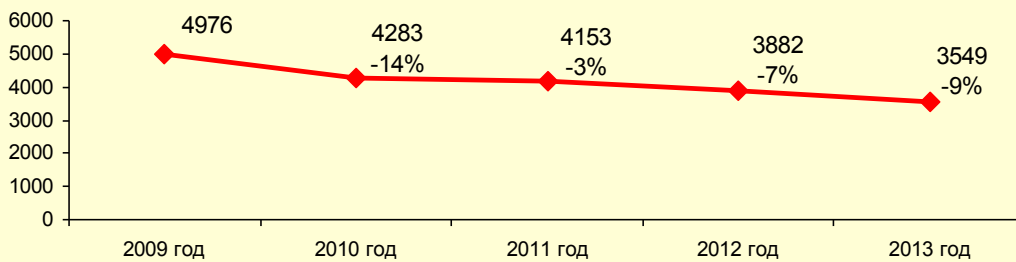


Динамика выпуска из школ Мурманской области

Количество выпускников 9-х классов в Мурманской области

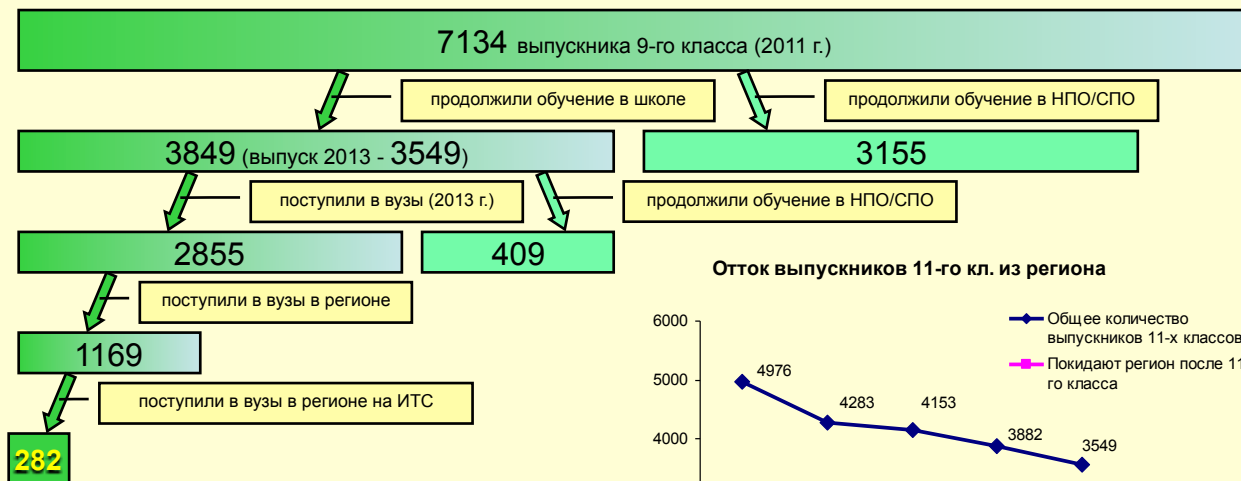


Количество выпускников 11-х классов в Мурманской области

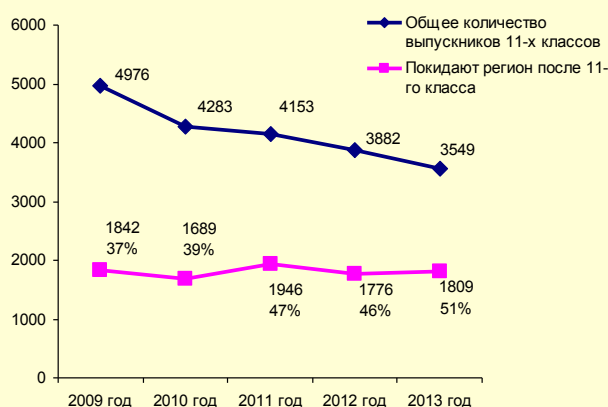


Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

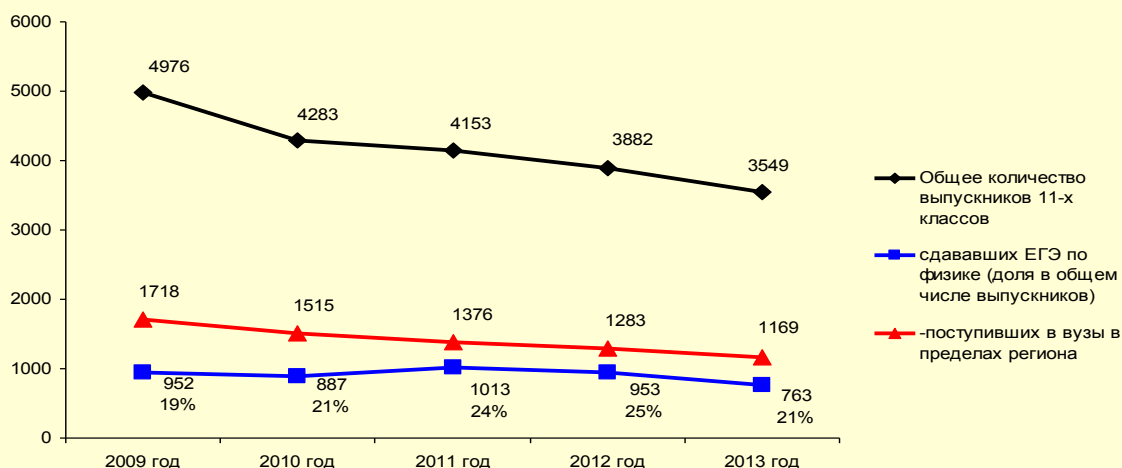
Распределение выпускников школ Мурманской области



Отток выпускников 11-го кл. из региона



Доля выпускников, остающихся в регионе, и выбирающих инженерно-технические специальности



Выпускники региональных ОУ профобразования – фактическая кадровая база для предприятий и организаций Мурманской обл.

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Обеспеченность региональной экономики кадрами ИТС



* - на основе прогноза кадровой потребности по ВЭД от облкомстата и методики прогнозирования по УГС от центра бюджетного мониторинга ПетрГУ (см. диссертационное исследование Щегловой А.Н.)

Необходим комплекс мер, нацеленных на популяризацию инженерного образования, с одной стороны, и удержание молодежи в регионе – с другой

Основные факторы, определяющие ситуацию:

- результаты ЕГЭ – главный критерий оценки школы; как следствие – противодействие со стороны школ массовой сдаче экзамена по физике;
- низкая привлекательность профессиональной карьеры в регионе;
- высокая доступность образовательных услуг в «центрах» на фоне ослабленной конкурентной способности регионального профобразования.

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Основные заинтересованные стороны и системные барьеры

Крупнейшие работодатели региона

Программы поддержки подготовки профессиональных кадров для корпоративных нужд:

- «Молодые кадры ОАО «Апатит»;
- «Профстарт» (Кольская ГМК).

Существенная часть лиц, задействованных в корпоративных программах профподготовки уходит на «свободный» рынок труда.

Учреждения профессионального образования

Учредители ОУ ВПО – федеральные. Успешность ОУ слабо зависит от его активности в решении региональных проблем. Обратная связь в контуре управления профобразованием – слабая. Спектр специальностей СПО плохо согласован с кадровой структурой работодателя.

Механизмы адаптации содержания профобразования к региональным нуждам (индивидуализация, практико-ориентированность, ...) не поддерживаются федеральным финансированием. Индивидуализация – «дорогое удовольствие». Выпускников СПО необходимо доучивать на рабочие или инженерные специальности.

Региональные власти

Государственная программа «Развитие образования» Мурманской области:

- «Высшего профессионального образования в регионе нет и не будет»;
- «Поднимем з/плату педагогам и все наладится само собой»;
- результаты ЕГЭ – есть цель регионального образования.

Несмотря на декларации, внятная кадровая политика в регионе отсутствует.

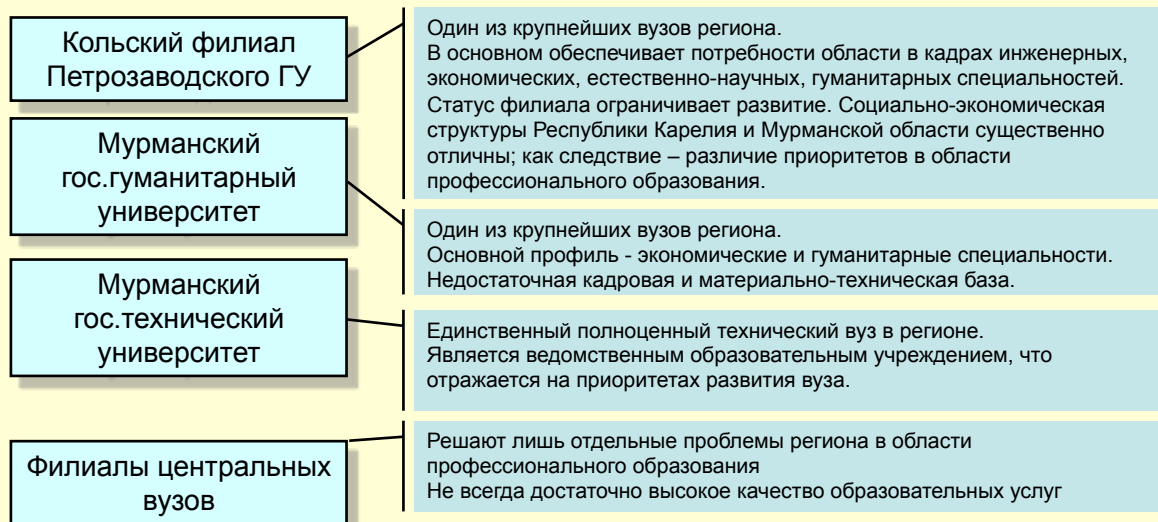
Развитие качественного инженерно-технического образования в регионе – в интересах всех сторон

-- Необходимо целенаправленно повышать привлекательность образования, трудоустройства и жизни в регионе. Нужна активная позиция региональной власти.

Основные направления действий:

- обеспечить сдачу ЕГЭ по физике максимально возможным количеством учащихся;
- создать условия для раннего (на этапе выбора места и получения и профиля профессионального образования) вывода молодых людей на профессиональную карьеру в регионе;
- мотивация региональных образовательных учреждений к обеспечению содержания образования, нацеленного на потребности региональной экономики.

Перспективы развития региона в инновационном направлении выдвигают новые требования к качеству кадрового обеспечения, удовлетворить которые существующая в области система профессионального образования не способна



В реализации интересов России на Севере важную роль играет Российская академия наук:

- научная база освоения природных богатств;
- разработка и коммерциализация наукоемких технологий;
- комплексные исследования социальных, экономических, техногенных процессов;
- подготовка высококвалифицированных кадров.



Кольский научный центр РАН:

- 9 исследовательских институтов;
- более 400 докторов и кандидатов наук;
- мощная материально-техническая база;
- целенаправленные, глубокие и систематические исследования по наиболее важным для региона направлениям.

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Основные отрасли:

- горнодобывающая
- цветная металлургия
- рыбная промышленность
- энергетика
- военно-промышленный комплекс

Перспективные направления:

- освоение углеводородных месторождений шельфа Баренцева моря
- создание и развитие наукоемких технологий и производств по переработке сырья
- создание Центра нанотехнологий
- укрепление оборонного комплекса

Стратегические задачи:

- укрепиться в собственных границах;
- обеспечить экономическую, экологическую, техногенную безопасность;
- занять ведущие позиции среди стран евро-арктического региона;
- обеспечить эффективное использование природных богатств и геополитического положения Кольского Севера;
- создать условия для инновационного развития экономики региона.



КОЛЬСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР - ФОРПОСТ АКАДЕМИЧЕСКОЙ НАУКИ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ



Крупнейший в мировом Заполярье Академгородок г. Апатиты

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

СТАЦИОНАРНЫЕ БАЗЫ Кольского научного центра в Арктике



Дальние Зеленцы – ММБИ КНЦ РАН

МУРМАНСК - ПГИ КНЦ РАН



Varentsburg (78.08N 14.12E)



ШПИЦБЕРГЕН - БАЗА КНЦ РАН «БАРЕНЦБУРГ»

Полярно-альпийский ботанический сад КНЦ РАН – крупнейшая в мире коллекция растений, интродуцированных в Арктику



Город Кировск, подножье горы Вудъяврчорр

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Международное сотрудничество

КНЦ сотрудничает со 188 организациями из 36 стран мира.

В кооперации выполняются 58 научных проектов, в том числе 24 с финансовой поддержкой зарубежных фондов.

НАУЧНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

КАДРЫ:

штатная численность 1491 человек
научных сотрудников - 642, из них
102 доктора наук и 319 кандидатов наук
(в их числе 4 академика и 2 член- корреспондента РАН, более 40
действительных членов негосударственных академий и
международных академий)

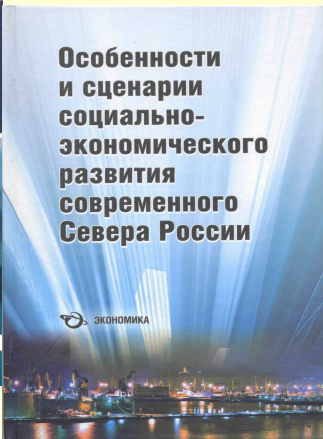
Общая стоимость основных фондов - более 2,7 млрд. руб.

Оперативное финансирование за 2008-2012 г.г. -
по бюджету 6,1 млрд. руб.
по контрактам 0,6 млрд.

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ



ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАУЧНОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ РЕГИОНА



КНЦ взаимодействует с СОПС и Экспертным советом по Арктике Федерального Собрания РФ в выработке планов действий по реализации стратегических задач России в АЗРФ.

ВКЛАД КНЦ В ОБРАЗОВАНИЕ И ПОДГОТОВКУ КАДРОВ



КФ ПетрГУ

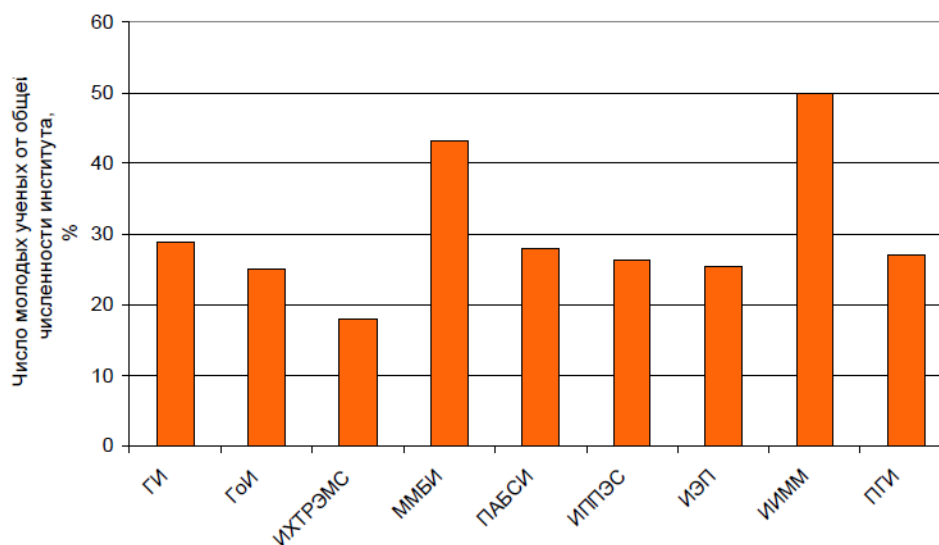
ИНЖЭКОН

АФ МГТУ

Постдипломное образование:
150 аспирантов и соискателей
4 диссертационных совета
Защищено в 2008-2012 гг
14 докторских и 90 кандидатских диссертаций

400 преподавателей
21 базовая кафедра

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ



Процентное соотношение численности молодых ученых в институтах КНЦ РАН от общего количества научных сотрудников



КНЦ – один из главных центров подготовки высококвалифицированных специалистов научной и производственной сферы для Баренц-региона

- 21 базовая кафедра
- ~ 3500 студентов, более 30 специальностей
- ежегодный выпуск – около 600 чел.
- площадь учебных и вспомогательных помещений – более 50 000 кв.м.
- 26 специальностей аспирантуры
- численность аспирантов – более 165 чел.
- ежегодный выпуск – 30-40 чел., востребованных в КНЦ и реальном секторе экономики



Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Образовательная деятельность и работа базовых кафедр в Кольском научном центре РАН

Базовые кафедры КФ ПетрГУ в институтах Кольского научного центра РАН	
ГОИ	кафедра горного дела и обогащения КФПГУ, проф. Мельников Н.Н.
ПГИ	НУЦ «Физика атмосферы ближнего космоса и космических лучей» НУК экспериментальной физики Объединенный НУЦ по радиогеофизике,
ИППЭС	кафедра биологии КФПГУ кафедра экологии КФПГУ.
ИЭП	Научно-образовательный центр ИЭП
ИИММ	кафедра информационных систем КФПГУ кафедра информационных технологий КФПГУ кафедра прикладной математики КФПГУ
ЦФТПЭС	Высоковольтные электроэнергетика и электротехника – профессор Ефимов Б.В.

Базовые кафедры ВУЗов в институтах КНЦ РАН

Мурманский государственный гуманитарный университет

Географии и экологии (баз. каф. ММБИ) – к.вет.н. доцент А.В. Николаев;

Мурманский государственный технический университет

Биоэкологии (баз. каф. ММБИ) – д.б.н. Н.Г. Журавлева;

Апатитский филиал МГТУ

Геологии и полезных ископаемых (баз. каф. ГИ) – проф., акад. Ф.П. Митрофанов;

Горного дела (баз. каф. ГОИ) – проф., акад. РАН Н.Н. Мельников;

Химии и строительного материаловедения (баз. каф. ИХ) – проф., акад. В.Т. Калинин;

Геоэкологии (баз. каф. ПАБСИ, ИППЭС) – профессор, чл.- корр. РАН В.К. Жиров;

Апатитский филиал ИНЖЭКОНа

Финансов и бухгалтерского учета (баз. каф. ИЭП) – к.э.н. Е.А. Вербиненко;

Государственного и муниципального управления (баз. каф. ИЭП) – к.э.н. А.В. Шпак;

Экономики и менеджмента (баз. каф. ИЭП) – д.э.н., проф. Ф.Д. Ларичкин;

Социологии и права (баз. каф. ИЭП) – к.э.н. И.А. Гущина;

Ростовский государственный университет

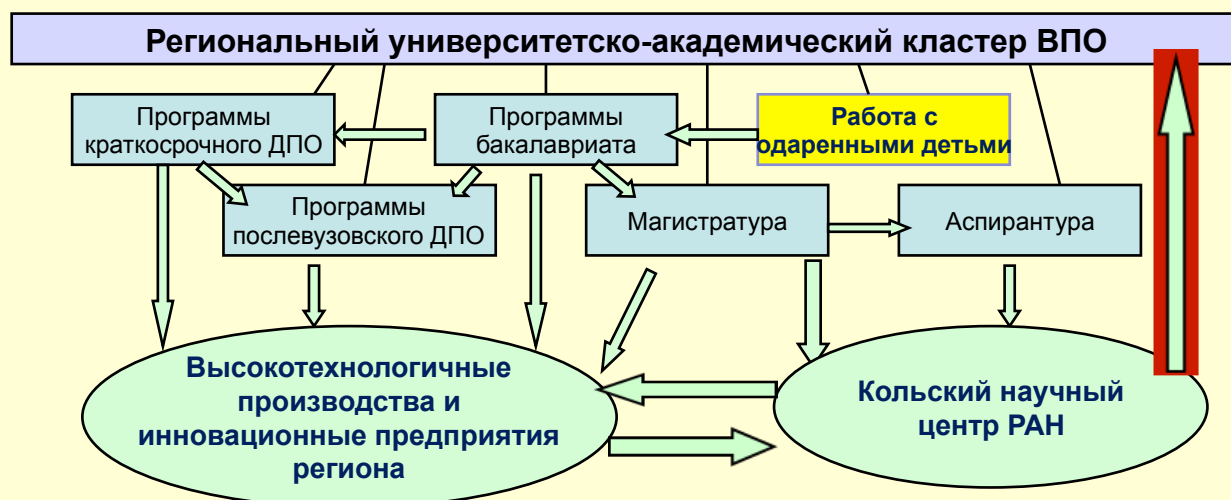
Океанологии (баз. каф. ММБИ) – чл.-корр. РАН Д.Г. Матишов;

Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Научно-образовательные центры

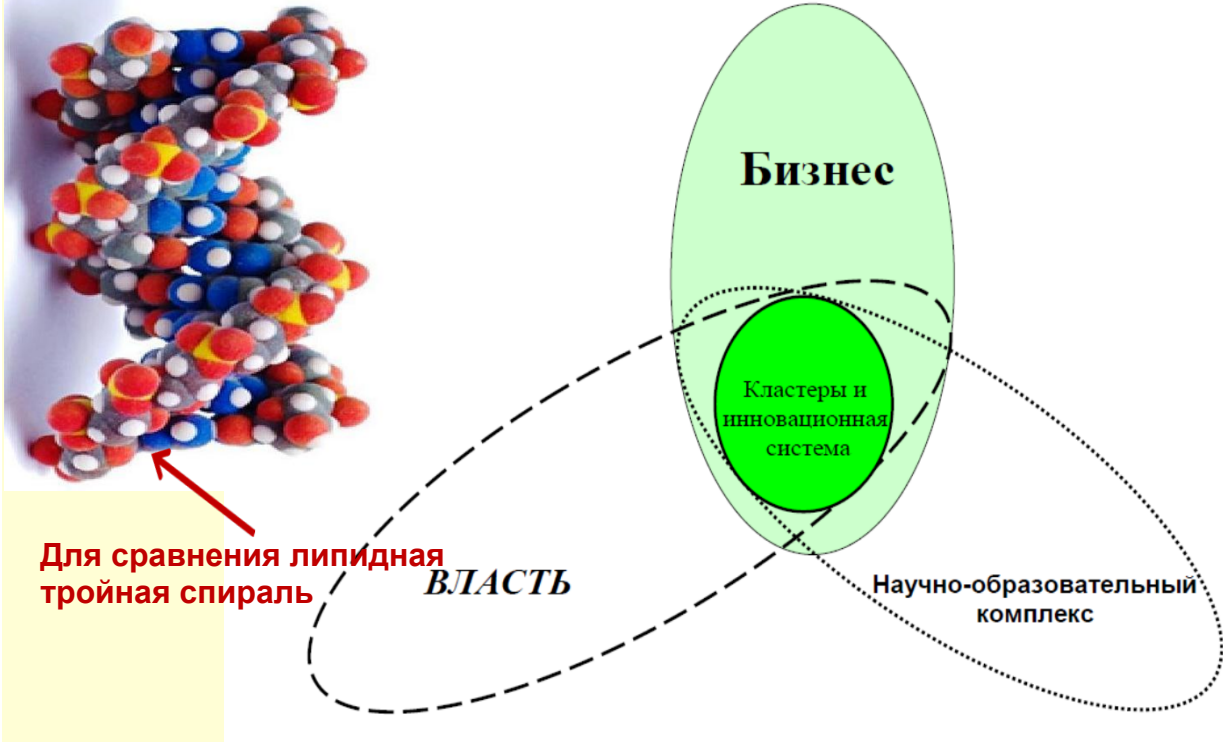
- МНОЦ КНЦ** – проф., акад. В.Т. Калинин;
- НОЦ ГОИ** – проф. акад. Н.Н.Мельников;
- НОЦ функциональных материалов ИХТРЭМС** – проф., акад. В.Т. Калинин;
- НОЦ ИЭП** – к.э.н., доцент Е.А. Вербиненко;
- НОЦ «Морские экосистемы» (МГТУ–ММБИ)**
- НОЦ ПГИ** – д.ф.-м.н. В.Е. Иванов;
- УНЦ «Апатиты»** – проф., акад. В.Т. Калинин;
- УНЦ «Экоцентр МГУ»** – проф. чл.-корр. РАН В.К. Жиров, проф. А.В.Смуров;
- УНЦ ПАБСИ-МГТУ** – д.г.-м.н., проф. Н.Е. Козлов.

Перспективная задача интеграции КНЦ РАН с ВУЗами региона – сконцентрировать образовательный потенциал КНЦ и обеспечить системное решение задачи подготовки кадров высшей квалификации технического и естественно-научного профиля для региональной науки и наукоемких сфер хозяйственной деятельности.

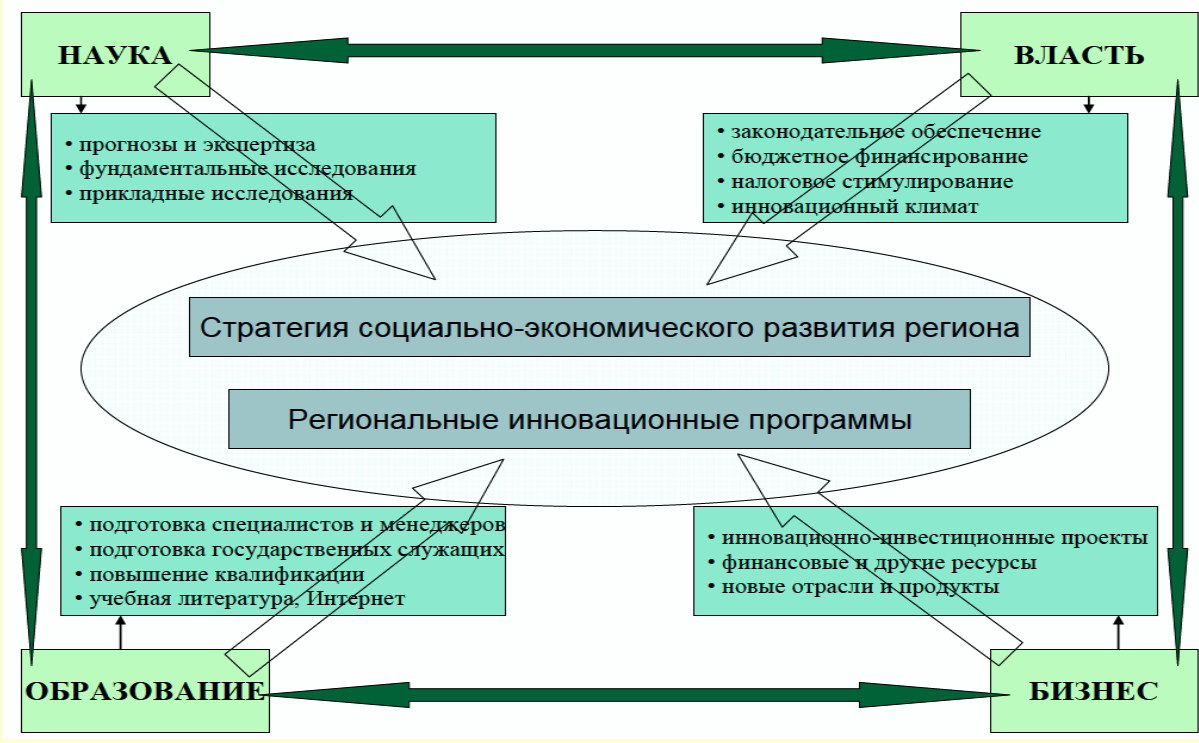


Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

«Тройная спираль» взаимодействия

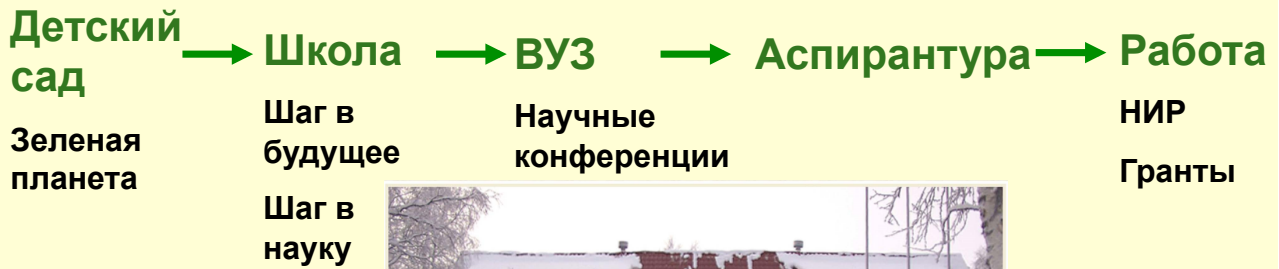


Инновационное партнерство науки, образования, власти и бизнеса



Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Непрерывность экологического образования для устойчивого развития



Рецензент: Дрегалю Александр Алексеевич,
доктор философских наук, профессор

УДК 323/324, 342.1, 342.5.

Региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия)



© **Слепцов** Анатолий Николаевич, заведующий кафедрой ЮНЕСКО Северо-Восточного федерального университета имени М.К. Аммосова, кандидат юридических наук. E-mail: Uyandi@mail.ru

Аннотация: В статье рассматриваются региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия). Дано обоснование включения в состав Арктической зоны Российской Федерации 13 арктических и северных районов Якутии. В Республике Саха (Якутия) накоплен многолетний позитивный опыт правового

регулирования развития арктических и северных улусов (районов) Якутии, который представляет интерес для правоприменительной практики в других субъектах АЗРФ. Анализируются вопросы социально-экономического развития Якутской Арктики, итоги проведенного в 2014 году Года Арктики. В заключении сформулированы конкретные рекомендации.

Ключевые слова: *Арктическая зона Российской Федерации, Республика Саха (Якутия), социально-экономическое развитие, Якутская Арктика, республиканское законодательство, Год Арктики*

Russian Arctic regional development aspects by the Example of the Republic of Sakha (Yakutia)

© **Sleptsov, Anatoly N.** The head of UNESCO chair of North-Eastern Federal University named after M.K. Ammosov, Candidate of Law. E-mail: Uyandi@mail.ru

Abstract: The article focuses on the regional development aspects of the Russian Arctic in case of the Republic of Sakha (Yakutia). The author explains the reason for the 13 Arctic and Northern territories of Yakutia to be legally considered as a part of the Russian Arctic. The Republic of Sakha (Yakutia) has accumulated a long term positive legal experience in regulating the development of the Arctic and Northern ulus (districts) of Yakutia, which is of interest for the law community in other territories of the Russian Arctic. The author analyzes the issues of socio-economic development of the Yakut part of the Arctic and the results of the Year of the Arctic 2014. In conclusion some specific recommendations on development of the Arctic territories are to be found.

