

ISSN 2221-2698

электронный научный журнал  
**«Арктика и Север»**

**А И С**

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

**№ 40  
2020**

**Архангельск**

**DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40**

© Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2020

© Редакция электронного научного журнала «Арктика и Север», 2020

Журнал «Арктика и Север» зарегистрирован в Роскомнадзоре как сетевое издание на русском и английском языках, свидетельство Эл № ФС77-78458 от 08 июня 2020 г. Ранее журнал был зарегистрирован как электронное периодическое издание, свидетельство Эл № ФС77-42809 от 26 ноября 2010 г.; в Научной электронной библиотеке eLIBRARY, РИНЦ, лицензионный договор № 96-04/2011R (2011); научной электронной библиотеке «КиберЛенинка» (2016); в базах данных: EBSCO Publishing, США (2012), Directory of Open Access Journals — DOAJ (2013); Global Serials Directory Ulrichsweb, США (2013); NSD, Норвегия (2015); InfoBase Index, Индия (2015); ERIH PLUS, Норвегия (2016); MIAR, Испания (2016); OAJI (2017); RSCI на платформе Web of Science (2018). Выходит в свет не менее 4 раз в год.

Учредитель — ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова», г. Архангельск. Главный редактор — Кудряшова Елена Владимировна, доктор филологических наук, профессор, ректор Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова. Все номера журнала находятся в свободном доступе (CC BY-SA) в Интернете на русском и английском языках. Правила направления, рецензирования и опубликования научных статей, декларация об этике размещены на сайте: <http://www.arcticandnorth.ru/rules/>

Журнал публикует статьи, в которых объектом исследования являются Арктика и Север, по следующим группам специальностей: 08.00.00 Экономические науки; 22.00.00 Социологические науки; 23.00.00 Политология. Плата с авторов, в том числе с аспирантов и студентов, за публикацию статей не взимается. Гонорары не выплачиваются. Все рукописи подвергаются двойному слепому рецензированию. 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, что способствует продвижению публикационной активности авторов и отвечает их интересам.

The journal "Arctic and North" (also known as "Arktika i Sever") is registered at Roskomnadzor (Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications) as an online media published in Russian and English: Registration certificate Эл No. ФС77- 78458, issued on the 8th of June 2020. Earlier, the journal was registered as an electronic periodical, certificate Эл No. ФС77-42809 dated November 26, 2010; at the system of eLIBRARY, license contract no. 96-04/2011R (2011); Scientific Electronic Library "CyberLeninka" (2016). And in the catalogs of international databases: EBSCO Publishing, USA (2012), Directory of Open Access Journals — DOAJ (2013); Global Serials Directory Ulrichsweb, USA (2013); NSD, Norway (2015); InfoBase Index, India (2015); ERIH PLUS, Norway (2016); MIAR, Spain (2016); OAJI (2017); RSCI based on Web of Science (2018). The journal is issued not less than 4 times per year.

The Founder is Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia. Editor-in-Chief is Elena V. Kudryashova, Dr. Sci. (Phil.), Professor, Rector of Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov. All journal issues are available free of charge (CC BY-SA) in Russian and English at the webpage of the journal. Rules and regulations on submission, peer reviews, publication and the Declaration of Ethics are available at <http://www.arcticandnorth.ru/en/requirements/>

The Journal publishes the scientific articles focused on the Arctic and the North relevant for the following professional degrees: 08.00.00 Economics; 22.00.00 Social science; 23.00.00 Political science.

No payments for publication are collected from authors, including students and post-graduate students. Honorariums are not paid. All manuscripts are reviewed using double blind peer review system. The Editorial Board considers receiving of the manuscripts as an authors' transfer of rights to be published in the Arctic and North journal and be placed in the databases that assists and promote the publishing activity of the authors and is in authors' interests.

Our English webpage is located at <http://arcticandnorth.ru/en>  
We will be glad to see you among the authors of "Arctic and North"!

## СОДЕРЖАНИЕ CONTENTS

### СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

<b>БХАГВАТ Д.</b> Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II	5
<b>BHAGWAT J.</b> Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for Greater Emphasis on Mutual Cooperation and a Non-Negotiable Safety Culture. Part II	
<b>ЕМЕЛЬЯНОВА Е.Е., ЧАПАРГИНА А.Н.</b> Состояние и специфика рынка жилья арктических регионов РФ	26
<b>EMELYANOVA E.E., CHAPARGINA A.N.</b> Status and Specifics of the Housing Market in the Arctic Regions of Russia	
<b>КОРЧАК Е.А.</b> Бедность населения как угроза устойчивому развитию российской Арктики	47
<b>KORCHAK E.A.</b> Threats to the Sustainable Development of the Russian Arctic: Poverty	
<b>МАКСИМОВ А.М., МАЛИНИНА К.О., БЛЫНСКАЯ Т.А.</b> Взаимосвязь социального капитала, доверия в обществе и предпринимательской активности населения арктического региона (на материалах Архангельской области)	66
<b>MAKSIMOV A.M., MALININA K.O., BLYNSKAYA T.A.</b> The Correlation of Social Capital, Social Trust and Population' Entrepreneurial Activity in the Arctic Region (a Case Study of the Arkhangelsk Oblast)	
<b>ПИЛЯСОВ А.Н.</b> Смелость хозяйственных решений и современное освоение российской Арктики	82
<b>PILYASOV A.N.</b> The Courage of Economic Decisions and the Modern Development of the Russian Arctic	
<b>ПУДОВКИНА С.О., КРУК М.Н.</b> Применение инструментов маркетинга для привлечения человеческих ресурсов на предприятиях арктического региона	107
<b>PUDOVKINA S.O., KRUK M.N.</b> Attracting Human Resources to Arctic Enterprises Using Marketing Tools	
<b>ТРОШИНА Т.И.</b> Внешнеторговые эксперименты в Архангельской губернии (1916–1921 гг.): исторический опыт выживания в условиях санкций	122
<b>TROSHINA T.I.</b> Foreign Trade Experiments in the Arkhangelsk Province (1916–1921): Historical Experience of Survival under Sanctions	

### ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

<b>ГУДЕВ П.А.</b> Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I	142
<b>GUDEV P.A.</b> The Northern Sea Route: Problems of National Status Legitimization under International Law. Part I	
<b>КОНЫШЕВ В.Н.</b> Арктика на грани гибридной войны?	165
<b>KONYSHEV V.N.</b> Is the Arctic on the Brink of a Hybrid War?	
<b>ОСТХАГЕН А., ЙОРГЕНСЕН А.-К., МУ А.</b> Рыбоохранная зона Шпицбергена: как Россия и Норвегия разрешают арктические разногласия	183
<b>ØSTHAGEN A., JØRGENSEN A.-K., MOE A.</b> The Svalbard Fisheries Protection Zone: How Russia and Norway Manage an Arctic Dispute	

## СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

<b>АСТАХОВА И.С.</b> Печорские маршруты северной научно-промысловой экспедиции <b>ASTAKHOVA I.S.</b> Pechora Routes of the Northern Scientific and Commercial Expedition	206
<b>ЛУКИН Ю.Ф.</b> Международные морские пути грузоперевозок в Арктике <b>LUKIN Yu.F.</b> International Shipping Routes for Cargo Transportation in the Arctic	225
<b>КРУТИКОВ А.В., СМИРНОВА О.О., БОЧАРОВА Л.К.</b> Стратегия развития российской Арктики. Итоги и перспективы <b>KRUTIKOV A.V., SMIRNOVA O.O., BOCHAROVA L.K.</b> Strategy for the Development of the Russian Arctic. Results and Prospects	254
<b>СМИРНОВ А.В.</b> Население мировой Арктики: динамика численности и центры расселения <b>SMIRNOV A.V.</b> The Arctic Population: Dynamics and Centers of the Settlement System	270
<b>ПИТУХИНА М.А., РАДИКОВ И.В., ВОЛОХ В.А.</b> Обсерватория коренных финно-угорских народов республики Карелия <b>PITUKHINA M.A., RADIKOV I.V., VOLOKH V.A.</b> The Observatory of Finno-Ugric Indigenous Peoples in the Republic of Karelia	291
Редакционный совет журнала «Арктика и Север» Editorial board of the “Arctic and North” journal	310
Выходные данные Output data	312

## СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

УДК: [347.79:001.895](98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.5

### Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II \*

© БХАГВАТ Джавахар, PhD, исследователь

E-mail: jawahar71@mail.ru

Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия

**Аннотация.** Таяние арктического морского льда открывает множество возможностей для использования Северного морского пути (СМП). Международная морская организация (ИМО) ввела несколько правил судходства и подготовки моряков. Северный морской путь имеет ряд проблем в отношении инфраструктуры и суровых погодных условий. Недавний инцидент на борту круизного лайнера «Viking Sky» стал напоминанием о таких проблемах. Норвежские власти отреагировали превосходно, а поисково-спасательная операция была проведена с необходимыми скоординированными усилиями в кратчайшие сроки. В настоящей статье проанализирован ряд инцидентов, произошедших на трассе СМП с точки зрения адекватности существующих норм. По мнению автора, эти инциденты вызывают необходимость изучения адекватности Полярного кодекса, инфраструктуры вдоль СМП и текущего состояния поисково-спасательных операций (ПСО). С практической точки зрения норвежский опыт будет интересен всем арктическим государствам и ИМО. Обсуждается эволюция Полярного кодекса и проблемы реализации. В статье предлагается несколько рекомендаций по улучшению сотрудничества и безопасности с целью сделать СМП жизнеспособным альтернативным маршрутом. Статья может быть использована в образовательных целях, а также государственными служащими, судходными компаниями, службами по поиску и спасению и исследователями, участвующими в разработке арктических морских маршрутов, особенно Северного морского пути.

**Ключевые слова:** Арктика, арктические маршруты, арктический морской лёд, Северный морской путь (СМП), Россия, поисково-спасательные работы (ПСР), схемы движения судов, сотрудничество.

### Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for Greater Emphasis on Mutual Cooperation and a Non-Negotiable Safety Culture. Part II

© Jawahar BHAGWAT, Ph.D. Arts (History), researcher

E-mail: jawahar71@mail.ru

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

**Abstract.** The opening of the Northern Sea route (NSR) due to the melting of the Arctic sea ice ushers in many opportunities. The International Maritime Organization has introduced several regulations for shipping and the training of seafarers. The Northern Sea Route has several challenges with respect to the infrastructure and the harsh weather conditions. The recent incident onboard the Viking Sky cruise liner was a reminder of such challenges. The Norwegian authorities responded admirably, and the Search and Rescue

\* Для цитирования:

Бхагват Д. Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть II // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 5–25. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.5

For citation:

Bhagwat J. Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for Greater Emphasis on Mutual Cooperation and a Non-Negotiable Safety Culture. Part II. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 5–25. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.5

operation was conducted with the necessary coordinated effort in the shortest possible time. Other incidents along the NSR and increasing ship casualties in the Arctic region which have been analyzed with reference to the adequacy of existing regulations. The author's opinion is that these incidents bring out a need to examine the adequacy of the Polar code, infrastructure along the NSR and the current state of Search and Rescue (SAR). From a practical point of view the Norwegian experience would be of interest to all Arctic states and the IMO. The evolution of the Polar Code and the challenges in implementation are discussed. The article puts forth several recommendations for improving cooperation and safety with the aim of making the NSR a viable alternative route. This article can be used for educational purposes at universities. It is relevant for civil servants, shipping authorities, search and rescue authorities and researchers involved in developing the Arctic sea routes and specifically the Northern Sea route.

**Keywords:** *Arctic, Arctic routes, Arctic sea ice cover, The Northern sea route (NSR), Russia, Search and Rescue (SAR), vessel traffic patterns, cooperation.*

*«Все пассажиры и экипаж находятся в безопасности... На протяжении всех этих событий нашим приоритетом было обеспечение безопасности и благополучия наших пассажиров и команды... Мы хотели бы поблагодарить норвежские аварийные службы за их поддержку и умение управлять ситуацией в очень сложных погодных условиях»<sup>1</sup>.  
(Заявление компании «Viking Cruises»)*

### **Полярный кодекс**

Случай с судном «Explorer», которое село на мель со 154-мя пассажирами и членами экипажа на борту у берегов Антарктики в 2007 г., побудил ИМО изменить добровольные принципы судходства в полярных регионах и создать новый документ, носящий обязательный характер [21, Grant G.S., с. 190]. Арктические государства пришли к консенсусу о необходимости создания обязательного Полярного кодекса, основанного на рекомендациях Арктического совета, то есть Оценке морского судходства в Арктике 2009 г. [14, Brigham L., с. 179]. Полярный кодекс, созданный для повышения безопасности судходства в Арктике и Антарктике<sup>2</sup>, был принят Комитетом безопасности на море ИМО в ноябре 2014 г. [22, Yamada H., с. 185]. Резолюция Комитета по защите морской среды МЕРС.265(68), принявшая поправки в МАРПОЛ и сделавшая экологические положения Полярного Кодекса обязательными, была принята в мае 2015 г. [21, Grant G.S., с. 190]<sup>3</sup>. Целью документа является обеспечение безопасности при эксплуатации судов и защита окружающей среды путём устранения рисков, существующих в полярных водах. ИМО приняла международный кодекс для судов, эксплуатируемых в полярных водах (Полярный Кодекс), и соответствующие поправки, чтобы сделать его обязательным как в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (SOLAS) 1974 года, так и в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL) 1973 года с изменениями, внесёнными про-

<sup>1</sup> См.: Simon Calder, Viking Sky: Why Things Went Wrong, What Happened and What's Next, 24 March 2019. URL: <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/viking-sky-what-happened-storm-norway-emergency-evacuation-coast-a8837371.html> (дата обращения: 31.03.2019).

<sup>2</sup>The Polar Code, November 2014. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf> (дата обращения: 31.03.2019).

<sup>3</sup>Marine Environment Polar Code, May 2015. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Documents/MEPC.265\(68\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Documents/MEPC.265(68).pdf) (дата обращения: 31.03.2019).

токолом 1978 года и поправками, издаваемыми ИМО время от времени [23, ИМО, с. 1–6]. Полярный кодекс ИМО вступил в силу 1 января 2017 г.<sup>4</sup> Эти события стали исторической вехой в работе ИМО по защите судов и людей на борту, моряков и пассажиров в суровых условиях полярных морей. Полярный кодекс призван охватить весь спектр вопросов, связанных с судходством и имеющих отношение к судходству в полярных водах, проектированию, строительству и оборудованию судов. Он также охватывает эксплуатационные и учебные проблемы, вопросы поиска и спасения на море и, что не менее важно, защиту уникальной окружающей среды и экосистем полярных регионов<sup>5</sup>. Полярный кодекс включает в себя обязательные меры по обеспечению безопасности (Часть I-A) и предотвращению загрязнения окружающей среды (Часть II-A), а также рекомендательные положения для этих частей (части I-B и II-B) [23, ИМО, с. 7]. Ответственность за исполнение этих положений лежит, в первую очередь, на государствах флага, а при определенных обстоятельствах — на государствах порта [14, Brigham L., с. 181].



Рис. 1. Значение Полярного Кодекса для безопасности судов<sup>6</sup>.

<sup>4</sup>The Polar Code, November 2014. URL: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf> (дата обращения: 31.03.2019).

<sup>5</sup>Там же.

<sup>6</sup>What does the Polar Code mean for Ship Safety? January 2017. URL: [http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Polar%20Code%20Ship%20Safety%20-%20Infographic\\_RUSSIAN.pdf#search=Polar%20Code](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/Polar%20Code%20Ship%20Safety%20-%20Infographic_RUSSIAN.pdf#search=Polar%20Code) (дата обращения: 31.03.2019).

Полярный кодекс охватывает весь спектр вопросов проектирования, строительства, оснащения, эксплуатации, обучения, поиска и спасения, а также охраны окружающей среды, имеющих отношение к судам, работающим в суровых полярных водах<sup>7</sup>. Основными аспектами относительно безопасности судов, касающимися проектирования и строительства, являются следующие. «Три категории судов могут эксплуатироваться в полярных водах в зависимости от условий: а) однолетний лёд средней толщины, б) тонкий лёд и в) отдельные льдины / ледовые условия, менее суровые, чем а) и б). Суда должны обладать достаточной остойчивостью в неповреждённом состоянии, если судно подвергается оледенению; в расчётах остойчивости должны учитываться допуски на обледенение. Конструкции судов, имеющих ледовые усиления, должны выдерживать как общие, так и местные нагрузки на конструкцию. При постройке судов должны использоваться материалы, подходящие для эксплуатации при полярной рабочей температуре судна»<sup>8</sup>.

Например, флот из шести челночных танкеров Arc7 был построен компанией Samsung Heavy Industries (Пусан, Корея) в соответствии с Полярным Кодексом. Суда находятся под российским флагом и используются для обеспечения круглогодичной работы проекта «Ворота Арктики», направленного на разработку Новопортовского месторождения, являющегося одним из крупнейших месторождений полуострова Ямал и имеющего важное стратегическое значение для развития СМП. Опыт показал, что при относительно благоприятных ледовых условиях (толщина льда 1,2 м) ледовые танкеры класса Arc6 и Arc7 могут использоваться практически без ледокольной помощи. На Международном научном круглом столе «Логистика в Арктике: проблемы международного сотрудничества», состоявшемся в Санкт-Петербурге в ноябре 2019 г., представляя кейс-стади, исследователи заявили, что упомянутые транспортные схемы не были приняты 10–15 лет назад [24, Ogarcov S., Kozmenko S., Teslya A. с. 6–7]. Другим главным аргументом против привлечения танкерного флота является необходимость сохранить окружающую среду. Ликвидация разливов нефти в морских водах является сложной задачей в ледовых условиях. В связи с нестабильной ледовой обстановкой и быстрым переносом льда течениями и ветрами судходство по СМП требует использования не только ледокольной помощи, но и транспортных и грузовых судов арктического класса [8, Tianming G., Erokhin V., с. 7]. По мнению автора, для подтверждения предложения, выдвинутого на вышеупомянутой конференции, необходимо было бы провести более масштабные испытания, поскольку ледовая обстановка не всегда может быть спрогнозирована с высокой точностью, а также из-за высокой чувствительности арктической среды к антропогенному воздействию. Кроме того, наблюдается экспоненциальный рост числа жертв кораблекрушений, вызванных отказом техники (табл. 1). Количество случаев (124) в

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Там же.

период 2015–2017 гг. было почти равно количеству отказов техники (125) в период 2005–2014 гг.<sup>9</sup>

Полярный Кодекс также гласит, что суда должны иметь на борту Свидетельство судна полярного плавания и руководство по эксплуатации судна в полярных водах [14, ИМО, с. 7]. Если судно ходит в полярных водах, то должностные лица государства порта могут обратиться к капитану с просьбой проверить это свидетельство. Аналогичным образом сотрудники морских правоохранительных органов имеют право тщательно изучить руководство по эксплуатации судна в полярных водах и изучить готовность судна и экипажа к реагированию в полярных условиях [14, Brigham L., с. 181–182]. Государство порта может задержать судно, которое не соответствует стандартам [21, Grant G.S, с. 195]. Администрация СМП действительно требует наличия Свидетельство судна полярного плавания. Однако не совсем понятно, создали ли арктические государства механизмы для проверки соблюдения данного положения Полярного Кодекса. Например, существуют экологические стандарты, установленные для машинных отсеков судна в правиле 6.3.1.1 для удовлетворения функциональных требований главы 6.2. Однако, согласно одной точке зрения, принятие целевых стандартов, как и в положении 6.3.1.1, хотя и должно соответствовать объективным стандартам, оставляет за судовладельцами и операторами право самим судить о том, как соответствовать этим требованиям [21, Grant G.S, с. 197–198]. Это может создать проблемы в процессе правоприменения для государств флага и портов, которые стремятся принять меры против судов, не соответствующих требованиям. В будущем из-за потепления Арктики суда могут вообще не заходить в порт, и поэтому потребуется скорректировать процедуры для государств порта относительно проведения проверок до и после арктического рейса. Такой тип навигации возложит на государства флага и их признанные организации большую ответственность за осуществление эффективного надзора и обеспечение строгого соблюдения Полярного Кодекса. Арктическим государствам, возможно, потребуется рассмотреть вопрос об интеграции инспекционного режима Полярного Кодекса в существующие меморандумы о взаимопонимании между государствами порта, такие как Парижское и Токийское соглашения [21, Grant G.S, с. 198].