Keywords: *Arctic zone of the Russian Federation, the Republic of Sakha (Yakutia), the socio-economic development, Yakut Arctic Republican legislation, Year of the Arctic*

Введение

Арктическую политику России определяют «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»¹ и «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года»² (далее — АЗРФ). В стратегии сформулированы приоритетные направления развития АЗРФ. Это комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны России, развитие науки и технологий, создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечение экологической безопасности в Российской Арктике.

Для обеспечения эффективной реализации государственной политики в Арктике, необходимо совершенствовать систему государственного управления социально-экономическим развитием АЗРФ. Для этого необходимо решить вопросы законодательного закрепления состава и статуса арктической территории, основ, механизмов и инструментов государственного регулирования и устойчивого развития, в том числе с учетом зарубежного опыта арктических стран. На протяжении многих лет органы государственной власти арктических регионов неоднократно поднимают вопрос о необходимости усиления роли государства в правовом регулировании экономики арктических территорий³, принятия комплекса мер в бюджетно-налоговых отношениях, промышленной и инновационной политике, в природопользовании, социальной политике, системе государственной поддержки районов Крайнего Севера с учётом экстремальных природно-климатических условий Арктики и обеспечения качества жизни населения⁴.

В действующих правовых актах недостаточно полно учитываются экстремальные природно-климатические условия, труднодоступность территорий, состояние экономики и социальной сферы. Нормативно-правовая база государственной поддержки социально-экономического развития Арктики требует кардинального преобразования, направленного на создание условий по обеспечению качества жизни северян. До настоящего времени в действующем законодательстве отсутствует федеральный закон «Об Арктической зоне Россий-

¹ «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу». URL: www.consultant.ru (дата обращения: 20.07.14).

² Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. URL: www.consultant.ru (дата обращения: 25.07.14).

³ Проблемы Севера и Арктики РФ. Выпуск 7. октябрь 2007. URL: www.council.gov.ru/media/files/41d44f2437f8ef633efa.pdf (дата обращения 25.02.13).

⁴ Арктика: перспективы устойчивого развития. URL: http://narfu.ru/aan/article_index_years.php?ELEMENT_ID=209732 (дата обращения: 05.03.2015).

ской Федерации», существует проблема нормативного правового определения морской и сухопутной территории Арктической зоны России, в отношении которой государство планирует проводить арктическую политику.

В соответствии с Указом Президента РФ от 2 мая 2014 года № 296 «О составе сухопутных территорий Арктической зоны Российской Федерации» к арктическим территориям отнесено 5 прибрежных районов Республики Саха (Якутия), имеющих прямой выход к Северному Ледовитому океану. Однако, в самой Республике Саха (Якутия) к арктическим и северным территориям относят 13 улусов (районов): Абыйский, Аллаиховский, Анабарский, Булунский, Верхнеколымский, Верхоянский, Жиганский, Момский, Нижнеколымский, Оленекский, Среднеколымский, Усть-Янский, Эвено-Бытантайский улусы (районы). 11 из них входили в состав АЗРФ по проекту федерального закона «Об Арктической зоне РФ» (2013 год, январь).

Обоснование включения

13 арктических и северных районов Якутии в АЗРФ

Объединяющим признаком арктических территорий Якутии является их расположение севернее Полярного круга (66°33' северной широты) с учетом целостности природно-хозяйственных территориальных комплексов; связь транспортной системы с Северным морским путем, что, на наш взгляд, соответствует приоритетным направлениям развития Российской Арктики, определенных Стратегией развития АЗРФ и позицией ряда известных отечественных учёных-исследователей на проблему определения состава АЗРФ как объекта государственного управления [1, 2, 3]. Якутия самый большой по территории (3,1 млн. кв. км.) регион России, свыше 40% территории которого находится севернее Полярного круга. Акватории примыкающих к ней моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря составляет 30 % всех арктических морей.

Территории 13 муниципальных районов имеют идентичные природно-климатические условия с арктическим и субарктическим климатом и относятся к абсолютно и экстремально дискомфортным зонам для проживания человека. В якутской Арктике расположен материковый полюс холода. Ещё в XIX веке в г. Верхоянске была зафиксирована температура –67,8 градусов, глубина вечной мерзлоты составляет до 1,5 км. Средняя продолжительность отопительного периода во всех 13 районах превышает 9 месяцев [4].

Таблица 1

Метеорологические показатели 13 районов Республики Саха (Якутия)

№	Название административных районов	Средняя годовая температура воздуха, °С	Абсолютная минимальная температура воздуха, °С	Средняя месячная температура января, °С	Средняя продолжительность отопительного периода, дни
1	Абыйский	-16,8	-55,0	-41,5	276
2	Аллаиховский	-14,7	-54,4	-34,2	319
3	Анабарский	-14,6	-60,0	-34,8	310
4	Булунский	-14,0	-61,0	-34,9	328
5	Верхнеколымский	-11,2	-58,8	-36,7	269
6	Верхоянский	-14,4	-67,6	-44,5	273
7	Жиганский	-11,8	-62,2	-39,1	277
8	Момский	-14,2	-62,1	-44,2	272
9	Нижнеколымский	-12,8	-55,0	-34,1	297
10	Оленекский	-12,7	-64,2	-39,6	287
11	Среднеколымский	-12,3	-58,0	-37,0	281
12	Усть-Янский	-14,4	-59,8	-38,3	301
13	Эвено-Бытантайский	-14,4	-56,1	-38,8	293

Кроме того, всем 13 районам (улусам) характерны и другие специфические черты Арктики: *во-первых*, очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий и низкая плотность населения; *во-вторых*, удалённость от основных промышленных центров, транспортных и энергетических сетей, высокая ресурсоёмкость и зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из центральных регионов России в рамках северного завоза.

Социально-экономические проблемы арктических районов в наиболее концентрированном виде проявляются в жилищно-коммунальной сфере, которые характеризуются высокой долей аварийного и ветхого жилья, дороговизной топлива, продуктов питания и товаров первой необходимости, трудностями в реализации продукции традиционных отраслей Севера, отсутствием современной перерабатывающей промышленности. Плотность населения здесь в 15 раз меньше, чем вне арктической зоны (0,04 чел. на 1 кв. км) [5].

В состав 13 арктических и северных территорий входят 86 городских и сельских поселений. По состоянию на 01.01.2014 года численность населения арктических и северных районов составляла 69 395 человек или 7,3% от всего населения республики, доля сельского населения — 60,8%. С 1990 года численность населения арктических районов Республики сократилась более чем в 2 раза, а миграционная убыль увеличилась в 1,5 раза⁵. Отрица-

⁵ Комплексная программа Республики Саха (Якутия) «Социально-экономическое развитие арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) на 2014—2017 годы и на период до 2020 года». URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/186817> (дата обращения: 27.02.2015).

тельные демографические процессы наблюдаются во всех арктических районах, наибольшее сокращение население наблюдается в Усть-Янском и Нижнеколымском районах. Основной причиной резкого снижения численности населения является закрытие производственных предприятий.

Таблица 2

Площадь территории, численность населения 13 районов Республики Саха (Якутия)

№	Название административных районов	Площадь территории тыс. кв. км.	Численность населения на 01.01.2014 г. чел.	Плотность населения чел./кв. км	Административный центр
	ВСЕГО	1608,8	69 395	0,04	
1	Абыйский	69,4	4 196	0,06	п. Белая Гора
2	Аллаиховский	107,3	2 764	0,03	п. Чо курдах
3	Анабарский	55,6	3 403	0,06	с. Саскылах
4	Булунский	223,6	8 507	0,04	п. Тикси
5	Верхнеколымский	67,8	4 317	0,07	п. Зырянка
6	Верхоянский	137,4	11 665	0,09	п. Батагай
7	Жиганский	140,2	4 245	0,03	с. Жиганск
8	Момский	104,6	4 237	0,04	с. Хонуу
9	Нижнеколымский	87,1	4 414	0,05	п. Черский
10	Оленекский	318,0	3 963	0,01	с. Оленек
11	Среднеколымский	125,2	7 535	0,06	г. Среднеколымск
12	Усть-Янский	120,3	7 359	0,06	п. Депутатский
13	Эвено-Бытантайский	52,3	2 790	0,05	с. Батагай-Алыта

В основу включения 13 улусов республики в состав Арктической зоны положено единство природно-хозяйственных систем, транспортной сети и инфраструктуры территорий которые образуют: 1) Лено-Анабарский, 2) Яно-Индибирский, 3) Колымский кластеры⁶. Районы объединены в кластеры по принципу зависимости от схем поставок грузов по северным рекам — Лены, Анабара, Яны, Индигирки и Колымы, впадающим в море Лаптевых и в Восточно-Сибирское море (акваторию Северного Ледовитого океана), в низовьях которых расположены порты, где производится погрузка-разгрузка судов, обеспечивающих «северный завоз». Так, Лено-Анабарский кластер включает территории Анабарского, Булунского, Оленекского, Жиганского улусов, которые объединяет единая транспортная сеть на реках Анабар и Лена. На территории всех районов ведут добычу и геологоразведочные работы АК «АЛРОСА» (ОАО) и ОАО «Алмазы Анабара». На площади Лено-Анабарской алмазоносной

⁶ Письмо Правительства РС(Я) в адрес Минрегиона РФ от 28 августа 2013 года №748-ПЗ. В комплексной программе на 2014—2017 годы и на период до 2020 года выделяются 5 кластеров: 1) Анабарский кластер (Анабарский, Оленекский районы). 2) Приленский кластер (Булунский, Жиганский районы). 3) Янский кластер (Усть-Янский, Верхоянский, Эвено-Бытантайский районы). 4) Индигирский кластер (Аллаиховский, Абыйский, Момский районы). 5) Колымский кластер (Нижнеколымский, Среднеколымский, Верхнеколымский). — Примечание редакции журнала «Арктика и Север»

субпровинции открыто около сотни россыпей и россыпных проявлений алмазов. В Оленекском улусе компания «Ростех» совместно с частными инвесторами начала разработку месторождения Томтор, одного из крупнейших в мире, площадью 250 кв. км. Запасы редкоземельных металлов оцениваются в 154 млн тонн руды. Планируемый объём инвестиций — 30 млрд рублей сроком на 6 лет⁷. На территории Жиганского района находятся крупные потенциально нефтегазоносные территории.

Яно-Индигирский кластер включает в себя Аллаиховский, Абыйский, Верхоянский, Момский, Усть-Янский и Эвено-Бытантайский районы. Проведенные геологоразведочные работы, исторически сформированный территориально-производственный комплекс по добыче рудных полезных ископаемых (в первую очередь олова и золота), а также перспективные планы по освоению новых месторождений и по созданию транспортной инфраструктуры позволяют оценивать районы Яно-Индигирского кластера, как перспективную зону роста экономики страны. Запасы золоторудного месторождения Кючус составляют: золота — 175,3 тонн; серебра — 26,5 тонн. Прогнозные ресурсы золота по этому месторождению составляют более 140 тонн⁸. Месторождения «Сентачан» и «Сарылах» в Оймяконском районе являются единственными месторождениями сурьмы в России, где ведётся добыча. Эвено-Бытантайский район специализируется на крупнотабунном арктическом оленеводстве, составляющей основу жизнедеятельности коренного населения. Абыйский район располагает месторождениями золота, каменного угля, ниобия, тантала, камнесамоцветного сырья (агаты, сердолики), строительных материалов (базальт). В Момском районе имеются месторождения золота, свинца, цинка, олова, цветных камней, каменного угля, нефрита, строительных материалов, нефтегазоносный бассейн Момо-Зырянского прогиба.

Колымский кластер включает в себя территории Нижнеколымского, Среднеколымского, Верхнеколымского районов. Выделение данных территорий в качестве единого кластера обусловлено единой транспортной сетью речного судоходства на реке Колыма с учётом перспектив вывоза зырянского каменного угля через порты Северного морского пути на мировые рынки.

Не вызывает сомнения и единство рыбохозяйственного комплекса арктической зоны Якутии, поскольку ценные виды водных биоресурсов после нагула в морях Северного Ледовитого океана проходят на нерест на устья рек арктических районов.

⁷ Ростех займётся редкоземельными металлами в Якутии. URL: <http://rostec.ru/news/3302> (дата обращения: 19.03.2015).

⁸ Комплексная программа Республики Саха (Якутия) «Социально-экономическое развитие арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) на 2014—2017 года и на период до 2020 года». Там же.

На долю Якутии приходится свыше 30% дикой природы России и более 10% всего мира [6]. В приполярных районах Якутии расположены 66 особо охраняемых природных территорий (ООПТ) различной категории, общей площадью 555,1 тысяч кв. км. В арктических улусах РС(Я) особо охраняемые территории занимают 12,3%⁹. ООПТ являются гарантом сохранения арктических и северных природных комплексов и экосистем, биологических ресурсов.

Четыре района Республики Саха (Якутия) наделены статусом «национальный» с целью защиты и сохранения среды обитания и возрождения самобытной культуры и родного языка народов Севера. При этом один из них — Анабарский национальный (Долгано-Эвенкийский) район включен в состав АЗРФ, а близлежащие районы: Жиганский национальный эвенкийский район, Оленекский эвенкийский национальный район, Эвено-Бытантайский национальный район не включены в состав Арктической зоны России. В этих национальных районах планируется создание единого туристско-рекреационного кластера, в интересах сохранения традиционных видов деятельности коренных народов Севера, комплексное развитие прибрежного рыболовства, расширение сети инновационных предприятий по глубокой переработке водных биоресурсов и продукции оленеводства. Кроме того, комплексные мероприятия, реализуемые на этих территориях, полностью отвечают основным направлениям концепции устойчивого развития арктических улусов в части, касающейся сохранения и развития исконной среды обитания и традиционного образа жизни народов Севера¹⁰.

Всё вышеизложенное обосновывает потребность включения Абыйского, Аллаиховского, Анабарского, Булунского, Верхнеколымского, Верхоянского, Жиганского, Момского, Нижнеколымского, Оленекского, Среднеколымского, Усть-Янского и Эвено-Бытантайского улусов Республики Саха (Якутия) в состав Арктической зоны Российской Федерации».

Опыт правового регулирования развития арктических и северных районов Якутии

В Республике Саха (Якутия) накоплен многолетний позитивный опыт правового регулирования социально-экономического и культурного развития арктических и северных улусов (районов) Якутии, который представляет интерес для правоприменительной практики в других регионах АЗРФ. Отправной точкой законодательного процесса по выделению арктических территорий в особый объект государственного управления стало принятие Постановления Правительства Республики Саха (Якутия) от 2 декабря 1995 г. № 521 «Об особых мерах

⁹ Сохранение биологического разнообразия природных экосистем. URL: <http://www.sakhaopenworld.org/ilin/2000-3/16.htm> (дата обращения: 25.02.2015).

¹⁰ Концепция устойчивого развития арктических улусов и мест компактного проживания коренных малочисленных народов Севера Республики Саха (Якутия) до 2020 г., утверждена Постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) от 17 декабря 2007 г. № 515.

государственной поддержки ведения традиционных отраслей, жизнеобеспечения и социальной защиты сельского населения арктических районов», согласно которому к арктическим территориям были отнесены Абыйский, Аллаиховский, Анабарский, Булунский, Верхнеколымский, Верхоянский, Жиганский, Момский, Нижнеколымский, Среднеколымский, Оленекский, Усть-Янский, Эвено-Бытантайский улусы (районы), расположенные севернее «Полярного круга» (66°33' северной широты) с учётом южных границ районов. Эта арктическая территория была объявлена зоной особого экономического благоприятствования и государственного протекционизма. Таким образом, ещё в середине 90-х годов прошлого столетия арктические и северные районы Якутии были выделены в самостоятельный объект государственного управления.

В течение последних 20 лет, в отсутствие иных правоустанавливающих документов в своей практической деятельности, органы государственного управления Российской Федерации определяли для себя состав арктических районов Республики Саха (Якутия) в соответствии с указанным выше документом. На основании этого были приняты десятки нормативных правовых актов Якутии по регулированию социально-экономического развития арктических районов. Это достаточный срок для признания сложившейся практики значимым аргументом прецедентного характера при выработке нормативных правовых документов по устойчивому развитию якутской Арктики.

Анализ республиканского законодательства в сфере социально-экономического развития арктических и северных районов показывает, что на *первом* месте стоят вопросы «северного завоза» — особого режима завоза грузов в арктические районы, централизованных поставок товаров первой необходимости, на *втором* месте — вопросы субсидирования из регионального бюджета социально-значимых транспортных и авиационных перевозок в арктических районах и вопросы содержания жилищно-коммунальной сферы, на *третьем* месте — вопросы государственной поддержки и закрепления молодых специалистов, педагогических и медицинских работников в Арктических районах республики.

Особое внимание в республике направлено на законодательное обеспечение сохранения и развития оленеводства, родных языков, самобытной культуры и образования народов Севера. Долгосрочным ориентиром развития арктических улусов (районов) и мест традиционного проживания и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера является обеспечение перехода к эффективной модели развития, а именно — сбалансированного решения проблем развития промышленности и традиционных видов хозяй-

ствования народов Севера при обязательном сохранении естественных экологических систем и биологического разнообразия.

В настоящее время разработаны и приняты программы социально-экономического развития муниципальных образований на уровне районов и поселений, что стала основой устойчивого развития этих территорий. В действующих целевых государственных программах экономического и социального развития Республики Саха (Якутия) предусмотрены специальные мероприятия и подпрограммы по развитию арктических улусов и мест компактного проживания малочисленных народов Севера.

В 2014 году, объявленном Годом Арктики, были приняты 34 региональных нормативных правовых акта, направленных на социально-экономическое развитие арктических территорий, включая 4 указа и 7 распоряжений главы республики, 8 постановлений и 15 распоряжений правительства Республики Саха (Якутия).

Указом Главы республики Егора Борисова от 18 августа 2014 года № 2824 в целях координации устойчивого развития северных территорий республики был создан Государственный комитет Республики Саха (Якутия) по делам Арктики¹¹. Постановлением Правительства РС(Я) от 24.11.2014 № 420 утверждены Положения о Государственном комитете Республики Саха (Якутия) по делам Арктики и его коллегии. Госкомитет является исполнительным органом государственной власти, осуществляющим межотраслевую координацию в сфере развития арктических и северных территорий, совершенствование системы государственного управления, реализующим меры государственной поддержки традиционных отраслей Севера, организации и регулирования рыболовства, а также функционального регулирования по вопросам, отнесенным к его ведению. Установлены задачи, полномочия и права госкомитета, предусмотрена ответственность за надлежащее выполнение задач и функций, прописан порядок прекращения деятельности. Одной из основных шести задач Госкомитета определено взаимодействие с федеральными и республиканскими органами государственной власти по внесению изменений в законодательство Российской Федерации и Республики Саха (Якутия), направленных на реализацию перспектив устойчивого развития арктических и северных территорий Республики Саха (Якутия)¹². Госкомитет имеет полномочия принимать участие в выработке предложений по уточнению географических границ

¹¹ Госкомитет по делам Арктики создан в Якутии. URL: <http://sakha.today/policy/arctic/> (дата обращения: 19.03.2015).

¹² Положение о государственном комитете республики Саха (Якутия) по делам Арктики. URL: <http://info-ecology.ru/zakon/?id=423842516> (дата обращения: 19.03.2015).

Арктической зоны Российской Федерации, в том числе её южной границы, с перечнем и статусом муниципальных образований, входящих в пределы указанной зоны.

Социально-экономическое развитие Якутской Арктики

В социально-экономическом развитии республики, как уже отмечалось выше, определяющее значение имеет наличие богатейших природных ресурсов. На территории арктической зоны Республики Саха (Якутия) (далее — Якутская Арктика) находятся более 100 видов полезных ископаемых: редкоземельные металлы, алмазы, нефть, газ, вольфрам, медь, сурьма, золото, серебро и другие природные ресурсы, в том числе россыпи алмазов на реках Анабар, Оленёк, Молодо, Моторчуна, месторождение редкоземельных металлов Томтор, месторождение олова Депутатское, золоторудное месторождение Кючус и др.¹³ Стратегическое будущее всей экономики Якутской Арктики во многом основано именно на дальнейшей разработке имеющихся крупных месторождений полезных ископаемых.

Необходимо отметить, что освоение полезных ископаемых Якутской Арктики происходит на основе «Схемы комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года», утвержденной постановлением Правительства Республики Саха (Якутия) № 411 от 06.09.2006¹⁴. В этом документе реализован альтернативный подход в определении сценариев развития Республики Саха (Якутия) на перспективу до 2020 года.

В настоящее время социально-экономическое развитие Якутской Арктики во многом зависит от развития локальной энергетической и транспортной инфраструктуры, в том числе сети сезонных автомобильных дорог (автозимников): «Анабар» (1167-й км а/д «Вилуй» — Мирный — Удачный — Оленек — Саскылах — Юрюнг-Хая), «Яна» («533-й км а/д «Колыма» — Тополиное — Токума — Батагай — Усть-Куйга — Депутатский — Белая Гора); «Арктика» (Бурустаах, 1103-й км Колыма — Сасыр — Угольное — Зырянка — Среднеколымск — Андрушкино — Черский); «Индибир» — Усть-Нера — Хону — Белая Гора — Чокурдах; «Оймякон» (Кюбюмя, 752-й км а/д «Колыма» — Куйдусун — граница Магаданской обл.); «Верхоянье» (Батагай — Алыта — Верхоянск — Батагай), «Эдьигээн» (Балагачча — Кирово — Баханай — Жиганск) и от возрождения Северного морского пути, по которому осуществляется основ-

¹³ Горнорудная промышленность. URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/174966> (дата обращения: 20.03.2015).

¹⁴ Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года. Сводный том. URL: http://www.sakha.gov.ru/special/sites/default/files/story/files/2010_10/114/shema_2020.pdf (дата обращения: 19.03.2015).

ной северный завоз, в том числе товаров первой необходимости во все 13 районов (улусов) арктической зоны Республики Саха (Якутия) ¹⁵.

Северный завоз — это комплекс ежегодных государственных мероприятий по обеспечению арктических территорий жизненно важными товарами (прежде всего, продовольствием и нефтепродуктами) в преддверии зимнего сезона. Северный завоз как феномен обусловлен следующими причинами: 1) экстремальными природно-климатическими условиями Арктики и Севера; 2) отсутствием собственной производственной базы промышленных и многих сельскохозяйственных товаров; 3) удалённостью основных промышленных регионов страны на тысячи километров, что затрудняет и делает очень дорогой для частных юридических и физических лиц самостоятельную доставку товаров даже в летние месяцы; 4) полным отсутствием транспортной инфраструктуры, кроме воздушного или морского сообщения, в большинстве районов Арктики и Севера. В условиях короткой навигации на Северном морском пути (около 2 месяцев) и речном транспорте (от 20 суток до 4 месяцев), а также фактического бездорожья в арктических районах Якутии, сроки доставки грузов потребителям в этих районах в ряде случаев составляют более 1 года ¹⁶.

Система северного завоза как централизованных поставок топливно-энергетических ресурсов и продовольственных товаров переживает кризис после упразднения деятельности союзных отраслевых министерств и ведомств [7, с.13]. В Якутии пока нет альтернативы сложившейся схеме северного завоза. Наземный транспорт не способен обеспечить доставку всех необходимых грузов в арктические районы, нет необходимой инфраструктуры, а стоимость автомобильных перевозок в таких условиях значительно выше речных перевозок. Тем более, не может стать альтернативой и полярная авиация. Поэтому основным перевозчиком остается речной флот, который будет выходить по реке Лена в море Лаптевых и доставлять грузы через бары северных рек. Безусловно, при таком положении дел необходимо принимать срочные меры по модернизации грузового речного флота, требующего качественного обновления и количественного наращивания, а также увеличению количества земснарядов класса «река—море» в устье северных рек. В перспективе рассматриваются варианты использования возрождаемого Северного морского пути. Особого внимания требует совершенствование экономического и организационно-финансового механизмов северного завоза. Обоснование путей формирования экономического механизма северного завоза, осно-

¹⁵ Письмо Правительства РС(Я) в адрес Минрегиона РФ от 28 августа 2013 года №748-ПЗ.

¹⁶ URL: http://www.sakha.gov.ru/special/sites/default/files/story/files/2010_10/114/shema_2020.pdf (дата обращения: 19.03.2015).

ванного на принципах оптимизации экономических барьеров вхождения бизнес-структур в рыночное пространство северных регионов, — было выполнено ещё в 2006 году в диссертации Ю.К. Зафесова [8]. Речь идёт о выделении целевых финансовых ресурсов, расширении ассортимента поставляемых социально значимых продовольственных товаров, на которые распространяются меры государственной поддержки, рациональном использовании транспортной системы, о налоговых льготах и решении других вопросов.

К числу основных мер по обеспечению качества жизни северян можно отнести модернизацию объектов социальной инфраструктуры, включая учреждения образования, здравоохранения, культуры, развитие телемедицины и малой авиации, дистанционных образовательных технологий, Интернета. Указом Президента Республики Саха (Якутия) Е.А. Борисова от 25 декабря 2013 г. № 2415, 2014 год был объявлен в Якутии Годом Арктики. Была принята комплексная программа «Социально-экономическое развитие арктических и северных районов республики на 2014—2017 годы и на период до 2020 года» (далее Программа)¹⁷. В республиканской программе реализован комплексный подход, направленный на переход от политики оптимизации к стратегии комплексного социально-экономического развития. Основные целевые ориентиры связаны с повышением качества жизни населения арктических районов. При разработке Комплексной программы был учтён «бассейновый подход» к специализации и развитию территории. Объединяющим признаком и конкурентным преимуществом всех регионов Арктической зоны является их выход к Северному Ледовитому океану с системой впадающих в него арктических рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма. Улусы, расположенные в бассейнах данных рек, образуют естественные единые природно-хозяйственные комплексы. Их единство обусловлено схемой «северного завоза» грузов, логистикой вывоза и оборота продукции.

Республиканская программа развития арктических и северных регионов начала успешно претворяться в жизнь уже в 2014 году. Объём инвестиций в основной капитал в 2014 году по всем 13-ти арктическим и северным районам составил 2,34 млрд рублей. Выросли оборот розничной торговли и объём платных услуг населению. Неплохих результатов удалось добиться по объёмам введённого жилья. Всего в 2014 году было введено свыше 18,9 тысяч квадратных метров жилья, что на 16,7% превышает показатель 2013 года. Количе-

¹⁷ Правительством Республики Саха (Якутия) утверждена комплексная программа «Социально-экономическое развитие арктических и северных районов Республики Саха (Якутия) на 2014—2017 годы и на период до 2020 года». URL: <http://yakutsk.bezformata.ru/listnews/ekonomicheskoe-razvitie-arkticheskikh/22643336/> (дата обращения: 19.03.2015).

ство субъектов малого и среднего бизнеса увеличилось в целом по арктическим и северным районам на 5,8%. При этом в Абыйском, Жиганском, Среднеколымском, Эвено-Бытантайском районах рост превысил 10 процентов¹⁸.

В целях развития транспортной инфраструктуры в 2014 году увеличено субсидирование пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам, муниципалитетам выделены ресурсы на приобретение вездеходной техники из государственного бюджета. Развивая энергетическую и коммунальную инфраструктуру, к централизованным источникам теплоснабжения было подключено около 450 жилых домов, проведены капитальные ремонты 46 многоквартирных домов. Введены солнечные электростанции в селе Эйик Оленёкского улуса, Кубергэнэ Абыйского улуса, идут монтажные работы по строительству ветроэлектрической станции в посёлке Быков Мыс Булунского улуса. Кроме того, построены автоматизированные дизельные электростанции в сёлах Хайыр и Тумат Усть-Янского района, в селе Баханы Жиганского улуса; введены котельные в Жиганск и Юнкюр Верхоянского района. Заключены 116 муниципальных контрактов на приобретение коммунальной спецтехники для арктических районов¹⁹.

К числу положительных изменений, произошедших в Год Арктики, первый вице-премьер правительства Республики Саха (Якутия) Пётр Алексеев вполне обоснованно отнёс увеличение финансирования на комплексное развитие Якутской Арктики, строительство социальных объектов (детских садов, школ, фельдшерско-акушерских пунктов, спортивных объектов), обновление и модернизацию жилищного фонда, развитие энергетической, коммунальной и транспортной инфраструктуры, здравоохранения, культуры и науки, создание новых производств, системы сбыта сельскохозяйственной продукции арктических регионов, рост объемов финансирования традиционных отраслей Севера — оленеводства и рыболовства, количества предпринимателей в арктических улусах²⁰. По многим из указанных выше направлений деятельности сделаны значимые заделы, подкреплённые соответствующим финансированием. По данным П. Алексеева, объём финансирования традиционных отраслей Севера на 2015 год увеличился на 43,4%, или на 246 млн. рублей. В 2015 году будут начаты работы по строительству убойных комплексов, оленеводческих баз, изгородей, цехов по переработке рыбы. По данным направления за последние годы финансирование вообще

¹⁸ Глава госкомитета по делам Арктики Алексей Киселев о комплексном развитии арктических и северных регионов. 20 марта 2015 года. URL: <http://www.sakha.gov.ru/node/228425> (дата обращения: 20.03.2015).

¹⁹ Что сделано в Год Арктики? Предварительные итоги, 30 декабря 2014 года. URL: <http://news.ykt.ru/article/27690> (дата обращения: 20.03.2015).

²⁰ Там же.

не предусматривалось.

Для решения вопросов строительства, ремонта и содержания автомобильных дорог в арктических улусах в августе 2014 года создано казённое предприятие «Дороги Арктики», которое с 2015 года будет эксплуатировать автомобильные дороги протяжённостью 3 700 км. Приобретаются катера малой вместимости для организации пассажирских перевозок в северных улусах. В рамках реализации мероприятий федеральной программы по развитию северных аэропортов ведётся проектирование и реконструкция восьми аэропортов Арктики.

Таким образом, в 2014 году в Республике Саха (Якутия) заложен фундамент устойчивого развития арктических районов. В перспективе планируется модернизация флота Ленского, Янского и Колымского пароходств, морского порта Тикси и восстановление береговой сервисной инфраструктуры. Предусматривается строительство серии автономных энергоустановок для локальных потребителей (в том числе плавучих атомных теплоэлектростанций для энергоснабжения предприятий по освоению месторождений Томтор и Кючус).

Решение этих и других задач во многом определяется качеством подготовки специалистов, их профессиональными компетенциями. Приоритетными специальностями в рамках подготовки кадров станут нефтегазовая геология, технология переработки углеводородного сырья, лесная и деревоперерабатывающая промышленность, дорожное строительство, эксплуатация автомобильного, железнодорожного и речного транспорта, экологический и этнографический туризм.

Актуальной задачей остаётся привлечение высококвалифицированных кадров в арктические районы и обеспечение их индивидуальным жильём. В республике с 2006 года реализуется подпрограмма по обеспечению жильём педагогических работников, выезжающих в отдаленные труднодоступные сельские школы арктических улусов. Социальным эффектом реализации подпрограммы «Обеспечение жильём педагогических работников сельских школ и медработников учреждений здравоохранения арктических и северных улусов» государственной программы Якутии «Обеспечение качественным жильём на 2012—2016 годы» является то, что её участники продолжают педагогическую деятельность в своих школах, обеспечивают качество образования, реализуя полный объём государственных стандартов, вносят свой вклад в развитие Арктики. Немаловажным фактором является и то, что многие участники подпрограммы обзавелись семьями, активно участвуют в общественной жизни своих наслегов и районов, являются молодёжными лидерами.

Неутешительными остаются итоги миграции по Республике Саха (Якутия). Количество выбывающих в XXI веке ежегодно превышает число прибывающих, о чем наглядное пред-

ставление даёт диаграмма Центра стратегических исследований Республики Саха (Якутия), руководитель ЦСИ — Кондратьева В.И.

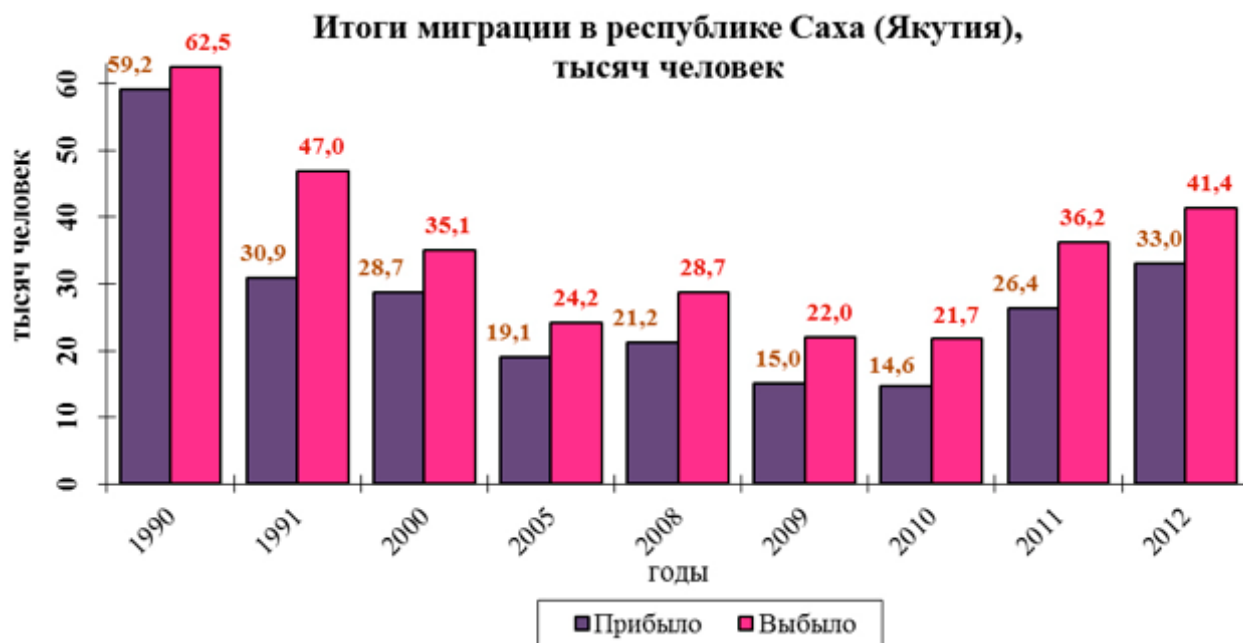


Рисунок 2. URL: <http://src-sakha.ru/wp-content/uploads/2013/11/ltogi-migratsii.jpg>

Центр стратегических исследований Республики Саха (Якутия) принимает участие в исследовании качества жизни человека в Арктике в рамках международного проекта, координируемого Арктическим институтом Стефансона (г. Акюрейри, Исландия) под названием «Арктические социальные индикаторы» (далее — АСИ). Проект АСИ был инициирован Арктическим институтом Стефансона в 2006 году в качестве продолжения к «Докладу о развитии Человека в Арктике» и направлен на выработку социальных показателей для возможности обеспечения мониторинга развития человека в Арктике в течение длительного времени²¹.

По оценке Национального Агентства «Информационный центр при Президенте Республики Саха (Якутия)», генеральный директор А.Д. Бравин, критерии оценки привлекательности регионов для россиян, согласных изменить место жительства, расположились следующим образом: «На первом месте — доступное жильё и высокий уровень социального обеспечения, на втором — возможности для образования и развития детей, на третьем — возможности для профессионального и карьерного развития. Далее следуют — работа по специальности, возможность спортивного и культурного досуга, доброжелательное отношение к приезжим со стороны местного населения, комфортные климатические условия, а

²¹ Аналитический доклад. Разработка концепции проекта «Человек в Арктике», включая механизм сбора и мониторинга показателей качества жизни населения Арктики (1 этап). URL: <http://src-sakha.ru/wp-content/uploads/2015/01/AD-CHelovek-v-Arktike.pdf> (дата обращения: 20.03.2015)

также, помощь и поддержка со стороны региона при переезде на новое место жительства»²². Проведённые исследования позволили сделать вывод, что общая тенденция межэтнического противостояния в современной Якутии совершенно очевидна — это противостояние мигрантов и «местного» населения, независимо от его расовой и национальной принадлежности. Подтверждается тезис о том, что в современной России дискурсы межнационального конфликта генерируются и подпитываются главным образом благодаря интенсивному приросту на территориях РФ групп неинтегрированных мигрантов, отличающихся по своей бытовой культуре от основной массы принимающего населения²³.

В апреле 2014 года Президентом Российской Федерации В. В. Путиным была поддержана инициатива Главы Республики Саха (Якутия) Е. А. Борисова о проведении с 2015 года новых масштабных экспедиционных исследований территории Якутии с целью изучения её экономического потенциала. По результатам комплексной научной экспедиции РАН «Якутия регион нового развития» будут сформированы рекомендации по дальнейшему экономическому развитию Республики Саха (Якутия), научно обоснованные предложения по реализации государственной политики Российской Федерации по дальнейшему развитию человеческого потенциала Республики Саха (Якутия), как региона нового развития. Вторая комплексная экспедиция РАН по изучению производительных сил на новом этапе промышленного освоения Республики Саха (Якутия) (КЯЭ-2015) будет проходить в период с 2015 по 2020 годы.

Напомним, что в 2015 году исполняется 90 лет с начала Якутской комплексной экспедиции Академии наук СССР, проходившей с 1925 по 1930 годы. Результаты экспедиции дали мощный толчок для социально-экономического развития республики, для создания промышленной, производственной и сельскохозяйственной инфраструктуры Якутии. Была побеждена высокая смертность населения, положено начало создания сети научных, медицинских и социальных учреждений СО РАН. Якутская комплексная экспедиция АН СССР собрала огромное количество материалов по природным ресурсам, экономике, географии, этнографии, санитарии. Они были обобщены и изданы в 36 томах «Материалов», 16 томах «Трудов», отчётах о результатах работы отрядов и подотрядов экспедиции, сводном сборнике «Якутия», публикациях Якутской (Сибиряковской) историко-этнографической экспедиции, двух картах и множестве других научных работ.

²² Есть ли в Якутии межэтническое противостояние? URL: <http://www.1sn.ru/67218.html> (дата обращения: 20.03.2015).

²³ Там же.

Заключение

Устойчивое развитие Российской Арктики невозможно рассматривать в отрыве от вопросов правового регулирования развития северных территорий России вообще, в том числе путем закрепления особых норм в законодательстве. В связи с этим, полагаем, что *разработка нормативной базы по Арктике должна идти параллельно с процессом обновления законодательства касательно социальных и трудовых гарантий жителям Крайнего Севера, так как Арктическая зона Российской Федерации, на наш взгляд, является неотъемлемой частью Крайнего Севера.*

В состав Арктической зоны Российской Федерации, целесообразно отнести административные и муниципальные образования с учетом целостности природно-хозяйственных территориальных комплексов; связи транспортной системы территорий с Северным морским путем, арктическими морскими акваториями и впадающими в них северными реками; приоритетами развития экономики страны и обеспечения национальной безопасности с использованием общепринятого в международном сообществе политико-географического критерия — севернее Полярного круга (66°33' северной широты).

Выделение Арктической зоны Республики Саха (Якутия) обусловлено особыми национальными и экономическими интересами, а также экстремальными природно-климатическими условиями региона. На основании вышеизложенного, в пункт 6-ой Приложения к Указу Президента РФ от 2 мая 2014 г. N 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» после слов «Территории Аллаиховского улуса (района), Анабарского национального (Долгано-Эвенкийского) улуса (района), Булунского улуса (района), Нижнеколымского района, Усть-Янского улуса (района)» предлагаем внести следующее дополнение: *«Абыйского улуса (района), Верхнеколымского улуса (района), Верхоянского района, Жиганского национального эвенкийского района, Момского района, Оленекского эвенкийского национального улуса (района), Среднеколымского улуса (района), Эвено-Бытантайского национального улуса (района)»* и далее по тексту.

Кроме того, межбюджетная и налоговая политика в отношении арктических регионов России, на наш взгляд, должна учитывать специфику экстремальных арктических условий хозяйствования. Например, было бы целесообразным часть сборов по таможенным платежам и налогам за пользование природными ресурсами, как это делается в арктических странах, закрепить за теми регионами и муниципальными образованиями, где эти ресурсы разрабатываются. Это позволило бы реально увеличить доходы арктических территорий для устойчивого развития. При этом было бы полезно освободить средний и малый бизнес, ро-

довые общины народов Севера от налогообложения на 10 лет. Учитывая, что средний и малый бизнес, родовые общины народов Севера практически обеспечивают жизнедеятельность и занятость населения и во многом являются градообразующими предприятиями, важно определить меры государственной поддержки и субсидирования их деятельности.

Без создания правовой базы, которая бы обеспечила экономические мотивации и стимулы, высокое качество жизни северян, включая инновационное развитие социальной инфраструктуры, невозможно решить вопросы освоения Арктики. В связи с этим полагаем, что одной из основных задач в реализации Стратегии развития Арктической зоны в сфере трудового и пенсионного законодательства является совершенствование системы гарантий и компенсаций, предусмотренных Трудовым кодексом Российской Федерации и Федеральным законом «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях» от 19 февраля 1993 года, N 4520-1. В новых экономических условиях крайне важно разработать новое понятие «арктический» трудовой коэффициент, взяв за основу советский вариант «северного» районного коэффициента, разработать методику его начисления, установить размер арктического трудового коэффициента к заработной плате, пособиям, стипендиям и компенсациям и порядка его применения, увеличить материальную компенсацию за переезды и поездки льготным категориям граждан, установить повышенные надбавки за стаж работы в Арктической зоне Российской Федерации. Целесообразно определить меры ответственности работодателей за предоставление установленных законодательством северных трудовых гарантий и компенсаций, а с другой — установить механизмы компенсации реальных затрат работодателям за предоставление гарантий и компенсаций.

Особенностью оплаты труда северян является применение к их заработной плате районных коэффициентов и процентных надбавок. В Трудовом кодексе РФ о том, что труд работников, занятых на работах в местностях с особыми климатическими условиями, оплачивается в повышенном размере, в первый раз упоминается в части второй ст. 146. Этот тезис получает развитие в ст. 148, 302, 315, 316, 317 ТК РФ. Предлагаем районные коэффициенты и процентные надбавки исключить из расчёта минимального размера оплаты труда (МРОТ).

Назрела необходимость разработки и принятия нормативного правового акта Правительства Российской Федерации «*О мерах государственной поддержки северного оленеводства*». В этом правовом акте должны найти отражения вопросы сохранения и развития оленеводства как современного семейного хозяйства малочисленных народов Севера, обу-

чение детей оленеводов в кочевых малокомплектных школах, вопросы медицинского и социального обеспечения как наиболее незащищённой группы населения в условиях рыночных отношений.

Принятие вышеуказанных и других мер позволит эффективно реализовать «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» и создаст условия для повышения качества жизни северян.

Литература

1. Жуков М.А., Крайнов В.Н. Проблемы нормативного правового закрепления Арктической зоны Российской Федерации. Новый Дальний Восток. Приложение к электронному журналу «Вестник ДФО». 2013. С.14.
2. Жуков Михаил. Методологические и методические проблемы выделения Арктической зоны Российской Федерации // Арктика. XXI век. №1(2). Гуманитарные науки. 2014. С. 4—20.
3. Лукин Ю.Ф. Статус, состав, население Российской Арктики // Арктика и Север. 2014. № 15. URL: http://narfu.ru/aan/article_index_years.php?ELEMENT_ID=151691 (дата обращения: 21.02.2015).
4. Слепцов А.Н. Проблемы правового обеспечения качества жизни северян в Арктической зоне Российской Федерации // Арктика. XXI век. №1. Гуманитарные науки. 2013. С 4—9.
5. Кондратьева В.И., Семенова Е.Н. Арктика: перспективы устойчивого развития // Научно-практический журнал «Экономика Востока России». 2014. №1, июль. С. 22
6. Григорьев В.А. Якутия — край планетарного масштаба. URL: <http://terraplan.ru/arhiv/36-3-15-2008/377-263.html> (дата обращения: 19.03.2015).
7. Алексеев А.Н. Модернизация социально-экономической системы северных регионов России // Вестник Московского университета имени С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2013. № 4 (6). С. 11—16.
8. Зафесов Ю.К. Эффективные механизмы северного завоза в регионы Крайнего Севера/ дисс. ... канд. эконом. наук. М.,2006. URL: <http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont/155102.html>

Рецензент: Соколова Флёра Харисовна,
доктор исторических наук, профессор

УДК 338.12.017

Проблемы экономического и экологического баланса в развитии северной лесной индустрии приарктических стран



© **Сушко** Ольга Петровна — старший преподаватель кафедры экономика Северного (Арктического) Федерального университета им. М.В. Ломоносова. Окончила Всероссийский заочный финансово-экономический институт, Современный Гуманитарный Университет.

E-mail: osushko@mail.ru

Аннотация. Нестабильность производства, снижение экспортной доли в общемировом товарном обороте показывают нарастание проблем в лесопромышленной отрасли северных стран. Представлен ретроспективный анализ развития северной лесной индустрии приарктических стран: Норвегии, Финляндии, Швеции, Канады, Дании. Полученные результаты позволяют определить основные экономико-экологические проблемы северной лесной индустрии и перспективы её развития.

Ключевые слова: северная лесная индустрия, экспортная доля, объёмы производства лесопромышленной продукции

Economic and ecological balance and the development of the forest product industry in Arctic countries

© **Sushko, Olga P.** Senior lecturer, Department of economics, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov. Graduate of All-Russian Distance Institute of Finance and Economics, Modern University for the Humanities. E-mail: o.sushko@narfu.ru

Abstract. Instability of production and the decline of the export share in the world commodity turnover show increasing problems in the forest industry of Nordic countries. The article represents the retrospective analysis of the Northern forest industry development in Norway, Finland, Sweden, Canada and Denmark. The obtained results give us an opportunity to identify the main economic and environmental problems of the Northern forest industry and its development prospects.

Keywords. Northern forest industry, the export share, timber production volumes

Введение

В мировом сообществе всё более острыми становятся вопросы сохранения экологической стабильности в условиях развития экономики и постоянного увеличения использования возобновляемых и невозобновляемых природных ресурсов. Значительно возрастает интерес к

использованию ресурсов, коммуникаций и пространства Арктического макрорегиона. Особенно активная деятельность в Арктике наблюдается со стороны нашей страны и таких индустриально развитых стран, как Норвегия, США (Аляска), Канада, Дания, Швеция, Финляндия. Учитывая экологическую взаимозависимость, как качество отношений человек-природа с целью сохранения окружающей среды, необходимость баланса между экономикой и экологией, данную тенденцию можно отнести к числу ключевых арктических мегатрендов, оказывающих масштабное и наиболее длительное влияние на ситуацию в Арктике. Ресурсные вызовы в Арктике требуют не просто осознания угроз и рисков окружающей среде, но и строгого соблюдения баланса между экономикой и экологией на основе применения инновационных, наиболее безопасных технологий в самом ближайшем будущем [1, с. 47—50].

Первым условием осуществления деятельности в лесопромышленном комплексе (ЛПК) северных территорий, по моему мнению, должно стать применение инновационных биотехнологий освоения и переработки ресурсов и одновременно проведение мероприятий по защите арктических и приарктических территорий от техногенного и урбанистического воздействия с целью сохранения экологической стабильности. Важность осторожного и оптимального экономико-экологического подхода к освоению арктических и северных территорий определяется значительными колебаниями климата Арктики в силу мирового потепления [2, с. 179—217]. Экологическая зависимость и связь Арктики с мировой деятельностью людей предопределяет значимость экологического механизма сохранения северных лесов. Они становятся защитной зоной для Арктики и Севера, поскольку играют исключительную роль в секвестрации углерода¹. Тем более что лесная зона Арктики преобразуется и постепенно расширяется в силу климатических колебаний и происходящего на Земле процесса потепления. Так, по выводам исследовательских групп, к 2050 году общая площадь кустарников и деревьев может увеличиться вдвое². Но, с другой стороны, в пограничных с Арктикой северных территориях происходят обратные процессы. Здесь нарастают экономические и экологические проблемы эксплуатации лесов, поскольку кроме защитной роли лес для северных стран имеет промышленное назначение и обеспечивает собственные и мировые нужды в лесных материалах, обладающих превосходными по сравнению с другими материалами качествами. Лесоматериалы экологичны и после длительного использования пригодны для рециркуляции, что делает их незаменимыми в условиях истощения ресурсов и изме-

¹ Землепользование, изменения в землепользовании и лесное хозяйство (LULUCF) //URL: <http://energy.seu.ru/rus/can5.htm> (дата обращения: 04.02.2015).

² В. Самошкин. К 2050 году Арктика покрывается лесом. URL: <http://24smi.org/news/9870-k-2050-godu-arktika-pokroetsya-lesom.html> (дата обращения: 21.01.2015).

нения климата. Лесная индустрия Норвегии, Швеции, Финляндии, Канады на протяжении пяти десятков лет до 2000 г. показывала стабильные результаты и занимала на мировом рынке ведущие позиции, тем самым определяя торговую политику для импортозависимых стран. В последнее десятилетие традиционные лесопромышленные лидеры показывают отставание в производстве и экспорте лесных материалов.

Актуальность указанных выше вопросов определила цель исследования, заключающуюся в анализе современного положения лесной индустрии северных стран и в выявлении основных проблем сбалансированности экономического и экологического состояния и развития лесной индустрии на основе анализа ретроспективных данных и статистических показателей последних лет.

Объект и методы исследования

Объектом исследования данной статьи стала лесная индустрия северных стран. Северный лесной пояс приарктических стран охватывает районы Норвегии, Финляндии, Швеции, Канады с преобладанием хвойной древесины, которая заготавливается и поставляется в виде круглой древесины, перерабатывается в пиловочник, целлюлозу, древесные плиты, картон, бумагу и другие виды лесопромышленных материалов. Объем лесных площадей четверки ведущих производителей лесопродукции (исключая Данию) достигает 3,7 млн. кв. км., что составляет 11,7% от мировых лесных площадей (рис. 1). И, несмотря на повсеместное сокращение лесных площадей, как было отмечено выше, эти леса ещё долгое время могут служить источником экономического обеспечения потребностей стран и весомого положения их на мировых рынках лесных материалов. В Исландии и Дании скудные естественные леса, связанные с территориальным расположением и климатическими особенностями. Так, в Исландии, расположенной севернее своих соседей, большая часть территории покрыта тундровым кустарником и почти 15% занято ледниками³. Разнообразие видов деревьев в Исландии всего лишь 3 единицы, и для сравнения в Бразилии до 7780 видов деревьев. В Дании распространены искусственные хвойные леса и некоторая часть лиственных площадей, пригодных для промышленной переработки. Небольшие запасы лесов в данных странах не способствуют развитию лесной индустрии и делают их зависимыми от мирового рынка лесоматериалов⁴.

³ Электронная Арктика. URL: <http://earctic.ru/economics/osvoit-arktiku-obojdetsya-v-500-milliardov-dollarov> (дата обращения: 15.01.2015)

⁴ Информационно-аналитический портал Arcticuniverse . URL: <http://www.arcticuniverse.com/ru/denmark.html> (дата обращения: 15.01.2015)

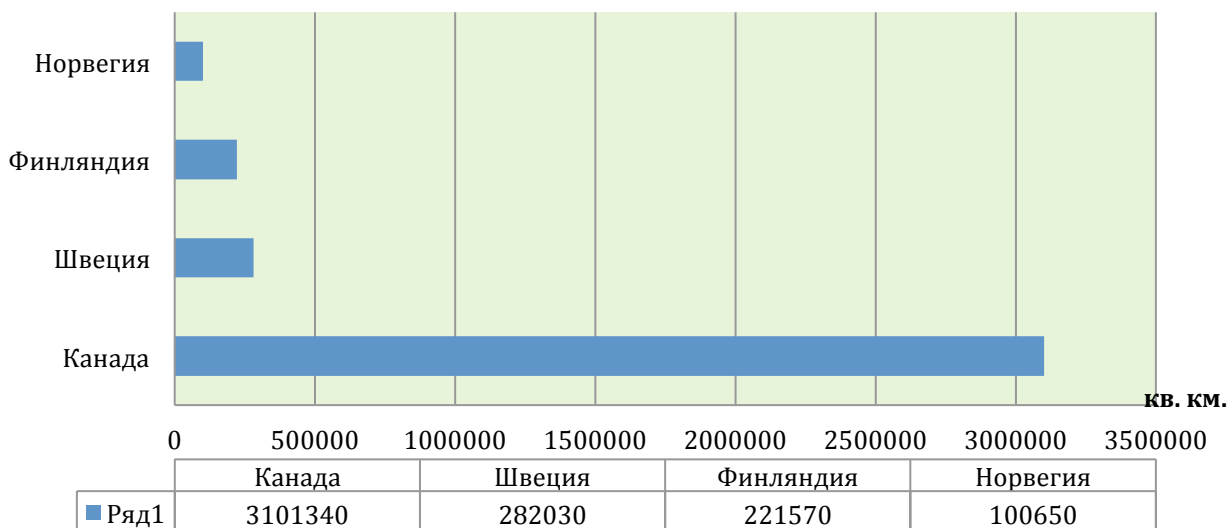


Рис.1. Площадь леса на январь 2015 г., тыс. кв. м. // Лес-Онлайн: Лесная промышленность.
URL: <http://www.lesonline.ru> (дата обращения: 21.01.2015).

В данной статье мы не показываем лесопромышленный комплекс России и США, которые являются предметом отдельного рассмотрения в силу значительного распространения лесных площадей, а значит, и масштабности данной индустрии на всей территории указанных стран [3, с. 126—134]. Здесь необходимо подчеркнуть наибольшую значимость северных лесов для конкурентоспособности лесной индустрии России и США в связи с выгодностью их географического положения, «сообщающимся целую сетью удобных водных путей с морем и с мировым лесным рынком» [4, с. 25—45]. Из других факторов, поддерживающих преимущество северной лесной индустрии, следует выделить более высокие химико-технологические характеристики северной древесины по сравнению с быстрорастущей тропической древесиной. Северные леса «растут медленно и не достигают больших размеров в отличие от крупноразмерных южных лесов»⁵. Более длительный процесс произрастания обеспечивает необходимое качество древесины, что, по мнению технических специалистов, наряду с технологическим процессом переработки древесины определяет качественные показатели выпускаемой из неё продукции, которая стоит дороже на мировом рынке по сравнению с лесоматериалами, выработанными из южной древесины⁶.

Методологический аппарат изучения базировался на методах эмпирического исследования (наблюдение, сравнение, измерение, моделирование). Для обработки статистических данных и выявления закономерностей применялись математические и статистические

⁵ Лес-Онлайн: Лесная промышленность. URL: <http://www.lesonline.ru> (дата обращения: 21.12.2014).

⁶ ПАО Бумпром. URL: <http://www.bumprom.ru> (дата обращения: 21.06.2014).

методы, которые позволили обосновать выводы и представить результаты в виде графиков, диаграмм, таблиц.

Основные результаты исследования

Несмотря на высокие запасы лесных ресурсов и ряд других преимуществ, в настоящее время, как было отмечено выше, происходит снижение конкурентоспособности. Это связано с общеэкономической ситуацией, которая оставалась сложной для многих стран после кризисных 2008—2009 гг. и усиливается с нарастанием политико-экономической нестабильности 2014—2015 гг. Неустойчивость экономического состояния обуславливает колебания спроса на лесобумажную продукцию и, соответственно, неопределённость на товарных рынках. Среди причин снижения конкурентоспособности северных лесопромышленников можно выделить также сокращение естественных лесных площадей, и в первую очередь этот процесс затронул долгорастущие северные леса. Так, по данным экономистов, площадь леса за две сотни лет сократилась почти в 2 раза⁷, поскольку ранее продуктивность и запасы лесов определялись естественным плодородием и природно-климатическими условиями окружающей среды. Современная ситуация эксплуатации природных ресурсов меняется, и теперь продуктивность и восстановление лесов тесно связано с техническим уровнем производства. В северных странах с развитой лесной индустрией естественный процесс восстановления лесов в суровых природно-климатических условиях отставал от его промышленной эксплуатации, что привело к снижению доступных и пригодных лесных площадей. Другой детерминантой снижения конкурентоспособности северной лесной промышленности стала активизация лесопромышленности в экономически развивающихся странах, работающих на быстрорастущей южной древесине. Традиционных лидеров, благодаря большим запасам быстрорастущей древесины и низким издержкам производства [3, с.126—134], что делает продукцию более рентабельной и привлекательной на мировом рынке [5, с.111—120], всё более теснит Латинская Америка (Бразилия и Чили), а также Индонезия и ЮАР. Аналитики предсказывают сохранение тенденции наращивания мощностей по выработке эвкалиптовой целлюлозы, что приведёт к ещё большему усилению конкуренции в результате повышения перепроизводства волокна⁸. По мнению аналитиков, небольшой прирост производства в мире в ближайшие несколько лет будет продолжаться благодаря производствам Латинской Америки и Азии⁹. Причём, рост объёма производства в Латинской Америке и Азии будет

⁷ Мировая экономика. URL: <http://www.ereport.ru/articles/mirecon/mirres.htm> (дата обращения: 25.01.2015).

⁸ Перспективное исследование по лесному сектору Европы 1960—2000—2020 годы. Основной доклад.. URL:

⁹ Лес-Онлайн: Лесная промышленность. URL: <http://www.lesonline.ru> (дата обращения: 21.06.2014).

компенсироваться спадом в Северной Америке и Северо-Западной Европе. По мнению исследователей ООН, в дальнейшем развитие рынка лесных товаров с высокой добавленной стоимостью будет неравномерным с некоторым ростом импорта США и невысокими показатели производства и экспорта Европы¹⁰. При росте мирового потребления лесоматериалов (табл. 1) и смещении центра заготовки и переработки древесины к южному лесному поясу, где лесозаготовка и переработка древесины ведётся не за счёт инновационных и интенсификационных процессов, а в основном за счёт экстенсивного использования лесных ресурсов. Но есть условный позитивный момент для северных территорий в снижении конкурентоспособности северной лесной индустрии, проявляющийся в некотором ослаблении нагрузки на лесные запасы, а также время для апгрейда лесозаготовительной, деревообрабатывающей отраслей и целлюлозно-бумажной промышленности.

Таблица 1

Мировое производство лесоматериалов в 1980 г. и 2013 г.¹¹

Продукция	1980	2013	Темп роста, %
Всего лесоматериалов (тыс. м. куб.)	1 968 195	2 291 659	116,4
Пиломатериалы всего (тыс. м. куб.)	420 868	413 975	98,4
ДВП, МДФ, изоляционные плиты (тыс. м. куб.)	16 961	112 392	662,6
Шпон, ДСП, фанера (тыс. м. куб.)	84 370	203 007	240,6
Древесина, щепа, отходы (тыс. м. куб.)	144 959	1 381 792	953,2
Волокно с макулатурой (тыс. т)	183 470	497 114	271,0
Бумага и картон (тыс. т)	169 357	396 901	234,4

Итак, для таких северных стран, как Норвегия, Финляндия, Швеция, Канада лесная промышленность стала значимой отраслью международной специализации и источником валютных поступлений от поставок лесопроductии на мировой рынок (табл. 2), и поэтому лесозаготовки ведутся на больших площадях [5, с. 26—44].

Таблица 2

Совокупное производство лесоматериалов в 1980 г. и 2013 г. в Норвегии, Финляндии, Швеции, Канаде, Дании¹²

Продукция	Производство		Темп роста, %
	1980 г.	2013 г.	
Пиломатериалы всего (тыс. м. куб.)	217 859	254 871	123,5
ДВП, МДФ, изоляционные плиты (тыс. м. куб.)	1 029	1 719	117,0
Шпон, ДСП, фанера (тыс. м. куб.)	7 602	12 757	167,1

¹⁰ Ежегодный обзор рынка лесных товаров, 2012—2013 годы. URL: http://www.unec.org/fileadmin/DAM/timber/publications/R_EFSOS.pdf (дата обращения: 20.01.2015).