Россия внесла в свой Кодекс торгового мореплавания поправку, согласно которой перевозка нефти, природного газа (в том числе СПГ), газового конденсата и угля, добываемых на территории России, в том числе на российском шельфе, и загружаемых на борт судов по СМП, должна осуществляться под российским флагом. С января 2019 г. российское правительство также требует, чтобы все новые суда, эксплуатируемые российскими компаниями в российской Арктике, строились на российских верфях [5, Tianming G., Erokhin V., с. 14]. Однако в новом законе есть лазейка, которая позволяет нескольким ключевым заинтересован-

---

<sup>9</sup>Arctic Circle Waters-All Casualties including Total Losses 2005–2017, Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2015–2018.

ным сторонам продолжать свои текущие судоходные операции с иностранными зарегистрированными судами<sup>10</sup>. Закон гласит, что компаниям, которые до 1 февраля 2018 г. заключили соглашения об использовании судов под иностранным флагом, будет разрешено продолжать свою деятельность. В основном это касается использования Новатэком перевозчиков под иностранным флагом<sup>11</sup>. В настоящее время «Ямал СПГ» обслуживают семь газозовов, но только один из них под российским флагом. Остальные шесть принадлежат канадской «Teekay», греческой «Dunagas», и японскими компаниями «Mitsui & Co» [5, Tianming G., Erokhin V., с. 14]. Однако, по мнению западных источников, эта мера направлена не на усиление регулирования, а на стимулирование роста отечественного судостроения, прежде всего, на Дальнем Востоке, на судостроительном заводе «Звезда» в г. Большой Камень<sup>12</sup>. Датские судовладельцы выразили сожаление в связи с этим протекционистским шагом России и заявили о намерении обсудить этот вопрос с ЕС<sup>13</sup>. Однако в российской инициативе по защите своего судоходства нет ничего нового. В соответствии с законами и постановлениями Соединённых Штатов в отношении грузов, «грузоотправитель / поставщик не может отправить часть груза под флагом США на судно под иностранным флагом, независимо от того, выдан ли коносамент перевозчиком под иностранным флагом или перевозчиком США. Флагманский морской перевозчик, грузоотправитель / поставщик должен отправить часть груза под флагом США через судно под флагом США и получить главный морской коносамент перевозчика под флагом США»<sup>14</sup>. Проблема актуальности данного вопроса заключается в том, что государства флага должны иметь возможность регулировать судоходство, а это будет возможно только в том случае, если они разрешат судоходство только арктическим государствам под флагом или перевозчикам некоторых других государств, которые готовы соблюдать положения Полярного Кодекса.

Что касается подготовки, то в документе подчёркивается, что капитаны, старшие помощники и офицеры, несущие навигационную вахту, должны пройти соответствующую базовую подготовку (для операций на открытой воде) и расширенную для работы в других водах, включая ледовые<sup>15</sup>. Эксперты также отметили недостаточное количество квалифицированных полярных моряков среди профессионалов морского дела во всём мире. Междуна-

---

<sup>10</sup> Staalesen A. Russian Legislators Ban Foreign Shipments of Oil and Natural Gas and Coal along the NSR. 26 December 2017. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2017/12/russian-legislators-ban-foreign-shipments-oil-natural-gas-and-coal-along-northern-sea> (дата обращения: 18.05.2018).

<sup>11</sup> Там же.

<sup>12</sup> Staalesen A. Putin Nationalizes Arctic Petroleum Shipments. 17 November 2017. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/industry-and-energy/2017/11/putin-nationalizes-arctic-petroleum-shipments> (дата обращения: 18.05.2018).

<sup>13</sup> Soren Pico. Shipowners Prepared to Bring Russian Shipping Law Before the EU. 12 February 2018. URL: <https://shippingwatch.com/carriers/article10300617.ece> (дата обращения: 18.05.2018).

<sup>14</sup> United States Department of Transportation. Cargo Preference FAQs. 2020. URL: <https://www.maritime.dot.gov/ports/cargo-preference/frequently-asked-questions-faqs-cargo-preference> (дата обращения: 12.04.2020).

<sup>15</sup> Там же.

родное сотрудничество может оказаться необходимым для ликвидации широкого разрыва в наличии экипажей и учебных средств [14, Brigham L., с. 180]. Однако, устанавливая более жёсткие нормы и настаивая на расширенной подготовке, Полярный Кодекс не меняет периодичности освидетельствования полярных судов или сертификационной подготовки моряков. Человеческое измерение в полярных широтах является наиболее важным элементом Полярного кодекса [14, Brigham L., с. 180].

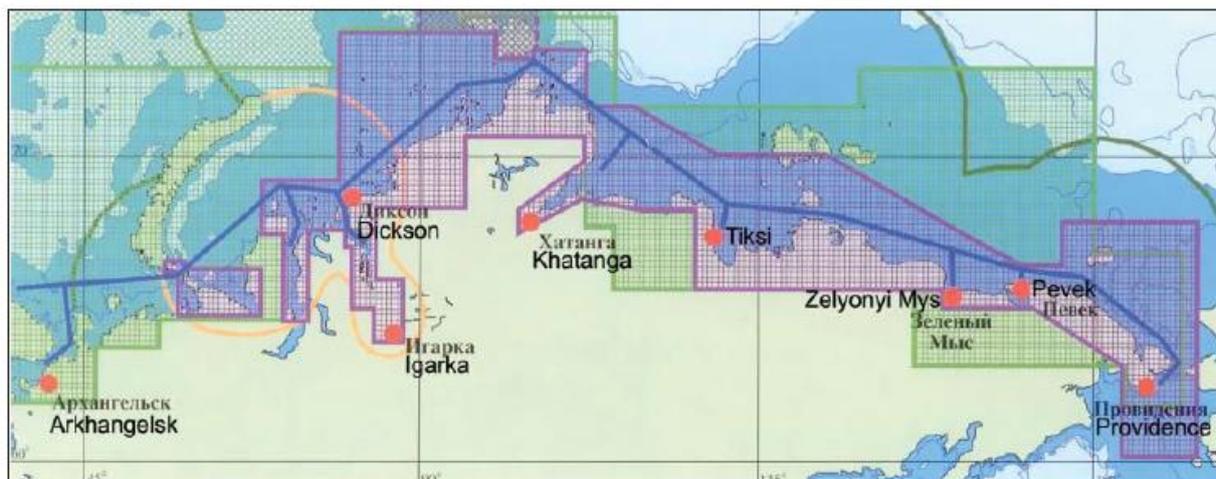


Рис. 2. Покрытие электронными навигационными картами [9, с. 19].

Однако Полярный кодекс ИМО, хотя и фокусируется на безопасности судов и защите морской среды, не учитывает каких-либо фундаментальных потребностей в поиске, спасении и реагировании на чрезвычайные ситуации. Кодекс действительно определяет многие требования, включая информацию, относящуюся к безопасности судоходства, портам, гидрографии, средствам навигации, наличию электронных карт, связи, спасательным и береговым насосным установкам, среди прочих вопросов [14, Brigham L., с. 183]. Сохранение риска и неопределённости при прохождении трассы СМП включает в себя нехватку портовых сооружений и навигационных средств, неточность морских карт и изоляцию [25, Lasserre F., с. 509–521]. Кроме того, появляется ещё один важный вопрос — отсутствие руководства по планированию маршрутов, карт и публикаций на английском языке у российских властей [26, Pastusiak T., с. 70]. См. табл. 1 для получения подробного списка охвата карт и ЭНК.

Таблица 1

Доступность карт и ЭНК для трассы СМП [26, Pastusiak T., с. 67]

Проход	Доступность карт выбранного производителя, охватывающих территорию (в скобках указан ссылочный номер карты)			
	УКНО Бумажные	UNIO Бумажные карты	МЦ ЭНК → PRIMAR <sup>16</sup> ЭНК (* .000)	UNIO ЭНК (* .000)

<sup>16</sup> Программа мероприятий по улучшению руководства использованию ресурсов СВ.

	карты			
Пролив Югорский Шар Новая Земля, Баренцево Море — Карское Море	1: 90,000 (2967)	1:25 000 (18316 запад, узкая часть), 1:50 000 (15030 восток, большая часть)	1: 180 000 (RU3OPNJ9) 1: 25 000 (CP5OSNT0 18316 западная, узкая часть), 1: 200 000 (CP3OSNS0 восточная, большая часть)	1: 180 000 (RU3OPNJ9) 1: 25 000 (CP5OSNT0 18316 западная, узкая часть), 1: 200 000 (CP3OSNS0 восточная, большая часть)
Пролив Карские Ворота Новая земля, Баренцево Море — Карское Море	1: 90,000 (2967)	1: 100 000 (13314 целых), 1: 50 000 (15315, 15317), 1: 25 000 (18314, 18315)	1: 180 000 (RU3PONJ9 целиком), 1: 45 000 (RU4P1NLO, RU4P1NIO северная часть) 1: 90 000 (CP3OSNQ0)	1: 180 000 (RU3PONJ9 целиком), 1: 45 000 (RU4P1NLO, RU4P1NIO северная часть) 1: 90 000 (CP3OSNQ0)
Маточкин Шар Новая земля, Баренцево Море — Карское Море	1:350,000(3182)	1:500,000(11116, 11126)	1:700,000(RU2P8MH9)1:500,000(CP2P5NE0, CP2P8LT8)	1:700,000(RU2P8MH9) 1:500,000(CP2P5NE0, CP2P8LT8)
К северу от Новой Земли	1:350,000(3182)	1:100,000 (13215)	1:700,000(RU2P8MH9)1:900,000(CP3PK0G0)	1:700,000(RU2P8MH9) 1:900,000(CP3PK0G0)
Пролив Вилькицкого Северная Земля, Карское море — море Лаптевых	Отсутствие видимости	1:100,000(13400, 14314, 14315, 14316)	1: 180,000 (RU3PMS90, RU3PLR00) 1: 90,000 (CP3PNS80 частично), 1: 200,000 (CP3PMS90, CP3PLR00 другая часть)	1: 180,000 (RU3PMS90, RU3PLR00) 1: 90,000 (CP3PNS80 частично), 1: 200,000 (CP3PMS90, CP3PLR00 другая часть)
Пролив Шокальского Северная Земля, Карское море — море Лаптевых	Отсутствие видимости	1: 50 000 (16366, 16367, 16368, 16343), 1: 100 000 (14318 восточного подхода), 1: 200 000 (12338 западного подхода)	1:180,000(RU3PORGO)1:450,000(CP4PQRS0, CP\$PPRP0)	1:180,000(RU3PORGO) 1:450,000(CP4PQRS0, CP\$PPRP0)
К северу от Северной Земли	Отсутствие видимости	1:200,000 (12336, 12337)	1:180,000(RU3Q0QQ0, RU3Q0RE0)1:200,000(CP3Q0QQ0)	1:180,000(RU3Q0QQ0, RU3Q0RE0)1:200,000(CP3Q0QQ0)
Пролив Лаптевых Новосибирские острова, Море Лаптевых — Восточно-Сибирское море	Отсутствие видимости	1:100,000(13430, 13455)	1:180,000(RU3P7VS0, RU3P6W90)1:200,000(CP3P7VS0)	1:180,000(RU3P7VS0, RU3P6W90)1:200,000(CP3P7VS0)
Пролив Санникова Новосибирские острова, Море Лаптевых — Восточно-	Отсутствие видимости	1:100,000(13432, 13448)1:180,000(RU3PCV80, RU3PBVP0)1:200,000(CP3PBVP0)	1:100,000(13432, 13448)1:180,000(RU3PCV80, RU3PBVP0)1:200,000(CP3PBVP0)	1:100,000(13432, 13448)1:180,000(RU3PCV80, RU3PBVP0)1:200,000(CP3PBVP0)

Сибирское море				
К северу от Новосибирских островов	Отсутствие видимости	1:200,000 (12415, 12416, 12417, 13418, 12419)1:180,000(RU3PGV80, RU3PVG0)1:200,000(CP3PGVP0)	1:200,000 (12415, 12416, 12417, 13418, 12419)1:180,000(RU3PGV80, RU3PVG0)1:200,000(CP3PGVP0)	1:200,000 (12415, 12416, 12417, 13418, 12419)1:180,000(RU3PGV80, RU3PVG0)1:200,000(CP3PGVP0)
Пролив Де Лонга Остров Врангеля, Новосибирские острова — Чукотское море	1:5,000,000(4521)	1:200,000(12430, 12431)1:180,000(RU3OOZO0, RU3POOT0)1:200,000(CP3ORZ60)	1:200,000(12430, 12431)1:180,000(RU3OOZO0, RU3POOT0)1:200,000(CP3ORZ60)	1:200,000(12430, 12431)1:180,000(RU3OOZO0, RU3POOT0)1:200,000(CP3ORZ60)
К северу от Острова Врангеля	1:27,000,000(4002)	1:50,000(16475, 16476)1:180,000(RU3POZMO, RU3POOT0)1:200,000(CP3OOCO0)	1:50,000(16475, 16476)1:180,000(RU3POZMO, RU3POOT0)1:200,000(CP3OOCO0)	1:50,000(16475, 16476)1:180,000(RU3POZMO, RU3POOT0)1:200,000(CP3OOCO0)
Берингов пролив Чукотское море — Берингово море	1:1,000,000(4814)	1:100,000(14435, 64251)1:180,000(RU3OE090)1:25,000(CP3OE040)	1:100,000(14435, 64251)1:180,000(RU3OE090)1:25,000(CP3OE040)	1:100,000(14435, 64251)1:180,000(RU3OE090)1:25,000(CP3OE040)

На большей части морской Арктики сохраняется значительный разрыв в морской инфраструктуре. Для того чтобы трансарктическое судоходство стало реальностью, потребуются значительные инвестиции в инфраструктуру, связанную с судоходством. Развитие стабильного и безопасного судоходства по СМП также является одним из ключевых интересов России в Арктике [27, Zysk K., с. 104–110]. Только благодаря инвестициям арктических государств, заинтересованных неарктических государств, таких как Китай, Япония и Южная Корея, и, возможно, государственно-частному партнёрству могут быть доступны ресурсы для удовлетворения этих насущных потребностей в ответ на расширение арктических морских операций.

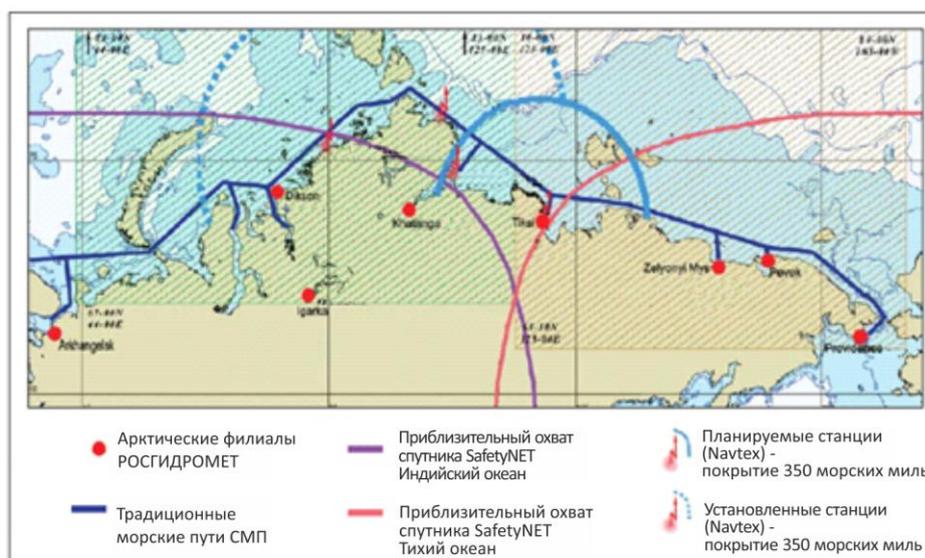


Рис. 2. Зоны приёма информации о безопасности судоходства в системах SafetyNET и NAVTEX — пробелы в обеспечении [9, ABS, с. 20].

Полярный кодекс безопасности судов также защищает окружающую среду, рассматривая уникальные риски, присутствующие в полярных водах, но не охватываемые другими правовыми документами. Он предусматривает меры в дополнение к требованиям МАРПОЛ и применяется как к судам, работающим в арктических, так и в антарктических водах [23, ИМО, с. 8–9]. Кодекс запрещает сброс нефти или нефтесодержащих смесей [23, ИМО, с. 38–39]. Двойной корпус и двойное днище требуются для всех нефтяных танкеров, включая суда водоизмещением менее 5 000 т (суда категории А/В, построенные на 1 января 2017 г. или после этой даты) [16, ИМО, с. 38]. Танкеры Arc7, используемые для проекта «Ворота Арктики», оснащены двойным корпусом и азимутом с электрической гондолой типа Azipod (позволяющим вращать винт на 360 градусов относительно корпуса), что даёт им отличную ледокольную способность. Двойной корпус и сегрегированная система балласта отвечают всем требованиям МАРПОЛА [24, Ogarcov S., Kozmenko S., Teslya A., с. 6–7]. Тяжёлое топливо запрещено в Антарктике (в соответствии с МАРПОЛ). Судам рекомендуется не использовать и не перевозить тяжёлое топливо в Арктике<sup>17</sup>. Суды также могут рассмотреть возможность использования нетоксичных биоразлагаемых смазочных материалов или систем на водной основе в смазанных компонентах за пределами подводного корпуса с прямыми контактами с морской водой<sup>18</sup>. ИМО продолжит работу по введению запрета на использование тяжёлого дизельного топлива (ТДТ) в Арктике в 2021 г. и его реализации к 2023 г., но в России и Канаде, на долю которых приходилось 56% и 6% использования тяжёлого дизельного топлива в Арктике в 2019 г., эти требования оставались невыполненными<sup>19</sup>. Недавно Канада объявила

<sup>17</sup> Arctic Shipping Best Practice Information Forum Launches Public Web Portal.

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Humpert M. IMO inches forward with Ban on Heavy Fuel Oil in Arctic, 26 February 2019. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/imo-inches-forward-ban-heavy-fuel-oil-arctic> (дата обращения: 27.02.2019).

о своей поддержке поэтапного перехода к запрету ТДТ<sup>20</sup>. Проект постановления, принятый ИМО в феврале 2020 г., теперь передаётся на рассмотрение Комитету по защите морской среды в октябре 2020 г. (MEPC 76) и разрешает дальнейшее использование ТДТ до 1 июля 2024 г. На этом этапе два пункта разрешают продолжение использования ТДТ на некоторых судах. Страны могут освобождать свои собственные суда в своих внутренних водах. Кроме того, все двухкорпусные суда — суда с двухслойным водонепроницаемым корпусом, в основном российские, также освобождены от запрета до середины 2029 г.<sup>21</sup>

Есть также опасения с точки зрения частной гражданской ответственности относительно достаточности действующих международных правил для обеспечения компенсации за ущерб от загрязнения нефтью, и, в частности, того, что следует рассматривать в качестве разумных мер по смягчению последствий и реагированию на ущерб в отдалённых районах [28, Chircop A., с. 49]. Что касается сточных вод, Полярный Кодекс гласит, что сброс сточных вод в полярные воды запрещён (за исключением особых условий). Сброс разрешён только в том случае, если на судне имеется одобренная установка для очистки сточных вод, и оно сбрасывает сточные воды, в удалении, насколько это возможно, от ближайшего берега, припая или районов с определённой сплочённостью льда [29, ИМО, с. 40–41]. Тем не менее, нет никаких правил использования противообрастающих красок и методов управления балластными водами в арктическом регионе, а вместо этого безоговорочно признаётся применение общих мировых правил. [28, Chircop A., с. 49].

---

<sup>20</sup> Maritime Executive, Canada Supports Ban on Heavy Fuel Oil in Arctic, 18 February 2020. URL: <https://www.maritime-executive.com/article/Canada-supports-ban-heavy-fuel-oil-in-the-arctic> (дата обращения: 20.02.2019).

<sup>21</sup> Humpert M. IMO inches forward with Ban on Heavy Fuel Oil in Arctic, 26 February 2019. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/imo-inches-forward-ban-heavy-fuel-oil-arctic> (дата обращения: 27.02.2019).

# КАК ПОЛЯРНЫЙ КОДЕКС ЗАЩИЩАЕТ ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ

### НЕФТЬ

**СБОС**  
Сброс в море нефти или нефтесодержащих смесей с любых судов запрещен

**КОНСТРУКЦИЯ**  
Для всех нефтяных танкеров, включая танкеры дедвейтом менее 5000, требуется двойной корпус и двойное дно (суда категории A/B, построенные 1 января 2017 года или после этой даты)

**ТЯЖЕЛОЕ ЖИДКОЕ ТОПЛИВО**  
Тяжелое жидкое топливо запрещено в Арктике (согласно Конвенции МАРПОЛ). Суда поощряются к тому, чтобы не иметь на борту и не использовать тяжелое жидкое топливо в Арктике

**СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ**  
Рассмотреть вопрос о применении нетоксичных биоразлагаемых смазочных материалов или материалов на водной основе в смазываемых узлах, которые расположены за пределами подвальной части корпуса в непосредственном контакте с морской водой

**ИНВАЗИВНЫЕ ВИДЫ**

**ИНВАЗИВНЫЕ ВОДНЫЕ ВИДЫ**  
Должны приниматься меры по сведению к минимуму риска переноса инвазивных водных видов в судовых балластных водах и через биообращение судов

**СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

- Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах, вступает в силу 1 января 2017 года
- Он применяется к судам, эксплуатирующимся в Арктических и Антарктических водах, в дополнение к существующим требованиям конвенций МАРПОЛ
- Он обеспечивает безопасную эксплуатацию судна и защиту окружающей среды, поскольку снижает риск уникального характера, которые присутствуют в полярных водах и не охвачены другими документами

### МУСОП

**ПЛАСТМАССА**  
Запрещается сброс всех видов пластмасс (согласно Конвенции МАРПОЛ)

**ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ I**  
Запрещается выбрасывание пищевых отходов на лед

**ПИЩЕВЫЕ ОТХОДЫ II**  
Измельченные или перемолотые пищевые отходы (размером не более 25 мм) могут выбрасываться, только если судно находится на расстоянии не менее 12 морских миль от ближайшего берега. Ближайшего шельфового ледника или ближайшего припая

**ТУШИ ЖИВОТНЫХ**  
Сброс туш животных запрещается

**ОСТАТКИ ГРУЗА**  
Остатки груза, мощные средства или припасы, содержащиеся в трюмной промышленной воде, могут быть сброшены только в том случае, если они не являются вредными, токсичными для морской среды, если как порт отравления, так и порт назначения находятся в пределах арктической воды и в этих портах отсутствуют достаточные приемные сооружения. Такие же требования применяются к району Арктики согласно Конвенции МАРПОЛ

**ХИМИЧЕСКИЕ ВЕЩЕСТВА**

**СБОС**  
В полярных водах запрещен сброс вредных жидких веществ (ВЖВ) или смесей, содержащих ВЖВ

### СТОЧНЫЕ ВОДЫ

**СБОСЫ I**  
Запрещается любой сброс сточных вод в полярных водах (кроме специально оговоренных обстоятельств)

**УСТАНОВКИ ДЛЯ ОБРАБОТКИ СТОЧНЫХ ВОД**  
Сброс разрешается, если на судне действует одобренная установка для обработки сточных вод и обработанные сточные воды сбрасываются настолько возможно далеко от ближайшего берега, любого припая, шельфового ледника или районов конкретно указанной сплоченности льда

**СБОСЫ II**  
• Неизмельченные или необеззараженные сточные воды могут быть сброшены на расстоянии более 12 морских миль от любого шельфового ледника или припая  
• Измельченные и обеззараженные сточные воды могут быть сброшены на расстоянии более 3 морских миль от любого шельфового ледника или припая

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

**КАТЕГОРИИ СУДОВ**  
Суда трех категорий по своей конструкции предназначены для эксплуатации в полярных водах в условиях:  
А) по меньшей мере одностопенного льда средней толщины  
В) по меньшей мере тонкого одностопенного льда  
С) отдельных льдин/льдов менее местных ледовых условий, чем условия для А и В

**ПРИПАЙ:** морской лед, который образуется и остается неподвижной вдоль побережья, где он прилеплен к берегу, к ледной стене, к ледному барьеру, между оттаявшими или осевшими на отмели осколками

**ШЕЛЬФОВЫЙ ЛЕДНИК:** находящийся на плыву ледяной покров значительной толщины, возвышающийся на 2-50 м или более над уровнем моря и сорпеленный с берегом

Рис. 3. Как Полярный Кодекс защищает окружающую среду <sup>22</sup>.

## Риски и проблемы эксплуатации судов для окружающей среды Арктики

Таблица 2

Аварии на судах в полярных водах, 2005-2017 гг. <sup>23</sup>  
(суда вместимостью 100 и более тонн)

Тип аварии	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Всего
Повреждение /отказ оборудования	2	3	5	13	14	16	12	13	20	27	46	32	46	249
Авария/Мель	1	4	10	11	14	9	9	8	10	14	6	11	9	116
Разное	0	0	5	1	4	4	2	6	5	5	6	4	6	48
Столкновение	0	0	0	1	4	10	4	4	2	0	5	2	4	36
Пожар/взрыв	0	0	3	1	2	6	6	1	4	2	4	1	3	33
Контакт (напр., портовая стена)	0	0	1	1	2	4	1	3	6	4	5	1	1	29

<sup>22</sup>How does the Polar Code protect the Environment, November 2014. URL: [http://www.imo.org/en/MediaCentre/Hot-Tops/polar/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20\(Russian%20infographic\).pdf#search=How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment](http://www.imo.org/en/MediaCentre/Hot-Tops/polar/Documents/How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment%20(Russian%20infographic).pdf#search=How%20the%20Polar%20Code%20protects%20the%20environment) (дата обращения: 31.03.2019).

<sup>23</sup>Arctic Circle Waters-All Casualties including Total Losses 2005-2017, Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2015, p.28 and Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2018, p.29 quoted in Ronald Rourke, Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress, p.50, Congressional Record Service, 30 March 2020. URL: <https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 12.04.2020).

Повреждение корпуса	0	1	3	1	6	2	2	1	2	1	1	2	2	24
Затонувший /затопленный	0	0	1	1	2	0	3	1	1	2	0	1	0	12
Трудовой спор	0	0	1	1	2	0	3	1	1	2	0	1	0	12
Всего	3	8	28	30	47	50	39	37	50	55	71	55	71	544

Случай с судном «Viking Sky» и увеличивающееся число аварий на кораблях (табл. 1) ещё раз подчёркивает необходимость обратить внимание на ключевые факторы риска для безопасности судов в арктическом регионе, включая столкновения со льдом, выход на мель из-за льда, посадки на мель или другие аварии, пожар на борту судна, разливы нефти, столкновение с другими судами и обледенение. Риски различаются в зависимости от типа и уровня активности в разных районах Арктики. Кроме того, операционная среда сильно различается в разных частях региона из-за ледовых, сезонных и погодных условий. Таким образом, очевидно, что риски усугубляются, поэтому инспекции с особым акцентом на состоянии корпусов судов для получения свидетельств и проверка знаний моряков также должны проводиться чаще, аналогично более частым проверкам атомных электростанции по сравнению с обычными гидроэлектростанциями. Или как в случае с инспекциями судов с атомными двигателями и их экипажем военно-морскими силами США, России, Франции, Великобритании, Китая и Индии. В России инспекция ядерной и радиационной безопасности проводится независимой группой экспертов, назначенных Министерством обороны для проверки состояния оборудования и знаний экипажа атомных подводных лодок. Таким образом, регулятор (Минобороны России) не зависит от оператора (ВМФ). Страны Северной Европы и Россия могли бы рассмотреть аналогичные меры и ограничения прохода судов под флагами по СМП в связи с их неспособностью обеспечить соответствие своих судов Полярному Кодексу ИМО. Морским страховщикам необходимо рассчитать надлежащий уровень выплат за риск для полярных маршрутов, что требует более подробной информации об авариях и происшествиях в Арктике в предыдущие годы <sup>24</sup>.

Ключевые проблемы для поисково-спасательных операций в Арктике, определённые в исследовании 2017 г., проведённом Финской пограничной службой в рамках Форума береговой охраны Арктики, включают большие расстояния, суровую погоду, ледовые и холодные условия, плохую сеть связи, отсутствие инфраструктуры и средств для спасания и реагирования на Севере <sup>25</sup>. Использование беспилотных летательных аппаратов для различных целей, включая мониторинг льда, навигацию, геофизические и метеорологические исследования, а также доставку грузов в отдалённые районы, всё ещё находится на начальной стадии развития в российской Арктике. В частности, России нужны тяжёлые беспилотные летательные аппараты большой дальности для мониторинга дальних высокоширотных марш-

<sup>24</sup>Там же.

<sup>25</sup>Ikonen E. Improving International Cooperation in Arctic Search and Rescue, 12 December 2017. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/improving-international-cooperation-arctic-search-rescue/> (дата обращения: 31.03.2019).

рутов СМП. В последние десятилетия ресурсы готовности к чрезвычайным ситуациям в Арктике были значительно усилены за счёт добавления имеющихся судов и вертолётов. Тем не менее, время реагирования может быть длительным, а возможности — ограниченными в случае серьёзных инцидентов [30, Marchenko et al, с. 107–114].

В пресс-релизе правительства Норвегии от 23 марта 2018 г. было признано, что «широкополосное покрытие на Крайнем Севере является слабым и нестабильным»<sup>26</sup>. Министр торговли и промышленности Торбьорн Роу Исаксен добавил: «Быстрый стабильный Интернет важен для всех, кто работает на Севере, будь то судходство, оборона, рыболовство или исследования»<sup>27</sup>. Следовательно, «Space Norway»<sup>28</sup> работает над проектом, чтобы при помощи двух спутников обеспечить круглосуточное покрытие районов к северу от 65° с.ш.<sup>28</sup> Кроме того, необходимость принимать пациентов и обеспечивать ситуационную осведомлённость, а также неподходящее оборудование для эвакуации и выживания создают серьёзные проблемы для спасания и реагирования в Арктике. Все эти наблюдения нашли отражение в отчёте Арктического совета «Оценка морского судходства в Арктике за 2009 год», упомянутом ранее.

### *Ключевые вопросы*

Согласно сказанному выше, службы поиска и спасания (СПС) арктических стран также признали необходимость дальнейшего развития обмена информацией между соответствующими органами по чрезвычайным ситуациям и другими заинтересованными сторонами, участвующими в операциях СПС. Кроме того, совместное обучение и систематический обмен опытом и услугами здравоохранения также необходимо улучшить, чтобы повысить возможности СПС в регионе<sup>29</sup>. Существует острая необходимость в техническом развитии сетей связи, навигационного, аварийного и спасательного оборудования. Относительно связи в Арктике, которая является серьёзной проблемой, существует потребность в надлежащей спутниковой широкополосной связи, спутниковой системе автоматической идентификации (AIS) и другой коммуникационной инфраструктуре для поддержки СПС. По словам Эмми Иконен, «из-за ограниченного времени, которое персонал СПС вынужден проводить в перемещениях между странами, и ограниченных финансовых ресурсов, можно было бы провести дальнейшие исследования возможностей электронного обучения. Такие курсы могут, например, быть проведены для координаторов поисково-спасательных операций (ПСО), координаторов на месте (КМ) и координаторов воздушного судна (КВС) в арктических

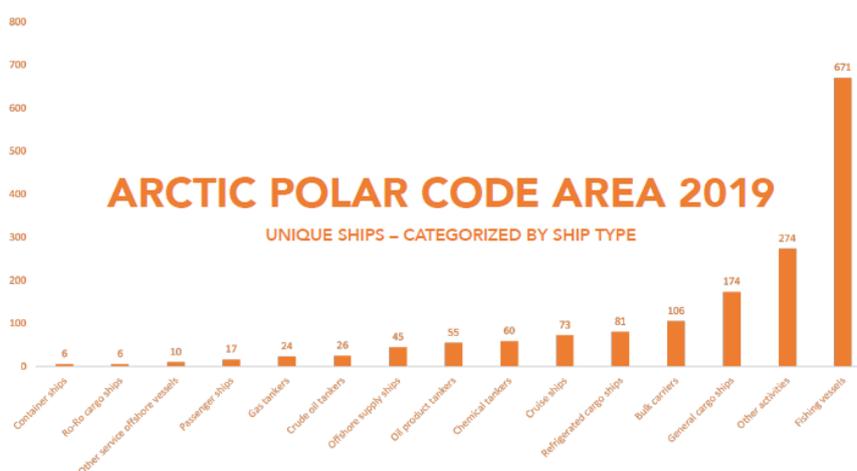
<sup>26</sup> Government wants Arctic internet, 23 March 2018. URL: [http://armscom.net/news/government\\_wants\\_arctic\\_internet](http://armscom.net/news/government_wants_arctic_internet) (дата обращения: 31.03.2019).

<sup>27</sup> Там же.

<sup>28</sup> Henry C. Space Norway in final procurement for two highly elliptical orbit satellites, 10 April 2019. URL: <https://space.news.com/space-norway-in-final-procurement-for-two-highly-elliptical-orbit-satellites/> (дата обращения: 15.04.2019).

<sup>29</sup> Ikonen E. Improving International Cooperation in Arctic Search and Rescue, 12 December 2017. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/improving-international-cooperation-arctic-search-rescue/> (дата обращения: 31.03.2019).

условиях. Планирование морских поисков в Арктике и совместные операции в Арктике также являются актуальными темами для совместной образовательной работы»<sup>30</sup>. Однако ничто не может заменить учения СПС в сложных условиях, и их необходимо проводить на более регулярной основе. Результаты исследования, проведённого в 2018 г., показали, что «факторы риска, в основном в областях «безопасности» и «политики», оказывают гораздо большее негативного влияния на склонность к развёртыванию судов на арктических маршрутах, чем предполагаемое положительное влияние, вытекающее из «экономических» факторов, особенно проявляющихся в сокращении расхода топлива и времени в пути. Это подразумевает определённое отсутствие стремления судоводных компаний к выбору арктического судходства в качестве жизнеспособной альтернативы традиционным маршрутам» [31, Tseng P.-H., Cullinane K., с. 422–438]. Российским властям необходимо тщательно изучить это исследование и учесть его в своих планах развития СМП.



Арктическая полярная кодовая зона 2019. Уникальные суда, классифицированные по типу.

Слева направо: 1) Контейнеровозы, 2) Ро-ро грузовые суда, 3) Другие сервисные оффшорные суда, 4) Пассажирские суда, 5) Газовые танкеры, 6) Танкеры сырой нефти, 7) Морские суда снабжения, 8) Танкеры для нефтепродуктов, 9) Танкеры-химовозы, 10) Круизные суда, 11) Рефрижераторные суда, 12) Балкеры, 13) Генеральные грузовые суда, 14) Другие виды деятельности (ледоколы и исследовательские суда), 15) Рыболовные суда.

Рис. 4. Типология судов с опытом навигации в водах, подпадающих под действие Полярного Кодекса<sup>31</sup>.

15 мая 2018 г. Информационный форум Арктического Совета по передовой практике арктического судходства запустил веб-портал для оказания помощи в реализации Полярного Кодекса<sup>32</sup>. Целью Форума является поддержка эффективного выполнения положений Полярного Кодекса путём публикации на специальном веб-портале информации, актуальной для всех, кто участвует в безопасном и экологически безопасном арктическом судходстве, включая владельцев / операторов судов, регулирующие органы, классификационные общества, морские страховые компании, а также коренных народов и жителей полярных обла-

<sup>30</sup> Там же

<sup>31</sup> Protection of Arctic Marine Environment. Arctic Shipping Status Report 2013-2019.

<sup>32</sup> Arctic Shipping Best Practice Information Forum Launches Public Web Portal. 2018. URL: <https://www.arctic-council.org/shipping> (дата обращения: 16.04.2020).

стей<sup>33</sup>. Планируется проведение регулярных встреч, а протоколы встреч, проведённых в 2017 и 2018 гг., доступны в Интернете<sup>34</sup>. Однако информация, доступная в Интернете, носит общий характер и может быть гораздо более подробной. Ещё одно важное событие — проект организации «Защита морской среды Арктики» (PAME), посвящённый данным о движении судов в Арктике (ASTD), был запущен совместно с Арктическим Советом в феврале 2019 г. в ответ на растущую потребность в сборе и распространении точных данных, надёжной и актуальной информации о судходстве в Арктике<sup>35</sup>. Проект направлен на дальнейшее развитие базы данных по судходству, разработанной в 2005 г. для выпуска Отчёта об оценке арктического морского судходства. (AMSA 2009)<sup>36</sup>. В первом отчёте представлена информация об общих тенденциях в области судходства в Арктике в период с 2013 по 2019 гг. и о том, насколько увеличилось движение судов в Арктике<sup>37</sup>. Например, в отчёте показано, что за этот шестилетний период количество судов, заходящих в Арктику, выросло на 25%, а расстояние, пройденное судами в Арктике, увеличилось на 75%<sup>38</sup>. Расстояние, пройденное балкерами (зерно, руда, уголь и цемент), за тот же период увеличилось на 160%<sup>39</sup>. Большинство этих судов, т.е. 41%, были рыболовными<sup>40</sup>. Следующая по величине категория судов — ледоколы и исследовательские суда<sup>41</sup>. Автор полагает, что все арктические страны должны активно вносить свой вклад в передовой опыт форума по арктическому судходству и базу данных по арктическому судходству.

### Рекомендации

Непредсказуемые ледовые, волновые и ветровые условия, меняющиеся маршруты, высокие экологические риски и отсутствие квалифицированного и опытного персонала для обеспечения безопасного судходства в полярных водах — лишь несколько проблем безопасности на пути интенсификации коммерческого судходства на СМП [32, Erokhin V., Gao T., с. 456–474]. Безопасность судов, работающих в суровых, удалённых и уязвимых полярных районах, и защита окружающей полярной среды вокруг всегда были предметом озабоченности ИМО. Многие соответствующие требования, положения и рекомендации претерпели изменения с годами. Тенденции и прогнозы указывают на то, что в ближайшие годы объёмы полярного судходства будут расти и, возможно, диверсифицироваться по своей природе [5, Tianming G., Erokhin V., с. 2], и эти проблемы необходимо решать без ущерба для безопасно-

<sup>33</sup> Там же.