¹¹ FAOstat. URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

¹² FAOstat. URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

Арктика и Север. 2015. № 19

Древесина, щепа, отходы (тыс. м. куб.)	88 663	120 769	167,8
Волокно с макулатурой (тыс. т)	39 527	47 718	136,2
Бумага и картон (тыс. т)	27 089	34 374	120,7

Несмотря на рост производства лесоматериалов в северных странах, наблюдаемые здесь темпы прироста с 1980 г. до настоящего периода значительно ниже общемировых темпов выпуска продукции ЛПК (табл. 1 и 2), что свидетельствует о структурных изменениях в производстве продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей отраслей и снижении конкурентоспособности целлюлозно-бумажной промышленности. На производство материалов лесозаготовительной и деревообрабатывающей отраслей пяти северных стран приходилось в 1980 г. — 16,1% от общемирового выпуска лесоматериалов и в 2013 г. — 17,0%. Как видим, общая производственная доля лесоматериалов за последние сорок лет изменилась несущественно и непоказательно для отдельных отраслевых видов продукции, где на фоне роста мирового выпуска наблюдается значительное снижение удельной доли производства древесных материалов (более чем в 7 раз) и древесно-строительных материалов (табл. 3). Также негативная тенденция наблюдается в производстве продукции глубокой переработки. Так, производственная доля в общемировом выпуске волокна, бумаги и картона снизилась почти в два раза. Долевой в общемировом производстве прирост за тридцать лет отмечается по пиломатериалам около 10%.

Лидирует в производстве и экспорте лесоматериалов среди северных стран Канада с объёмами производства лесоматериалов 265 млн. куб. м. в 2013 г. (в 1980 г. — 188,4 млн. куб. м). Выпуск волокна и бумажно-картонной продукции в 2013 г. составил 20,7 и 11,1 млн. тонн соответственно (в 1980 г. — 20,8 и 13,4 млн. тонн).

Таблица 3

Совокупная доля Норвегии, Финляндии, Швеции, Канады, Дании в мировом производстве лесоматериалов в 1980 г. и 2013 г.¹³

Продукция	Доля в мировом производстве, %	
	1980 г.	в 2013 г.
Пиломатериалы всего (тыс. м. куб.)	51,8	61,6
ДВП, МДФ, изоляционные плиты (тыс. м. куб.)	6,1	1,5
Шпон, ДСП, фанера (тыс. м. куб.)	9,0	6,3
Древесина, щепа, отходы (тыс. м. куб.)	61,2	8,7
Волокно с макулатурой (тыс. т)	21,5	9,6
Бумага и картон (тыс. т)	16,0	8,7

¹³ FAOstat. URL: <http://faostat.fao.org/>. (дата обращения: 21.01.2015).

сравнению с 1980 г. и бумажно-картонной продукции на 74% к тому же году (в 2013 г. объёмы выпуска 12,9 и 10,8 млн. т соответственно). В динамике производства бумаги и картона присутствует уверенная положительная динамика.

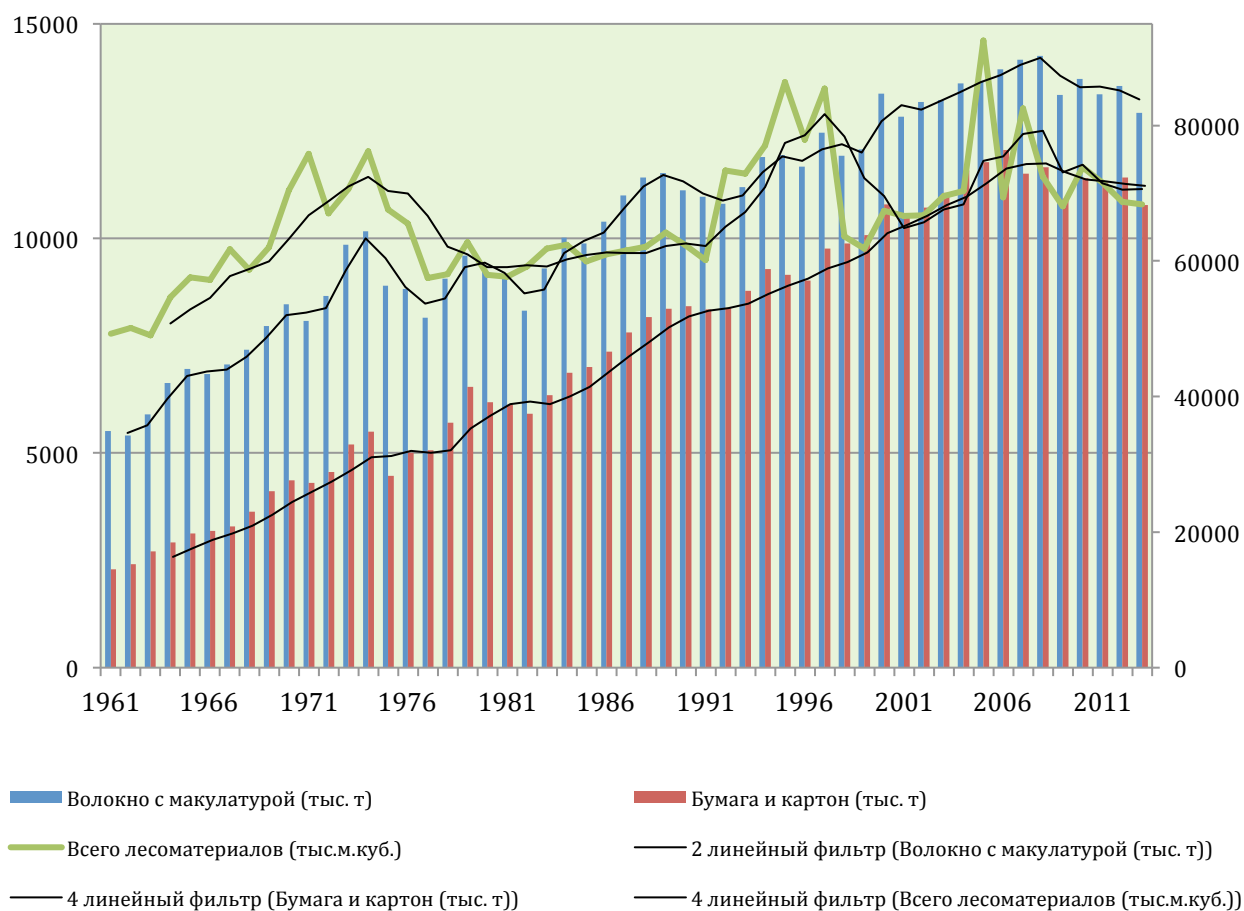


Рис.3. Динамика производства лесоматериалов в Швеции за 1980—2013 г.
URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

Третьим ведущим производителем и экспортёром лесопромышленной продукции среди анализируемых нами стран является Финляндия с объёмами выпуска в 2013 г.: лесоматериалов — 45,5 млн. куб. м., волокна — 11,9 млн. т, бумаги и картона — 10,8 млн. т. Также, как для Швеции, здесь наблюдается неравномерное движение в производстве продукции лесозаготовительной и деревообрабатывающей отраслей (рис. 4). Но в производстве целлюлозно-бумажной продукции наблюдалась положительная динамика до кризисных 2008—2009 гг., после которых финские производители пытаются нарастить объёмы выпуска, максимально установленные в 2005—2007 гг. (волокна — 13,9 млн. т, бумаги и картона — 14,3 млн. т.), но данный максимум пока не достигнут.

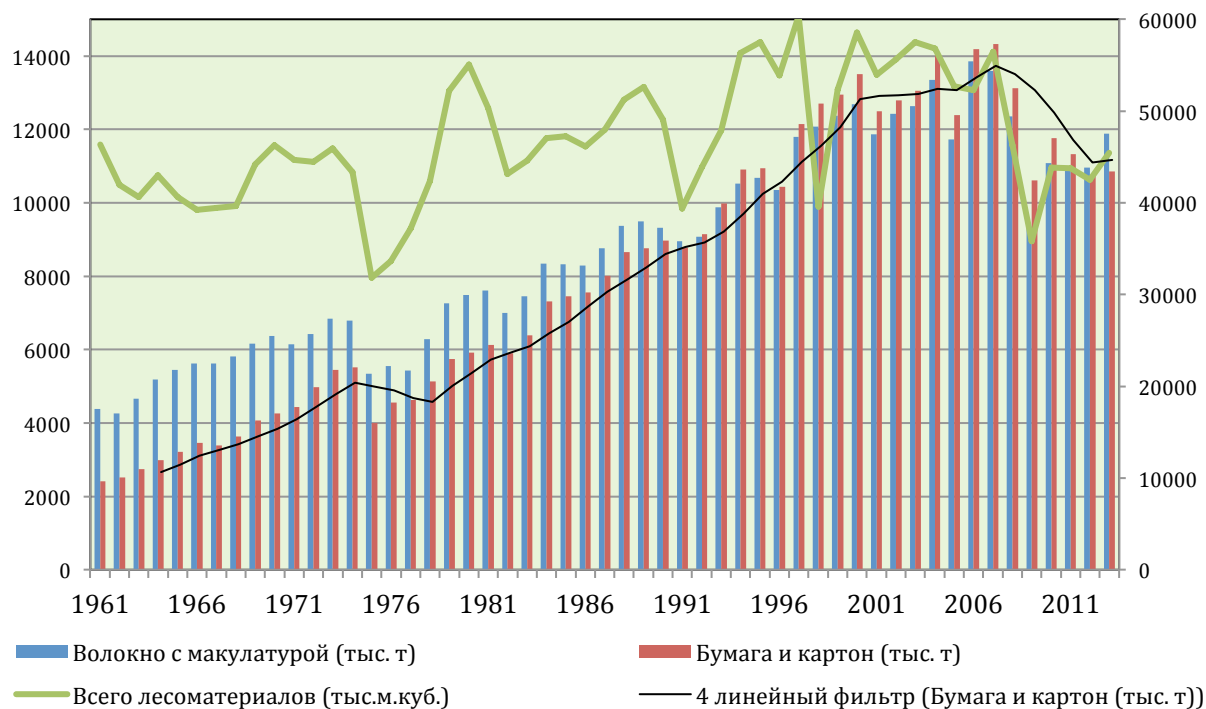


Рис 4. Динамика производства лесоматериалов в Финляндии за 1980—2013 г.

URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

Небольшие производственные мощности по сравнению с Канадой, Швецией и Финляндией расположены в Норвегии. В 2013 г. выпуск лесоматериалов зафиксирован на уровне 9,3 млн. м. куб., волокна — 1,6 млн. т, бумаги и картона — 1,1 млн. т. (рис. 5)

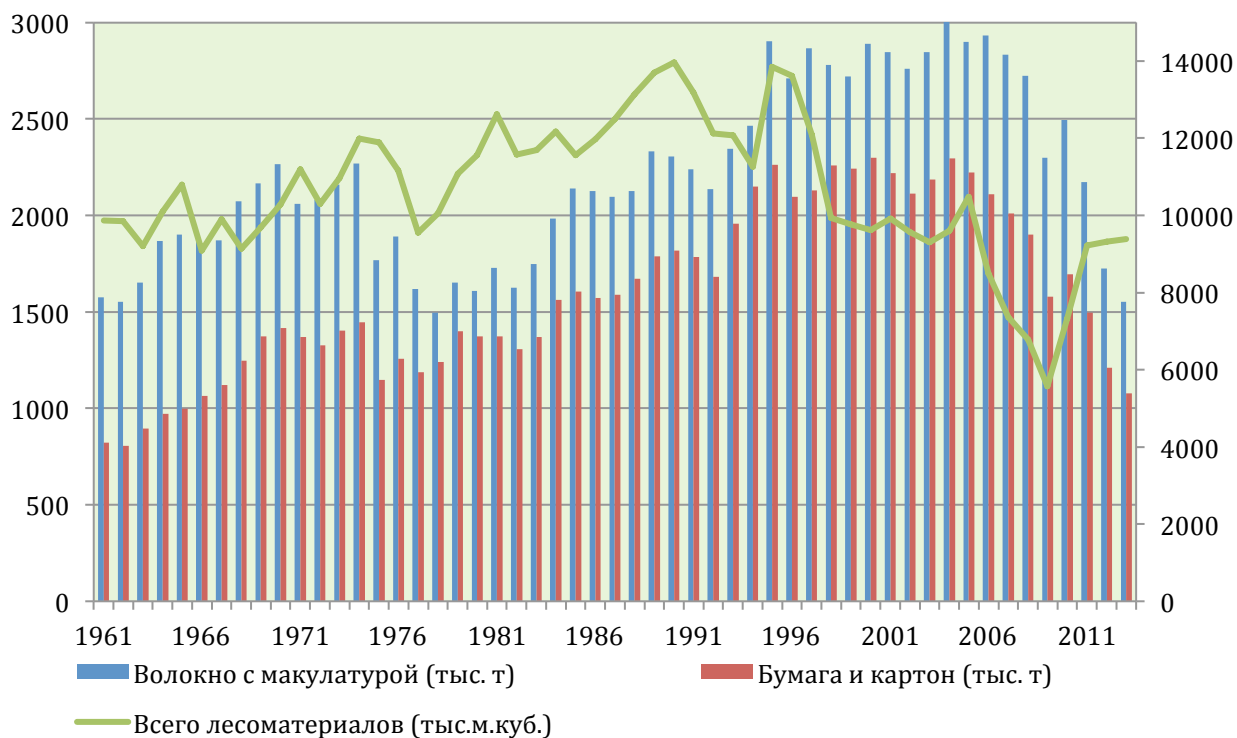


Рис.5. Динамика производства лесоматериалов в Норвегии за 1980—2013 г.

URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

Динамика производства лесоматериалов в Норвегии отличается от развития производства в Канаде, Швеции и Финляндии, что проявляется в более раннем спаде (примерно с 1995 г.). То же самое отмечается в динамике выпуска бумаги и картона с максимально достигнутым объёмом в 2004 г. (2,3 млн. т), после которого началось снижение, продолжающееся в настоящее время. Аналогичная картина наблюдается и в выпуске волокна (рис. 5). Данные тенденции начались с масштабным периодом развития южной лесной индустрии и ярко характеризуют, что основной удар пришёлся на страны, менее конкурентоспособные в силу небольших объёмов производства и экспорта.

Положение северной лесной индустрии на мировом рынке определяется не только объёмами производства продукции, но их экспортом и уровнем обеспечения потребностей других стран в лесоматериалах. Ведущими экспортёрами лесопромышленных материалов среди анализируемых северных стран является Канада, но которая уступает в поставках бумаги и картона на мировой рынок Швеции и Финляндии (табл. 4). Эти страны также поставляют на внешний рынок большие объёмы химических волокнистых полуфабрикатов.

Таблица 4

Экспорт лесоматериалов Норвегии, Финляндии, Швеции, Канады в 2013 г.¹⁴

Экспорт	Канада	Швеция	Финляндия	Норвегия
Всего лесоматериалов (тыс. м. куб.)	28417,9	11611,5	7139,0	513,8
Пиломатериалы (тыс. м. куб.)	624,0	9,4	3,6	34,4
ДВП, МДФ, изоляционные плиты (тыс. м. куб.)	5489,1	74,7	37,7	126,6
Шпон, ДСП, фанера (тыс. м. куб.)	7967,0	1036,0	1740,8	2665,1
Древесина, щепа, отходы (тыс. м. куб.)	267,0	231,9	531,1	1136,1
Волокно с макулатурным волокном (тыс. т)	11975,0	3885,0	3210,6	842,6
Бумага и картон (тыс. т)	8366,0	10132,4	9862,8	984,1

Динамика экспортных поставок лесобумажных материалов Канады с 1961 г. показывает положительный тренд, и цикличность на протяжении длительного времени (рис. 6). Максимального уровня поставок на внешний рынок Канада достигла к 2005 г., после которого наблюдается снижение с критически низким объёмом поставок в период мирового экономического кризиса.

¹⁴ FAOstat. URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

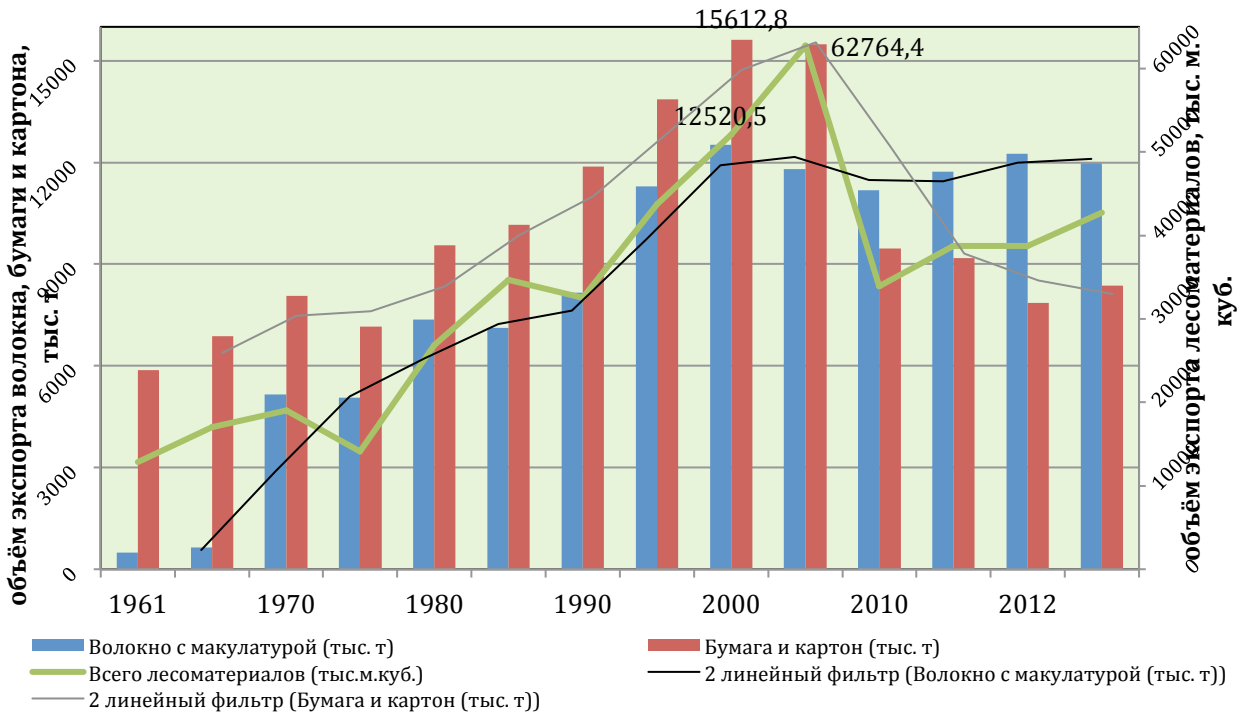


Рис.6. Динамика экспортного объёма лесоматериалов Канады, 1961—2013 гг.
URL: <http://faostat.fao.org/>. (дата обращения: 21.01.2015).

Для Финляндии, Швеции и Норвегии характерна аналогичная ситуация экспортных поставок с достаточно положительной динамикой до 2008—2009 гг. и последующим спадом.

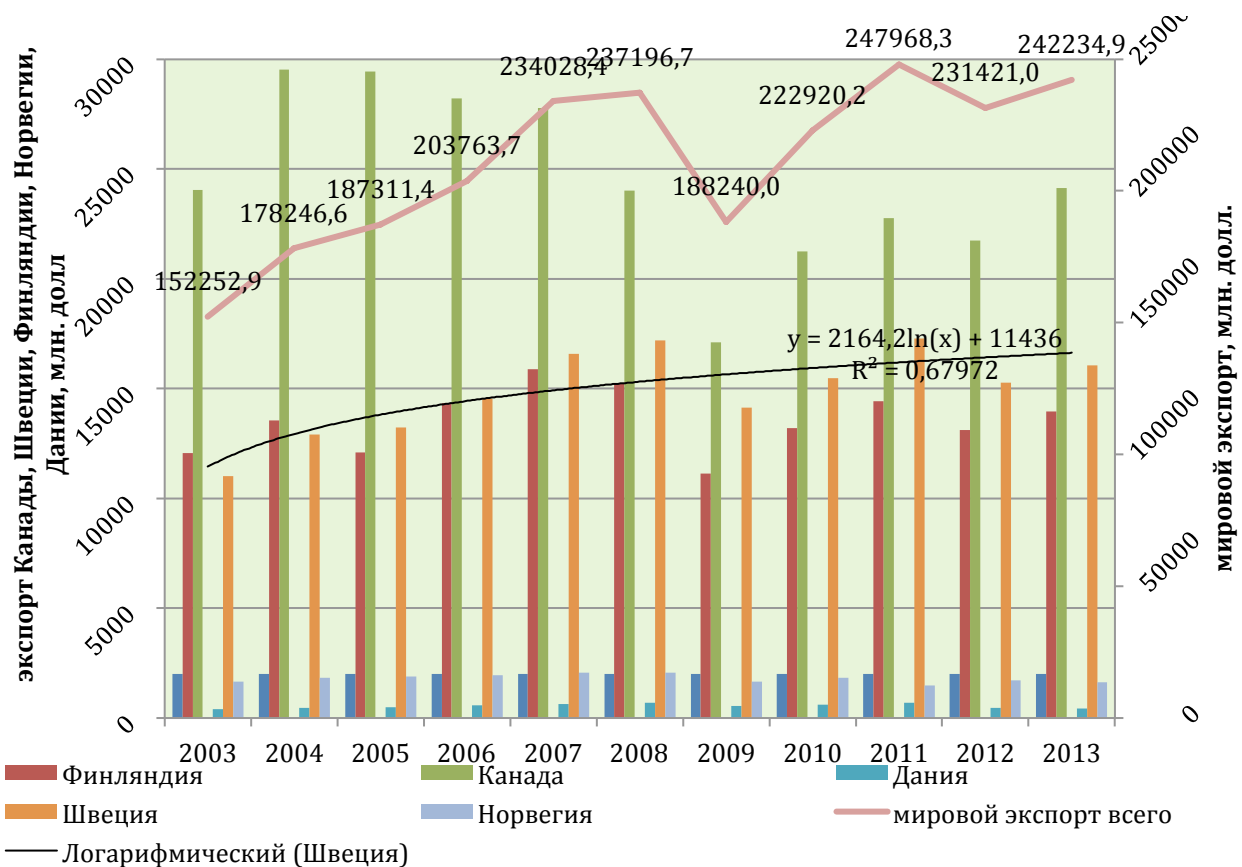


Рис.7. Динамика стоимостного объёма экспорта лесоматериалов 2003—2013 г.// FAOstat.
URL: <http://faostat.fao.org/> (дата обращения: 21.01.2015).

Более позитивные тенденции экспортных поставок с объём прироста более 45% за последние десять лет наблюдались в Швеции. Несмотря на стабильность экспорта скандинавско-канадской четвёрки и рост торговых поставок лесоматериалов Швеции, общая доля в мировом торговом балансе лесопродукции с 2003 г. неуклонно падает, поскольку производство и потребление лесных товаров в мире возрастает. Так, общая доля экспортных поставок в 2013 г. шести северо-арктических стран составила 23,2% от мирового экспорта лесоматериалов и снизилась с 2003 г. почти на 9%. Только Швеция, наращивая экспорт лесоматериалов, смогла достичь докризисного объёма поставок уже к 2011 г.

Полученные результаты показывают нарастание проблем в лесопромышленной отрасли североарктических стран, что связано в немалой степени с дефицитом сырья для северной лесной промышленности в сложных условиях лесовосстановления и лесозаготовок, которые перерастают в периоды «острого кризиса в удовлетворении потребностей в лесном сырье для лесопильных и целлюлозно-бумажных предприятий» [6, с. 26—44]. Потребности в лесном сырье возрастают не только у северных лесопромышленников, но и у предприятий, работающих на южной древесине, поскольку мировая заготовка древесины растёт (с 2 млрд. куб. м. в 1965 г. до 3,8 млрд. куб. м. в 2013 г.¹⁵). По данным инвентаризации лесов, проводимым ООН, почти половина от общего объёма заготовленной древесины используется как дровяное топливо, что в условиях инновационного развития общества должно быть неприемлемым расточительством. Следовательно, основной задачей лесопользования и лесовладения на Севере становится «сохранение постоянства и неистощительности пользования лесами, при условии извлечения из них возможного наивысшего дохода» [5, с. 111—125]. Другим важным направлением совершенствования работы северной лесной индустрии должно инновационное всестороннее использование лесного сырья, а это предполагает полноценную структурно-технологическую модернизацию с учётом фактора экологии действующих активов, что возможно в условиях масштабных инвестиций не только частных корпораций, но государства, поскольку сегодня около 84% лесов мира находятся в общественной (государственной) собственности. Здесь нужно отметить, что происходит инновационное развитие мировой лесной индустрии и достигнуты определённые успехи. Разрабатываются новые, более современные и дешёвые методы производства с использованием таких методов, как пиролиз, гидролиз и газификация биомассы, которые повышают эффективность технологий¹⁶. Усовер-

¹⁵ Лес-Онлайн: Лесная промышленность. URL: <http://www.lesonline.ru> (дата обращения: 21.12.2014).

¹⁶ Ежегодный обзор рынка лесных товаров, 2011—2012 годы. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/timber/publications/FPAMR2012R.pdf> (дата обращения: 03.10.2014).

шенствованные способы производства позволяют получать новые композиты и материалы, модифицированную продукцию на базе древесины. Инновационно-инвестиционное развитие лесной индустрии и поддержание экологической стабильности, прежде всего, обеспечивается эффективной финансовой деятельностью её участников. Следовательно, очень важно повышение конкурентоспособности северных лесопромышленников на мировом рынке. Развитие северной лесной индустрии, составляющую весомую часть в общем валовом продукте исследуемых стран, будет способствовать не только их экономической эффективности, но обеспечивать социально-демографическую стабильность приарктических территорий.

Заключение

В данной статье предпринята попытка раскрыть основные причины и проблемы развития северной лесной индустрии, отражающихся негативно на экономическом состоянии самих стран и влияющих на экологический механизм равновесного использования лесных ресурсов данного региона.

Полученные результаты показывают наличие и усиление проблем сбалансированности экономического и экологического состояния лесной индустрии северных стран на современном этапе, решение которых может мотивировать участников лесохозяйственного сектора на проведение масштабной инновационной модернизации активов. Учитывая экологическую зависимость Арктики с планетарными процессами, сбалансированное эколого-экономическое развитие северной индустрии будет позитивно сказываться на экологической устойчивости арктического региона. Существуют другие проблемы устойчивого, сбалансированного эколого-экономического развития приарктических регионов освоения арктической территории, что требует дальнейшего продолжения исследований.

Литература

1. Лукин Ю.Ф. Современная ситуация в Арктике в контексте глобальных трендов // Арктика и Север. 2014. 16. С. 41—71. URL: http://narfu.ru/upload/iblock/b1f/5_-lukin.pdf
2. Клименко В. В., Астрина Н. А. Документальные свидетельства сильных колебаний климата Российской Арктики в XV—XX вв. // История и современность. 2006. № 1. С. 179—217.
3. Сушко О.П. Современное состояние лесопромышленного комплекса в условиях глобализации мирового рынка // Вестник Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. 2014. №6. С.126—134.

4. Макаренко А. Лесное хозяйство Северного края и лесоэксплуатация. Архангельск: Северное краевое издательство, 1931. 140 с.
5. Прешкин Г.А. Анализ экономических факторов формирования стоимости лесных ресурсов / Г.А. Прешкин // Лесной журнал. 2011. №1. С. 111—125.
6. Блам Ю.Ш., Машкина Л.В., Бабенко Т.И., Ермолаев О.В. Лесопромышленный комплекс в контексте мирового сектора // ЭКО. 2013. № 11. С. 26—44.

References

1. Lukin Y. F. Sovremennaya situatsiya v Arktike v kontekste global'nykh trendov [Modern situation in the Arctic in the context of global trends]. *Arctic and North*, 2014, no. 16, pp. 41-71. Available at: http://narfu.ru/upload/iblock/b1f/5_-lukin.pdf (Accessed 28 December 2014).
2. Klimenko V. V., Astrina N. A. Dokumental'nye svidetel'stva sil'nykh kolebanij klimata rossijskoj Arktiki v XV—XX vv. [Documentary evidence of strong climate variations in 15th-20th centuries]. *Istoriya i sovremennost'* [History and modernity], 2006, no. 1, pp. 179-217.
3. Sushko O.P. Sovremennoe sostoyanie lesopromyshlennogo kompleksa v usloviyakh globalizatsii mirovogo rynka [Modern state of the timber industry in the global market]. *Vestnik Severnyj (Arkticheskij) federal'nyj universitet imeni M.V. Lomonosova* [Journal of the Northern (Arctic) federal university named after M.V. Lomonosov], 2014, no. 6, pp. 126-134.
4. Makarenko A. *Lesnoe khozyajstvo Severnogo kraya i lesoehkspluatatsiya* [Timber industry in the North and the forest exploitation]. Arkhangelsk, Northern Reg. Publ., 1931. 140 p.
5. Preshkin G.A. Analiz ehkonomicheskikh faktorov formirovaniya stoimosti lesnykh resursov [Analysis of the value drivers of forest resources]. *Lesnoj zhurnal* [Forestry Journal], 2011, no. 1, pp. 111—125.
6. Blam Y.S., Mashkina L.V., Babenko T.I., Ermolaev O.V. Lesopromyshlennyj kompleks v kontekste mirovogo sektora [The forestry sector in the context of the global sector]. *EKO* [ECO], 2013, no. 11, pp. 26—44.

Рецензент: Пластинин Александр Викторович,
доктор экономических наук, профессор

УДК [332.14+338.2](985)

Мониторинг внутренних и внешних факторов стратегического развития территории Соловецкого архипелага: формирование «факторной сети»



© **Цветков** Александр Юрьевич, кандидат экономических наук, доцент кафедры менеджмента Высшей школы экономики и управления Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Приоритетные темы исследований: стратегическое управление, устойчивое развитие особо охраняемых территорий, туристско-рекреационный комплекс и его место в социально-экономическом развитии региона, региональный экологический маркетинг. E-mail: narfu29@gmail.com

Аннотация. В статье представлены рекомендации по мониторингу факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага, изучены методы анализа факторов среды в рамках маркетингового подхода к стратегическому управлению территориями. Обосновано понятие «факторной сети» как сложной системы взаимосвязей между факторами. Показано место и роль подсистемы мониторинга факторов среды в системе стратегического управления территориями. Подчёркивается необходимость аналитической работы при разработке стратегии развития территории.