<sup>34</sup> Protection of Arctic Marine Environment. 2019. URL: <https://pame.is/document-library/shipping-documents/arctic-shipping-best-practice-information-documents/354-forum-2nd-meeting-summary-report/file> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>35</sup> Protection of Arctic Marine Environment. Arctic Shipping Status Report 2013–2019.

<sup>36</sup> Protection of Arctic Marine Environment. Arctic Shipping Database. 2020. URL: <https://pame.is/index.php/projects/arctic-marine-shipping/astd> (дата обращения: 16.04.2020)

<sup>37</sup> Protection of Arctic Marine Environment. Arctic Shipping Status Report 2013–2019.

<sup>38</sup> Там же.

<sup>39</sup> Там же.

<sup>40</sup> Там же.

<sup>41</sup> Там же.

сти человеческой жизни на море или устойчивости полярной окружающей среды. К сожалению, число погибших кораблей неуклонно растёт (табл. 1)<sup>42</sup>. Если Россия хочет достичь своей цели по превращению СМП в жизнеспособный безопасный альтернативный транспортный коридор, то ей потребуется сыграть ключевую роль в этом процессе, иногда жертвуя краткосрочными экономическими интересами и своей вероятной сдержанностью в обмене информацией. Также потребуется установить более тесные связи с заинтересованными странами, особенно со странами Северной Европы и Северо-Восточной Азии, во всех сферах развития СМП. С учётом вышеизложенного основные рекомендации относительно будущего развития СМП заключаются в следующем:

- Арктические государства должны обеспечить наличие культуры безопасности, предписанной Полярным Кодексом ИМО, которая была бы принята всеми судоходными компаниями и моряками, поскольку они несут основную ответственность с точки зрения ЮНКЛОС за безопасность судоходства в своих водах и в окружающей среде Арктики. Для достижения этого арктические страны или государства флага должны обеспечить проведение периодических встреч по вопросам безопасности, в которых обсуждаются тематические исследования инцидентов, связанных с гибелью или травмированием людей. Практику размещения сообщений о нарушениях безопасности на веб-сайте Администрации СПМ, на веб-сайте морских властей Норвегии и на связанных веб-сайтах других арктических стран необходимо продолжить. Должен быть строгий временной интервал для публикации анализа нарушений безопасности. Уроки, извлечённые из инцидентов с «*Viking Sky*» и «*Борисом Вилкистиким*», должны быть доступны на соответствующих веб-сайтах.
- Введение Информационного форума по передовой практике арктического судоходства было долгожданным событием, которое должно получить активную поддержку всех арктических стран, особенно России. Необходимо проводить ежегодные собрания, а подробные отчёты о собраниях должны быть доступны в Интернете. На сайте также могут быть отражены комментарии независимых экспертов из других стран об инцидентах на СМП.
- Арктические государства могли бы рассмотреть возможности включения режима инспекции соблюдения Полярного Кодекса в существующие меморандумы о взаимопонимании со стороны государства порта.
- В качестве первого шага следовало бы проводить больше периодических и внезапных проверок в дополнение к уже установленным в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море, касающихся мореходных качеств судов и знаний моряков в соответствии со Стандартами подготовки дипломированных специалистов и несения вахты. Соблюдение Конвенции 1995 года (STCW) должно быть инициировано соответствующими арктическими странами. России необходимо рассмотреть возможность создания специализированной группы полярных моряков при Министерстве транспорта для проведения этих проверок независимо от оператора «Росатом», аналогично проверкам, которые проводятся на российских атомных подводных лодках.

<sup>42</sup>Arctic Circle Waters-All Casualties including Total Losses 2005-2017, Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2015, p.28 and Allianz Global Corporate & Specialty, Safety and Shipping Review 2018, p.29 quoted in Ronald Rourke, Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress, p. 50, Congressional Record Service, 30 March 2020. URL: <https://fas.org/sgp/crs/misc/R41153.pdf> (дата обращения: 12.04.2020).

- Страны Северной Европы и Россия могут рассмотреть возможность ограничения прохода судов под флагами таких стран, как Панама и Кипр, по СМП. Суда, которые ранее были освобождены от проверки в соответствии с российскими федеральными постановлениями, также должны подлежать режиму инспекции.
- Государства флага могли бы использовать страховые компании в процессе обеспечения соблюдения судовладельцами положений Полярного Кодекса путём установления специальной политики соответствия.
- Арктическим государствам необходимо и далее прилагать целенаправленные усилия для улучшения наблюдения и осведомлённости о проблемах Арктики, включая центральную часть Северного Ледовитого океана, системы отчётности, в т.ч. дальнейшее расширение использования автоматической системы идентификации (AIS).
- России и всем другим арктическим странам необходимо активно участвовать в проекте «Данные о движении судов в Арктике» (ASTD).
- Информация о безопасности мореплавания в настоящее время недоступна для всего СМП. Это серьёзный пробел, который необходимо заполнить.
- Недостаточная пропускная способность спутниковой связи вдоль арктических морских путей и, в частности, СМП. Эту задачу необходимо решить, чтобы обеспечить более быструю связь в случае ЧС.
- Идеальной ситуацией для арктических стран или, по крайней мере, стран Северной Европы и России было бы использование общей сети спутниковой связи, чтобы избежать задержек по времени и обеспечить быстрое реагирование поисково-спасательных служб (СПС). Этот вопрос необходимо обсудить в Совете БЕАР или на другом аналогичном форуме.
- Арктическим государствам необходимо обмениваться технологиями для улучшения метеорологических наблюдений.
- Как предусмотрено соглашением Арктического Совета о поисково-спасательных операциях (СПС), альтернативы скоординированному поиску и спасанию не существует, и все страны должны связываться друг с другом с помощью самых быстрых доступных средств связи при любом возможном инциденте.
- Реалистичные поисково-спасательные учения с фактической эвакуацией персонала из Арктического Совета и вдоль соответствующих арктических морских маршрутов должны планироваться заинтересованными странами вместе со странами-партнёрами. В ходе учений можно обсудить тематические исследования несчастных случаев, инцидентов или опасных происшествий. Кроме того, страны Северной Европы и Россия могли бы договориться об условиях размещения этих тематических исследований на общем веб-сайте СПС.
- России необходимо обеспечить условия соответствия спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС требованиям моряков, использующих Северный морской путь. Также может быть рассмотрено соглашение о сотрудничестве с ЕС для обеспечения покрытия системой Galileo.
- Имеется ограниченное количество электронных карт для Северного морского пути; необходим проект по подготовке этих карт в ближайшее время. Гидрографические исследования также могут потребоваться в случае устаревших исследований.
- России необходимо модернизировать инфраструктуру портов СМП в установленные сроки. Для этого потребуется партнёрство с заинтересованными странами Арктики и Восточной Азии.

- Учитывая ограниченную возможность получения этой нишевых технологии с Запада, Россия могла бы сотрудничать с Китаем в разработке беспилотных летательных аппаратов большой дальности для Арктики.
- России также необходимо создать среду, в которой политическим факторам и факторам безопасности будет уделяться должное внимание, эти интересы также должны отвечать интересам судоходных компаний. Россия также может использовать политическую нестабильность в Персидском заливе и на Ближнем Востоке вместе со странами Северо-Восточной Азии в будущем для развития СМП.
- России необходимо использовать интеллектуальный капитал, доступный в заинтересованных странах, для планирования периодических конференций или форумов на разных уровнях по развитию СМП, где участники из различных областей, таких как правительство, морские власти, бизнес, экологические группы и учёные, смогли бы выражать свои взгляды, предложения и опасения. Это внесёт огромный вклад в устойчивое развитие СМП.

### **Заключение**

СМП имеет большой потенциал для соединения России и Северо-Восточной Азии, а также других стран Азии, которые хотели бы использовать его в будущем. Более того, преимуществом для России является развитие коммуникаций, портов и посёлков в заброшенном регионе с огромным потенциалом для трудоустройства и подготовки технически компетентных кадров. СМП обладает огромным потенциалом для развития человеческих ресурсов России, а также её сети коммуникаций и взаимодействия. Этот регион обладает значительным экономическим потенциалом, и при должном учёте соображений безопасности и охраны окружающей среды для СМП существуют большие возможности. Однако рентабельность проекта, несомненно, зависит от прогресса судоходства по СМП.

Следовательно, приоритетными направлениями России в отношении арктического региона являются её стратегические интересы в продвижении Северного морского пути как альтернативного маршрута для межконтинентальных перевозок, особенно в страны Северо-Восточной Азии. Однако России потребует сыграть ключевую роль в обеспечении безопасности судов, работающих в суровых полярных районах, и в устойчивом расширении СМП путём защиты окружающей среды Арктики. В связи с этим безопасность человеческой жизни на море, в свете увеличения числа несчастных случаев с кораблями и устойчивости арктической окружающей среды, потребует поддержки со стороны правительств арктических государств, а поддержание культуры безопасности должно стать неременным условием для переговоров, приоритетом России и стран Северной Европы. Темпы развития инфраструктуры, в частности спутниковой связи, навигационных систем, включая электронные карты и гидрографическое обеспечение, беспилотные летательные аппараты для обеспечения безопасности судоходства, а также оживление портов необходимо ускорить. Если СМП станет жизнеспособной альтернативой другим маршрутам, России необходимо будет тесно сотрудничать с международными партнёрами, особенно со странами Северной Европы, Китаем, Японией и Республикой Корея, чтобы воплотить мечту об СМП в реальность.

### Благодарности и финансирование

Автор выражает благодарность САФУ им. М.В. Ломоносова за предоставленную ему возможность публикации. В статье использованы материалы о разработках, касающихся Северного морского пути, полученные различными экспертами в ходе международной PhD-школы, прошедшей на базе университета с 5 по 10 апреля 2019 г.

### References

1. Silber G.K., Adams J.D. Vessel Operations in the Arctic, 2015–2017. *Frontiers in Marine Science*, 2019, 6:573, p. 314. DOI: 10.3389/fmars.2019.00573
2. Liu M., Kronbak J. The Potential Economic Viability of Using the Northern Sea Route (NSR) as an Alternative Route between Asia and Europe. *Journal of Transport Geography*, 2010, vol. 18, iss. 3, pp. 434–444.
3. Verny J., Grigentin C. Container Strategy in the Arctic: Cooperation, not Confrontation. *The Polar Record*, 2017, vol. 53, iss. 3, pp. 107–117.
4. *Arctic Shipping Marine Assessment 2009 Report*. Tromsø, Arctic Council, 2009, 194 p.
5. Tianming G., Erokhin V. China-Russia Collaboration in Shipping and Marine Engineering as One of the Key Factors of Secure Navigation along the NSR. *The Arctic Yearbook*, Arctic Centre, University of Arctic, 2019, pp. 1–20.
6. *Strategic Assessment of Development for the Arctic*. Lapland, Arctic Centre, University of Lapland, 2014, 143 p.
7. Carmel S.M. The Cold, Hard Realities of Arctic Shipping. *Proceedings*, 2013, vol. 139/7/1, pp. 38–41.
8. Zhang X., *Regional Aspects of the Arctic Ice Silk Road: Case of Heilongjiang Province, China*. Handbook of Research on International Collaboration, Economic Development, and Sustainability in the Arctic, IGI Global, 2019, 703 p.
9. Navigating the Northern Sea Route — Status and Guidance. TX: ABS, Houston, 2016, 28 p.
10. Franckx E., Boone L. New Developments in the Arctic: Protecting the Marine Environment from Increased Shipping. In: M.H. Nordquist, J.N. Moore, A.H.A. Soons, H.S. Kim (Eds.) *The Law of the Sea Convention: US Accession and Globalization*. Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, pp. 190–205.
11. Ostreng W., Eger K.M., Føstad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlænder-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic Waters: a Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages. *Springer Science & Business Media*, 2013, 414 p.
12. Kobzeva M. China's Arctic Policy: Present and Future. *The Polar Journal*, 2019, vol. 9, iss. 1, pp. 94–112. DOI: 10.1080/2154896X.2019.1618558
13. Maher P.T., Gelter H., Hillmer-Pegram K., Hovgaard G., Hull J., Jóhannesson G.P., Karlsdóttir A., Rantala O., Pashkevich A. Arctic Tourism: Realities and Possibilities. *The Arctic Yearbook*, Arctic Centre, University of Arctic, 2014, pp. 1–17.
14. Brigham L.W. Perspective — Implementation of the Polar Code. In *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World. 2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings*. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim. Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, 2015. pp. 175–184.
15. Mayorova V., Grishko D., Chagina V., Khardaminova S. Possibilities of Using Dynamical Local Sinusoids for Short-Term Forecast of Ice Condition in the Kara Gate Strait from Space-Based Radar Imaging. *Herald of the Bauman Moscow State Technical University. Series Natural Sciences*, 2013, pp. 117–128.
16. Sergunin A., Konyshov V. Forging Russia's Arctic Strategy: Actors and Decision-Making. *The Polar Journal*, 2019, vol. 9, iss. 1, pp. 1–20.
17. Teslya A., Gutman S. Forming and Developing a Green Transport Corridor in the Arctic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2020, vol. 434, iss. 012011, pp. 1–9.

18. Zagorski A. Perspective — Implementation of the Polar Code. In: *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World. 2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings*. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim. Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, 2015, pp. 215–234.
19. Nevalainen M., Helle I., Vanhatalo J. Preparing for the Unprecedented — Towards Quantitative Oil Risk Assessment in the Arctic Marine Areas. *Marine Pollution Bulletin*, 2017, vol. 114, iss. 1, pp. 90–101.
20. *Guidelines for Ships Operating in Polar waters*. London, International Maritime Organisation, 2010, 22 p.
21. Grant G.S. Perspective — Implementation of the Polar Code. In *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World. 2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings*. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim. Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, 2015, pp. 190–205.
22. Yamada H. Perspective — Implementation of the Polar Code. In *The Arctic in World Affairs: A North Pacific Dialogue on the Arctic in the Wider World. 2015 North Pacific Arctic Conference Proceedings*. Ed. by O. Young, J. Kim, Y. Kim. Busan: Korea Maritime Institute; Honolulu: East-West Center, 2015. pp. 185–189.
23. *Polar Code*. London, International Maritime Organisation, 2016, 55 p.
24. Ogarcov S., Kozmenko S., Teslya A. Organising an Oil Transportation System in the Arctic. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2020, vol. 434, iss. 012011, pp. 1–8.
25. Lasserre F. Arctic Shipping Traffic: More Ships Will Come, but not for Transit. In: T. Bell, T. Brown (Eds.), *From Science to Policy in the Eastern Canadian Arctic*. Quebec City: ArcticNet, 2018, pp. 509–521.
26. Pastusiak T. The Problem of the Availability of Nautical Charts. *Polish Cartographical Review*, 2015, vol. 47, iss. 1, pp. 63–72.
27. Zysk K. Russia's Arctic Strategy: Ambitions and Constraints. *Joint Force Quarterly*, 2010, iss. 57, pp. 104–110.
28. Chircop A. Sustainable Arctic Shipping: Are Current International Rules for Polar Shipping Sufficient? *Journal of Ocean Technology*, 2016, vol. 11, iss. 3, pp. 39–51.
29. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship (MARPOL), 1973*. London, International Maritime Organisation, 2017, 465 p.
30. Marchenko N., Andreassen N., Borch O.J., Kuznetsova S., Ingimundarson V., Jakobsen U. Arctic Shipping and Risks: Emergency Categories and Response Capacities. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 2018, iss. 12(1), pp. 107–114.
31. Tseng P-H., Cullinane K. Key Criteria Influencing the Choice of Arctic Shipping: a Fuzzy Analytical Hierarchy Process Model. *Maritime Policy and Management*, 2020, iss. 45:4, pp. 422–438.
32. Erokhin V., Gao T., Zhang X. Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connectivity Paradigm in the North. *The Arctic Yearbook*, Akureyri, Northern Research Forum, 2018, pp. 456–474.
33. Morgunova M. Why is Exploitation of Arctic Offshore Oil and Natural Gas Resources Ongoing? A Multi-Level Perspective on the Cases of Norway and Russia. *The Polar Journal*, 2020, pp. 1–18. DOI: 10.1080/2154896X.2020.1757823
34. Kozmenko S., Masloboev V.A., Matviishin D.A. Justification of Economic Benefits of Arctic LNG Transportation by Sea. *Journal of Mining Institute*, 2018, vol. 233, iss. 1, pp. 554–560.

Статья принята 13.03.2020.

УДК: 332.85(985)(045)

DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.40.26

## Состояние и специфика рынка жилья арктических регионов РФ \*

© **ЕМЕЛЬЯНОВА Елена Евгеньевна**, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник  
E-mail: leka.apayity@gmail.com

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия

© **ЧАПАРГИНА Анастасия Николаевна**, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник  
E-mail: achapargina@yandex.ru

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия

**Аннотация.** Основная цель исследования заключалась в анализе и выявлении специфики развития жилищной отрасли в регионах Арктической зоны РФ с применением методов сравнительного анализа, статистических методов группировки показателей и метода балльных оценок. В ходе работы был проведён анализ экономических индикаторов развития рынка жилья, оценка платёжеспособного спроса на жильё со стороны населения и определены основные тенденции в развитии жилищного рынка в регионах АЗРФ. Результаты исследования показали недостаточные и неравномерные темпы строительства жилой недвижимости, высокий удельный вес аварийного жилья и низкие показатели инвестиций в жилищную отрасль в ряде регионов. Отмечено несоответствие цен на недвижимость уровню доходов населения, в результате чего показатель долговой нагрузки на население по уплате жилищных кредитов достаточно высок. По разработанной авторами балльной методике оценки состояния рынка жилья на основе выбранных индикаторов представлена характеристика основных проблем и дана оценка развития рынка недвижимости в исследуемых субъектах РФ. Установлено, что в ряде регионов уровень экономических показателей развития рынка жилья и платёжеспособности населения значительно отстают от общероссийских тенденций. Результаты исследования имеют практическую значимость для федеральных и региональных органов власти при формировании жилищной политики и программ реализации национальных проектов в сфере доступности жилья, основные направления которых должны находиться в области демографии по привлечению и увеличению численности постоянно проживающего населения на территории АЗРФ, а также регулирующей функции рынка недвижимости с помощью снижения процентных ставок и стимулирования развития строительной отрасли.

**Ключевые слова:** рынок жилья, регионы Арктики, платёжеспособность населения, тенденции развития.

## Status and Specifics of the Housing Market in the Arctic Regions of Russia

© **Elena E. EMELYANOVA**, Cand. Sci. (Econ.), senior researcher  
E-mail: leka.apayity@gmail.com

Luzin Institute for Economic Studies, Apatity, Russia

© **Anastasiya N. CHAPARGINA**, Cand. Sci. (Econ.), senior researcher  
E-mail: achapargina@yandex.ru

Luzin Institute for Economic Studies, Apatity, Russia

\* Для цитирования:

Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н. Состояние и специфика рынка жилья арктических регионов РФ // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 26–46. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.26

For citation:

Emelyanova E.E., Chapargina A.N. Status and Specifics of the Housing Market in the Arctic Regions of Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 26–46. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.26

**Abstract.** This paper aims to analyze and identify the specifics of housing industry development in the regions of the Arctic zone of the Russian Federation using methods of comparative, analysis, statistical methods of grouping indicators, the method of scoring points. In the course of the work, an analysis of economic indicators of the housing market development, an assessment of the population's effective demand for housing. The main trends in the housing market development in the arctic regions were identified. The results show insufficient and uneven rates of construction of housing, a high share of emergency housing, and low investment in the housing industry in some regions. A disparity was observed between real estate prices and the population income because the population debt burden on the housing credit is quite high. According to the developed by the authors' method of assessing the housing market based on selected indicators, the main problems are characterized and the development of the housing market in the arctic regions is assessed. It was found that in some regions the level of economic indicators of housing market development and the population's solvency significantly lags the Russian trends. The results have practical significance for the federal and regional authorities in creating housing policies and the implementation programs of national projects in the sphere of housing affordability, the main directions which should be demographic to attract and increase the resident population in the Russian Arctic, as well as the regulatory functions of the housing market by reducing interest rates and stimulating the construction industry development.

**Keywords:** *the housing market, the Arctic regions, the solvency of population, trends of development.*

### **Введение**

Развитие городов и районов является важнейшей задачей современного общества [1, Kirby A., с. 3–8], продиктованной тенденциями к переселению из сельской местности в городские агломерации [2, Krzemin'ska A.E., Zareba A.D., Dzikowska A., Jarosz K.R., с. 8362–8370; 3, Hoffmann B., с. 425–441], в связи с чем возникает необходимость в удовлетворении жилищных потребностей населения, которые обеспечиваются рынком недвижимости. Рынок жилья в значительной, или даже определяющей мере, зависит от региональных условий и имеет ярко выраженный локальный характер [4, Łaszek J., Olszewski K., с. 41–51]. Поэтому специфика функционирования городов и региональные особенности определяют и особенности жилищного строительства и уровня развития жилищного рынка.

Современным проблемам и перспективам развития рынка жилья за рубежом посвящены исследования Киндера, который связывал область жилищного строительства с проблемой качества жизни [5, Kinder T.]. Исследования Бутрина и др. отражают современные тенденции на рынках жилья, оказывающие влияние на социально-экономическое развитие городов [6, Butryn K., Jasin'ska E., Kovalyshyn O., Preweda E.]. Маалсен впервые ввёл концепцию «умного жилья», оснащенного современными технологиями для достижения экологической, экономической и социокультурной устойчивости, представляющую собой новый тип рынка жилья, который формируется за счёт роста «умности» городов [7, с. 1–7]. Работы Томала [8, с. 2–25] отражают современные направления развития рынка недвижимости, в том числе инновационные модели и типы жилищного строительства, включая концепцию «умного жилья» и «умного города» на основе таких индикаторов, как спрос, уровень доходов, безработица и т.д.

В России, несмотря на появление в отдельных городах страны так называемых «умных домов», где используются интеллектуальные устройства и технологии для функционирования вещей внутри дома [9, Imran, Ahmad S., Kim D.; 10, Gu W., Bao P., Hao W., Kim J.], всё же преобладает традиционный рынок жилья. Рынок жилья в России очень нестабилен и зависит от многих факторов, таких как изменения платёжеспособного спроса населения; высокие и нестабильные кредитные ставки; недостаточные и неравномерные объёмы жилищного строительства в зависимости от региональной принадлежности [11, Зайнакова С.Р., с. 58–62]. Управление жилищным рынком РФ осуществляется исходя из приоритетных целей государства — создание условий для улучшения жилищных условий населения и доступности жилья, что является одним из наиболее значимых показателей качества жизни населения в стране. Кроме того, рынок жилья находится во взаимосвязи с экономической политикой государства, так как тесно связан с развитием транспортной, инженерной и социальной инфраструктуры [12, Ванина Т., Оболонкова А., с. 29–35].

Жилищный рынок является одним из индикаторов, характеризующих развитие экономических и социальных процессов не только в масштабах страны, но и на региональном и муниципальном уровнях. Динамичное развитие сферы жилищного строительства демонстрирует определённый прогресс территорий, развитие строительной отрасли, платёжеспособности населения, уровень инвестиционной активности, предпринимательства и социальной сферы. Там, где активно идёт жилищное строительство, динамично развиваются и все околоотраслевые сферы. В основном это крупные города, центральные регионы страны и крупные курортные центры, которые рассматриваются в качестве «точек роста». В настоящее время экономический рост в России ассоциируется именно с крупными городскими центрами и городскими агломерациями [13, Коломак Е.А., Кукушкин Р.Г., с. 55–63].

Целью данного исследования является оценка уровня развития и выявление специфики рынка жилья в регионах, полностью и частично входящих в Арктическую зону РФ. Оценка жилищного рынка включает в себя ряд индикаторов — это качество жилищного фонда, объёмы жилищного строительства и уровень инвестиций в жилищную сферу, стоимость недвижимости и платёжеспособный спрос населения. В соответствии с целью исследования были поставлены следующие задачи: провести анализ данных государственной и муниципальной статистики и официальных сайтов в жилищной сфере; определить наиболее существенные показатели для оценки состояния регионального рынка жилья, характеризующие уровень его развития в данном макрорегионе; оценить уровень и выявить специфику развития жилищного рынка в арктических регионах в зависимости от степени принадлежности субъекта РФ к зоне Арктики.

Для достижения цели и решения поставленных исследовательских задач статья была структурирована следующим образом: оценка и анализ динамики экономических показателей развития рынка жилья; оценка платёжеспособности и спроса населения на региональ-

ном жилищном рынке; определение основных тенденций развития жилищного рынка регионов АЗРФ по двум направлениям: экономическое развитие и платёжеспособность.

В рамках исследования была выдвинута следующая гипотеза: платёжеспособность и спрос населения являются главным фактором, способным изменить состояние региональных жилищных рынков и существенно повлиять на динамику их развития.

Регионы и муниципалитеты Арктической зоны РФ, имея определённую специфику своего функционирования, социального и экономического развития [14, Емельянова Е.Е., с. 79–93], определяют и особенности развития жилищного рынка в регионе. Актуальность исследования продиктована государственными приоритетами развития на долгосрочную перспективу, одним из которых является развитие жилищной отрасли и доступности жилья для граждан страны. В область исследования вошли 9 субъектов РФ, 4 из которых полностью включены в зону Арктики (Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа), остальные регионы частично входят в Арктическую зону РФ. Однако стоит отметить, что все исследуемые субъекты РФ, за исключением Красноярского края, представленного в Арктической зоне единственным арктическим городом — Норильском, и двумя муниципальными районами — также полностью относятся или приравнены к районам Крайнего Севера.

Очевидно, что не совсем корректно проводить сравнение показателей уровня развития жилищного рынка по регионам с разной принадлежностью к Арктической зоне ввиду наличия определённой специфики их функционирования. Однако учитывая сложность выделения и разделения государственной статистической информации на «арктическую» и «неарктическую» [15, Пилясов А.Н., с. 35–54], а также имея в виду то, что для принятия федеральных решений органами власти регион рассматривается в целом, и, принимая то обстоятельство, что практически все включённые в исследование регионы (за исключением Красноярского края), одновременно полностью относятся и к районам Крайнего Севера, было принято решение в пользу анализа и оценки всех арктических регионов АЗРФ, что, в конечном итоге, позволило сформулировать ряд выводов относительно влияния арктического фактора на развитие рынка жилья в регионах.

Временной интервал исследования составил 18 лет (с 2000 по 2018 гг.). Информационной базой послужили теоретические и практические научные исследования зарубежных и отечественных специалистов, разработанные авторами базы данных [16, 17], данные государственной статистики и отчётности.

### ***Анализ экономических индикаторов рынка жилья в арктических регионах РФ***

Рынок жилья является своеобразным индикатором социальной и экономической ситуации в городе и регионе, который отражает уровень привлекательности и перспективы развития той или иной территории. При этом цены на недвижимость, формируемые общим спросом, отражающим платёжеспособность населения, и предложением, характеризующим

экономическую активность, являются важным индикатором доходов населения и перспектив развития городов и регионов [13, Коломак Е.А., Кукушкин Р.Г., с. 55–63].

Одним из важнейших показателей развития рынка жилья и территории в целом является жилищное строительство. На основании мониторинга данных ввода в эксплуатацию жилых домов (рис. 1) установлено, что в целом показатель имел положительную динамику до 2016 г., после которого отмечается некоторый спад в большинстве регионов Арктики, так же как и в стране, что связано с последствиями кризиса 2014–2016 гг. На период 2018 г. только один арктический регион имел показатели по строительству жилищного фонда выше средних значений по стране — Республика Саха (Якутия). Наихудшие показатели в Чукотском АО и Мурманской области, на территориях которых за исследуемый период практически полностью отсутствует жилищное строительство. В целом по регионам АЗРФ объёмы жилищного строительства отстают от среднероссийских значений в 1,5 и более раза. Это означает, что жилищный фонд обновляется более медленными темпами, и на рынке недвижимости преобладает вторичное жильё. Основной объём ввода жилых домов сосредоточен в административных центрах субъектов РФ.

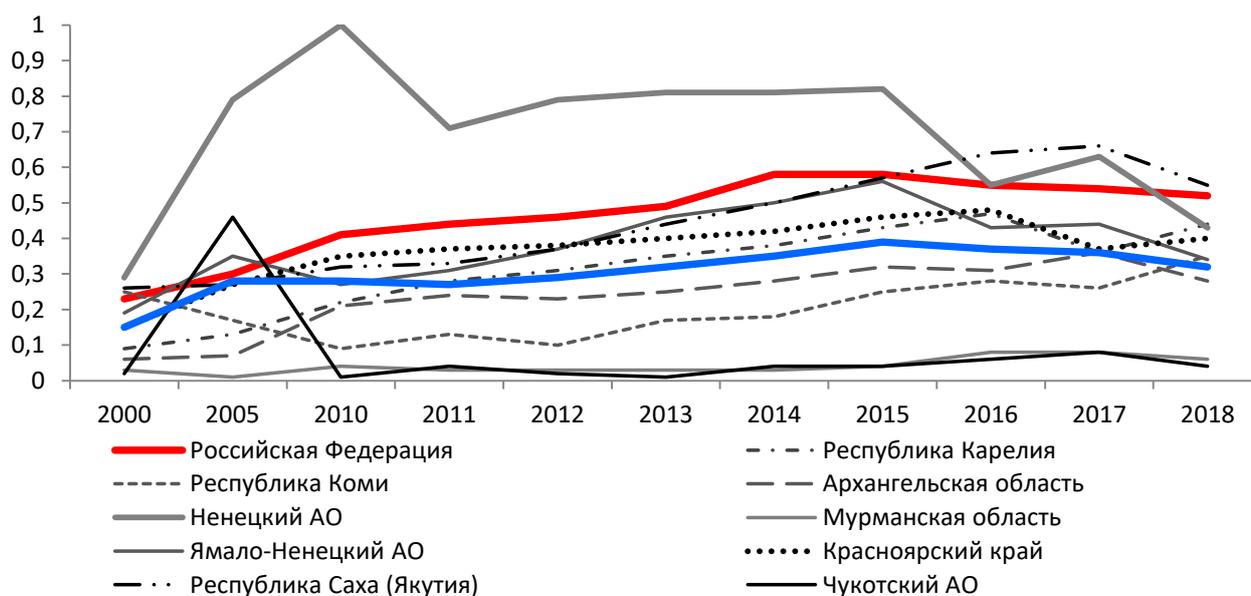


Рис. 1. Динамика показателя ввода в эксплуатацию жилых помещений, кв.м/чел.

Наибольший показатель по вводу в эксплуатацию жилых помещений до 2016 г. демонстрировал Ненецкий АО, на территории которого находилось значительное количество жилья, подлежащего расселению, и активно шла реализация программы по расселению из ветхого и аварийного жилья. По официальным статистическим данным, за период с 2005 г. по 2015 г. доля аварийного жилья в общей площади жилищного фонда региона снизилась в два раза с 12 до 5,9%. Высокая доля аварийного жилья и в другом арктическом регионе — Саха (Якутия), где также отмечен высокий показатель ввода в эксплуатацию жилья по сравнению с другими арктическими регионами, который в 2015–2016 гг. составлял 16,5%. Доля аварийного жилья в Ямало-Ненецком АО также одна из самых высоких (порядка 11% до

2016 г.). Именно поэтому в этих регионах в период 2005–2016 гг. и отмечался более высокий темп строительства жилья. Остальные регионы АЗРФ, хоть и характеризуются не столь высокими показателями аварийности жилья, как в упомянутых выше регионах, но всё же имеют гораздо больший удельный вес, чем в среднем по стране, к тому же имеющий тенденцию к росту при более низких темпах строительства жилья (рис. 2).

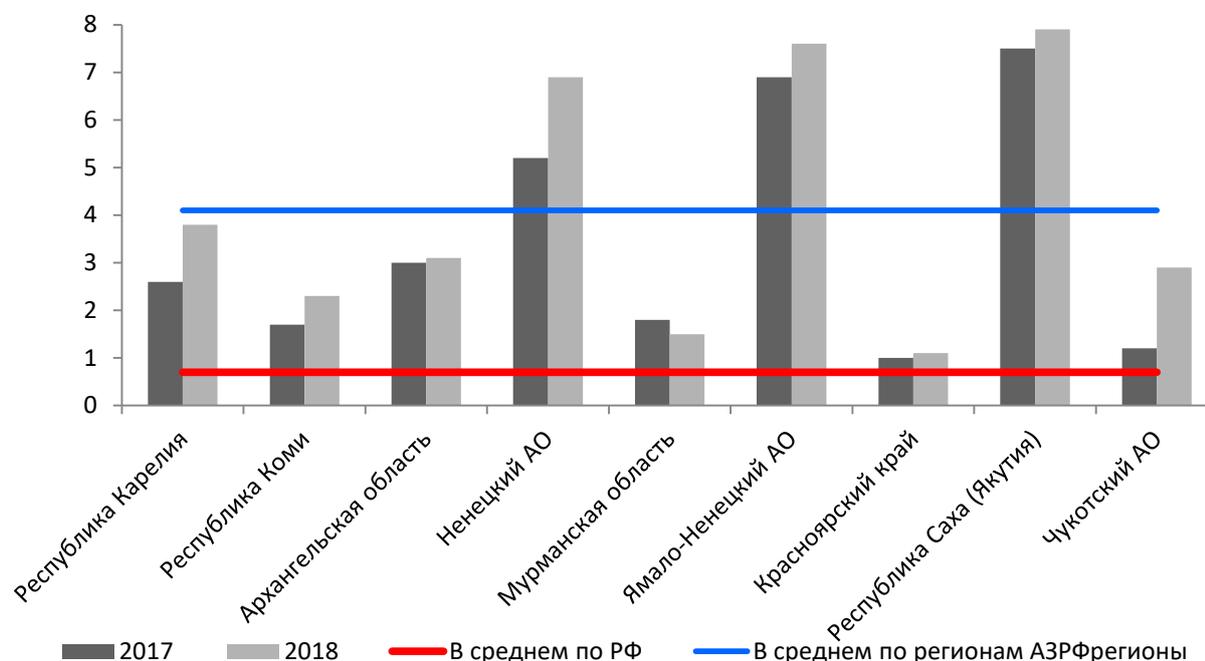


Рис. 2. Удельный вес аварийного жилья в общем объеме жилого фонда.

Анализ показателей ввода жилья в эксплуатацию и доли аварийного жилья позволяет утверждать, что при гораздо больших темпах износа основных фондов, в том числе жилых зданий, при эксплуатации в неблагоприятных климатических условиях районов Крайнего Севера, в результате чего удельный вес аварийного жилья гораздо выше, чем в более «южных» районах страны (практически в 6 раз) и при более низких темпах жилищного строительства по сравнению со среднероссийскими показателями (в 1,5-2 раза) жилищный фонд стареет, что однозначно сказывается и на рынке недвижимости, который в основном представлен вторичным жильём и не решает проблему улучшения жилищных условий населения.

Анализ уровня инвестиций в жилищную сферу по регионам АЗРФ в сравнении с общероссийской динамикой демонстрирует значительные перепады в зависимости от временного периода. Объёмы инвестиций на душу населения в арктических регионах значительно превышали показатели по стране вплоть до 2015 г. При этом в стране с 2000 г. наблюдается устойчивое планомерное увеличение объёмов вложений в основные фонды жилых зданий. Арктические же регионы демонстрируют «скачкообразное» поведение данного показателя, пик которого приходится на 2012 г., а начиная с кризисного 2014 г. объём инвестиций регионов Арктики заметно сократился и на конец 2018 г. упал ниже среднероссийских значений почти на 20%.

При этом и среди самих арктических субъектов РФ существует значительная дифференциация данного показателя (рис. 3). Наибольший объём инвестиций в жилые здания в Ненецком АО, уровень которых достигал 45 тыс. руб. на человека в 2017 г. и 37 тыс. в 2018 г., что превышает среднероссийские значения в 2,5 раза. Ещё у двух арктических регионов — Республика Саха (Якутия) и Красноярский край — уровень инвестиций на душу населения в жилищную сферу был выше среднероссийских значений в 2018 г. Остальные регионы АЗРФ значительно недотягивают до средних показателей по стране. Наименьший объём инвестирования в 2018 г. в Мурманской области, Ямало-Ненецком и Чукотском автономных округах, где он составляет всего 10% от среднероссийского значения.

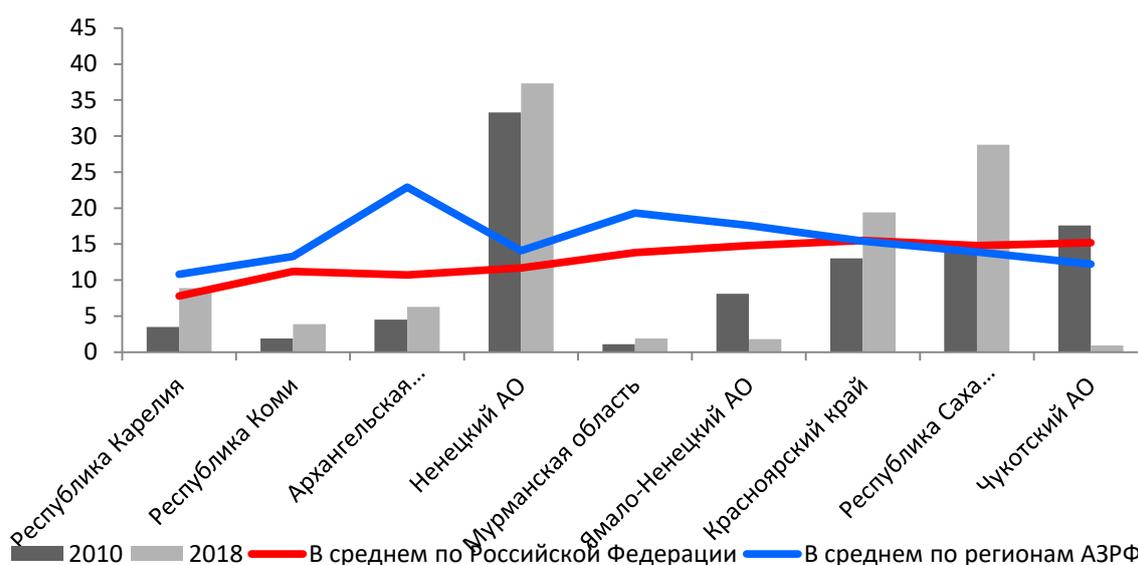


Рис. 3. Инвестиции в основной капитал по виду основных фондов «жилища» в регионах АЗРФ в 2010-2018 гг. (в фактически действовавших ценах), тыс. руб. / чел.