Ключевые слова: *Соловецкий архипелаг, мониторинг, внутренние и внешние факторы, методы анализа факторов среды, маркетинг территорий, стратегическое управление, «факторная сеть»*

Monitoring of internal and external factors in the strategic development of the Solovetsky archipelago: working out a “factor’s network”

© **Tsvetkov, Alexander Y.** Candidate of Economics, Associate Professor, Management Department, Higher School of Economics and Management, Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov. Research interests: strategic management, sustainable development of specially protected Northern territories, tourism and its contribution to the social and economic development of the Arctic region, local ecological marketing. E-mail: narfu29@gmail.com

Abstract. The article contains recommendations on monitoring the internal and external factors of strategic development of the Solovetsky archipelago and studies the methods of environmental factors analysis in the strategic territory marketing. The author defines the concept of “factor’s network” and considers it as a complex system of interactions between factors. The role and con-

tribution of the factor's monitoring subsystem in the strategic management system is discussed as well as the necessity of the analytical work for the process of a territory strategic development.

Keywords: *the Solovetsky archipelago, monitoring, internal and external factors, methods of environmental factors analysis, territory marketing, strategic management, "factor's network"*

Введение

Мониторинг факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага необходим, в первую очередь, в связи с возросшей потребностью в разработке и реализации долгосрочных целей и стратегии развития уникальных островов в Белом море, расположенных на территории Архангельской области. Конкурентные условия современной рыночной экономики предъявляют высокие требования к системам стратегического менеджмента, реализуемым в практике управления различными объектами, в том числе территориями, а также обуславливают необходимость применения маркетингового подхода в управлении территориями.

Цель данной статьи — выявить проблемы и проанализировать современные модели мониторинга факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага в условиях повышения значимости стратегического маркетингового управления данной территорией; представить подходы к формированию «факторной сети» развития территории.

Предметом исследования выступают механизмы мониторинга факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага.

Объектом данного исследования выступает уникальная территория Архангельской области — Соловецкие острова. Правительством Архангельской области разработана и одобрена в июле 2013 года «Стратегия развития Соловецкого архипелага — уникального объекта духовного, историко-культурного и природного наследия как самостоятельный компонент Стратегии социально-экономического развития Архангельской области до 2030 года», в которой определены основные проблемы Соловецкого архипелага, проведён его SWOT-анализ, сформулированы стратегические цели и задачи, дан сценарный прогноз долгосрочного социально-экономического развития Соловецкого архипелага, представлены основные направления и перспективы социально-экономического развития Соловецкого архипелага.

В Стратегии определена миссия Соловецкого архипелага, она звучит следующим образом: «Соловецкий архипелаг — общенациональное и мировое духовное, культурное и природное достояние, духовный православный центр России, обеспечивающий формирование и восприятие традиционных ценностей, с развитой сферой гостеприимства, созданной

на основе современной инфраструктуры, экологического равновесия и бережного отношения к историческому и культурному наследию населения, паломников и туристов». Миссия Соловецкого архипелага структурирована по трём направлениям: 1) сохранение триединого — духовного, культурного и природного наследия Соловецкого архипелага; 2) использование потенциала триединого соловецкого наследия для духовно-нравственного и культурного влияния на общество (российское и мировое); 3) создание достойных условий для труда, быта и общественной жизни жителей Соловецкого архипелага¹. Потенциально, по моему мнению, Соловецкие острова также могут стать научно-информационным, образовательным, коммуникационным, паломническо-туристическим, экономическим и другими аттракторами и катализаторами развития региона.

Ключевые факторы развития территории Соловецкого архипелага

В современной теории менеджмента исходным моментом управленческого воздействия является постановка целей развития объекта управления, что предполагает, в первую очередь, комплексный анализ факторов внутренней и внешней среды управления, в данном случае, территории. Для этого могут применяться такие широко известные методы, как SWOT-анализ, SNW-анализ, PEST-анализ и другие. Кроме того, могут быть использованы опросы. Так, автором статьи в течение летнего туристического сезона 2012—2013 года проведено исследование локальной внутренней среды Соловецкого архипелага методами наблюдения и опроса, которое показало высокий уровень социальной напряжённости, недоверия к органам власти, пессимизма в отношении возможных перемен среди местного населения, которое нуждается в улучшении условий проживания. В этой связи в управлении территорией Соловецких островов необходимо в первую очередь использовать маркетинговый подход, предполагающий удовлетворение потребностей (инфраструктурных, информационных, социальных, культурных, духовных и др.) местных жителей. Применение маркетингового подхода будет способствовать удовлетворению потребностей и других субъектов, как внутренних, так и внешних, развития данной территории.

В современной науке управления развивается такое направление, как маркетинг территорий или территориальный маркетинг, который предполагает разработку миссии, целей и маркетинговой стратегии территории на основе мониторинга факторов внутренней и

¹ Стратегия развития Соловецкого архипелага — уникального объекта духовного, историко-культурного и природного наследия, как самостоятельный компонент Стратегии социально-экономического развития Архангельской области до 2030 года. Портал Соловецкого архипелага. URL: http://mysolovki.ru/archipelago/events/other/Project_strategy.pdf (дата обращения: 01.02.2015).

внешней среды управления территорией. Данные системы мониторинга необходимы для достижения поставленных целей и реализации стратегии, для внесения оперативных корректировок в процесс реализации, а также в качестве механизма обратной связи, обеспечивающего эффективное функционирование систем планирования и контроля.

В публикациях последнего времени российский исследователь, научный руководитель Гильдии маркетологов А.П. Панкрухин определяет маркетинг территорий следующим образом: «Это исследовательская, проектная и практическая управленческая работа с потребительскими ценностями территорий, значимыми для ее жителей, туристов, бизнесменов, инвесторов — всех, кто мог бы помочь развитию территорий» [1]. При этом исследователь отмечает, что «в отношении своих целевых аудиторий МТ (*маркетинг территорий — прим. авт.*) в России испытывает явное предпочтение к инвесторам, причём почти исключительно — к внешним по отношению к территории» [1]. При этом недостаточное внимание уделяется внутренним факторам развития территории. Также исследователем обозначена следующая проблема: «Пока слишком мало внимания уделяется проблематике цены жизни на конкретной территории. Она далеко не исчерпывается такими известными показателями, как валовой продукт на душу населения, стоимость рабочей силы и потребительской корзины, стоимость жилья и предоставляемых социальных благ. Ценообразование в МТ — тема ещё явно неразработанная как в его теории, так и в практике» [1]. В контексте проблематики данной публикации отметим, что разработка системы мониторинга факторов привлекательности территории, включающая подсистему мониторинга показателей качества жизни населения на данной территории, представляется наиболее актуальной.

Комплекс факторов среды управления территорией Соловецкого архипелага можно условно разделить на две группы — внутренние и внешние факторы.

Таблица 1

Основные факторы развития территории Соловецкого архипелага

Внешние факторы	Внутренние факторы
а) Политико-правовые факторы (законодательство, бюджетная и налоговая политика, взаимоотношения органов власти).	а) Социально-демографические характеристики местного населения (демографическая ситуация и человеческий потенциал).
б) Экономические факторы (общая ситуация в экономике и её индикаторы).	б) Географическое положение; природно-экологические факторы.
в) Социальные факторы (уровень жизни населения).	в) Деятельность ведущих субъектов управления территорией Соловецкого архипелага и их взаимодействие.
г) Технологические факторы (технологии, применяемые в экологической, финансовой, туристской, образовательной и других сферах).	г) Историко-культурное наследие.
	д) Инфраструктура (ЖКХ, транспортная, туристская)

- e) Фактор территориальной конкуренции (взаимосвязь и взаимоотношения территории с существующими или возможными партнерами и конкурентами, позиция во внешней среде).
- f) Финансовая обеспеченность.
- g) Инвестиционная и туристическая привлекательность.
- h) Развитие малого бизнеса на территории.
- i) Формирование бренда территории.

Отметим, что важнейшим направлением аналитической работы по оценке факторов внутренней и внешней среды развития территории выступает не только их идентификация и качественный анализ, что обычно и делают на практике, ограничиваясь только этим первым этапом, но также и ранжирование, взаимное сопоставление с выявлением согласованностей и противоречий, количественная оценка факторов — крайне необходимы. Ведущих субъектов управления территорией Соловецкого архипелага, заинтересованных в осуществлении своей деятельности на данной территории и, будем надеяться, в её комплексном развитии, также можно разделить на внутренних и внешних субъектов соответственно.

К внутренним факторам развития территории Соловецкого архипелага можно отнести постоянное местное население посёлка Соловецкий, уровень их жизни, занятости и прочие социально-экономические характеристики; поселковую администрацию и их управленческие воздействия; регулирующую роль Правительства Архангельской области, в частности, агентства по развитию Соловецкого архипелага, многообразную деятельность Соловецкого монастыря, Соловецкого музея-заповедника, Соловецкого морского музея и других «градообразующих» организаций на островах; коммерческую деятельность предприятий торговли, питания, гостиничного обслуживания и других организаций. Также следует учитывать важность деятельности Соловецкого лесничества, предприятий ЖКХ, ОАО «АрхоблЭнерго» — Соловецкий филиал», социальных, культурных и прочих организаций, играющих ключевую роль в жизнеобеспечении и развитии Соловков. Функционирование всех перечисленных организаций создаёт сложную сеть взаимодействий факторов внутренней среды территории Соловецкого архипелага, в которой формирование системы партнёрства задействованных в ней субъектов представляется жизненно необходимым.

По мнению автора статьи, одним из наиболее важных внутренних факторов развития территории Соловецкого архипелага выступает местное население. Внутренняя среда управления Соловецких островов достаточно замкнута — это узко ограниченная локальная среда; возможности привлечения квалифицированных специалистов, а также лиц рабочих специальностей с материка невелики, поэтому главным ресурсом развития территории Соловецкого архипелага следует признать местных жителей. Решение важнейших проблем мотива-

ции трудовой деятельности, повышения квалификации специалистов, а также повышения общего уровня культуры местного населения должно стать приоритетным направлением стратегии развития Соловецкого архипелага.

Наместник Спасо-Преображенского Соловецкого ставропигиального мужского монастыря архимандрит Порфирий, он же директор Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника Шутов В.В., в интервью portalу «Патриархия.ru» отметил, что «динамичное восстановление обители должно сопровождаться созданием современного посёлка с развитой инженерной и социальной инфраструктурой, посёлка красивого и удобного для проживания. В связи с этими масштабными программами возникает спрос на труд, часто высококвалифицированный и высокооплачиваемый. Задача местных жителей состоит в том, чтобы занять открывающиеся рабочие места в оргсистемах по сохранению древней архитектуры, по охране уникальной островной природы, по обслуживанию гостей, паломников и туристов со всего света» [2]. Таким образом, при реализации стратегии развития Соловецкого архипелага предполагается активно использовать потенциал местного населения.

В ранее опубликованных научных работах автором подчёркивалось, что на Соловках «следует осуществить переход на новые принципы долгосрочного развития — принципы партнёрства и сотрудничества»; «противоречия различных Соловецких «сил» необходимо сгладить путём создания и функционирования единого координационного центра управления территорией и сформировать систему партнёрства всех организаций, заинтересованных в устойчивом развитии Соловецких островов» [3]. Ответственным за принятие решений представителям органов власти местного и федерального уровней, а также других субъектов управления территорией следует осознать, что ключевым партнёром в решении проблем и обеспечении поступательного устойчивого развития Соловков может и должно стать местное население. При поддержке и с опорой на возможности и потенциал местных жителей необходимо реализовывать программы развития территории.

К внешним факторам развития территории Соловецкого архипелага можно отнести управленческие воздействия федеральных органов власти и Московского Патриархата; деятельность научных, образовательных, общественных организаций, заинтересованных в изучении и развитии Соловков; функционирование коммерческих организаций нерезидентов, занимающихся, в основном, приёмом и обслуживанием паломников и туристов на территории Соловецкого архипелага. С учётом необходимых ограничений, связанных с особым статусом и значением Соловецких островов, тем не менее, по нашему мнению, следует обеспе-

чить благоприятные условия для развития на Соловках предпринимательства, привлечения инфраструктурных инвестиций, обеспечения исследовательских работ, что может привести к более полному и качественному удовлетворению потребностей как внутренних (например, местных жителей), так и внешних (например, паломников, туристов, учёных) потребителей и производителей услуг Соловецких островов.

Для мониторинга факторов внутренней и внешней среды развития территории, кроме вышеперечисленных методов SWOT-анализа, SNW-анализа и PEST-анализа, могут применяться и экспертные оценки. Экспертные методы позволяют получить оценки проблемы на основе группового мнения экспертов. Совместное мнение экспертов обладает большей точностью, чем индивидуальное мнение каждого из специалистов. Данный метод можно рекомендовать для получения качественных оценок, ранжирования факторов среды территории, корреляционного анализа факторов. Доцент Т.П. Королёва в статье «Методы анализа факторов саморазвития муниципального образования» отмечает, что «помимо набора традиционных факторов в ходе практического анализа внешней среды эксперты, принимающие в нем участие, должны рассмотреть дополнительные факторы внешнего влияния, характерные для конкретного муниципального образования» [4]. В своей работе исследователь перечисляет внутренние и внешние факторы развития муниципальных образований, приводит конкретные формы — таблицы для заполнения экспертами, отмечает, что «для более точной оценки значимости и силы воздействия факторов внешней среды экспертам необходимо предварительно ознакомиться с информационными и статистическими данными по анализируемым факторам» [4]. Таким образом, аналитическая деятельность по мониторингу факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага представляется нам первичной и наиболее важной, обеспечивающей эффективность всего процесса стратегического управления территорией.

В рамках маркетингового подхода к стратегическому управлению территорией Соловецкого архипелага выделим основных потребителей (преимущественно внешних) уникального духовного, историко-культурного и природного наследия Соловков (таблица 2).

В структуре внешних потребителей уникального продукта Соловецкого архипелага условно выделим 4 группы:

- 1) Туристы — посетители Соловецких островов, большинство из которых имеют рекреационные и ознакомительные цели. В настоящее время доля туристов в структуре посетителей Соловецкого архипелага преобладает. Так, по данным официального отчёта о деятельности Соловецкого музея-заповедника, в 2013 году экскурсионное обслужива-

ние было предоставлено 19 726 российским и зарубежным гражданам². В 2014 году экскурсионным бюро Соловецкого музея-заповедника было обслужено 21 416 человек (из них 1 500 иностранные граждане) или 79 123 посетителя (общее количество проданных экскурсионных и входных билетов) что на 8,6% превышает показатели 2013 года³.

- 2) «Особые туристы» — посетители Соловецких островов, заинтересованные в активном изучении и развитии данной территории — исследователи, научные работники, студенты и аспиранты, участники конференций и симпозиумов, представители власти и бизнеса. Так, Соловки регулярно посещают для проведения исследований сотрудники, аспиранты и студенты Северного (Арктического) университета имени М.В. Ломоносова, Московского государственного института международных отношений МИД РФ, на островах дислоцируется научно-исследовательская база ПИНРО. Президент РФ В.В. Путин посетил Соловки в 2001 году. Регулярно приезжают на острова высокопоставленные представители различных министерств и ведомств РФ. Следует отметить, что культурно-исторический и природный потенциал островов огромен, и постоянно требуются квалифицированные специалисты для проведения разнообразных исследований и работ на архипелаге. А для этого необходима финансовая, законодательная и информационная поддержка специалистов и исследовательских групп.
- 3) «Сезонные работники» посещают Соловецкие острова в основном в летний период на более длительный срок — от 1 до 6 месяцев — это экскурсоводы, археологи, реставраторы, студенческие стройотряды, официанты, горничные, повара и другие специалисты и рабочие. За летний сезон Соловки посещают в среднем 25000—30000 туристов; местные жители не могут удовлетворить потребность в квалифицированных кадрах, и поэтому необходимы дополнительные работники для обслуживания гостей.
- 4) «Паломники» — посетители Соловецких островов, имеющие религиозные цели. Паломники посещают Соловки как духовный центр России и обслуживаются в основном православной религиозной организацией Русской Православной Церкви «Спасо-Преображенский Соловецкий ставропигиальный мужской монастырь». В последние годы наметилась тенденция увеличения доли паломников среди посетителей Соло-

² Отчёт о деятельности музея-заповедника за 2013 год URL: <http://www.solovky.ru/data/files/docs/report2013.pdf> (дата обращения: 03.02.2015).

³ Новости пресс-службы Соловецкого музея-заповедника. URL: <http://www.solovky.ru/reserve/ties/releases/2014/10/27/352.shtml> (дата обращения: 03.02.2015).

вещких островов, что связано, вероятно, с усилением религиозности и возрождением православных традиций в нашей стране [5].

Таблица 2

Сегментация потребителей продукта Соловецкого архипелага и их мониторинг

Сегмент потребителей территории	Рекомендации по проведению мониторинга сегмента потребителей территории
Для всех сегментов	<p>Необходимо регулярно проводить мониторинг внутренних и внешних факторов развития территории Соловецкого архипелага с использованием определённых моделей и технологий. Для этого требуется создание специального Центра мониторинга факторов среды. Постоянное получение актуальной информации позволит оперативно корректировать направления развития территории, эффективно распределять ресурсы, что служит основой реализации базовых управленческих функций (планирования, организации, мотивации и контроля).</p>
1. Туристы	<p>С помощью экскурсионного отдела Соловецкого музея-заповедника необходимо проводить опросы туристов, как во время летнего туристического сезона, так и в зимнее время. Рекомендуется мониторинг информации в Интернете, преимущественно в социальных сетях, мониторинг СМИ, изучение опыта туристской деятельности в других регионах РФ и зарубежных странах. Для получения обратной связи о качестве туристских услуг следует более активно использовать сайт Соловецкого музея-заповедника, а также социальные сети. Опросы экспертов туристской отрасли позволят получить более полную и точную информацию относительно развития туризма на архипелаге.</p>
2. «Особые туристы»	<p>Для изучения «особых туристов» требуется тесное взаимодействие с научными и образовательными учреждениями региона, а также с правительственными и социальными структурами. Ключевыми в данном случае могут стать экспертные оценки факторов. Реализация данного направления требует больших затрат времени, финансовых средств, а также управленческих и координационных ресурсов.</p> <p>Мониторинг деятельности сезонных работников может осуществляться методами наблюдения, опроса, комплексными технологиями, такими, как «тайный покупатель» или «360°–</p>

3. Сезонные работники

аттестация». Важнейшими задачами аналитической работы в данном случае является повышение мотивации сезонных работников, уровня их профессиональной компетентности, а также гармоничного выстраивания взаимоотношений с другими сегментами потребителей территории.

4. Паломники

В связи с постоянным повышением количества паломников, прибывающих на Соловки, работа по их обслуживанию должна претерпевать некоторые изменения в сторону повышения эффективности планирования и организации данного вида деятельности, а также повышения уровня обслуживания и комфортности предоставляемых услуг. Для этого с помощью Паломнического центра Соловецкого монастыря рекомендуется проведение регулярных опросов паломников, а также экспертов в данной области.

Отметим, что при проведении мониторинга сегментов требуется как количественная, так и качественная информация об их состоянии и развитии, поэтому методы наблюдения и опроса рекомендуется сочетать с экспертными процедурами оценивания.

Таким образом, ключевым моментом в управлении территорией Соловецкого архипелага является постоянный мониторинг и сопоставление факторов внутренней и внешней среды для постановки «правильных» целей и разработки адекватной стратегии развития. Также мониторинг факторов среды играет огромную роль в процессе реализации разработанной стратегии, анализа допустимых и критических отклонений, проведения их корректировки в случае необходимости.

По моему мнению, для разработки и реализации стратегии развития Соловецкого архипелага, адекватной факторам внутренней и внешней среды управления, необходимо (Рисунок 1):

- 1) проводить комплексный мониторинг с ранжированием силы воздействия факторов внутренней и внешней среды управления;
- 2) сопоставлять факторы внутренней и внешней среды, построить «факторную сеть» (*понятие факторной сети дано далее — прим. авт.*), описывающую характер, направленность и силу взаимодействий между факторами;
- 3) на основе концепции партнёрства, учитывая интересы разных субъектов управления территорией (внутренних и внешних), принимая во внимание миссию Соло-

- вещкого архипелага, сформулировать стратегические, тактические и оперативные цели развития территории;
- 4) сформулировать стратегию развития территории, которая способна привести к достижению всех поставленных целей, в первую очередь, стратегических;
 - 5) разработать стратегический план развития территории Соловецкого архипелага, а также соответствующие целевые программы по отдельным направлениям, требующим особого внимания (инфраструктура, научные исследования, образовательная и информационная деятельность и другие);
 - 6) создать регулирующий механизм организации и контроля действий по реализации стратегии развития, стратегического плана, соответствующих программ развития, действующий в режиме реального времени;
 - 7) получаемую в ходе оценки эффективности и контроля реализации стратегии информацию необходимо вносить в систему мониторинга для последующего планирования и корректировки целей и стратегии развития, обеспечивая обратную связь.

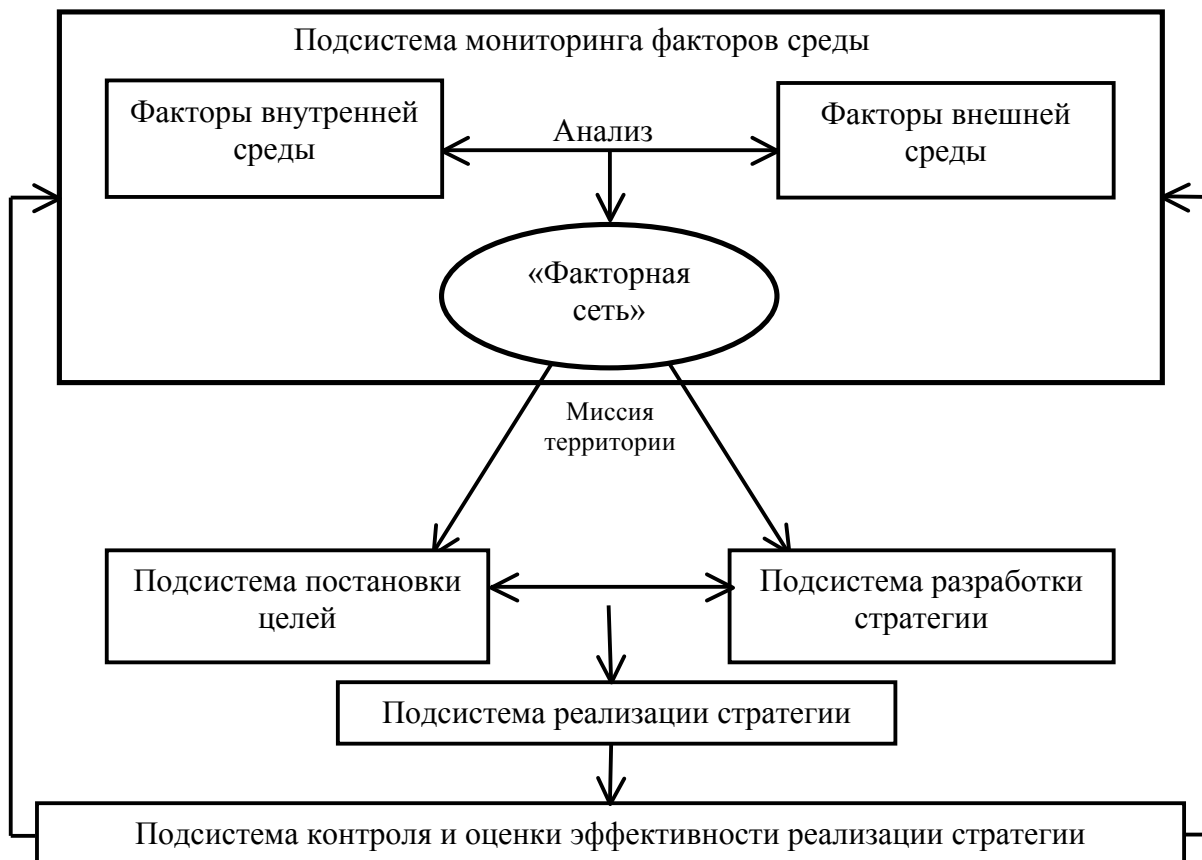


Рисунок 1. Система стратегического управления территорией

Ключевым элементом в системе стратегического управления территорией, по нашему мнению, выступает подсистема мониторинга, в которой важнейшим направлением работы является качественная и количественная оценка и сопоставление внутренних и внешних факторов развития территории — «факторная сеть» — это основа стратегии и стратегических целей. «Факторная сеть»⁴ развития территории — это структура сопоставления внутренних и внешних факторов развития территории, которая предполагает качественную и количественную оценку их взаимного влияния с обязательным наглядным отображением характера, направленности и силы воздействия факторов друг на друга, в результате чего формируются корреляционные зависимости между факторами. Данная структура может быть представлена в виде матрицы, схемы или формулы, её вид определяется целями и задачами исследования. «Факторная сеть» должна показывать текущую и потенциальную корреляцию факторов.

По нашему мнению, основным недостатком при проведении SWOT-анализа является недостаточное обоснование взаимного влияния факторов друг на друга, а также отсутствие количественной экспертной оценки этих факторов, в связи с чем может возникнуть разрыв между разработанной стратегией и реальным положением дел, что негативно повлияет на дальнейшее стратегическое управление территорией. Составление «факторной сети» развития территории способно преодолеть указанный недостаток.

Заключение

Таким образом, цель данной статьи достигнута. Выявлены проблемы и проанализированы современные модели мониторинга факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага в условиях повышения значимости стратегического маркетингового управления данной территорией.

Представлены подходы к формированию «факторной сети» развития территории. Модель «мониторинг — факторная сеть — стратегия» (рисунок 1) при условии надлежащего применения позволит повысить эффективность управленческих воздействий на объект управления за счёт повышения комплексности и согласованности многообразия влияния различных факторов внутренней и внешней среды. При этом достигается эффект снижения хаотичности и разнонаправленности воздействий, возникает положительный синергетический эффект.

Создание системы мониторинга внутренних и внешних факторов среды развития необходимо для эффективного стратегического управления территорией Соловецкого архипелага. Эффективным инструментом здесь может стать специальный Центр мониторинга

⁴ Понятие предложено автором статьи / А.Ю. Цветков

среды Соловецкого архипелага, который будет заниматься постоянной аналитической работой по оценке силы и характера взаимного влияния различных факторов с целью упреждающего управленческого воздействия для снижения негативного влияния и стратегического использования позитивного влияния, чтобы обеспечить устойчивое планомерное и гармоничное развитие территории Соловецкого архипелага.

Литература

1. Панкрухин А.П. Маркетинг территорий: российский прорыв. URL: <http://pankrukhin.ru/wordpress/wp-content/uploads/2014/07/Marketing-territorijj-rossijjs-kijj-proryv.pdf> (дата обращения: 03.02.2015).
2. Порфирий (Шутов), архимандрит, наместник Соловецкого монастыря. Соловецкое наследие — духовное и культурное сокровище, которое необходимо сберечь. URL: <http://www.patriarchia.ru/db/text/1103992.html> (дата обращения: 04.02.2015).
3. Стратегическое партнёрство власти, бизнеса и общества: Монография / под общ. ред. А.А. Дрегалю, В.В. Степановой. Архангельск: Поморский университет, 2010. С. 284—300.
4. Королева Т.П. Методы анализа факторов саморазвития муниципального образования. URL: <http://econf.rae.ru/pdf/2011/12/834.pdf> (дата обращения: 03.02.2015).
5. Цветков А.Ю. Соловки в нынешнем своем состоянии обречены на «конфликтность»?// Информационное агентство REGNUM. URL: <http://www.regnum.ru/news/tourism/1406815.html> (дата обращения: 04.02.2015).

Рецензент: Синицкая Наталья Яковлевна,
доктор экономических наук, профессор

Исторические науки. Historical Sciences

УДК 94(481).083-054.65(045)

Использование труда советских военнопленных в Норвегии в годы Второй мировой войны



© **Паникар** Марина Михайловна, доцент, кандидат исторических наук, заместитель директора по международному сотрудничеству ИСГиПН САФУ им. М.В. Ломоносова. E-mail: mpanikar@yandex.ru

Аннотация. Статья, написанная преимущественно на базе иностранных и отечественных архивных источников, посвящена изучению основных сфер трудового использования советских военнопленных в нацистских лагерях, расположенных на территории оккупированной Норвегии, в

годы Второй мировой войны.

Ключевые слова. *Вторая мировая война, Норвегия, советские военнопленные, лагеря для военнопленных, использование труда военнопленных :*

The employment of the Soviet prisoners of war in Norway during the Second World War

© **Panikar, Marina M.** Associate professor, Candidate of Historical Sciences, Deputy Director for the International Cooperation, Institute of Humanities, Social and Political Science, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov. E-mail: mpanikar@yandex.ru

Abstract. The article, based on the foreign and Russian archives, is devoted to the study of employment of the Soviet prisoners of war in Nazi POW camps on the territory of Norway during the Second World War.

Keywords: *the Second World War, Norway, Soviet prisoners of war, POW camps, the employment of POW*

Введение

В этом году весь мир отмечает 70-летие освобождения Советской Армией нацистского концентрационного лагеря Аушвиц (Освенцим). Сохранение памяти о событиях тех лет, миллионах узниках лагерей смерти, разбросанных по всей территории Европы в годы Второй мировой войны, жертвах нацистского режима — всё это играет крайне значимую роль в предотвращении в будущем трагических событий 40-х гг. XX века. Более того, проблематика данной статьи практически не изучена в отечественной историографии и представляет ис-

следовательский интерес при сравнении использования труда советских военнопленных в разных странах оккупированной Европы.

При написании статьи, целью которой является изучение основных сфер трудового использования советских военнопленных в нацистских лагерях Норвегии в годы Второй мировой войны, была привлечена довольно обширная база неопубликованных зарубежных и отечественных архивных источников, основными из которых стали документы Государственного архива Норвегии и архива Музея Сопротивления (г. Осло), а также материалы Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ). При написании статьи автор опиралась на историко-типологический, историко-сравнительный и математический методы исторического исследования.