Полученные результаты анализа объёма инвестиций в большинстве случаев коррелируют с уровнем аварийности жилья. То есть при большом удельном весе аварийного жилья в общем объёме жилищного фонда, уровень инвестиций в его поддержании достаточно высок (Ненецкий АО, Республики Саха (Якутия) и Карелия, Архангельская область), и, наоборот, низкий процент аварийного жилья характерен для низкого объёма инвестиций (Республика Коми, Мурманская область). Из общей тенденции выбиваются Ямало-Ненецкий АО, который, имея один из самых большой показателей удельного веса аварийного жилья, по уровню инвестиций в жилищную отрасль на душу населения находится на предпоследнем месте, и Красноярский край с обратной зависимостью — один из лучших показателей по аварийности и инвестициям.

Что касается цен на жильё за 1 кв. м площади в регионах Арктики, то в 2018 г. они варьировались от 47,8 тыс. руб. (Республика Карелия) до 72,7 тыс. руб. (Республика Саха (Якутия)) при средних значениях по стране в районе 58 тыс. руб. Сам по себе уровень цен на жильё не отражает ситуацию на жилищном рынке, так как тесно связан с платёжеспособностью

населения, которая будет исследована в следующем разделе. Более показательным является индекс цен на жильё (табл. 1)

Таблица 1  
Индекс цен на первичном и вторичном рынке жилья, в % к предыдущему году<sup>1</sup>

Регионы АЗРФ	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Российская Федерация	<b>114,7</b>	<b>117,8</b>	<b>101,5</b>	<b>106,3</b>	<b>111,4</b>	<b>104,2</b>	<b>105,4</b>	<b>98,3</b>	<b>98,3</b>	<b>99,7</b>	<b>105,2</b>
Республика Карелия	110,1	106,9	103,1	104,5	105,4	98,0	100,9	101,2	100,2	99,8	102,6
Республика Коми	128,8	126,4	100,6	108,2	125,3	105,2	102,9	95,2	95,1	96,6	98,1
Архангельская область	114,2	110,9	103,3	109,5	121,6	96,7	105,2	98,8	98,9	101,5	104,6
Ненецкий АО	-	109,7	102,5	100,0	103,8	101,4	102,8	107,2	95,6	94,7	97,3
Мурманская область	-	112,5	100,7	113,0	116,4	108,1	118,8	92,3	100,5	93,3	108,4
Ямало-Ненецкий АО	-	-	100,4	100,2	102,3	104,9	108,2	102,7	97,3	98,4	102,1
Красноярский край	145,5	115,0	107,5	108,1	114,2	106,3	103,4	92,2	97,4	101,5	105,8
Республика Саха (Якутия)	142,9	124,8	102,9	103,7	112,2	108,8	109,8	101,3	97,1	95,8	105,5
Чукотский АО	-	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Определённо, что до кризисного 2014 г. во всех регионах Арктики наблюдался стабильный рост цен, где-то более быстрыми темпами, чем в РФ (Мурманская область, Республика Коми, Красноярский край), в остальных регионах в основном на уровне средних значений по стране. Начиная с 2014–2015 гг. в связи с разразившимся мировым кризисом и падением цен на нефтяном рынке, характеризовавшимся обесцениваем национальной валюты и падением доходов населения, в первую очередь пострадал рынок недвижимости, где цены на рынке жилья в регионах Арктики «просели» так же, как и по всей стране. На 2017 г. уровень падения цен к кризисным годам составил в среднем 5–9%. При стабилизации экономики в 2018 г. в большинстве регионов Арктики рост цен на жильё восстановился, однако цены за 1 кв. м так и не достигли уровня 2013–2014 гг., за исключением Мурманской области.

На период 2020 г. очередное падение цен на нефть, осложнившееся эпидемиологической обстановкой, в связи с распространением коронавирусной инфекции, и снижение доходов и платёжеспособности населения в ближайшем будущем приведут к ещё большему падению цен на рынке жилья. Однако влияние этих процессов можно будет оценить только в 2021–2022 гг.

Приведённые выше показатели характеризуют скорее предложение на рынке жилья. Далее будут рассмотрены показатели, дающие оценку спроса на жильё в регионах АЗРФ.

### **Оценка платёжеспособного спроса на жильё со стороны населения**

Платёжеспособный спрос прежде всего определяется уровнем доходов населения по отношению к стоимости квадратного метра на рынке жилья. Наибольший разрыв в данных показателях в регионах АЗРФ зафиксирован в период с 2010 по 2014 гг. [16], после которого

<sup>1</sup> Рассчитано авторами. Источник: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019. Стат. сб. / Росстат: М., 2019. 1204 с.

наметилась тенденция к сокращению. Для определения доступности жилья в регионах Арктики нами был рассчитан индекс доступности, показывающий отношение стоимости 1 кв. м к среднедушевым доходам населения. Чем ниже индекс, тем больше покупательская способность населения к приобретению жилья (табл. 2).

Таблица 2

Индекс доступности жилья в регионах АЗРФ<sup>2,3</sup>

Регионы АЗРФ	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Российская Федерация</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,0</b>	<b>1,8</b>	<b>1,7</b>	<b>1,7</b>	<b>1,8</b>
Республика Карелия	2,1	2,6	2,5	2,4	2,3	2,1	1,9	1,9	1,8	1,6
Республика Коми	1,8	1,7	1,8	1,9	2,0	1,8	1,7	1,7	1,7	1,5
Архангельская область	2,2	1,9	2,3	2,5	2,3	2,1	1,9	1,8	1,8	1,8
Ненецкий АО	1,1	1,2	1,1	1,0	0,9	1,1	1,2	1,1	1,0	0,8
Мурманская область	1,3	0,9	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,4	1,2	1,2
Ямало-Ненецкий АО	н/д	1,2	1,2	1,0	0,9	1,0	0,9	0,9	0,8	0,8
Красноярский край	2,6	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	1,7	1,7	1,7	1,7
Республика Саха (Якутия)	2,0	2,0	1,9	1,9	1,8	2,2	2,0	1,9	1,7	1,7
Чукотский АО	н/д									

Наиболее доступное жильё на период 2017–2018 гг. по соотношению доходов и стоимости жилья на ранке недвижимости отмечено в Ненецком и Ямало-Ненецком АО (0,8) и Мурманской области (1,2), что ниже значений по стране на 55 и 33% соответственно. Остальные регионы (за исключением Чукотского АО, где необходимые для расчёта данные отсутствуют) находятся примерно в одной категории доступности. Стоит отметить, что по сравнению с 2014 г. показатель доступности жилья по всем регионам продемонстрировал положительную динамику, что связано с падением цен на рынке недвижимости в период кризиса. Однако чем выше уровень индекса доступности жилья, тем больший объём привлекаемых кредитных средств необходим, что также зависит от доходов населения и определяет уровень долговой нагрузки по уплате жилищных и ипотечных кредитов.

При определении объёма вложений населения на приобретение недвижимости, определяемого долей в структуре расходов населения на покупку недвижимости в суммарных доходах населения, установлено, что наиболее активен рынок жилья в Республике Коми, Ямало-Ненецком, Красноярском крае и Республике Саха (Якутия), где на покупку жилья ежегодно населением расходуется от 140 до 205 млрд руб. И если в Республике Саха (Якутия) и Ямало-Ненецком АО это отчасти определяется высокой стоимостью жилья, то в Республике Коми стоимость 1 кв. м жилья одна из самых низких среди арктических регионов, что говорит о востребованности жилья в данном регионе. В Мурманской области расходы на недвижимость составляют порядка 95 млрд. руб. в год. Наименьшие траты на рынке недвижимости в Чукотском и Ненецком автономных округах — порядка 6–8 млрд руб. в год.

<sup>2</sup> Отношение стоимости 1 кв. м к среднедушевому уровню доходов населения.

<sup>3</sup> Рассчитано авторами. Источник: Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н. База данных «Рынок жилья северных и арктических регионов России». Свидетельство о государственной регистрации № 2019621181 от 4 июля 2019 г.

При этом расходы на приобретение жилья планомерно увеличивались вплоть до 2014 г., после которого произошло резкое падение в 1,5–2 раза, но уже в 2017–2018 гг. этот показатель практически по всем регионам превысил докризисный уровень, что говорит о более интенсивном развитии рынка недвижимости и увеличении вложений населения в недвижимость.

Приобретение жилья редко обходится без привлечения заёмных банковских средств, одним из инструментов которого является ипотечное кредитование, позволяющее рассрочить выплату стоимости жилья и, даже с учётом дополнительного процента надбавки к стоимости, предоставляет потребителю возможность приобретения жилой недвижимости [18, Ковалева Л.В., Омельянович А.С., с. 23–27]. На объёмы выдаваемых заёмных средств значительное влияние оказывает средняя процентная ставка по жилищным кредитам, регулируемая Центральным Банком России. Данный показатель заметно варьируется и зависит от макроэкономических показателей в стране. На период 2010–2014 гг. ставка по жилищным и ипотечным кредитам составляла 11–14%. В настоящее время в Республике Саха (Якутия) в рамках государственной программы по развитию Дальнего Востока размер ставки по жилищным и ипотечным кредитам на начало этого года самый низкий в стране — 5,6%. В других регионах ставка практически одинаковая и варьируется от 9,8% на начало 2019 г. до 8,8% на начало 2020 г.<sup>4</sup>

Объём жилищных и ипотечных кредитов, выдаваемых населению, с каждым годом увеличивается, за исключением посткризисного 2015 г., когда объёмы выданных кредитов в регионах Арктики сократились более, чем на 30 % к 2014 г. По данным Банка России<sup>5</sup>, наибольший объём кредитных денежных средств на приобретение жилья в расчёте на душу населения в первом квартале 2020 г. в Ямало-Ненецком АО и Республике Саха (Якутия). И если в дальневосточных регионах это объясняется господдержкой ипотечного кредитования и наибольшей стоимостью недвижимости в сравнении с другими регионами АЗРФ, то в Ямало-Ненецком АО, имеющем наилучший индекс доступности жилья среди регионов Арктики, это свидетельствует о динамичном развитии жилищного рынка и востребованности населения в улучшении жилищных условий. Наименьшие значения данного показателя в Республике Карелия, Мурманской области и Ненецком АО.

Однако существует и ещё одна зависимость от уровня доходов населения, стоимости квадратных метров жилья и выданных ипотечных и жилищных кредитов — это задолженность по жилищным займам, которая является индикатором снижения платёжеспособности населения. В отличие от стоимости жилья и выдаваемых жилищных и ипотечных кредитов, показатели которых снижаются в связи с нестабильной макроэкономической обстановкой в

<sup>4</sup> Показатели рынка жилищного (ипотечного жилищного) кредитования // Банк России. URL: [https://cbr.ru/statistics/bank\\_sector/mortgage/](https://cbr.ru/statistics/bank_sector/mortgage/) (дата обращения: 01.05.2020).

<sup>5</sup> Ипотечное жилищное кредитование // Банк России. URL: <https://cbr.ru/statistics/pdco/Mortgage/ML/> (дата обращения: 02.05.2020).

стране, этот показатель, наоборот, за весь исследуемый период только увеличивался и продолжает расти (рис. 4). К тому же сложная эпидемиологическая обстановка в стране, приведшая к приостановке многих отраслей производственно-экономической деятельности, а также сферы услуг и малого бизнеса, ещё больше будут способствовать образованию задолженности по кредитам у населения.

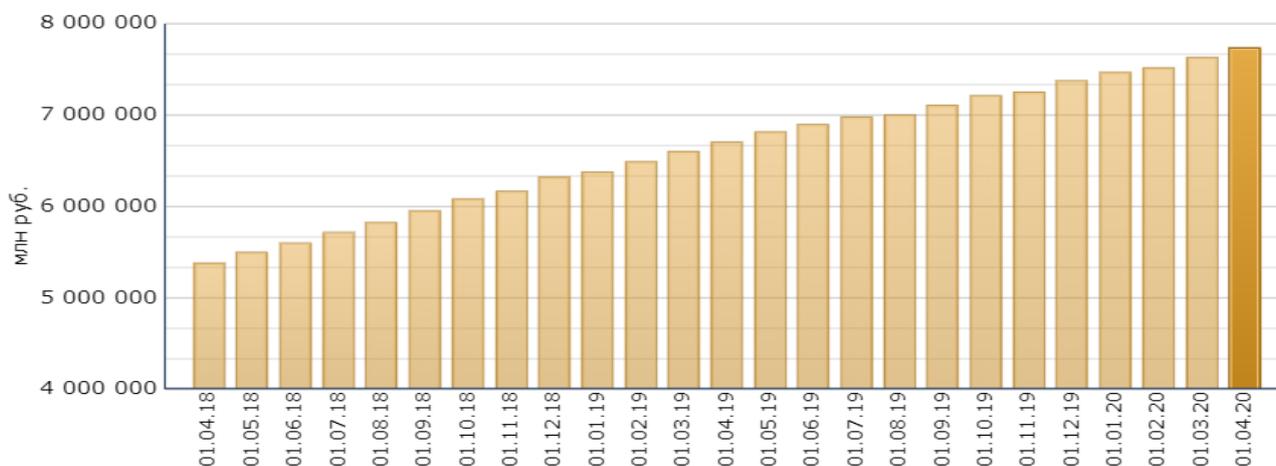


Рис. 4. Задолженность по ипотечным и жилищным кредитам<sup>6</sup>.

Стоит отметить, что темпы прироста задолженности в регионах АЗРФ в посткризисный период, начиная с 2015 г., сократились и составляют порядка 11–12% к предыдущему году, тогда как до этого периода темпы прироста находились на уровне 30% ежегодно. Несмотря на это, задолженность по жилищным займам в расчёте на душу населения в арктических регионах более, чем в 2 раза превышает аналогичные показатели по стране.

Тем не менее, увеличение данного показателя только косвенно свидетельствует о снижении платёжеспособности населения, так как объёмы выдаваемых кредитов увеличиваются. Это подтверждается и тем, что наибольший объём задолженности по ипотечным и жилищным кредитам в расчёте на душу населения в Ямало-Ненецком АО и Республике Саха (Якутия) — регионах-лидерах по выдаче жилищных займов, а наименьший у регионов-аутсайдеров — Мурманской области и Республики Карелия. Поэтому нами был рассчитан среднегодовой уровень долговой нагрузки населения по жилищным и ипотечным кредитам, рассчитанный как отношение задолженности по жилищным и ипотечным кредитам к среднедушевым доходам населения (рис. 5).

<sup>6</sup> Задолженность по ипотечным и жилищным кредитам // Банк России. URL: <https://cbr.ru/statistics/pdco/Mortgage/ML/> (дата обращения: 02.05.2020).

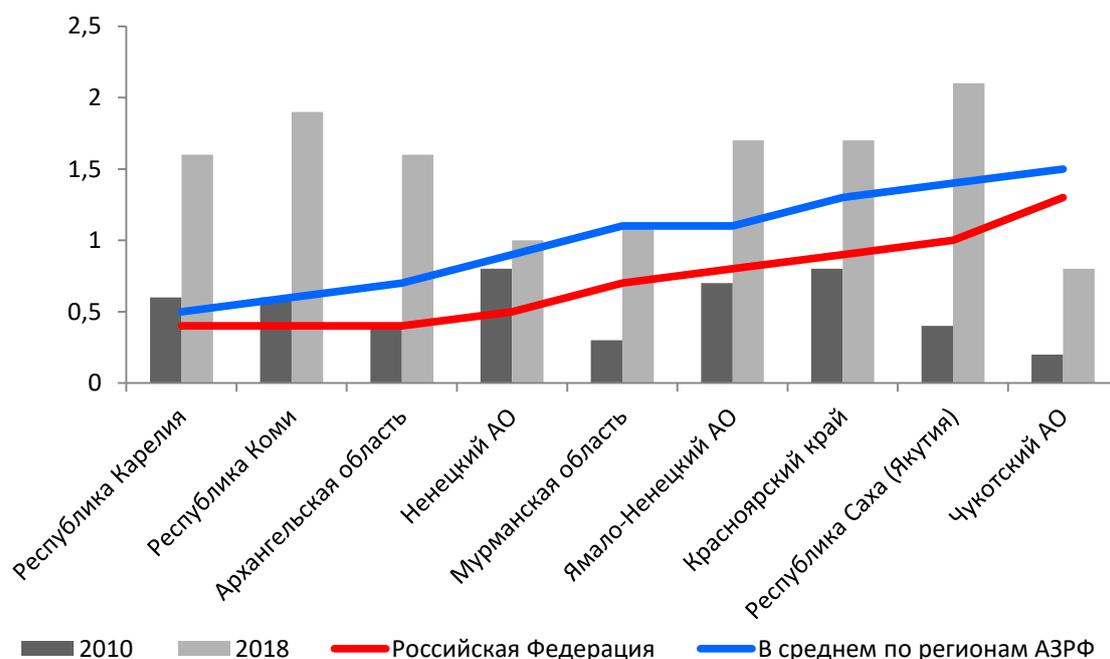


Рис. 5. Среднегодовой уровень долговой нагрузки населения по жилищным и ипотечным кредитам за 2010–2018 гг.

Из представленной диаграммы очевидно, что долговая нагрузка на население по уплате жилищных займов растёт, причём на конец 2018 г. наибольшая нагрузка в Республиках Карелия, Коми, Саха (Якутия), Архангельской области, Красноярском крае и Ямало-Ненецком АО. Это может свидетельствовать о повышенной закредитованности и о несоответствии доходов населения указанных регионов ситуации на жилищных рынках, т.е. стоимость жилья не соответствует и превышает платёжеспособный спрос населения. И только рынок недвижимости трёх регионов АЗРФ — Мурманская область, Ненецкий АО и Чукотский АО — более-менее сбалансирован относительно доходов населения.

#### **Определение основных тенденций в развитии жилищного рынка регионов АЗРФ**

По результатам анализа индикаторов, оказывающих влияние на жилищный рынок в регионах АЗРФ, нами была применена методика балльной оценки, основанная на оценке параметров развития рынка жилья по шкале от 0 до 1, где за 1 принято максимальное значение; 0,5 — среднее; 0 — минимальное значение. Также применяются промежуточные значения в 0,25 и 0,75, что позволяет более детально отразить их уровень (табл. 3). Индикаторы были поделены на две группы: экономические и показатели, зависящие от доходов населения и характеризующие его платёжеспособность. Сравнение проводилось по среднему значению показателя по Российской Федерации. Интегральная оценка сводилась путём нахождения простой среднеарифметической.

Таблица 3

## Индикаторы и критерии оценки развития жилищного рынка АЗРФ

Индикаторы	Критерии оценки	Индекс
<b>Экономические:</b> 1. Ввод в действие жилья, кв.м / чел. 2. Удельный вес ветхого и аварийного жилья в общей площади жилищного фонда, % 3. Инвестиции в основной капитал по виду основных фондов "жилища" (в фактически действовавших ценах), руб. /чел. <b>Платёжеспособность населения:</b> 1. Индекс доступности жилья в регионах АЗРФ 2. Объём жилищных и ипотечных жилищных кредитов физическим лицам, руб. / чел. 3. Среднегодовой уровень долговой нагрузки населения по жилищным и ипотечным кредитам	Значительно выше среднего значения	1
	Выше среднего значения	0,75
	Среднее значение	0,5
	Ниже среднего значения	0,25
	Значительно ниже среднего значения	0

Результаты проведённой оценки по заданным индикаторам в сравнении со средними показателями по стране (отмечены на графике срединными линиями), характеризующими уровень экономического развития и платёжеспособности населения, представлены на рис. 6, где более светлым голубым тоном отмечены регионы, полностью входящие в зону Арктики, красным — единственный из исследуемых регионов, частично приравненный к районам Крайнего Севера.

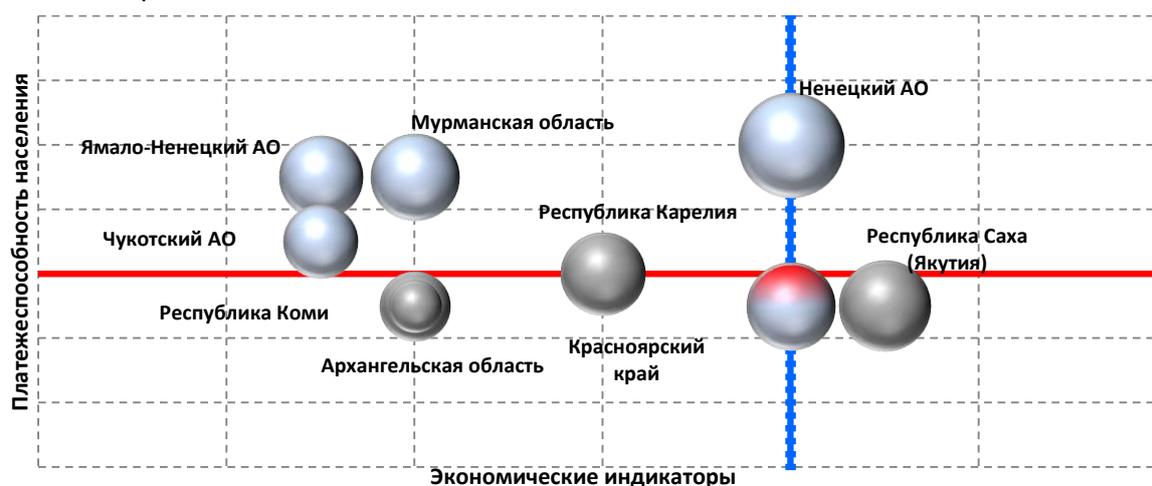


Рис. 6. Рейтинг регионов АЗРФ по развитию рынка жилья на 2018 г.

По результатам оценки установлено, что наибольший совокупный индекс развития рынка жилой недвижимости — в Ненецком АО, который лидирует со значительным отрывом от других арктических регионов. В данном субъекте РФ практически по всем показателям (за исключением значительного количества аварийного жилья) значения выше или значительно выше средних цифр по стране. На втором месте Республика Саха (Якутия) за счёт высоких показателей строительства жилья, лучших показателей по вложению инвестиций в жилищный сектор и объёмам выданных жилищных и ипотечных кредитов, что объясняется действием государственной программы по развитию Дальнего Востока «Дальневосточный гектар» и государственным субсидированием процентной ставки на жилищные кредиты. На третьем месте по итоговому показателю Мурманская область (в основном за счёт платёже-

способного спроса населения — индекса доступности и долговой нагрузки) и Красноярский край, имеющий достаточно средние оценки (ненамного выше или ниже среднероссийского уровня) по всем показателям. Наихудшие показатели итоговой оценки в Республике Коми и Архангельской области, которые практически по всем параметрам отстают от средних значений по стране.

Для некоторых регионов АЗРФ, например, Мурманская область и Чукотский АО, в которых практически не ведётся жилищное строительство и вместе с тем, небольшой удельный вес аварийного жилья, этот показатель не имеет критического значения для развития жилищной отрасли, так как увеличение количества ввода жилья в эксплуатацию и не требуется в условиях постоянного снижения численности населения. Это же характерно и для других регионов Арктики с невысокой долей аварийного жилья и низкими темпами строительства — Республика Карелия, Коми, Красноярский край, для которых имеющиеся темпы жилищного строительства способны обеспечить замену ветхому жилищному фонду.

А вот имеющие положительную динамику по численности населения и самые высокие показатели аварийного жилья в структуре жилищного фонда Ненецкий и Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия) должны обеспечивать повышенные темпы жилищного строительства. При реализации национальных проектов в жилищной отрасли в арктических субъектах РФ, учитывая большой объём аварийного фонда, более 20% финансирования предназначено на снос аварийного жилья. Однако проблему замещения и расселения из аварийного жилья предлагается решать не за счёт нового строительства в связи с высокой себестоимостью, а при помощи переселения людей в другие регионы страны, что явно не способствует развитию жилищного рынка Арктики <sup>7</sup>.

Из приведённой матрицы (рис. 6) видно, что наиболее сбалансированными рынками жилья по двум направлениям оценки обладают Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия) и Красноярский край. При этом все три региона имеют разную степень отнесения к североарктическим территориям. И если оценивать влияние данного фактора на показатели развития рынков жилья, то совершенно очевидно, что регионы, полностью отнесённые к АЗРФ, имеют наихудшие показатели по экономическим индикаторам развития рынка жилья (за исключением Ненецкого АО) и при этом наилучшие показатели по платёжеспособности населения, что связано, в первую очередь, с достаточно высоким уровнем доходов населения (за счёт максимальных «северных» надбавок и коэффициентов) в этих регионах в сравнении со среднероссийскими значениями и с регионами, частично отнесёнными к зоне Арктики. При этом, стоимость жилья в данных регионах сопоставима со стоимостью квадратных метров в среднем по стране и в остальных регионах, поэтому и уровень долговой нагрузки в них самый низкий (за исключением Ямало-Ненецкого АО). Именно за счёт показателей платёже-

<sup>7</sup> Специфика арктических регионов может быть учтена при расселении аварийного жилья // Минстрой России. Официальный сайт. URL: <https://www.minstroyrf.ru/press/spetsifika-arkticheskikh-regionov-mozhet-byt-uchtena-pri-rasselenii-avariynogo-zhilya/> (дата обращения: 05.09.2020).

способного спроса населения на жильё совокупный индекс развития рынка жилья в данных регионах находится на достаточно высоком уровне и способен задать ориентиры и положительную динамику развития региональных жилищных рынков, то есть выдвинутая в начале исследования гипотеза нашла своё подтверждение.

Что касается Красноярского края — единственного арктического региона, выпадающего по полной принадлежности к районам Крайнего Севера, но представляющего Арктическую зону г. Норильском и двумя муниципальными районами (Таймырским, Долгано-Ненецким и Туруханским), и при этом имеющего достаточно благоприятные природно-климатические условия на остальной обширной территории края, не получается поставить данный регион в один ряд с остальными арктическими субъектами РФ. Из-за сложности выделения необходимой статистической информации провести полноценный достоверный анализ уровня и динамики развития жилищного рынка отдельно входящих арктических территорий края и сопоставить их с результатами других субъектов зоны Арктики не удалось.

Удалось частично провести анализ по некоторым показателям развития рынка жилья г. Норильска, на основе которого можно сделать определённые выводы. В отличие от Красноярского края в целом, арктический Норильск отличается значительным количеством аварийного и ветхого жилья, повышенным износом основных фондов<sup>8</sup>, при этом средний размер заработной платы (93 129 руб.), а также уровень инвестиций в расчёте на душу населения<sup>9</sup> значительно превышают средние показатели по стране и региону, т.е. уровень и специфика развития рынка жилья в Норильске имеет явные отличия от показателей Красноярского края и можно только предположить, что развитие жилищного рынка в значительной степени формируется платёжеспособностью населения. При этом стоит сделать ремарку относительно того, что Норильск является крупным промышленным центром с численностью населения более 180 тыс. чел. и не может отражать в полной мере развитие арктических территорий в целом, так как ещё одной современной проблемой развития территорий является укрупнение и развитие городов, в основном административных центров, с развитой материально-технической базой и «обезлюживание» малых периферийных поселений [19, Колодина Е.А., с. 162–170], что ведёт к существенным разрывам показателей по активности жилищного строительства.

Всё больше спрос на жильё в небольших городах и мелких поселениях падает, появляется существенное количество пустующего жилищного фонда, а в условиях значительного числа городов с монопрофильной структурой экономики и в связи с всё большей популярностью крупных градообразующих предприятий и других производств на перевод сотрудников

<sup>8</sup> Минвостокразвитие намерено поддержать программу реновации жилья в Норильске // Мониторинг социально-экономического развития Арктической зоны России. Информационный бюллетень Центра экономики Севера и Арктики. Выпуск 52 (1–31 мая 2020).

<sup>9</sup> База данных показателей муниципальных образований // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://www.gks.ru/scripts/db\\_inet2/passport/table.aspx?opt=47290002018](https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=47290002018) (дата обращения: 09.06.2020).

на вахтовые методы работы и привлечение работников из стран ближнего зарубежья в целях экономии на фонде заработной платы, развитие рынка жилья в небольших городах регионов АЗРФ является неперспективным.

Помимо естественной убыли населения, наметилась тенденция на миграцию из регионов Севера в более благоприятные для жизни регионы, где уровень цен на жильё немногим отличается от арктических регионов, а уровень доходов населения находится практически на тех же показателях, что и в большинстве регионов центральной России [20, Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н., с. 80–98]. Наибольший отток населения в другие регионы в Мурманской области, Ямало-Ненецком и Чукотском АО (порядка 65–80% выбывших). В том же Норильске Красноярского края при анализе показателей миграции отмечается её положительная динамика за счёт международной миграции из стран СНГ и Балтии, а миграция местных жителей в другие регионы страны усиливается<sup>10</sup>.

Для изменения существующей ситуации и поддержания жилищного рынка первоначально необходимо создать благоприятные экономические, социальные и трудовые условия для привлечения населения в регионы Арктики, что предполагает значительное увеличение уровня доходов населения по сравнению с более южными регионами страны, как это было в годы индустриального развития Севера, а также предоставление гарантии полноценных льгот и компенсаций работникам Крайнего Севера не только для работников бюджетной сферы. Возможно, для этих регионов следует использовать схемы инвестирования, которые предлагает использовать Фавстрицкая О. на территории Магаданской области, позволяющие учесть специфику северных территорий, преодолеть депрессивность их развития, повысить уровень жизни населения и закрепить его на территории [21, Фавстрицкая О., Гальцева Н., с. 64–78]. Данные схемы инвестирования отличаются разной степенью участия государства и зависят от двух ключевых факторов: специфики системы расселения и уровня доходов населения. Ещё одним условием является создание благоприятной городской среды и обеспечение населения социальными объектами здравоохранения и образования. Только при увеличении численности постоянно проживающего населения в регионах Арктики возможно говорить о перспективах развития жилищного строительства и рынка недвижимости.

Ещё одной проблемой рынка недвижимости в регионах АЗРФ выступает несоответствие цен на жильё и уровня платёжеспособного спроса. По данным проведённого исследования, несоответствие доходов населения уровню ценообразования на жильё отмечается в 5 из 9 исследуемых регионов АЗРФ — Республиках Коми, Саха (Якутия) и Карелия, Архангельской области, Красноярском крае. При высоких ценах на недвижимость и несоответствующих им доходах для удовлетворения жилищных потребностей население этих регионов вынуждено привлекать повышенные объёмы заёмных средств банков, которые также необходимо

<sup>10</sup> База данных показателей муниципальных образований // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://www.gks.ru/scripts/db\\_inet2/passport/table.aspx?opt=47290002018](https://www.gks.ru/scripts/db_inet2/passport/table.aspx?opt=47290002018) (дата обращения: 09.06.2020).

обеспечивать, в результате чего указанные регионы являются лидерами по долговой нагрузке на население по обслуживанию жилищных займов. В настоящее время уровень долговой нагрузки для всех регионов ещё больше увеличится в связи с приостановкой деятельности многих малых и средних предприятий и индивидуальных предпринимателей и высвобождением их работников в связи с введёнными ограничениями по противодействию распространению пандемии на территории страны. С одной стороны, это должно привести к сокращению спроса и падению цен на недвижимость. Кроме того, рост безработицы, снижение платёжеспособности населения и невозможность выполнять свои долговые обязательства по выплате ранее взятых жилищных и ипотечных кредитов приведут к вероятному увеличению предложений на рынке жилья за счёт переуступки права собственности на приобретённое жильё банками и физическими лицами.

С другой стороны, влияние макроэкономических факторов (падение цен на нефтяном рынке и снижающийся курс национальной валюты) провоцирует население инвестировать сбережения в наиболее стабильные активы — недвижимость, что способствует росту цен на жильё, однако, скорее, только в краткосрочной перспективе.

Таким образом, для решения проблем развития жилищного рынка в Арктике необходимо развивать три основных направления:

- развитие человеческих ресурсов путём создания благоприятных экономических, социальных и трудовых факторов для привлечения постоянно проживающего населения в регионы Арктики;
- увеличение платёжеспособности и снижение долговой нагрузки населения путём снижения процентных ставок по выплате жилищных и ипотечных кредитов, а также с помощью реализации специальных федеральных и региональных жилищных программ, таких как на Дальнем Востоке;
- увеличение предложения на рынке жилья, одним из выходов которого в условиях низкого уровня жилищной застройки в регионах АЗРФ может стать перевод жилищного фонда из государственного (муниципального) в частный для обеспечения жилищных потребностей населения.

Решение всех трёх задач невозможно без активного участия государства, причём не только в качестве регулятора рынка недвижимости, а также как гаранта увеличения доходов, льгот и компенсаций работникам Крайнего Севера и основного заказчика и разработчика государственных целевых программ развития.

### ***Заключение***

По результатам исследования рынка жилья в регионах российской Арктики в разрезе его динамики и структуры были определены основные индикаторы, характеризующие развитие регионального жилищного рынка, в том числе низкий уровень и темпы строительства жилья в большинстве арктических субъектов при высоких показателях доли аварийного жилищного фонда; высокодифференцированные объёмы инвестирования в жилищную сферу в зависимости от региональной принадлежности с выраженной тенденцией снижения показателя по

всем регионам; несоответствие платёжеспособности населения в некоторых регионах Арктики уровню ценообразования на жильё, что влечёт за собой повышенные объёмы жилищного кредитования и возрастающую долговую нагрузку на население по обеспечению ипотечных займов. В результате определения рейтинга регионов АЗРФ при балльной оценке по выбранным индикаторам установлены основные критерии сбалансированности рынка жилья по двум важным направлениям: платёжеспособности населения и развития экономических показателей рынка недвижимости, в результате чего определено, что регионом-лидером является Ненецкий АО, а аутсайдерами — Республика Коми и Архангельская область. При этом три региона (Мурманская область, Ямало-Ненецкий АО и Чукотский АО), имея наилучшие показатели по доступности жилья и платёжеспособности населения, значительно отстают от общероссийских тенденций по экономическим показателям развития рынка жилья. И наоборот, ряд регионов (Красноярский край, Республика Саха (Якутия)) при высоких показателях уровня инвестиций в жилищную сферу и ввода жилья в эксплуатацию, не «дотягивают» до средних значений по стране по соотношению уровня доходов населения и цен на жильё. По итогам исследования можно сформулировать основные направления развития рынка жилья для арктических регионов, в зависимости от их расположения в рейтинге по экономическим показателям развития строительной отрасли и платёжеспособности населения: увеличение платёжеспособности населения путём снижения процентных ставок по жилищным кредитам и реализации специальных кредитных программ на территории арктических регионов, а также снижение цен на жильё благодаря увеличению предложения на жилищном рынке за счёт повышенных темпов ввода жилья в эксплуатацию и перевода жилищного фонда из государственного (муниципального) в частный. Кроме того, на государственном уровне необходимо разработать федеральную программу по привлечению населения в регионы АЗРФ путём создания стимулов экономического, социального и трудового характера, что будет способствовать развитию территорий в целом и рынка жилья в частности. Развитие по всем направлениям возможно только при активном участии федеральных и региональных органов власти.

### *Благодарности и финансирование*

Работа выполнена в рамках государственного задания ФИЦ КНЦ РАН № 0226-2020-0027\_ИЭП «Комплексное междисциплинарное исследование и экономико-математическое моделирование социально-экономической трансформации и управления регионов и муниципальных образований Северо-Арктических территорий Российской Федерации» и № 0226-2020-0023\_ИЭП «Научные основы формирования и реализации финансово-инвестиционного потенциала регионов Севера и Арктики».

### *Литература*

1. Kirby A. Current Research on Cities and Its Contribution to Urban Studies // Cities. 2012. No. 29. Pp. 3–8. DOI: 10.1016/j.cities.2011.12.004

2. Krzemin'ska A.E., Zareba A.D., Dzikowska A., Jarosz K.R. Cities of the Future Bionic Systems of New Urban Environment // Environmental Science and Pollution Research. 2019. No. 26. Pp. 8362–8370. DOI: 10.1007/s11356-017-0885-2
3. Hoffmann B. Air Pollution in Cities: Urban and Transport Planning Determinants and Health in Cities. In book: Integrating Human Health into Urban and Transport Planning. Springer International Publishing: Cham, Switzerland, 2019. Pp. 425–441. DOI: 10.1007/978-3-319-74983-9\_21
4. Łaszek J., Olszewski K. Regional Development of Residential and Commercial Real Estate in Poland and the Risk of Real Estate Cycles // Barometr Regionalny. Analizy i prognozy. 2018. No. 51. Pp. 41–51.
5. Kinder T. Social Innovation in Services: Technologically Assisted New Care Models for People with Dementia and Their Usability // International Journal of Technology Management. 2010. No. 51. Pp. 106–120. DOI: 10.1504/IJTM.2010.033131
6. Butryn K., Jasin'ska E., Kovalyshyn O., Preweda E. Sustainable Formation of Urban Development on the Example of the Primary Real Estate Market in Krakow // E3S Web of Conferences. 2019. No. 86, 00010. Pp. 1–8. DOI: 10.1051/e3sconf/20198600010
7. Maalsen S. Smart Housing: The Political and Market Responses of the Intersections Between Housing, New Sharing Economies and Smart Cities // Cities. 2019. No. 84. Pp. 1–7. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.06.025>
8. Mateusz T. Moving Towards a Smarter Housing Market: The Example of Poland // Sustainability. 2020. Vol. 12. Iss. 2. 25 p. DOI: 10.3390/su12020683
9. Imran A.S., Kim D. Design and Implementation of Thermal Comfort System Based on Tasks Allocation Mechanism in Smart Homes // Sustainability. 2019. Vol. 11. Iss. 20. 24 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11205849>
10. Gu W., Bao P., Hao W., Kim J. Empirical Examination of Intention to Continue to Use Smart Home Services // Sustainability. 2019. Vol. 11. Iss. 19. 12 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11195213>
11. Зайнакова С.Р. Рынок жилья в России: современное состояние, проблемы и прогнозы // Социально-экономические науки и гуманитарные исследования. 2014. № 1. С. 58–62.
12. Ванина Т., Оболонкова А. Государственное влияние на рынок жилья // Белгородский экономический вестник. 2013. № 3 (71). С. 29–35.
13. Коломак Е.А., Кукушкин Р.Г. Оценка влияния агломерационных процессов на рынок жилья // Мир экономики и управления. 2019. Т. 19. № 1. С. 55–63. DOI: 10.25205/2542-0429-2019-19-1-55-63.
14. Емельянова Е.Е. Системные проблемы и направления развития муниципалитетов российской Арктики // Арктика и Север. 2019. № 35. С. 79–93. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.79
15. Пилясов А.Н. Арктическая диагностика: плох не метр — явление другое // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2018. № 5 (61). С. 35–54. DOI: 10.25702/KSC.2220-802X.5.2018.61.35-54
16. Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н. База данных «Рынок жилья северных и арктических регионов России», Свидетельство о государственной регистрации № 2019621181 от 4 июля 2019 г.
17. Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н. База данных «Наиболее значимые показатели, характеризующие состояние муниципальных бюджетов, уровень жизни и уровень доходов населения городских округов АЗ РФ по основным социальным направлениям», Свидетельство о государственной регистрации № 2018621190 от 6 августа 2018 г.
18. Ковалева Л.В., Омелянович А.С. Рынок жилья и покупательское поведение потребителей // Ученые заметки ТОГУ. 2016. Т. 7. № 3. С. 23–27.
19. Колодина Е.А. Исследование тенденций развития местного самоуправления в современной России // Известия Байкальского государственного университета. 2017. Т. 27. № 2. С. 162–170. DOI: 10.17150/2500-2759.2017.27(2).162-170
20. Емельянова Е.Е., Чапаргина А.Н. Расходы муниципалитетов и доходы населения Российской Арктики // ЭКО. 2019. № 7 (541). С. 80–98. DOI: <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2019-7-80-98>
21. Фавстрицкая О., Гальцева Н. Модернизация жилищных рынков депрессивных северных регионов // Проблемы теории и практики управления. 2018. № 1. С. 64–78