В 30-е гг. XX века на политической карте Европы появилось мощное тоталитарное государство — нацистская Германия. Именно в это время на территории Третьего Рейха создаются первые концентрационные лагеря. С началом Второй мировой войны их система начала стремительно разрастаться по всей территории оккупированной Европы. Создавались новые типы лагерей, призванные использовать рабский труд. Широкомасштабное наступление войск Вермахта и всеобъемлющий террор позволяли привлекать в ряды немецкой трудовой армии не только население Германии, но и миллионы военнопленных и пригнанных с Востока гражданских рабочих. Их руками выполнялись промышленные, военные и сельскохозяйственные работы. Использование рабской рабочей силы позволяло нацистам извлекать максимальные прибыли при минимальных издержках и обеспечивать рост мощи нацистской военной машины.

Военнопленные как источник бесплатной рабочей силы

Если в первый год войны на Восточном фронте нацисты рассматривали советских военнопленных как идеологических противников и вели против них войну на уничтожение, то уже к началу 1942 г. захваченные в плен красноармейцы стали, в первую очередь, неиссякаемым источником бесплатной рабочей силы. Идея массового использования труда военнопленных и захваченных в плен гражданских лиц возникла у немецкого командования в связи с провалом «блицкрига». Затяжная война требовала колоссальных ресурсов: сырьевых, технологических, людских. 18 февраля 1942 г. на заседании в Рейхстаге руководитель «Группы по работам в соответствии с четырёхлетним планом» Мансфельд выступил с официальным заявлением о том, что: «Нынешние трудности с рабочей силой не возникли бы при своевременном принятии решения о широком использовании русских военнопленных» [1, с. 37]. В

связи с этим, в октябре 1942 г. фюрер выдвинул новую неотложную программу вооружения, которая предполагала «введение в дело дополнительно двух миллионов иностранных рабочих» [2, с. 35].

Среди советских военнопленных было большое количество специалистов в разных отраслях. Так, в сообщении Министерства труда (Reichsarbeitsminister) от 14 октября 1941 г. к Высшему командованию Вермахта в Берлине отмечалось, что среди русских военнопленных «находятся чрезвычайно ценные для военной экономики квалифицированные рабочие»¹. В сообщении было предложено создать специальные лагеря для русских военнопленных, в которые бы свозились горнорабочие, металлурги, работники транспорта и лесной промышленности для дальнейшего использования их на производстве.

На выявление высококвалифицированных рабочих среди советских пленных обращалось внимание и несколько ранее — в самом начале войны. Еще 14 августа 1941 г. в письме Верховного командования вооруженных сил Вермахта (далее ОКВ) к президенту Биржи труда были даны чёткие указания в отношении использования труда советских военнопленных. В соответствии с ними должны были составляться картотеки профессий военнопленных и формироваться группы по профессиональному признаку для вывоза на работы. В сообщении также отмечалось, что работы должны проводиться только в условиях полной изолированности от иностранных гражданских рабочих и местного населения².

Если до конца 1941 г. советские военнопленные привлекались на работы в основном в сельское хозяйство и в строительство, то впоследствии они стали использоваться в тяжёлой индустрии и в военной промышленности. 10 января 1942 г. был отдан приказ генерала В. Кейтля о направлении советских военнопленных в военную промышленность Германии³. В приказе требовалось к десятому числу каждого месяца, начиная с 10 февраля 1942 г., представлять отчётность о количестве советских военнопленных, переданных Биржей труда в военную экономику.

Из данных таблицы №1 следует, что в начале февраля 1942 г. в военную промышленность было направлено около 15% пленных, а к концу войны — уже более 80%. Делая ставку на «блицкриг», фашистское руководство в начале войны не желало обременять себя содержанием восточных «недочеловеков», да и военная промышленность предполагала сравнительно более высокую квалификацию рабсилы. Срыв «блицкрига» на Восточном фронте и

¹ Россия и СССР в войнах XX века. Потери вооруженных сил. Статистическое исследование. Глава V. Пленные и пропавшие без вести. URL: www.soldat.ru/doc/casualties/book/ (дата обращения: 26.01.2015).

² RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 17—18.

³ Ibid. S. 167.

затягивание войны обусловили начало массовых мобилизаций на фронт, а потому резкую потребность в рабсиле даже на военном производстве Германии.

Таблица 1

Количество советских военнопленных, находившихся в лагерях ОКВ и использованных в качестве рабочей силы в немецкой военной промышленности в 1942—1945 годах

По состоянию на:	В лагерях ОКВ	В военной промышленности	Всего
1 февраля 1942 г.	1 020 531	147 736	1 168 267
1 сентября 1942г.	1 675 626	375 451	2 051 077
1 февраля 1943г.	1 038 512	493 761	1 532 273
1 августа 1943г.	807 603	496 106	1 303 709
1 марта 1944г.	861 052	594 279	1 455 331
1 сентября 1944г.	905 864	765 444	1 671 308
1 января 1945 г.	930 287	750 000	1 680 287

Лагеря для советских военнопленных в Норвегии

Руководствуясь использованием советских военнопленных в качестве источника бесплатной рабочей силы, ещё летом 1941 г. на территории Норвегии появляются первые лагеря для советских пленных.

26 февраля 1940 г. верховным командованием Вермахта были опубликованы «Соображения о политических и административных мероприятиях при оккупации Норвегии, Дании, Швеции»⁴. В документе отмечалось, что, в первую очередь, в Норвегии должны быть созданы немецкие военные базы в Осло, Арендале, Кристиансанде, Ставангере, Бергене, Трондхейме, Нарвике и Андалснесе. Далее говорилось о важности обеспечения работы железнодорожных линий Осло — Лиллехамер — Трондхейм и Нарвик — Риксгрэнзэн — Лулео [4, с. 90]. Налаживание системы транспортного сообщения в первую очередь было связано с планами нацистов использовать сырьевые ресурсы страны в интересах экономики Рейха и создать на Скандинавском полуострове мощный военный плацдарм. Уже 5 июля 1941 г. командованием ОКВ было отдано распоряжение о направлении в Норвегию двадцати тысяч советских военнопленных⁵.

При попадании советских пленных на территорию Норвегии, они направлялись в три базовых лагеря — «шталага», которые являлись распределительными пунктами для отправки военнопленных в рабочие лагеря⁶. Из шталагов военнопленные направлялись в рабочие, а также строительные батальоны (Kriegsfangenen-Bau und Arbeitsbataillone) и батальоны снаб-

⁴ Мировые войны XX века. Книга 4: Вторая мировая война. Документы и материалы / Под ред. М.Ю. Мягкова. М., 2002. С. 90.

⁵ RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 11.

⁶ Первоначально шталагов было четыре, но к 1944 г. шталаг №322 был соединен с шталагом №330.

жения, состоявшие из пленных. Эти подразделения подчинялись непосредственно коменданту по военнопленным в Норвегии генерал-майору Клемму.

Наряду со шталагами, в местечке Му-и-Рана располагался специальный штаб, в подчинении которого также находились рабочие и строительные батальоны военнопленных (Вау-Пионербатайллоне)⁷. Начальником штаба был назначен полковник Бушвайзер. Военнопленные этих батальонов были заняты на строительстве железной дороги «Нордландсбанен» в Северной Норвегии и возведении укреплений, автодорог и вырубке леса⁸.



Рисунок 3. Советские военнопленные в Норвегии

В сообщении Министерства труда к Высшему командованию Вермахта в Берлине выделялись основные профессии, представители которых были необходимы для поддержания экономики Рейха: горнорабочие, рабочие по металлу, строители, столяры, работники транспорта и даже сапожники⁹. Военнопленные этих профессий были востребованы и в Норвегии. Строительство береговых укреплений, шоссейных и железных дорог, добыча полезных ископаемых, работа в портах являлись основными сферами занятости советских военнопленных в Норвегии (см таблицу 2). Также пленные были заняты на дорожных работах, строительстве промышленных предприятий и непосредственной работой на них. Помимо этого, они были

⁷ Norges Hjemmefrontmuseum NHM. FO II. 729/45. Prisoners of war camps in Norway. Boks 9. Encluse 10.

⁸ RA. OAK/DOBN 1a. Boks 0008.

⁹ RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 47—48.

привлечены на работы для нужд немецких войск, которые включали строительство барачных, наземных и подземных складов, выполнение погрузочно-разгрузочных, транспортных работ¹⁰.

Таблица 2

**Привлечение советских военнопленных на работы
в оккупированной Норвегии в 1942 г.¹¹**

Направления деятельности	Количество военнопленных на: 01.02.1942	01.04.1942	01.05.1942	01.06.1942	Всего привлечено по направлениям
Строительство дорог:	2 100	4 500		13 000	19 600
а) Расширение дорог	(8 лагерей)	(18 лагерей)		(52 лагеря)	(78 лагерей)
б) Подготовка дорог к зиме				14 500 (58 лагерей)	14 500 (58 лагерей)
Алюминиевая промышленность		2 000 (8 лагерей)			2 000 (8 лагерей)
Ж/Д строительство			20 000 (80 лагерей)		20 000 (80 лагерей)
Всего привлечено по месяцам	2 100 (8 лагерей)	6 500 (26 лагерей)	20 000 (80 лагерей)	27 500 (110 лагерей)	56 100 (225 лагерей)

Согласно данным таблицы, только за первое полугодие 1942 г. немецким командованием в Норвегии было привлечено на работы 56 100 советских военнопленных. Всего на территории Норвегии в период Второй мировой войны по подсчетам автора находилось около 100 800 советских военнопленных и гражданских рабочих, около 14 тысяч из них погибли в нацистском плену.

К указанному выше сообщению прилагался список по востребованным профессиям в различных отраслях промышленности и на транспорте. К примеру, на строительство дорог было необходимо 10% плотников, 5% рабочих по цементу, 5% слесарей, 20% каменщиков бутового камня, 20% каменщиков и 40% землекопов¹². В алюминиевую промышленность требовалось 60% землекопов, 10% плотников, 20% каменщиков, 10% разнорабочих; на строительстве железных дорог планировалось задействовать 25% каменщиков, 10% плотников, 5% слесарей и 20% каменщиков бутового камня¹³.

Государственный комиссариат Норвегии во главе с генералом И. Тербовеном являлся органом, который нес ответственность за использование труда военнопленных на территории страны. В Отделе техники и транспорта Государственного комиссариата (Abteilung Tech-

¹⁰ Государственный Архив РФ. Ф. 9526. Оп. 1. Д. 495. Л. 165.

¹¹ Подсчитано по материалам: RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 144.

¹² RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 145.

¹³ Ibid.

nik und Verkerh) под руководством доктора Клейна разрабатывались планы, обрабатывалась информация о направлениях, масштабах и итогах работы пленных на разных строительных объектах. Отчасти схожие функции также исполняла немецкая «Организация Тодта». Первоначально в 1940 году отделом планировалось использование труда военнопленных только на строительстве железной дороги «Нордландсбанен» и шоссейной дороги между Осло и Ставангером. Однако с началом войны с СССР количество военнопленных увеличилось, и появилась возможность расширить сферу использования труда пленных в Норвегии.

В условиях войны для Третьего Рейха в Норвегии особое значение имели два строительных объекта: Северная железная дорога — «Нордландсбанен», по которой должна была осуществляться транспортировка металлов (в первую очередь, никеля) для немецкой экономики и военно-морская база в Трондхейме — важная точка сдерживания морских сил союзников по антигитлеровской коалиции.

Дорожное строительство в Норвегии стало приоритетным направлением применения труда советских военнопленных. Строительством новых дорог, ремонтом, улучшением и расширением старых, очисткой дорог от снега, строительством железных дорог и подъездных путей к базам и складам занимались пленные в рабочих и строительных батальонах. Так, только на 1942 г. насчитывалось одиннадцать крупных дорожно-строительных объектов, где работали военнопленные (см. таблицу 3).

Таблица 3

**Количество советских военнопленных,
занятых в дорожном строительстве в конце 1941—1942 гг.¹⁴**

Строительные дорожные объекты	Декабрь – март 1941 г.	Апрель–май 1942 г.	Июнь– октябрь 1942 г.
Фьотланд — Тонштад (расширение шоссе Осло — Ставангер)	400	400	200
Осло — Ставангер (100 км нового дорожного полотна)	500	1 500	5 000
Штейнкьер — Рисса	500	1 000	2 000
Рейхсштрассе 50 (вдоль Эльсфьорда)	300	500	1 000
Вьорнфель (шоссе к Нарвику)	200	600	2 000
Скиботн — финская граница	200	200	400
Рейхсштрассе 50 (вдоль Кваенангенфьорд)	200	400	400
Карашок — финская граница	500	500	500
Свэнвик — Гренцефос	200	400	1 000

¹⁴ Подсчитано по материалам: RA. Documents section. Imperial War Museum. Boks 50. FD 5328/45. Serial №1182. S. 74.

Арктика и Север. 2015. № 19

Рогнан — Лангсет (вдоль Салтдалсфьорда)	500	1 000	2 500
Расширение Рейхсштрассе 50		500	5 000
Всего	3 500	7 000	20 000

Данные таблицы демонстрируют увеличение числа советских военнопленных, занятых в дорожном строительстве. Их количество возросло меньше чем за год в 6 раз, с 3 500 до 20 000 человек. Наибольшее количество советских военнопленных было занято на строительстве автобана Осло — Ставангер и расширении дороги Рейхсштрассе 50. Это является свидетельством того, что германское командование в Норвегии действовало чётко в соответствии с поставленными при оккупации Норвегии задачами — превратить страну в важнейший стратегический плацдарм, предполагающий возможность максимально мобильной переброски войск в условиях войны.

Одним из важнейших объектов строительства стала железная дорога «Нордландсбанен», связывавшая Киркенес и Му-и-Рана. По ней осуществлялась транспортировка металлов, добытых в недрах Северной Норвегии, и все военные перевозки. Кроме того, эту дорогу можно было использовать в случае переброски немецких войск в северные районы для нападения на Советский Союз, так как именно там находился узел границ северных стран.

«Организация Тодта», соперничая с Рейхскомиссариатом Норвегии, сумела получить выгодный заказ и право на строительство «Нордландсбанен». Поэтому с 1942 г. именно эта организация отвечала за выполнение строительных работ на данном объекте.

Железную дорогу «Нордландсбанен» условно можно разделить на два участка: северный и южный. Оба они находились в провинции Нурланн. На северном участке строительства от Фауске до Драг (около 130 км) располагалось 23 рабочих лагеря, в которых находилось 9 361 советский пленный. На южном участке «Нордландсбанен» Фауске — Му также располагалось несколько десятков лагерей, военнопленные из которых работали на строительстве данного объекта. Количество советских военнопленных, занятых на строительстве южного участка дороги, составляло к маю 1945 г. 11 071 человек.

Всего, таким образом, на строительстве «Нордландсбанен» к началу 1945 г. было занято 20 432 советских военнопленных из 67 рабочих лагерей, что составляло около 26% всех советских пленных в Норвегии. Известно, что в этом районе была самая высокая смертность среди узников. Потому можно предположить, что условия труда военнопленных, занятых на строительстве «Нордландсбанен», были крайне тяжёлыми. Неслучайно историк-публицист О. Стуртейг назвал её «Дорогой крови» [3].

В протоколе «Смешанной советско-норвежской комиссии по расследованию условий жизни и работы бывших советских военнопленных в немецко-фашистском плену в Норвегии в период 1941—1945 гг.» отмечалось, что «советские люди привлекались для выполнения самых трудных работ. При этом, работа, как правило, выполнялась вручную, без применения технических средств» [4]. Что касается продолжительности рабочего дня для военнопленных, то она была ненормированной и везде разной. В среднем, в разных лагерях длительность рабочего дня колебалась от 10 до 14 часов, т.е. в среднем 12 часов в день. Вместе с тем, бывший пленный К. Середницев вспоминает: «Сегодня мы начали работать ночью (с 7 вечера до 5 утра). Обычно работаем по 8 часов. Мы работаем на укрепление острова. Они строят бетонные бункеры. 10 часов работы в деревянных башмаках и такая еда — это просто убийство»¹⁵.

Заключение

Таким образом, руководство лагерной системы нацистской Германии, призванное, помимо прочего, управлять использованием труда пленных Третьего Рейха, достаточно успешно выполняло задачи, поставленные перед ним в период оккупации Скандинавии. Основными сферами применения труда советских военнопленных стало строительство линии береговых укреплений, аэродромов, железных и шоссейных дорог, военно-морских баз. В меньшей степени военнопленные были заняты на строительстве промышленных предприятий и работой на них. Вторая мировая война — война тотальная, война на истребление. Сознавая это, её участники стремились заранее обеспечить восполнение ресурсов и, в первую очередь, людских. В Германии для подобного воспроизводства в 1938 г. была создана специализированная полувоенная «Организация Тодта», находившаяся в подчинении Министерства вооружения и военного имущества. До поражения нацистов под Москвой «Организация» вполне справлялась с обеспечением рабсилой военного производства Рейха. Срыв «блицкрига», поставивший нацистское руководство перед угрозой затяжной войны, колоссальные потери фашистов на Восточном фронте вызвали необходимость скорейшего изыскания новых путей восполнения трудовых ресурсов империи.

Сравнивая основные отрасли применения труда советских военнопленных в Норвегии и Германии, можно сделать следующие выводы. Так как нацистская экономика несла определённые затраты при транспортировке пленных из Германии в Норвегию и создании сети лагерей на территории последней, то каждый узник должен был «отработать» немецкие

¹⁵ Воспомята К. Середницева. Из личного архива автора.

деньги своим трудом. Все прибывавшие в Норвегию советские военнопленные и «восточные рабочие» из СССР направлялись на конкретные строительные объекты.

Существовали и различия в сферах применения труда военнопленных. В Германии это были, преимущественно, горнодобывающая, металлургическая, военная отрасли. Отличительной особенностью применения труда пленных в Третьем Рейхе стало их широкое привлечение в сельское хозяйство и на частные предприятия. Их владельцы, как правило, были заинтересованы в результатах труда узников, поэтому зачастую прибегали к различным «позитивным методам» их стимуляции [3, с. 152—153]. В Норвегии также известны случаи использования советских военнопленных частными немецкими фирмами.

В годы Второй мировой войны Норвегия играла значительную роль в военно-стратегических планах нацистской Германии. Для создания мощного плацдарма Третьего Рейха в Скандинавии инфраструктуру Норвегии было необходимо расширить и усовершенствовать. Данная задача, по плану нацистского командования, должна была быть выполнена в том числе и силами советских пленных. Основной целью, которой руководствовалось немецкое командование, направляя советских военнопленных в Норвегию, являлось использование подневольного труда военнопленных в интересах Вермахта.

Литература

1. Штрайт К. Они нам не товарищи // Военно-исторический журнал (ВИЖ). 1992. № 6—7.
2. Каптелов Б.И. Советские военнопленные: бухгалтерия по-фашистски // ВИЖ. 1991. № 9.
3. Ерин М.Е. Историография ФРГ о советских военнопленных в фашистской Германии // Вопросы истории. 2004. № 7.
4. Storteig O. “The road of blood” in Saltdal. The history of prisoners of war. Bodo, 1997. 18 s.

References

1. Shtrait K. Oni nam ne tovarischi [They are not comrades to us]. *Voенno-istoricheskij zhurnal* [Military and historical Journal], 1991, no. 6—7.
2. Kaptelov B.I. Sovetskie voennoplennye: byhgalteria po-fashistski [Soviet prisoners of war: fascist bookkeeping]. *Voенno-istoricheskij zhurnal* [Military and historical Journal], 1991, no. 9.
3. Erin M.E. Istoriografija FRG o sovetskih voennoplennyh v fashistskoj Germanii [FRG historiography about soviet prisoners of war in fascist Germany], *Voprosy istorii* [Questions of History], 2004, no. 7.
4. Storteig O. “The road of blood” in Saltdal. The history of prisoners of war. Bodø, 1997. 18 p

Рецензент: Соколова Флёра Харисовна,
доктор исторических наук, профессор

Обзоры. Reviews

Пермский инженерно-промышленный форум



© **Лукин** Юрий Фёдорович, доктор исторических наук, профессор, главный редактор журнала «Арктика и Север», Архангельск

Аннотация. Обзор материалов Пермского инженерно-промышленного форума, который прошёл 6—7 ноября 2014 года в Перми. Это проект федерального масштаба, в рамках которого прошли десятки круглых столов и семинаров, посвящённых будущему отечественной промышленности. Обсуждаемые на форуме проблемы и решения имеют самое непосредственное отношение к новой индустриализации Российской Арктики и Севера, переходу к шестому технологическому укладу.

Ключевые слова: Пермский край, экономика, инженеры, кластеры, рабочие места, шестой технологический уклад, новая индустриализация

Ключевые слова: Пермский край, экономика, инженеры, кластеры, рабочие места, шестой технологический уклад, новая индустриализация

Perm Engineering and Industrial Forum

© **Lukin, Yury F.** Doctor of Historical Science, Professor, Editor-in-chief of journal "Arctic and North", Arkhangelsk

Abstract. The article represents the review of materials of the Perm Engineering and Industry Forum held on the 6th—7th of November 2014 in Perm. The Forum represented a project of the federal scale, under which dozens of round tables and seminars on the future of the Russian industry were held. The issues discussed at the Forum and the Resolution are correlated with the new industrialization of the Russian Arctic and the North and with the sixth technological order transition period.

Keywords: Perm, economics, engineers, clusters, jobs, the sixth technological order, new industrialization

2014 год выдался очень продуктивным на проведение научно-практических форумов, посвящённых проблемам социально-экономического развития и другим вопросам, связанным с анализом ситуации в Российской Арктике. Достаточно назвать несколько из них, которые прошли: в Санкт-Петербурге 10—11 декабря 2014 года — IV Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», 12—15 ноября 2014 года — II Международный арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты»; в городе Якутске 26—29 ноября 2014 года — Международная научно-практическая конференция «Арктика: перспективы устойчивого развития»; в Архангельске 8—10 октября 2014 года

— международная научная конференция «Конкурентный потенциал северных и арктических регионов», в Мурманске 29—30 мая 2014 года — V Всероссийская морская научно-практическая конференция «Национальные интересы России и экономика морских коммуникаций в Арктике» и др. На этих форумах обсуждался весь спектр очень значимых и важных для развития российских Арктики и Севера вопросов.

Казалось бы, что форум в Перми не имеет непосредственного отношения к Арктике. Однако, проблемы новой индустриализации, перехода к 6-му технологическому укладу, подготовки инженерных кадров, создания новых рабочих мест не просто актуальны и несут мощный заряд инновационности, но и имеют самое прямое отношение к будущему Российской Арктики и Севера страны, ко всем субъектам РФ.

Обсуждаемые на форуме вопросы, высказанные рекомендации особенно актуальны в связи с переживаемым всеми нами финансово-экономическим кризисом, потребностью структурной перестройки отечественной экономики, поиска её эффективной рыночной модели, использования научно-технического потенциала, качественной подготовки инженерных кадров, использования технологий шестого уклада. Появление новых рабочих мест, да ещё в условиях переживаемого кризиса, вообще постепенно становится повседневным приоритетом в деятельности федеральных и региональных органов власти и управления.

В своём выступлении на форуме губернатор Пермского края В.Ф. Басаргин отмечал, что идею проведения инженерно-промышленного форума Пермский край выдвинул не случайно [1]. Прикамье — с полным правом можно назвать мини-моделью реального сектора российской экономики. С типичными достижениями и типичными проблемами. Регион веками является военно-индустриальным ядром России и сегодня активно модернизируется. Уходит от старопромышленного статуса. Здесь реализуются крупные инвестиционные проекты «Пермской научно-производственной приборостроительной компании», ОАО «Протон-ПМ», «Пермского моторного завода», «ЛУКОЙЛа», «Уралкалия», «Уралхима» и других общей ёмкостью в сотни миллиардов рублей. Активно идёт формирование кластеров перспективных тематик, реализуются проекты кластеров информационных технологий, порохов и специальной химии, технополис «Новый Звёздный», «Фотоника» Наиболее востребованными в ближайшем будущем станут продукты производства предприятий авиационно-космического профиля, химии, энергетики (как традиционной, так и альтернативной), биотехнологии, информационных технологий, а на лидирующие позиции выйдут инженерные специальности, связанные с промышленным производством [1].



Масштабные преобразования, что претерпела российская экономика за последние десятилетия, по мнению В.Ф. Басаргина, выдвинули на первый план специалистов с экономическим и гуманитарным образованием. Если при советской системе среди управленцев предприятием преобладали выходцы из технической среды, то сегодня это менеджеры в чистом виде. Научно-технические специалисты сегодня в резерве управленческих процессов. В итоге мы получили ряд безусловных проблем:

1. *Первое.* Острую нехватку профессиональных инженеров, технических специалистов и руководителей среднего звена на производстве. Так, уже в ближайшие годы промышленность только Пермского края будет ощущать нехватку более 1000 инженеров ежегодно;
2. *Второе.* Падение технологической культуры и дисциплины.
3. *Третье.* Инертность мышления тех специалистов, что приспособились к существующей системе управления, утратили стремление к поиску новых идей и разучились разумно рисковать;
4. *Четвертое.* Снижение влияния технической интеллигенции на общественные процессы;
5. *И главное* — отставание уровня научно-технического производства в сферах, которые государство не имело возможности поддержать или куда не пришёл ответственный бизнес [1].

Очевидно, что будущее за инженерными специальностями, связанными с разработкой и производством продуктов шестого технологического уклада, который предполагает формирование особой рыночной ниши продуктов «новой экономики». Понимая это, Пермский край создал региональную систему «стратегического прогноза», в Программе социально-экономического развития региона предусмотрены меры по диверсификации экономики, поддержке внутрирегиональной кооперации и приоритетной подготовке специалистов инженерных «профильных» специальностей, взамен обеспечивающих «рыночные механизмы» — экономистов, юристов, менеджеров. «Сегодня мы точно знаем, что в период с 2014 по 2020 годы предприятиям Пермского края понадобятся — я называю абсолютно точную цифру — 7 785 инженеров новой формации. Из них: 2 120 инженеров — для машиностроительного комплекса, 2 150 инженеров — для химического комплекса, 1 170 — для нефтехимического» [1]. Принципиально новой формацией обещает стать создаваемый кластер подготовки кадров для оборонно-промышленного комплекса, объединяющий суворовское училище, техникумы, военные вузы и кафедры национальных исследовательских университетов, создаваемые на предприятиях. Он обеспечит максимальное сближение образования с производственными задачами и сформирует среду для научной и инновационной деятельности.

На форуме были поставлены задачи не только создать в регионе единую систему качественного инженерного образования, адаптированную к требованиям современного мо-

мента; подготовить учителей, для того, чтобы обучать эти инженерные кадры; более полно вовлечь научно-техническую интеллигенцию в модернизацию экономики, задействовать её потенциал; включить технических специалистов в управленческие процессы. Но и реализовать реальный шанс сформулировать для регионов и всей страны в целом техническое задание по подготовке инженеров будущего и понять их роль в жизни России. «Алгоритм шагов в целом ясен. Есть технологический прогноз развития страны до 2030 года. Он позволяет произвести оценку спроса на инженерно-технических работников и подготовить к удовлетворению этого спроса систему образования — создать систему адаптации молодых кадров к работе в реальных условиях — и увязать карьерный рост и уровень оплаты труда специалиста с его креативностью и способностью внедрения перспективных разработок — и поднять в итоге статус звания «инженер» [1]. Необходимо задействовать опыт хорошо зарекомендовавшего себя в ряде стран института «профессиональных инженеров». Обладатель такого статуса имеет лицензию правительственных органов на оказание профессиональных инженерных услуг. Её может получить только инженер, имеющий дело с разработкой и внедрением передовых технологий и использующий в своей работе инновации и творческий подход. Предлагалось организовать всероссийский конкурс «Инженер России». Вносились и другие вполне обоснованные и актуальные предложения.

Модернизация отечественной экономики, переход к шестому технологическому укладу — эти темы оказались самими обсуждаемыми на круглых столах и дискуссиях в рамках Пермского инженерно-промышленного форума. Во второй день работы проекта представители органов государственной власти, ведущие российские инженеры и учёные попытались определить принципы и условия «новой индустриализации» в рамках секции «Инженер или менеджер?». Они поговорили об изменении глобальных тенденций, явлении «великой конвергенции», стабилизации темпов экономического и демографического роста в мире, а также качестве общечеловеческих ресурсов: финансах, материалах, пространстве, людях и информации. В дискуссии приняли участие Сергей Малков, руководитель направления АНО «Центр стратегических ядерных сил» Академии военных наук, Евгений Логинов, заместитель директора Института проблем рынка РАН, Сергей Маленко, директор департамента гражданских и специальных программ администрации губернатора Пермского края, и другие эксперты [2].

С материалами заседаний других секций, итоговым буклетом первого Пермского инженерно-промышленного форума, состоявшемся 6—7 ноября 2014 года, можно ознако-

миться в Интернете: <http://engineerforum.ru/fotogalereya/itogovyj-buklet-foruma.html> и др. В опубликованных «Пермских тезисах-2014» в частности предлагалось:

1. Поддержать начатые работы по реорганизации инновационных кластеров на территории Пермского края.
2. Рекомендовать разработку и реализацию скоординированной межотраслевой программы, формирующей профессиональные и жизненные сценарии для представителей различных социальных групп в направлениях прорыва в 6 технологический уклад.
3. Инициировать создание среды комплексной поддержки интеллектуального производства, включая поддержку процессов творческой коммуникации, информационно-аналитической, экспертно-консультационной, проектно-прогностической деятельности, диспетчеризацию заявок на использование экспериментальной базы, производственного оборудования и задействование иных инфраструктурных мощностей.
4. Рекомендовать организацию в Пермском крае ситуационно-стратегического центра нового типа для решения задач стратегической аналитики и сопровождения управленческих процессов ответа на вызовы шестого уклада. Определить структуру управления опытным проектом и источники финансирования.
5. Рассмотреть возможность развертывания на имеющихся в крае производственных, научных и организационных мощностях современное предприятие по производству робототехнических изделий, вплоть до приобретения «завода под ключ».
6. Провести в 2015 году 2-й Инженерно-промышленный Форум, направленный на уточнение повестки дня «Новой индустриализации» и её «дорожной карты» [3].

Глобальный социум на пороге шестого технологического уклада

Проблема перехода к шестому технологическому укладу получила развитие не только в обсуждениях на заседаниях секций Пермского форума, но и в опубликованных в сети Интернет «Пермских тезисах 2014», где отмечалось технологическое отставание России в рамках 5-го (финансово-информационного) уклада, риск консервации отсталости и приобретения страной полуколониального статуса, необходимость быстрого перехода к 6-му укладу, минуя «5-й уклад» [3]. Шестой технологический уклад ставит важный для Перми и Пермского края вопрос о промышленном регионе «нового типа». Это предполагает:

- ✓ Внедрение безлюдных, роботизированных производств и формирование в этой связи новых принципов образовательной и миграционной политик.
- ✓ Новую организацию «комфортной творческой среды», сочетающую глобальность общения и компактность проживания, например, в форме КБ-поселений.
- ✓ Формирование приоритетов развития социальных групп как жизненных и профессиональных сценариев.
- ✓ Комплексную сборку готовых изделий «на месте» (в рамках территориального «кластера», кооперации) (т.н. «инженерный» подход) вместо «эффективного» глобального распределения производств «узлов и комплектующих» («технологический» подход), переход от крупносерийного производства к малым сериям.
- ✓ Быстрое изготовление «уникального изделия» промышленными методами.
- ✓ Развитие, наряду с ИКТ, био-, нано-технологий, производства новых конструкционных материалов, где получение материалов с заранее заданными свойствами становится важным элементом инженерии нового поколения.

- ✓ Переход от охраны окружающей среды к рациональному природопользованию, то есть, замкнутые производственные циклы по невозобновляемым ресурсам [3].

Проблематика технологических укладов активно обсуждается и на других форумах. В 2013—2014 гг., например, прошли международные форумы технологического развития «Технопром-2013», «Технопром-2014». 4—5 июня 2015 года в Новосибирске состоится III Международный форум технологического развития «Энергия технологического развития»¹. На сайте Technoprom-2013 была опубликована инфографика «6 технологических укладов», позволяющая наглядно представить динамику технологического развития.

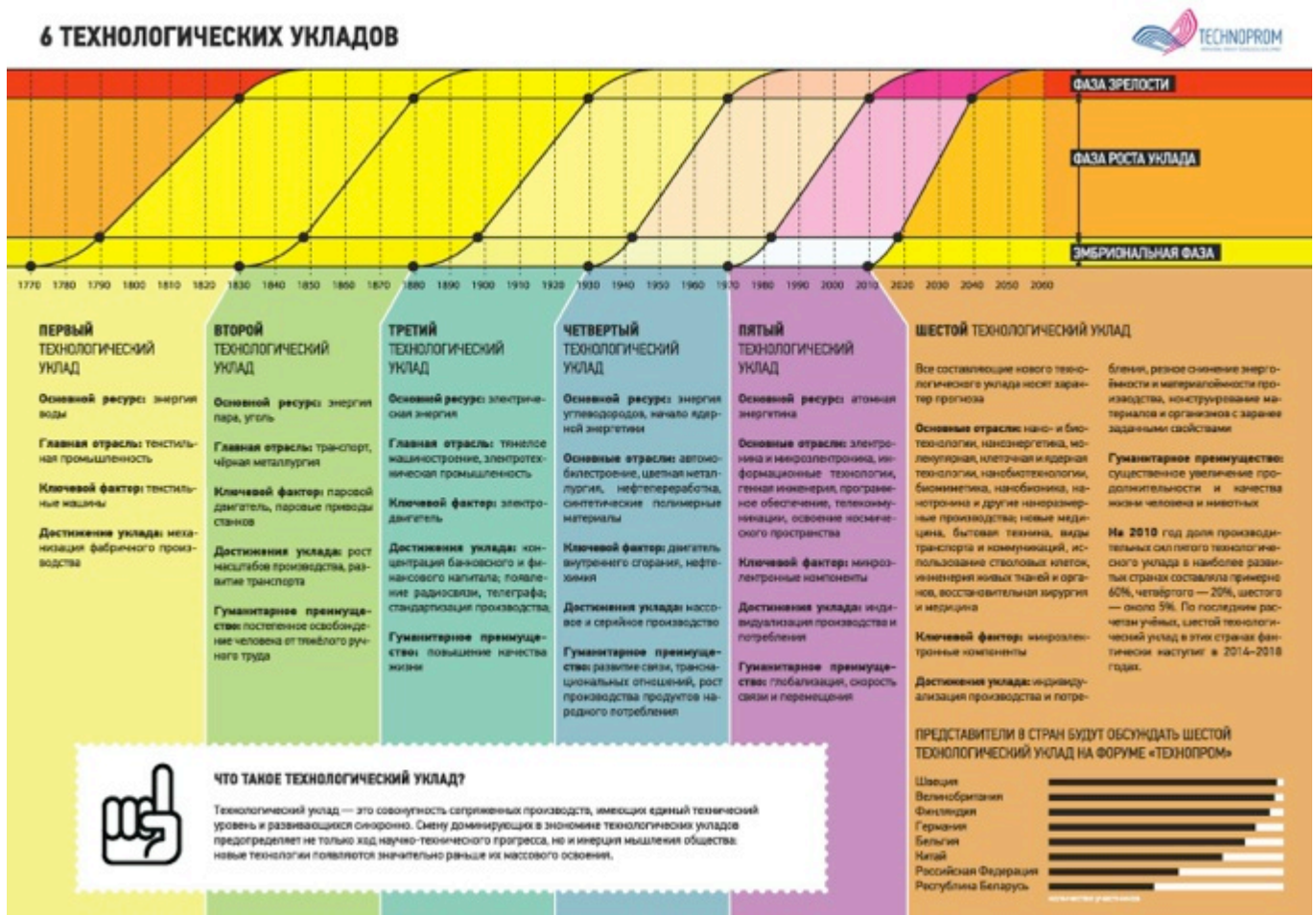


Рисунок 1. Technoprom. URL: <http://forumtechnoprom.com/page/121>

Концепция о существовании шести технологических укладов в настоящее время является общепризнанной. Базовой основой для концептуального понимания динамики технологических укладов является теория «длинных волн» известного ученого Н.Д. Кондратьева (1892—1938). Академик РАН С.Ю. Глазьев связал глубокие изменения в технике, технологиях производства, отмеченные Н.Д. Кондратьевым, со сменой технологических укладов [4].

¹ Technoprom. International forum of technological development. URL: <http://forumtechnoprom.com/page/217> (дата обращения: 15.04.2015)

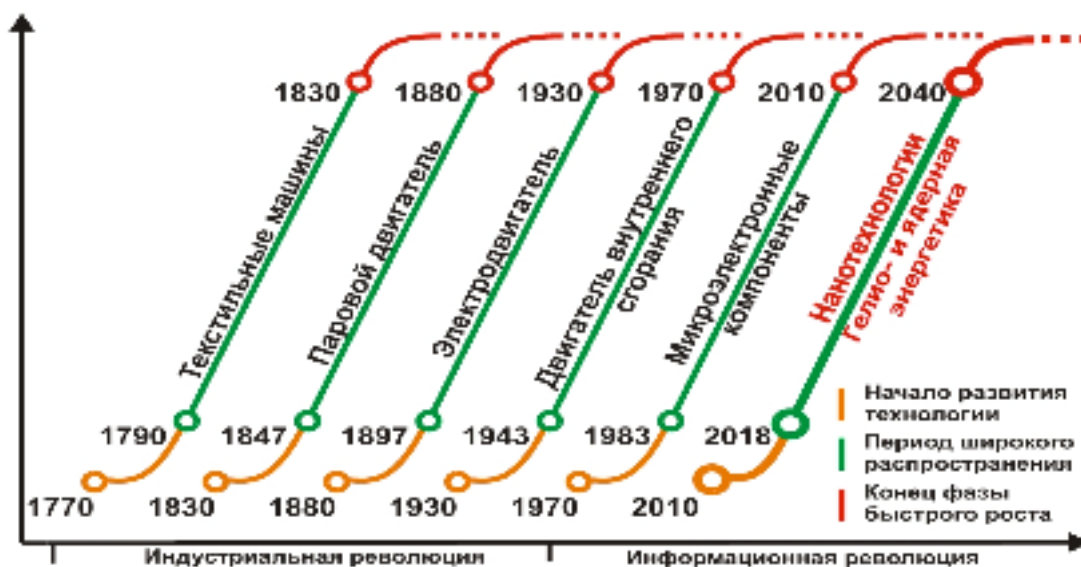


Рисунок 2. Глазьев С.Ю. Смена технологических укладов в ходе современного экономического развития.
 URL: <http://www.glazev.ru/upload/iblock/447/447bb80990661122507cb60abd78adb0>

Контуры шестого технологического уклада уже складываются в развитых странах мира, в первую очередь в США, Японии, КНР, характеризуются нацеленностью на развитие и применение наукоёмких, «высоких технологий». В России пока даже расширение пятого технологического уклада носит ещё догоняющий имитационный характер. Расширение несущих отраслей пятого технологического уклада происходит на импортной технологической базе, что лишает шансов на адекватное развитие ключевых технологий его ядра [4]. Доля технологий пятого уклада в России составляла примерно 10%, да и то только в наиболее развитых отраслях: в военно-промышленном комплексе и в авиакосмической промышленности, — отмечал в 2010 году академик РАН Е.Н. Каблов. Более 50% технологий относилось к четвёртому уровню, а почти треть — и вовсе к третьему. Чтобы в течение ближайших 10 лет наша страна смогла войти в число государств с шестым технологическим укладом, ей надо, образно говоря, перемахнуть через этап — через пятый уклад [5].

Академик РАН С.Ю. Глазьев в своей монографии «Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса» (2010) обосновал предложения по модернизации и опережающему развитию российской экономики на основе нового технологического уклада как ключевого направления антикризисной политики. При этом главным препятствием на пути роста нового технологического уклада он определял неадекватность существующей институциональной структуры возможностям его развития. «Существующие институты, начиная от системы подготовки кадров и заканчивая методами планирования государственной научно-технической политики, настроены на воспроизводство предыдущего технологическо-

го уклада и не отвечают требованиям и возможностям развития нового» [4]. Думаю, что Пермский край в этом отношении показывает позитивный пример в продвижении региона к шестому технологическому укладу.

Вхождение России в шестой технологический уклад не является самоцелью. Это вопрос выживания, развития экономики, обеспечения безопасности и международного статуса страны, достижения высокого уровня благополучия наших людей. «Если не брать в расчёт стремление некоторых чиновников сохранить видимость своей значимости, реальных препятствий на пути их воплощения нет. Нужны лишь политическая воля и, разумеется, время» [5]. К сожалению, финансово-экономический кризис 2014—2015 гг. показывает, что время для проведения модернизации сокращается как шагреновая кожа, а технологические изменения в развитии российской экономики происходят ещё очень медленно. Становление в России шестого технологического уклада идёт с явным отставанием. Между тем, начинают пробиваться уже ростки седьмого технологического уклада, использующего когнитивные технологии, когда человеческое сознание станет такой же производительной силой, какой в своё время стала наука [6].

Литература

1. Басаргин В.Ф. Стенограмма выступления губернатора Пермского края на Пермском инженерно-промышленном форуме. URL: <http://engineerforum.ru/fotogalereya/pryamaaya-rech.html> (дата обращения: 15.04.2015).
2. Инженеры определили принципы и условия «новой индустриализации». 7 ноября 2014 г. URL: <http://www.engineerforum.ru/press-relizy/novost-18.html> (дата обращения: 15.04.2015).
3. «Пермские тезисы 2014». Пермский инженерно-промышленный форум 6 – 7 ноября 2014 года «Экспертная сборка». URL: http://znatech.ru/proekty/shestoj_tehnouklad/permskie_tezisy_2014/ (дата обращения: 22.01.2015)
4. Глазьев С.Ю. Стратегия опережающего развития России в условиях глобального кризиса: монография. М.: Экономика, 2010. URL: <http://www.glazev.ru/upload/iblock/447/447bb80990661122507cb60abd78adb0.pdf>(дата обращения: 15.04.2015).
5. Каблов Е.Н. Шестой технологический уклад // Наука и жизнь. 2010. №4. URL: <http://www.nkj.ru/archive/articles/17800/> (дата обращения: 15.04.2015).
6. Прохоров И.А. Начало 7-го технологического уклада. URL: <http://www.energoinform.org/pointofview/prohorov/7-tech-structure.aspx> (дата обращения: 15.04.2015).

Партнёрство в Арктике: в поисках новой модели межгосударственного сотрудничества в эпоху глобальной нестабильности

Панельная дискуссия 15 января 2015 года, Гайдаровский форум, Москва



© **Лукин** Юрий Федорович, д.и.н., профессор, главный редактор журнала «Арктика и Север»

Аннотация. Обзор материалов Гайдаровского форума, касающихся поисков новой модели межгосударственного партнерства в Арктике.

Ключевые слова: Арктика, политика, партнёрство, рабочие места

Partnership in the Arctic: searching for a new model of international cooperation in the era of global instability

Panel Discussion January 15, 2015, Gaidar Forum, Moscow

© **Yury F. Lukin.** Doctor of Historical Sciences, Professor, Editor-in-chief of journal "Arctic and North", Arkhangelsk

Abstract. The Gaidar Forum materials' review aiming to clarify the situation with the searching for a new model of international partnership in the Arctic.

Keywords: Arctic, policy, partnership, employment

В Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ в середине января 2015 года прошёл Гайдаровский форум — международная научно-практическая конференция в области экономики, на которой собрались ведущие эксперты — политики, учёные и бизнесмены. В ходе второго дня работы этого форума прошло более 30 мероприятий с участием ведущих российских и зарубежных экспертов в области экономики, политики и социальной сферы. Впервые на Гайдаровском форуме прозвучала арктическая тема. 15 января 2015 года состоялась панельная дискуссия «Партнёрство в Арктике: в поисках новой модели межгосударственного сотрудничества в эпоху глобальной нестабильности»¹. На этой площадке форума обсуждались вопросы о новых приоритетах государственной политики в освоении Арктики, об обеспечении экологической безопасности и перспективах освоения минерально-сырьевой базы региона, о гармонии в индустриальном освоении полярных широт и сохранении арктической цивилизации. А.Н. Чилингаров в своём выступлении кратко заострил внимание именно на актуальных проблемах освоения Арктики.

¹ Гайдаровский форум-2015 проходит 14—16 января в Москве. URL: <http://www.akm.ru/rus/press-release/bd.htm?id=604> (Дата обращения: 28.01.2015)

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Дмитрий Кобылкин отметил, что базовая задача всех государств, представленных в Арктике, — создание единых правил игры и внедрение берегающих технологий. Новым импульсом для дальнейшего развития территории с крайне сложными условиями жизни населения, по заявлению спикера, станет совершенствование транспортной инфраструктуры. Благодаря строительству северного пути, который включает не только Северо-Тихоокеанский участок, но и северный коридор Европы, и транспортному блоку в целом, в округе появится 20 тысяч новых рабочих мест, — отметил глава ЯНАО. В своем выступлении он подчеркнул, что в современных условиях принципиален переход от ресурсной модели освоения Арктики к человекоориентированной.

Марина Ковтун, губернатор Мурманской области, считает, что арктические регионы из-за тяжелых условий жизни населения нуждаются в новом вызове государственного масштаба, иначе «люди будут покидать север». Мотивацией оставаться в регионе стала добыча углеводородов в Арктике. Она обратила внимание на проблемы жителей субъектов России и отметила, что федеральный центр должен компенсировать населению регионов северное удорожание.

Губернатор Архангельской области И.А. Орлов рассказал о региональном сотрудничестве по решению арктических задач. Он подчеркнул, что для освоения Арктики необходим сплав образования и практики. В Архангельской области этот опыт уже наработан: его представляют Северный (Арктический) федеральный университет, а также предприятия и организации, работающие в полярных широтах, занимающиеся обслуживанием арктических месторождений. Игорь Орлов также отметил роль ассоциации арктических муниципалитетов, недавно созданной в Архангельске: она призвана решать проблемы простых людей, живущих на приполярных территориях.

Чтобы в Арктике было комфортно жить, нужен доступный дешёвый тариф на тепло, решение проблем логистики и транспортной доступности, — вполне прагматично заметил губернатор Чукотского автономного округа Роман Копин. Для создания благоприятных условий необходим пересмотр и существующего законодательства. «500 актов нормативного характера регулируют отношения в арктических регионах. Из всего массива только шесть законов специально регулируют отдельные вопросы, касающиеся прав коренных малочисленных народов», — заявил исполняющий обязанности директора Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ Анатолий Капустин².

² Гайдаровский форум-2015 проходит 14-16 января в Москве. Там же.

Вот, пожалуй, в основном и все ключевые моменты выступлений, нашедшие отражение в СМИ, которые вряд ли можно назвать дискуссией в поисках новой модели межгосударственного сотрудничества в эпоху глобальной нестабильности. Фактически каждый говорил о своём, наболевшем, качестве жизни в Заполярье, внутренних проблемах социально-экономического развития сухопутных территорий, входящих в АЗРФ. Можно видимо сказать, что губернаторы в какой-то степени уже «выговорились» на тех конференциях, посвящённых Арктике, которые прошли во второй половине 2014 года. Не исключено, что какие-то нюансы выступлений не нашли отражения в сообщениях СМИ об этом форуме.

Ключевым событием второго дня Гайдаровского форума стала пленарная дискуссия «*Реальный сектор экономики: путь к эффективности*», имеющая непосредственное отношение и к экономике арктического макрорегиона. Модератор диалога, председатель Государственной Думы РФ Сергей Нарышкин отметил, что кризис — одно из естественных состояний экономики, различия лишь в методах антикризисной политики, главным из которых сейчас является поддержка реального сектора. С точки зрения Владимира Якунина, президента ОАО «РЖД», рост экономики при помощи аутсорсинга затруднён по причине ряда методологических ошибок. «Россия не умеет быть самокритичной, зато умеет быть политкорректной. Под понятием политкорректности зачастую скрываются такие явления, как недееспособность, непрофессионализм. Министерство финансов говорит о сокращении расходов, но не указывает, каких конкретно. Ведь если урезать бюджетирование инновационного и технологического продвижения, то кризис может стать ещё глубже», — отметил эксперт и добавил, что для поддержания стабильности и дальнейшего прогресса в экономику должны поступать рискованные инвестиции, способные реализовать себя в короткие сроки³. Министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров отметил тенденцию трансферта технологий из гражданского сектора в ОПК, а раньше было наоборот.

Хотелось бы ещё обратить внимание на те мысли, которые высказывал на форуме и в своём интервью известный экономист и социолог *Иммануил Валлерстайн* в отношении рабочих мест. Его появление на Гайдаровском форуме было для экономистов не меньшим шоком, чем двукратный обвал нефтяных котировок — для многих российских чиновников. Социолог-марксист крайне необычно смотрелся в идеологической Мекке российских либералов. Выступая на форуме, И. Валлерстайн сказал: «Мне кажется, сейчас очень много дискус-

³ Адаптация госкомпаний к сложным экономическим условиям возможна через аутсорсинг. URL: <http://www.gaidarforum.ru/news/view/novosti/Adaptatsiya-goskompanij-k-slozhnym-ekonomicheskim-usloviyam/> (дата обращения: 15.04.2015).

сий по поводу роста. Я радикальный диссидент в том, что касается вопросов роста. Я считаю, что *рост — это не самый важный показатель. Единственный важный показатель развития мировой экономики для подавляющего большинства людей, которые живут в мире, — это уровень безработицы, а уровень безработицы сейчас очень страшный, потому что он растёт везде.* Эта тенденция растёт последние 30 лет, а мы очень сильно недооцениваем уровень безработицы, то есть мы не полностью учитываем недозанятость, недостаточную занятость, которая также имеет угрожающие размеры. И мы не учитываем тех людей, которые не работают не потому, что они не хотят работать, а потому, что для них нет работы. ...Я считаю, что сейчас у нас период очень быстро растущих флуктуаций, изменений непредсказуемых. Мы видим, что огромные изменения и рост безработицы сейчас повсеместно наблюдаются. Если страны этого не признают открыто, если они не примут защитные меры, чтобы удержать уровень безработицы в разумных пределах, то последствия могут быть очень тяжёлыми, потому что сейчас, что бы ни происходило, безработица, если взять среднемировую цифру, не уменьшается. ...Сейчас ускорился закат США, и я не ожидаю, что эта тенденция скоро повернётся вспять ⁴.

В своём интервью 19.01.2015 «Лента.ру» Валлерстайн отметил, что рост безработицы означает падение платёжеспособного спроса, потерю прибыли предпринимателями, угрозу для инвестиций. Предприниматели оказываются в ситуации, когда нельзя понять, принесут ли инвестиции доход. Инвестиции замораживаются, что лишь усугубляет положение, так как это ведёт к еще большему росту безработицы. Отвечая на вопрос о безработице в России известный ученый сказал, что не доверяет статистическим данным. «Это касается не только России — любой другой страны. Их нужно всегда воспринимать скептически» ⁵.

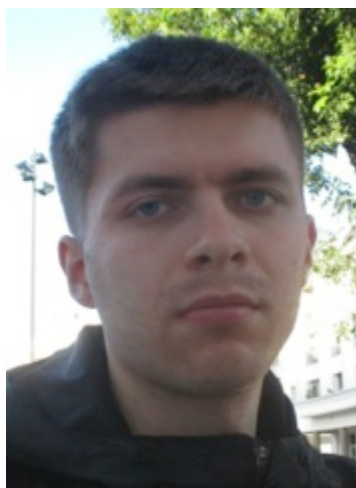
Проблемы занятости, создания новых рабочих мест, профессиональной подготовки и переподготовки кадров, мобильности трудовых ресурсов, вложения инвестиций в наращивание человеческого капитала безусловно являются актуальными практически для всех четырёх субъектов и 16 муниципальных образований, входящих в состав сухопутных территорий АЗРФ, для тех, кто живёт и трудится в высоких северных широтах, в том числе и коренного, старожильческого населения Российской Арктики. И всё это чрезвычайно важно для развития отношений партнёрства в арктическом регионе.

⁴ Иммануил Валлерстайн на Гайдаровском форуме-2015. Видеозапись «Бизнес-Онлайн ТВ». URL: <https://www.youtube.com/watch?v=IVy2VM6Jg7M> (дата обращения: 28.01.2015)

⁵ «Не могу принять ваши цифры на веру». Экономист и социолог Иммануил Валлерстайн рассказал «Ленте.ру» о кризисе мирового рынка труда. URL: <http://lenta.ru/articles/2015/01/19/wallerstain/> (дата обращения: 28.01.2015)

**Комплексные научные исследования и сотрудничество в Арктике:
взаимодействие вузов с академическими и отраслевыми
научными организациями**

Всероссийская конференция с международным участием
26—27 февраля 2015 года, Архангельск



© **Шепелев** Евгений Александрович, редактор электронного научного журнала «Арктика и Север» (САФУ, г. Архангельск).
E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Аннотация. Дан обзор конференции, прошедшей 26—27 февраля 2015 года на базе Северного (Арктического) федерального университета (г. Архангельск) и целиком посвящённой различным вопросам освоения Арктики. В рамках обзора освещены некоторые выступления, приведены предложения от докладчиков, вошедшие в итоговую резолюцию конференции.

Ключевые слова: конференция, Арктика, сотрудничество,

наука, научные исследования, вуз

**Complex scientific research and cooperation in the Arctic: interaction
of universities with the academic and industrial research organizations**

All-Russian Conference with international participation on February 26—27 2015, Arkhangelsk

© **Evgeny A. Shepelev**, editor of electronic scientific journal “Arctic and North” (NArFU, Arkhangelsk).

E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Abstract. Review of the conference which took place at Northern (Arctic) Federal University (Arkhangelsk) on February 26—27 2015 and was dedicated to various questions of development of the Arctic is given. Some presentations are highlighted in the review, speakers’ suggestions included in the final resolution are shown.

Keywords: conference, Arctic, cooperation, science, scientific research, university

26—27 февраля 2015 г. в Северном (Арктическом) федеральном университете имени М.В. Ломоносова (г. Архангельск) состоялась Всероссийская конференция с международным участием «Комплексные научные исследования и сотрудничество в Арктике: взаимодействие вузов с академическими и отраслевыми научными организациями». В этом весьма значимом научном событии приняли участие около 100 исследователей из 14 городов, за два дня прозвучало 85 докладов (не считая выступлений в рамках пленарного заседания).

Конференция была открыта приветственными словами губернатора Архангельской области И.А. Орлова, особо подчеркнувшим роль Архангельска в освоении Арктики, и ректора

САФУ Е.В. Кудряшовой, напомнившей об инициативе празднования Дня Арктики в последний день зимы, а также рассказавшей о месте САФУ в исследованиях Арктики и определении перспектив развития Севера и Северного морского пути. Было зачитано несколько телеграмм, посвящённых конференции, от видных деятелей науки, в частности, А.Н. Чилингарова.

В рамках пленарного заседания В.А. Маслобоев, заместитель председателя Кольского научного центра РАН, рассказал о сотрудничестве КНЦ с вузами в решении задач комплексного развития Арктики. Он, в частности, отметил, что Мурманская область может быть индустриальной площадкой для освоения Арктики, но сейчас система высшего профессионального образования не покрывает кадровые потребности области. Половина выпускников 11 класса уезжает учиться в другие регионы и уже не возвращается. Таким образом, очень остро стоит кадровый вопрос в деле реализаций государственных и региональных стратегий развития. Презентация доклада представлена в 19-м номере журнала «Арктика и Север».

Начальник управления международного сотрудничества СГМУ Ю.А. Сумароков поделился опытом и достижениями медицинского университета в международном сотрудничестве в сфере науки. Первое международное соглашение СГМУ (тогда ещё АГМА) заключил в 1992 г., и с тех пор масштабы международного сотрудничества нарастают. Это весьма актуальный вопрос для региона, так как взаимодействие с иностранными партнёрами позволяет проводить важные исследования и осуществлять практические меры. Так, реализуется проект по профилактике дорожно-транспортного травматизма, стартует проект, посвящённый сердечно-сосудистым заболеваниям в России.

Заведующий отделом взаимодействия океана и атмосферы ААНИИ Г.В. Алексеев сообщил, что существуют различные прогнозы касательно потепления в Арктике. Минимальная площадь льдов в Арктике была в 2012 году. По уточнённому прогнозу ААНИИ вместо повышения температуры воздуха и уменьшения ледовитости Арктики ожидаются понижение температуры к 2030—2040 гг. и увеличение ледовитости. Данные прогнозов следует учитывать при планировании экономической деятельности в регионе.

Помощник ректора САФУ по научному развитию К.Г. Боголицын, также являющийся директором ИЭПС УрО РАН, отметил особую важность информации об изменениях климата и сейсмической обстановки для освоения Арктики. Необходимо разрабатывать теорию и методы мониторинга, создавать соответствующие приборы, организовывать стационарные точки для его проведения. На данный момент в САФУ создаются новые методы мониторинга, так как имеющиеся способы далеки от совершенства при выявлении некоторых химических соединений, особенно в малых концентрациях. ИЭПС УрО РАН занимается вопросами сейсмомониторинга.

Ведущий геолог Шпицбергенской геолого-поисковой партии Полярной морской геологоразведочной экспедиции В.В. Шарин рассказал о результатах изысканий геологов, представил карты и научные издания, явившиеся результатом работы партии. Он отметил заметное снижение финансирования исследований, что прямо повлияло на численность сотрудников партии. Эту проблему частично удаётся преодолеть с помощью прибывающих к ним на практику студентов.

Директор института региональных исследований и городского планирования НИУ ВШЭ И.Н. Ильина указала на обилие нестыковок между различными программами и стратегиями по освоению Арктики. При этом многие стратегии страдают от нехватки конкретных шагов по достижению поставленных целей, то есть являются скорее декларациями о намерениях. Необходима взаимная увязка стратегий с современными методами прогнозирования, которыми владеют, в частности, в Высшей школе экономики.

Заседания секций были посвящены обсуждению актуальной арктической тематики:

Секция 1. Перспективы (проблемы) взаимодействия науки и высшей школы в сфере комплексного изучения ресурсов Арктического региона.

Секция 2. Мониторинг состояния окружающей среды и климатических изменений в Арктике (климатические изменения, прогноз, перспективы; промышленное освоение арктических территорий и его влияние на окружающую среду). Секция 2а (подсекция). Почвенно-ландшафтные исследования в Арктике (посвящена памяти Н.М. Сибирица).

Секция 3. Механизмы трансфера научных знаний и новых технологий в сферы освоения Арктических территорий.

Секция 4. Проблемы мониторинга и прогнозирования состояния и развития социально-экономического и культурного ландшафтов территорий регионов АЗРФ.

Круглый стол «Стратегический аудит социально-экономического развития Арктики и обеспечение национальной безопасности России» состоялся во второй день конференции.

По итогам работы секций были подготовлены предложения в итоговую резолюцию конференции. В развитие наметившейся тенденции по интеграции науки и ВПО в рамках данной конференции предложено инициировать создание научно-образовательного консорциума по комплексному изучению Арктики и подготовке кадров для её освоения, для чего создать междисциплинарную рабочую группу. В Государственной комиссии по Арктике имеет смысл формирование экспертных советов по научному сопровождению вопросов развития Арктики и подготовке кадров. Было высказано пожелание регулярно проводить

подобные научные конференции, взаимодействовать в организации и координации всех исследований, формировании совместных проектов и программ.

В рамках развития направления по мониторингу состояния окружающей среды и климатических изменений в Арктике сформулирован ряд конкретных мероприятий и обращений к Роскосмосу, Росгидромету. Предложено проводить почвенно-ландшафтные исследования в рамках плавучего университета САФУ, а также создать информационную базу данных по организации и результатам всех проводимых экспедиций. Ряд предложений касался вопросов организации образовательного процесса, создания междисциплинарных магистерских программ, обеспечения многопрофильной подготовки.

Участники секционного заседания по направлению «Механизмы трансфера научных знаний и новых технологий в сферы освоения Арктических территорий» поддержали необходимость разработки Комплексной программы научных исследований для Арктики, реализацию которой можно осуществлять на основе взаимодействия учебных и исследовательских организаций (обеспечивая как проведение исследований, так и подготовку кадров). Актуально включение мероприятий, обеспечивающих разработку технологий и создание межвузовской инфраструктуры интеллектуальной обработки данных при решении задач развития Арктики.

Для обеспечения экономического роста и закрепления населения в северных регионах представляется целесообразным в рамках действующих и подготовленных к принятию федеральных законов предусмотреть:

1. Льготное налогообложение, кредитование и другие меры для бизнеса, НКО и населения территорий Крайнего Севера, включающих АЗРФ, с учетом сглаживания экстремальных условий жизнедеятельности, крайней удаленности от поставщиков и потребителей производимой здесь продукции и существующей логистики северного завоза.
2. Государственную поддержку при эксплуатации, модернизации и строительстве объектов транспортной, энергетической, жилищно-коммунальной, социальной инфраструктуры, включая опорную инфраструктуру Северного морского пути, реализацию других арктических проектов.
3. Разработку комплекса мер, способствующие повышению уровня и качества жизни, социальной сплочённости населения северных территорий страны.

Сформулированы предложения Государственной комиссии по вопросам развития Арктики для принятия системных решений по модернизации арктического менеджмента:

1. Принятие базового федерального закона «Арктическая зона Российской Федерации».

2. Мониторинг и составление открытого Государственного реестра всех российских островов в Северном Ледовитом океане, уточнение административно-правовой и экологической ответственности за ведомственное использование их земель и прилегающей акватории.
3. Развитие институтов межрегиональной интеграции 4 субъектов РФ и 16 муниципальных образований, входящих в состав сухопутных территорий АЗРФ. Создание единого информационного пространства АЗРФ, информационной рабочей сети «Русская Арктика», арктического TV, радиовещания. Развитие трансграничного межрегионального сотрудничества в разных проявлениях как инструмента партнерства, обмена лучшими практиками. Межрегиональное сотрудничество в создании единых туристских брендов и проектов в АЗРФ, отечественного оператора.
4. Формирование портфеля арктических проектов. Создание офиса Арктических проектов в автономной некоммерческой организации «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов» и функционирование подобных межрегиональных офисов в Архангельске (западная, европейская часть АЗРФ) и Якутске (восточная, азиатская часть АЗРФ).
5. Изучение возможностей создания Банка реконструкции и развития Арктики, Арктического государственно-коммерческого банка.

Высказаны и обобщены другие предложения участников конференции в САФУ. Можно сказать, что в рамках конференции были затронуты почти все важные для освоения Российской Арктики вопросы: изменения климата, культуры и науки, международного сотрудничества, прогнозирования, проектного менеджмента и другие. Таким образом, конференцию можно считать значимым событием для дальнейшего изучения и развития Арктики.

Редакция журнала «Арктика и Север» надеется, что предложения, прозвучавшие в ходе докладов и представленные в итоговой резолюции, будут учтены при составлении программ и стратегий развития Российской Арктики и Севера России как на федеральном, так и на региональном уровне. С полным текстом итоговой резолюции прошедшей конференции можно ознакомиться на сайте САФУ по ссылке: http://narfu.ru/upload/medialibrary/b29/rezolyutsiya-konferentsiya-fevral-2015-_itog_.pdf

Программа конференции опубликована: http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/programma-_itog.pdf. Презентации докладчиков Г.В. Алексеева, К.Г. Боголицина, Л.Н. Горбатова, В.В. Дидык, И.Н. Ильиной, А.А. Каранкевича, Е.В. Кудряшовой, Ю.Ф. Лукина, А.И. Татаркина, В.В. Шарина выложены на сайте электронного научного журнала «Арктика и Север» в Арктической энциклопедии по адресу: http://narfu.ru/aan/Encyclopedia_Arctic/ind.php. Ряд статей участников конференции будет опубликован в очередных номерах журнала «Арктика и Север» № 19 и № 20.

Summary

Авторы, аннотации, ключевые слова Authors, abstracts, keywords

Социологические науки. Политология. Экономические науки Social Sciences. Politology. Economics

Курилов О. Г. Первые лица Российской Арктики: «Теперь я понимаю, что мы прошли по лезвию бритвы»

Kurilov, Oleg G. Top officials of the Russian Arctic: «Now I understand that we have passed the razor's edge»

Аннотация. Публикуются ответы Олега Курилова на вопросы интервью с первыми лицами Российской Арктики. Глава Норильска делится своим опытом управленца по созданию комфортной городской среды в экстремальных условиях Севера, рассказывает о своих профессиональных достижениях в управлении муниципальным образованием, которое в соответствии с Указом Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 года №296 входит в состав АЗРФ. Важнейшей задачей О.Г. Курилов считает обеспечение в городе достойных условий проживания, тот уровень комфорта, качества жизни, к которому когда-то привыкли норильчане.

Ключевые слова: Олег Курилов, глава муниципального образования, Норильск, Российская Арктика, комфортная городская среда

Abstract. The article represents one of the interviews with top officials of the Russian Arctic. Oleg Kurilov, head of Norilsk City administration, shares his management experience in the field of creation of the comfortable urban environment in the extreme conditions of the North, talks about his professional achievements. In accordance with the Presidential Decree "On the land territory of the Arctic zone of the Russian Federation" dated May 2, 2014 № 296 Norilsk is considered as a part of the Russian Arctic. Kurilov O.G. believes that the most important task for him is providing the citizens with the decent living conditions, the certain level of comfort and quality of life the people of Norilsk have already accustomed to.

Keywords: Oleg Kurilov, head of the City administration, Norilsk, Russian Arctic, comfortable urban environment

Гмырин М.А. Первые лица Российской Арктики: «Ассоциация «Арктические муниципалитеты» — для защиты интересов населения»

Gmyrin, Mikhail A. Top officials of the Russian Arctic: «Association "Arctic Municipalities" defends the interests of the population»

Аннотация. Отвечая на вопросы интервью с первыми лицами Российской Арктики Михаил Гмырин сделал главный акцент на миссии и задачах Ассоциации арктических муниципалитетов. Муниципальное образование «Северодвинск» выступило одним из первых учредителей новой ассоциации в декабре 2014 года. Её создание будет способствовать интеграции муниципальных образований для решения вопросов устойчивого социально-экономического развития арктических территорий. В Северодвинске накоплен позитивный опыт реализации социальных проектов. Улучшение качества жизни, жилищных условий северян — одна из главных задач, стоящих сегодня перед всеми арктическими муниципалите-

Abstracts. Responding to the questions of the interview with top officials of the Russian Arctic, Mikhail Gmyrin focused on the mission and objectives of the Association "Arctic Municipalities". Severodvinsk municipality was among the founders of the Association in December 2014. Its creation would help the integration of municipalities and contribute to the sustainable socio-economic development of the Arctic territories. Severodvinsk has positive experience of making social projects. Improvement of the quality of life and living conditions of northerners is one of the major challenges currently facing all Arctic Municipalities. The work of the Association "Arctic

тами. Практическая деятельность Ассоциации «Арктические муниципалитеты» может стать одним из основных направлений в работе «Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» во главе с О.Д. Рогозиным.

Ключевые слова: Михаил Гмырин, ассоциация «Арктические муниципалитеты», Северодвинск, социальные проекты

"Municipalities" may be one of the main activities of the State Commission on Arctic chaired by O.D. Rogozin.

Keywords: Mikhail Gmyrin, Association "Arctic Municipalities", Severodvinsk, social project

Шумейко Е.А. Первые лица Российской Арктики: «Воркута — мой родной город. Жизнь в Арктике закалила меня»

Shumeiko, Evgeny A. Top officials of the Russian Arctic: "Vorkuta is my home town. Life in the Arctic has tempered me"

Аннотация. В рамках проекта «Первые лиц Российской Арктики», отвечая на вопросы интервью, Евгений Шумейко рассказывает о тех позитивных изменениях, которые происходят к его родном городе Воркуте, где он родился, работал шахтером, а сейчас возглавляет его администрацию. Вхождение в состав АЗРФ — новый арктический статус для Воркуты означает дальнейшее его развитие. Чтобы развиваться в сложившихся условиях, городское хозяйство нужно привести в соответствие с сегодняшними реалиями, то есть оптимизировать инфраструктуру. Миссия Воркуты в разработанной в 2014 году стратегии социально-экономического развития городского округа определена как стратегический форпост освоения Арктики на Европейском Севере России.

Ключевые слова: Евгений Шумейко, Воркута, моногород, стратегия, инфраструктура, жилищный фонд, традиции, общегородские праздники, бюджет

Abstract. Under the "Top officials of the Russian Arctic" project, Evgeny Shumeiko talks about the positive changes in his hometown Vorkuta, where he was born, worked as a miner, and now he is the leader of the Town administration. Official membership in the Russian Arctic zone gives a new status for Vorkuta and means its further development. In these circumstances, the urban economy should be brought in to the light of reality, to optimize the infrastructure in order to have chances for the further development. «Strategy of socio-economic development of the urban districts 2014» defined the role of Vorkuta as a being a strategic outpost of Arctic exploration in the European North of Russia.

Keywords: Evgeny Shumeiko, Vorkuta, one-industry town, strategy, infrastructure, housing fund, traditions, holidays citywide, budget

Зайков К.С. Проблема «арктической конкуренции» морских транспортных узлов: столкновение бизнес-интересов или игра на выбывание?

Zaykov Konstantin S. The «Arctic competition» problem and the marine transport hubs: Is it a clash of business interests or the knockout game?

Аннотация. Анализ причин и источников так называемой «арктической конкуренции» между Мурманском и Архангельском позволяет выявить сильные и слабые стороны, возможности и угрозы (SWOT-анализ) морских транспортных узлов. Актуализируется проблема интеграции транспортно-логистических процессов. Архангельский и Мурманский морские транспортные узлы создавались как части единой логистической системы грузоперевозок на Севере и должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Предла-

Abstract. Analysis of the causes and sources of the so-called "Arctic competition" between Murmansk and Arkhangelsk identifies strengths and weaknesses, opportunities and threats (SWOT-analysis) of the marine transport hubs. The focus of the article is the transport integration problem and logistics. Arkhangelsk and Murmansk marine nodes were created as the part of a single freight logistics system in the North and were not supposed to compete, but to complement each other. Nearest future will bring up the issue of the national transport and logistics

гается создание национального транспортно-логистического интегратора, с функциями надкорпоративного логистического центра, отвечающего за научно обоснованное, равномерное и прозрачное перераспределение грузопотоков и грузовых баз логистического рынка западной части Российской Арктики

Ключевые слова: Арктическая конкуренция, Архангельск, Мурманск, морской порт, речной порт, логистика, грузовые базы, сервис, транспортно-логистический узел

integrator with the functions of the "upper-corporative" logistics center responsible for evidence-based, homogeneous and transparent redistribution of traffic and freight logistics market bases in the western part of the Russian Arctic.

Keywords: Arctic competition, Arkhangelsk, Murmansk, sea port, a river port, logistics, freight base, service, transport and logistics hub

Зиланов В.К. Дуги рыболовной напряжённости в Российской Арктике

Zilanov, Vyacheslav K. Fishing tension arcs in the Russian Arctic

Аннотация. В статье всесторонне рассматриваются сложившаяся ситуация, проблемы и возможные решения, связанные с рыболовством в арктическом пространстве. Изменения, происходящие в Арктике, несомненно затрагивают рыболовство. В связи с этим, анализируются «горячие точки» в экономической деятельности и международных отношениях — дуги рыболовного напряжения в АЗРФ, а также внутренние проблемы использования морских ресурсов.

Ключевые слова: Арктика, рыболовство, Баренцево море, дуги рыболовной напряжённости, Норвегия, Шпицберген, США, «ледовый мешок», морские ресурсы, суда

Abstract. The author of the article comprehensively examines the current situation, problems and possible solutions related to fishing in the Arctic. Changes in the Arctic will undoubtedly affect fisheries. In this regard, the author analyses the "hot spots" of economic activity and international relations - fishing tension arcs in the Russian Arctic, as well as the internal problems of the marine resource use.

Keywords: Arctic, fisheries, the Barents Sea, the fishing tension arc, Norway, Svalbard, the United States, "ice bag", marine resources, ships

Каторин И.В., Чураков А.А. Проблемы и перспективы развития арктических регионов (по материалам экспертного опроса)

Katorin, Igor V., Churakov, Andrey A. Arctic Regions' development problems and prospects (based on the expert survey)

Аннотация. В статье изложены результаты экспертного опроса в Архангельской, Мурманской области и Ненецком автономном округе. Акцент сделан на оценке арктической политики на федеральном уровне, оценке системы поддержки населения арктических регионов. Исследуются представления о межрегиональном сотрудничестве, о региональной арктической политике и перспективах регионов.

Ключевые слова: экспертный опрос, политика, арктические регионы, система поддержки населения, перспективы развития, межрегиональная интеграция

Abstract. The article presents the results of the survey made in Arkhangelsk, Murmansk Oblast and Nenets Autonomous District. The assessment of the Arctic policy at the federal level and the evaluation of the system of support of the population of the Arctic are in the focus of the article. The authors reflect on the inter-regional cooperation, the Arctic regional policies and prospects of the region.

Keywords: expert survey, politics, Arctic regions, the system of support of the population, prospects of development, inter-regional integration

Кокис К.А. К вопросу о формировании арктической политики РФ

Kokis, Kira A. Revisiting the question of the Russian Arctic policy making

Аннотация. В статье рассматриваются основные этапы и ключевые документы, выделившие Арктическую зону РФ в самостоятельный объект государственной политики. Анализируются актуальные проблемные моменты формирования арктической политики России. При анализе государственной политики было решено отказаться от выделения четких этапов её формирования по причине того, что не представляется возможным определить равнозначные критерии для их разграничения. Избранный подход позволил достичь поставленной цели и сделать выводы о динамике процесса формирования арктической политики РФ, её ключевых моментах, смысле и значении принимаемых правовых актов.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, государство, политика, ключевые события, основы, управление, стратегия, правовые акты

Abstract. The author discusses the main stages and key documents that have established the Russian Arctic zone as an independent object of the state policy and analyses current issues of the Russian Arctic policy making. It was decided to avoid the clear separation of stages in the policy making process due to the fact that it was not possible to determine the equivalent differentiation criteria. The chosen approach has allowed to achieve certain goals and to draw conclusions about the dynamics of the Russian Arctic policy making, its key points, the meaning and significance of adopted legal acts.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, the state, politics, key events, fundamentals, management, strategy, legal acts

Маслобоев В.А. Опыт интеграции Кольского научного центра РАН с ВУЗами по решению комплексных задач устойчивого развития АЗРФ

Masloboev, Vladimir A. Experience of integration of the Kola Scientific Center of RAS with Universities in solving complex problems of sustainable development in the Russian Arctic

Аннотация. Социально-экономический контекст развития АЗРФ требует качественного инженерно-технического кадрового потенциала. Анализируются основные факторы определяющие ситуацию, проблемы и решения кадрового обеспечения реализации национальных интересов России в Арктике. Нужны специалисты, знакомые со спецификой использования теоретических знаний и практических навыков в условиях крайнего Севера, социально адаптированные к жизни в Заполярье. Необходим комплекс мер, нацеленных на популяризацию инженерного образования, с одной стороны, и удержание молодежи в регионе — с другой, модернизация существующей в регионе системы профессионального образования. Раскрывается позитивный опыт интеграции Кольского научного центра с вузами — базовые кафедры вузов в институтах КНЦ, научно-образовательные центры, региональный университетско-академический кластер высшего профессионального образования, инновационное партнёрство науки, образования, власти и бизнеса. Сделан акцент на непрерывность экологического образования для устойчивого разви-

Abstract. Socio-economic circumstances in the Russian Arctic require high quality engineering and technical personnel. The article is focused on the analysis of the key factors that determine the situation, staffing problems and solutions of national interests of Russia in the Arctic. Specialists, able of the use theoretical knowledge and practical skills in the Far North, socially adapted to the life in the Arctic, are needed. A set of measures aimed at promoting the engineering education, on the one hand, and retention of young people in the region, on the other hand, and the modernization of existing regional system of vocational education are required. The article reveals positive experience of integration of the Kola Science Centre (KSC) with the universities - basic departments of the universities and the institutions of the KSC, scientific and educational centers, and regional university-academic cluster, innovative partnership of science, education, government and business. The article focuses on the continuity of environmental education aimed to maintain the sustainable development, starting from kindergartens and ending up with school and university education.

тия, начиная с детского сада, школы, вуза.

Ключевые слова: Кольский научный центр, инженерно-технический кадровый потенциал, интеграция вузов и НИИ, непрерывность экологического образования

Keywords: Kola Science Centre, human resources for engineering, integration of universities and research institutions, the continuity of environmental education

Слепцов А. Н. Региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия)

Sleptsov, Anatoly N. Russian Arctic regional development aspects by the example of the Republic of Sakha (Yakutia)

Аннотация. В статье рассматриваются региональные аспекты развития Российской Арктики на примере Республики Саха (Якутия). Дано обоснование включения в состав Арктической зоны Российской Федерации 13 арктических и северных районов Якутии. В Республике Саха (Якутия) накоплен многолетний позитивный опыт правового регулирования развития арктических и северных улусов (районов) Якутии, который представляет интерес для правоприменительной практики в других субъектах АЗРФ. Анализируются вопросы социально-экономического развития Якутской Арктики, итоги проведенного в 2014 году Года Арктики. В заключении сформулированы конкретные рекомендации.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, Республика Саха (Якутия), социально-экономическое развитие, Якутская Арктика, республиканское законодательство, Год Арктики

Abstract: The article focuses on the regional development aspects of the Russian Arctic in case of the Republic of Sakha (Yakutia). The author explains the reason for the 13 Arctic and Northern territories of Yakutia to be legally considered as a part of the Russian Arctic. The Republic of Sakha (Yakutia) has accumulated a long term positive legal experience in regulating the development of the Arctic and Northern ulus (districts) of Yakutia, which is of interest for the law community in other territories of the Russian Arctic. The author analyzes the issues of socio-economic development of the Yakut part of the Arctic and the results of the Year of the Arctic 2014. In conclusion some specific recommendations on development of the Arctic territories are to be found.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, the Republic of Sakha (Yakutia), the socio-economic development, Yakut Arctic Republican legislation, Year of the Arctic

Сушко О.П. Проблемы экономического и экологического баланса в развитии северной лесной индустрии приарктических стран

Sushko, Olga P. Economic and ecological balance and the development of the forest product industry in Arctic countries

Аннотация. Нестабильность производства, снижение экспортной доли в общемировом товарном обороте показывает нарастание проблем в лесопромышленной отрасли северных стран. Представлен ретроспективный анализ развития северной лесной индустрии приарктических стран: Норвегии, Финляндии, Швеции, Канады, Дании. Полученные результаты позволяют определить основные экономико-экологические проблемы северной лесной индустрии и перспективы её развития

Ключевые слова: северная лесная индустрия, экспортная доля, объёмы производства лесопромышленной продукции

Abstract. Instability of production and the decline of the export share in the world commodity turnover show increasing problems in the forest industry of Nordic countries. The article represents the retrospective analysis of the Northern forest industry development in Norway, Finland, Sweden, Canada and Denmark. The obtained results give us an opportunity to identify the main economic and environmental problems of the Northern forest industry and its development prospects

Keywords: Northern forest industry, the export share, timber production volumes

Цветков А.Ю. Мониторинг внутренних и внешних факторов стратегического развития территории Соловецкого архипелага: формирование «факторной сети»

Tsvetkov, Alexander Y. Monitoring of internal and external factors of strategic development of the Solovetsky archipelago: working out a “factor’s network”

Аннотация. В статье представлены рекомендации по мониторингу факторов внутренней и внешней среды управления территорией Соловецкого архипелага, изучены методы анализа факторов среды в рамках маркетингового подхода к стратегическому управлению территориями; обосновано понятие «факторной сети» как сложной системы взаимосвязей между факторами; показано место и роль подсистемы мониторинга факторов среды в системе стратегического управления территориями; подчёркивается необходимость аналитической работы при разработке стратегии развития территории.

Ключевые слова: Соловецкий архипелаг, мониторинг, внутренние и внешние факторы, методы анализа факторов среды, маркетинг территорий, стратегическое управление, «факторная сеть»

Abstract. The article contains recommendations on monitoring the internal and external factors of strategic development of the Solovetsky archipelago and studies the methods of environmental factors analysis in the strategic territory marketing. The author defines the concept of “factor’s network” and considers it as a complex system of interactions between factors. The role and contribution of the factor’s monitoring subsystem in the strategic management system is discussed as well as the necessity of the analytical work for the process of a territory strategic development

Keywords: the Solovetsky archipelago, monitoring, internal and external factors, methods of environmental factors analysis, territory marketing, strategic management, “factor’s network”

Исторические науки. Historical Sciences

Паникар М.М. Использование труда советских военнопленных в Норвегии в годы Второй мировой войны

Panikar, Marina M. The employment of the Soviet prisoners of war in Norway during the Second World War

Аннотация. Статья, написанная, преимущественно, на базе иностранных и отечественных архивных источников, посвящена изучению основных сфер трудового использования советских военнопленных в нацистских лагерях, расположенных на территории оккупированной Норвегии, в годы Второй мировой войны

Ключевые слова. Вторая мировая война, Норвегия, советские военнопленные, лагеря для военнопленных, использование труда военнопленных

Abstract. The article, based on the foreign and Russian archives, is devoted to the study of employment of the Soviet prisoners of war in Nazi POW camps on the territory of Norway during the Second World War

Keywords: the Second World War, Norway, Soviet prisoners of war, POW camps, the employment of POW

Обзоры. Reviews

Лукин Ю.Ф. Пермский инженерно-промышленный форум

Lukin, Yury F. Perm Engineering and Industrial Forum

Аннотация. Обзор материалов Пермского инженерно-промышленного форума, который прошел 6—7 ноября 2014 года в Перми. Это проект федерального масштаба, в рамках которого прошли десятки круглых столов и семинаров, посвящен-

Abstract. The article represents the review of materials of the Perm Engineering and Industry Forum held on the 6th-7th of November 2014 in Perm. The Forum represented a project of the federal scale, under which dozens of round tables and seminars

ных будущему отечественной промышленности. Обсуждаемые на форуме проблемы и решения имеют самое непосредственное отношение к новой индустриализации Российской Арктики и Севера, переходу к шестому технологическому укладу.

Ключевые слова: *Пермский край, экономика, инженеры, кластеры, рабочие места, шестой технологический уклад, новая индустриализация*

on the future of the Russian industry were held. The issues discussed at the Forum and the Resolution are correlated with the new industrialization of the Russian Arctic and the North and with the sixth technological order transition period

Keywords: *Perm, economics, engineers, clusters, jobs, the sixth technological order, new industrialization*

Лукин Ю.Ф. Партнёрство в Арктике: в поисках новой модели межгосударственного сотрудничества в эпоху глобальной нестабильности.

Lukin, Yury F. Partnership in the Arctic: searching for a new model of international cooperation in the era of global instability

Аннотация. Обзор материалов Гайдаровского форума, касающихся поисков новой модели межгосударственного партнерства в Арктике.

Ключевые слова: *Арктика, политика, партнёрство, рабочие места*

Abstract. The Gaidar Forum materials review aiming to clarify the situation with the searching for a new model of international partnership in the Arctic

Keywords: *Arctic, policy, partnership, employment*

Шепелев Е.А. Комплексные научные исследования и сотрудничество в Арктике: взаимодействие вузов с академическими и отраслевыми научными организациями.

Shepelev, Evgeny A. Complex scientific research and cooperation in the Arctic: the interaction of universities with academic and industrial research organizations

Аннотация. Дан обзор конференции, прошедшей 26—27 февраля 2015 года на базе Северного (Арктического) федерального университета (г. Архангельск) и целиком посвящённой различным вопросам освоения Арктики. В рамках обзора освещены некоторые выступления, приведены предложения от докладчиков, вошедшие в итоговую резолюцию конференции.

Ключевые слова: конференция, Арктика, сотрудничество, наука, научные исследования, вуз

Abstract. Review of the conference which took place at Northern (Arctic) Federal University (Arkhangelsk) on February 26-27 2015 and was dedicated to various questions of development of the Arctic is given. Some presentations are highlighted in the review, speakers' suggestions included in the final resolution are shown.

Keywords: conference, Arctic, cooperation, science, scientific research, university

Редакционный совет журнала «Арктика и Север»

№	Фамилия, имя, отчество. Ученая степень и звание. Место работы	h-index
1.	Colpaert Alfred (Альфред Кулпарт), доктор философии, профессор физической географии и геоинформатики, University of Eastern Finland (Университет Восточной Финляндии).	11
2.	Heininen Lassi (Ласси Хайнинен), доктор наук, профессор арктической политики, University of Lapland (Университет Лапландии).	2
3.	Josephson Paul (Пол Джозефсон), доктор наук, профессор Department of History Colby College (Колби Колледж), США.	3
4.	Lähteenmäki Maria (Мария Лахтенмаки), доктор философии, профессор of History Department of Geographical and Historical Studies, University of Eastern Finland (Университет Восточной Финляндии).	1
5.	Мое Arild (Арилд Мое), кандидат политических наук, старший научный сотрудник Fridjof Nansen Institute (Институт Фритьофа Нансена), Норвегия.	7
6.	Nielsen Jens Petter (Йенс Петтер Нильсен), доктор наук, профессор Университета Тромсё – The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет).	1
7.	Nyyssönen Jukka (Юкка Нюссонен), Doctor Artium, post-doctoral Университета Тромсё — The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет).	1
8.	Ravna Øyvind (Ойвинд Равна), доктор юриспруденции, профессор права юридического факультета Университета Тромсё – The Arctic University of Norway (Норвежский Арктический Университет).	1
9.	Дрегало Александр Алексеевич, доктор философских наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления САФУ им. М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России (Архангельск).	3
10.	Кефели Игорь Федорович, доктор философских наук, профессор, зав. кафедрой глобалистики и геополитики Балтийского государственного технического университета «Военмех» им. Д.Ф. Устинова (Санкт-Петербург), главный редактор журнала «Геополитика и безопасность». Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации.	3
11.	Котляков Владимир Михайлович, доктор географических наук, профессор, учёная степень Doctor Honoris Causa Тбилисского государственного университета. Директор Института географии РАН (Москва). Действительный член Российской Академии наук, член Европейской академии наук, иностранный член Французской и Грузинской академий наук. Почётный член Американского, Мексиканского, Итальянского, Грузинского, Эстонского и Украинского географических обществ, Почётный президент Русского географического общества. Член Межправительственной группы экспертов по проблеме изменения климата, удостоенной (2007) Нобелевской премии мира. Лауреат 11 золотых медалей и премий, в том числе Государственной премии РФ в области науки и техники (2001).	14

- | | | |
|-----|---|--------------------|
| 12. | Лукашева Наталья Вячеславовна, Ph.D., S.J.D. Canada Research Chair in Aboriginal Governance and Law, доктор юридических наук, профессор Department of Political Science University of Northern British Columbia (Университет Северной Британской Колумбии), Канада. | 1 |
| 13. | Лукин Юрий Фёдорович, доктор исторических наук, профессор, главный редактор журнала «Арктика и Север» (Архангельск). Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации. | 3 |
| 14. | Неёлов Юрий Васильевич, доктор технических наук, почётный профессор Тюменского государственного нефтегазового университета. Действительный член Академии экономики, финансов и права. Член Совета Федерации Федерального Собрания РФ (Москва). Лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники. | |
| 15. | Селин Владимир Степанович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Института экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра РАН (Апатиты). Заслуженный экономист России. | 9
2 -
Scopus |
| 16. | Соколова Флёра Харисовна, доктор исторических наук, профессор, зав. кафедрой регионоведения и международных отношений Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск). Почётный работник высшего профессионального образования России (Архангельск). | 3 |
| 17. | Тоскунина Вера Эдуардовна, доктор экономических наук, кандидат геолого-минералогических наук, профессор, помощник проректора по научной работе Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск). | 3 |
| 18. | Ульяновский Виктор Иванович, доктор социологических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления Северного (Арктического) федерального университета им. М.В. Ломоносова (Архангельск). Почётный работник высшего профессионального образования России. | 3 |
| 19. | Фёдоров Павел Викторович, доктор исторических наук, профессор, главный научный сотрудник Президентской библиотеки имени Б.Н. Ельцина, руководитель лаборатории геокультурных исследований и разработок Автономной некоммерческой организации ВПО «Международный банковский институт» (Санкт-Петербург). | 4
1 -
Scopus |
| 20. | Харлампьева Надежда Климовна, кандидат исторических наук, доцент кафедры мировой политики Санкт-Петербургского университета (Санкт-Петербург). | 1 |

Выходные данные / Output data**АРКТИКА и СЕВЕР**

Междисциплинарный электронный научный журнал
2015. № 19

Главный редактор — Лукин Юрий Фёдорович. E-mail: lukin.yury@mail.ru

Редактор — Шепелев Евгений Александрович. E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Художественный редактор (английский язык) — Котлова Екатерина Сергеевна.

E-mail: ekaterina.kotlova@yahoo.com

Размещение на сайте — Шепелев Евгений Александрович

Свидетельство о регистрации — Эл № ФС77-42809 от 26 ноября 2010 года

Учредитель — ФГАОУ ВПО «Северный (Арктический) федеральный университет имени
М. В. Ломоносова»

Адрес учредителя: Россия, 163002, г. Архангельск, Наб. Северной Двины, д. 17

Адрес редакции: Россия, 163002, г. Архангельск, пр. Новгородский, д. 8

Электронный адрес редакции: arcticandnorth@yandex.ru

Подписано «в печать» для размещения на сайте: <http://narfu.ru/aan> — 16.04.2015

ARCTIC and NORTH

Multidisciplinary electronic scientific journal

2015. N 19

Editor-in-chief — Lukin Y. F. E-mail: lukin.yury@mail.ru

Editor — Shepelev E. A. E-mail: evgeny.north@yandex.ru

Art editor (English version) — Kotlova E.S. E-mail: ekaterina.kotlova@yahoo.com

Placement on the webpage by E.A. Shepelev

Registration certificate EI № FS77-42809 from November 26, 2010

Founder — Northern (Arctic) Federal University named after M. V. Lomonosov

Address of the founder: 17, Northern Dvina Embankment, Arkhangelsk, Russia, 163002

Address of the editorial office: 8, Novgorodsky Avenue, Arkhangelsk, Russia, 163002

E-mail address of the editorial office: arcticandnorth@yandex.ru

Signed for placement on the webpage: <http://narfu.ru/aan> on 16.04.2015