## References

1. Kirby A. Current Research on Cities and Its Contribution to Urban Studies. *Cities*, 2012, no. 29, pp. 3–8. DOI: 10.1016/j.cities.2011.12.004
2. Krzeminska A.E., Zareba A.D., Dzikowska A., Jarosz K.R. Cities of the Future Bionic Systems of New Urban Environment. *Environmental Science and Pollution Research*, 2019, no. 26, pp. 8362–8370. DOI: 10.1007/s11356-017-0885-2
3. Hoffmann B. Air Pollution in Cities: Urban and Transport Planning Determinants and Health in Cities. *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning*. Springer International Publishing, Cham, Switzerland, 2019, pp. 425–441. DOI: 10.1007/978-3-319-74983-9\_21
4. Łaszek J., Olszewski K. Regional Development of Residential and Commercial Real Estate in Poland and the Risk of Real Estate Cycles. *Barom. Reg. Anal. I Progn*, 2018, no. 51, pp. 41–51.
5. Kinder T. Social Innovation In Services: Technologically Assisted New Care Models for People with Dementia and Their Usability. *International Journal of Technology Management*, 2010, no. 51, pp. 106–120. DOI: 10.1504/IJTM.2010.033131
6. Butryn K., Jasin'ska E., Kovalyshyn O., Preweda E. Sustainable Formation of Urban Development on the Example of the Primary Real Estate Market in Krakow. *E3S Web of Conferences*, 2019, no. 86, 00010, pp. 1–8. DOI: 10.1051/e3sconf/20198600010
7. Maalsen S. Smart Housing: The Political and Market Responses of the Intersections Between Housing, New Sharing Economies and Smart Cities. *Cities*, 2019, no. 84, pp. 1–7. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.06.025>
8. Mateusz T. Moving Towards a Smarter Housing Market: The Example of Poland. *Sustainability*, 2020, vol. 12, iss. 2, 25 p. DOI: 10.3390/su12020683
9. Imran A.S., Kim D. Design and Implementation of Thermal Comfort System Based on Tasks Allocation Mechanism in Smart Homes. *Sustainability*, 2019, vol. 11, iss. 20, 24 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11205849>
10. Gu W., Bao P., Hao W., Kim J. Empirical Examination of Intention to Continue to Use Smart Home Services. *Sustainability*, 2019, vol. 11, iss. 19, 12 p. DOI: <https://doi.org/10.3390/su11195213>
11. Zaynakova S.R. Rynok zhil'ya v Rossii: sovremennoe sostoyanie, problemy i prognozy [The Housing Market in Russia: Current State, Problems and Forecasts]. *Sotsial'no-ekonomicheskie nauki i gumanitarnye issledovaniya* [Socio-Economic Sciences and Humanitarian Studies], 2014, no. 1, pp. 58–62.
12. Vanina T., Obolonkova A. Gosudarstvennoe vliyanie na rynek zhil'ya [State's Influence on the Housing Market]. *Belgorodskiy ekonomicheskij vestnik* [Belgorod Economic Bulletin], 2013, no. 3 (71), pp. 29–35.
13. Kolomak E.A., Kukushkin R.G. Otsenka vliyaniya aglomeratsionnykh protsessov na rynek zhil'ya [Estimating the Impact of Agglomeration on Housing Market]. *Mir ekonomiki i upravleniya* [World of Economics and Management], 2019, vol. 19, no. 1, pp. 55–63. DOI: 10.25205/2542-0429-2019-19-1-55-63
14. Emelyanova E.E. Sistemnye problemy i napravleniya razvitiya munitsipalitetov rossiyskoy Arktiki [System Problems and Directions of Municipal Development of the Russian Arctic]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 35, pp. 79–93. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.79
15. Pilyasov A.N. Arkticheskaya diagnostika: plokh ne metr — yavlenie drugoe [Arctic Diagnostics: Bad is Not a Meter — This Is another Phenomenon]. *Sever i rynek: formirovanie jekonomicheskogo porjadka* [The North and the Market: Forming the Economic Order], 2018, no. 5 (61), pp. 35–54. DOI: 10.25702/KSC.2220-802X.5.2018.61.35-54
16. Emelyanova E.E., Chapargina A.N. Baza dannykh «Rynok zhil'ya severnykh i arkticheskikh regionov Rossii», Svidetel'stvo o gosudarstvennoy registratsii № 2019621181 ot 4 iyulya 2019 g. [Database “Housing Market of Northern and Arctic Regions of Russia”, Certificate of State Registration No. 2019621181 of July 4, 2019].
17. Emelyanova E.E., Chapargina A.N. Baza dannykh «Naibolee znachimye pokazateli, karakterizuyushchie sostoyanie munitsipal'nykh byudzhetrov, uroven' zhizni i uroven' dokhodov naseleniya gorodskikh okrugov AZ RF po osnovnym sotsial'nym napravleniyam», Svidetel'stvo o gosudarstvennoy registratsii № 2018621190 ot 6 avgusta 2018 g. [Database “The Most Significant Indicators of Municipal Budgets, the Standard of Living and the Level of Income of the Population in Urban Districts of the AZ of the Russian

- Federation in the Main Social Areas”, Certificate of state registration No. 2018621190 of August 6, 2018].
18. Kovaleva L.V., Omelyanovich A.S. Rynok zhil'ya i pokupatel'skoe povedenie potrebiteley [Housing Market and the Purchasing Behavior of Consumers]. *Uchenye zametki TOGU* [TGU ejournal], 2016, vol. 7, no. 3, pp. 23–27.
  19. Kolodina E.A. Issledovanie tendentsiy razvitiya mestnogo samoupravleniya v sovremennoy Rossii [Study of the Trends in Local Self-Government Development in Contemporary Russia]. *Izvestiya Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Baikal State University], 2017, vol. 27, no. 2, pp. 162–170. DOI: 10.17150/2500-2759.2017.27(2).162-170
  20. Emelyanova E.E., Chapargina A.N. Raskhody munitsipalitetov i dokhody naseleniya Rossiyskoy Arktiki [Expenditure of Municipalities Budget and Population Incomes in the Russian Arctic]. *JeKO* [Eco], 2019, no. 7 (541), pp. 80–98. DOI: <http://dx.doi.org/10.30680/ECO0131-7652-2019-7-80-98>
  21. Favstritskaya O., Galtseva N. Modernizatsiya zhilishchnykh rynkov depressivnykh severnykh regionov [Modernization of Housing Markets in Depressive Northern Regions]. *Problemy teorii i praktiki upravleniya* [International Journal of Management Theory and Practice], 2018, no. 1, pp. 64–78.

*Статья принята 08.05.2020.*

УДК 364.65(985)(045)

DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.40.47

## Бедность населения как угроза устойчивому развитию российской Арктики \*

© **КОРЧАК Елена Анатольевна**, кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник  
E-mail: elenakorchak@mail.ru

Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение Федерального государственного бюджетного учреждения науки Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук», Апатиты, Россия

**Аннотация.** Современной парадигмой теории и практики общественного развития является концепция устойчивого развития, возникновение и распространение которой было связано с акцентированием вопросов загрязнения окружающей среды и перенаселением планеты на фоне ограниченности природных ресурсов. Сегодня устойчивое развитие определяется как результат взаимодействия человека, экономической системы и природы на глобальном, национальном, региональном и локальном уровнях и выражается в определённой степени экономической, экологической и социальной устойчивости. Современные цели в сфере устойчивого развития заключаются в содействии зелёному росту, в рациональном природопользовании, в обеспечении доступа к качественным услугам здравоохранения и образования, в повышении благосостояния населения. Последнее подразумевает, в первую очередь, сокращение многомерной бедности, многочисленные группы социальной локализации которой составляют инвалиды, семьи с детьми и неполные семьи, этнические меньшинства. Целью исследования явилась оценка уровня и масштабов бедности населения и её социальной локализации в рамках достижения устойчивого развития регионов российской Арктики. Актуальность исследования определяется тем фактом, что темпы и пропорции устойчивого развития российской Арктики зависят от качественного состояния человеческого потенциала (носителем которого является население). Качественное состояние человеческого потенциала зависит от уровня благосостояния населения, определяющего степень удовлетворения потребностей в благах и доступ к социальным услугам. Бедность как социально-экономическое явление создаёт угрозы деградации человеческого потенциала. Гипотеза исследования опирается на понимании того, что бедность — это системный фактор, ограничивающий возможности качественного воспроизводства человеческого потенциала и, соответственно, перспективные возможности достижения устойчивого развития российской Арктики. Методами исследования стали статистический анализ социально-экономического положения семей с детьми в регионах российской Арктики, а также анализ нормативных правовых документов, регламентирующих меры социальной поддержки семьи, материнства, отцовства и детства. Результаты исследования ориентированы на их практическое использование в сфере достижения устойчивого развития российской Арктики.

**Ключевые слова:** бедность, безработица, Мурманская область, Ненецкий автономный округ, Чукотский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, детская бедность, социальное пособие.

## Threats to the Sustainable Development of the Russian Arctic: Poverty

© **Elena A. KORCHAK**, Cand. Sci. (Econ.), associated professor, senior researcher

E-mail: elenakorchak@mail.ru

Luzin Institute for Economic Studies, Apatity, Russia

**Abstract.** The modern paradigm of the theory and practice of social development is the concept of sustain-

---

\* Для цитирования:

Корчак Е.А. Бедность населения как угроза устойчивому развитию российской Арктики // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 47–65. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.47

For citation:

Korchak E.A. Threats to the Sustainable Development of the Russian Arctic: Poverty. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 47–65. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.47

able development, the emergence and spread of which was associated with the emphasis on environmental pollution and overpopulation of the planet against the background of limited natural resources. Today, sustainable development is defined as the result of the interaction of a man, the economic system, and nature at the global, national, regional, and local levels. It is expressed, to a certain extent, by economic, environmental, and social sustainability. Modern goals in the field of sustainable development are to promote green growth, rational environmental management, ensuring access to quality health and education services, and improving the well-being of the population. The latter implies, first, the reduction of multidimensional poverty, the numerous groups of social localization, i.e., disabled people, families with children, single-parent families, and ethnic minorities. The aim of the study is to assess the level and extent of poverty and its social localization in the framework of achieving sustainable development of the regions of the Russian Arctic. The relevance of the study is determined by the fact that the rates and proportions of sustainable development of the Russian Arctic depend on the qualitative state of human potential (carried by the population). The qualitative state of human potential depends on the level of well-being of the population, which determines the degree of satisfaction of needs for benefits and access to social services. Poverty as a socio-economic phenomenon creates threats of degradation of human potential. The research hypothesis is based on the understanding that poverty is a systemic factor that limits the possibilities of a high-quality reproduction of human potential and, accordingly, promising opportunities for achieving sustainable development in the Russian Arctic. The research methods were a statistical analysis of the socio-economic situation of families with children in the regions of the Russian Arctic, as well as an analysis of regulatory legal documents governing measures of social support for families, motherhood, paternity, and childhood. The research results are focused on their use for achieving sustainable development of the Russian Arctic.

**Keywords:** *poverty, unemployment, Murmansk Oblast, Nenets Autonomous Okrug, Chukotka Autonomous Okrug, Yamal-Nenets Autonomous Okrug, child poverty, social allowance.*

### **Введение**

В конце прошлого века актуализация глобальных противоречий между увеличивающимися потребностями общества и ограниченными возможностями биосферы, фактически поставившими под угрозу дальнейшее общественное развитие, привела к появлению концепции устойчивого развития [1, Шевченко И.В., Литвинский К.О., с. 3]. В соответствии с этой концепцией человек посредством участия в формирующих сферу его жизнедеятельности процессах играет центральную роль в общественном развитии. Именно под воздействием качественных характеристик человеческого потенциала как совокупности физических и духовных возможностей человека в достижении индивидуальных и общественных целей [2, Мудрецов А.Ф., с. 99] формируются темпы и пропорции устойчивого развития. В свою очередь, условием развития человеческого потенциала выступает достигнутый уровень благосостояния [3, Абдалхуссейн А., Санталова М.С., с. 9] — социально приемлемый уровень обеспеченности благами и услугами.

Как системное образование, благосостояние интегрирует в себе характеристики уровня, условий и качества жизни и, согласно концептуальному подходу ООН к человеческому развитию, подлежит измерению на основе системы соответствующих индикаторов. Так, уровень жизни характеризуют такие показатели материального благосостояния, как уровень среднедушевого денежного дохода в сравнении со стоимостью установленного набора необходимых благ и услуг (в России — прожиточный минимум) или уровень бедности (в России — доля населения со среднедушевыми денежными доходами ниже величины прожиточного минимума). Среди показателей, характеризующих условия жизни, — уровень

безработицы или обеспеченность населения врачами (например, численность врачей на 10 тыс. чел. населения). К числу показателей качества жизни относятся ожидаемая продолжительность жизни при рождении, уровень образования, уровень заболеваемости и т.д. При этом оценивается достигнутый уровень благосостояния с применением метода предельно-критических значений, когда для каждого показателя, исходя из прагматичного подхода и на основе специальных исследований и экспертных оценок, устанавливается его предельно-критическое значение [4, Глазьев С.Ю., Локосов В.В., с. 22–24]. Выход показателя за границы такого значения сигнализирует о возникновении угрозы обеспечению реальных возможностей формирования качественного человеческого потенциала.

Серьезную угрозу подрыва экономических основ качественного воспроизводства человеческого потенциала составляет бедность населения. Именно поэтому ведущий замысел концепции устойчивого развития составляет необходимость переориентации внимания человечества на решение проблемы бедности — глобальной проблемы общественного развития [5, Лейбин В.М., с. 212].

Анализ научных подходов к исследованию проблемы бедности [6, Ишмуратова И.Г., с. 75] показывает, что их эволюция происходила в направлении от восприятия бедности как личной проблемы человека (концептуальные взгляды английских ученых Т. Мальтуса, Д. Рикардо, С. Раунтри и др.) к восприятию бедности как проблемы общества — исследования американского экономиста Дж. Стиглица «Великое разделение. Неравенство в обществе, или что делать оставшимся 99% населения?» (Stiglitz J.E. «The Great Divide: Unequal Societies And What We Can Do About Them», 2014 г. [7, Peach J., Warnecke T. and Watkins J., с. 370]) или российского экономиста Капелюшников Р.И. «Экономическое неравенство — вселенское зло?», 2018 г.<sup>1</sup> Так, в современных концепциях качества жизни [8, Фахрутдинова Е.В., Шаламова Н.В., с. 150] проблема бедности рассматривается в преломлении человеческого измерения — повышении благосостояния посредством расширения человеческих возможностей в саморазвитии [9, Губарев Р.В., Дзюба Е.И., Куликова О.М., Файзуллин Ф.С., с. 69–70]. В концепции общества риска немецкого социолога У. Бека [10, Beck U., с. 97] бедность рассматривается как фактор, ограничивающий возможности бедного населения в противостоянии социальным рискам, поскольку бедность — это залог низкого уровня информационной грамотности и отсутствия возможностей в доступе к условиям жизни, качественным благам и услугам [11, Томских М.С., с. 27]. Аналогичная позиция у испанского социолога М. Кастельса («Информационная эпоха: экономика, общество и культура»; Castells M. «The Rise of the Network Society, The Information Age: Economy, Society and Culture», 2000 г.), согласно концепции информационного общества которого бедность выступает фактором цифрового разрыва как социального противоречия в доступе к цифровому миру, когда малоимущие кате-

---

<sup>1</sup> Экономическое неравенство — вселенское зло?: препринт WP3/2019/01 / Р.И. Капелюшников; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2019. 28 с. (Серия WP3 «Проблемы рынка труда»). 66 экз.

гории населения не имеют доступа к новейшим знаниям и, тем самым, к возможностям трудоустройства [12, Скибицкий М.М., с. 66]. Особенно актуальна проблема цифрового разрыва в отношении к современной эпидемиологической ситуации, когда в условиях самоизоляции и карантина в сфере образования вводится дистанционное обучение: в Чукотском автономном округе в 2016 г. удельный вес домохозяйств, имеющих доступ к широкополосному интернету, составил 36% от общего числа домохозяйств, в Ненецком автономном округе 60%, в Мурманской области 78%, в Ямало-Ненецком автономном округе 86%<sup>2</sup>.

В институционализме (например, исследования экономических успехов и неудач государств американского экономиста Д. Аджемоглу и британского экономиста Дж. Робинсона в книге «Почему одни страны богатые, а другие бедные. Происхождение власти, процветания и нищеты» (Acemoglu D. and Robinson J.A. «Why Nations Fail: The Origins of Power, Prosperity, and Poverty», 2012 г.)) бедность воспринимается как следствие изменения институциональных условий функционирования территориальных социально-экономических систем [13, Корчак Е.А., с. 145].

В подходе ООН к исследованию проблем бедности используются такие её характеристики, как приемлемый уровень жизни, уровень удовлетворения базовых потребностей, величина ресурсов. Данные характеристики обуславливаются специфическими особенностями эволюции общественного территориального развития и определяются географическими особенностями. Среди недавних исследований проблем нищеты и развития человеческого потенциала ООН совместно с Инициативой Оксфордского университета — глобальный индекс многомерной бедности (Multidimensional poverty index), позволяющий анализировать посредством проведения социологических опросов (по десяти показателям в сфере образования, здравоохранения и уровня жизни) неравенство между странами и среди населения, а также отслеживать изменения в бедности по времени<sup>3</sup>.

Для измерения бедности используется «граница бедности», характеризующаяся конкретными международными и национальными показателями. Наиболее распространённым концептуальным подходом к измерению бедности является концепция абсолютной бедности, в соответствии с которой бедность определяется как отсутствие необходимых ресурсов для обеспечения жизненных потребностей. В 2015 г. Всемирным банком<sup>4</sup> международная граница бедности, как абсолютный глобальный минимум (не учитывающий доступ к услугам образования, здравоохранения, водо- и электроснабжению), была установлена в размере

<sup>2</sup> Индикаторы цифровой экономики: 2017: статистический сборник / Г.И. Абдрахманова, Л.М. Гохберг, М.А. Кевеш и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». М.: НИУ ВШЭ, 2017. 320 с. 250 экз. ISBN 978-5-7598-1592-1 (в обл.).

<sup>3</sup> Богатый или бедный? Разные измерения бедности по новой методологии ООН // Информационно-аналитический центр ИАЦ. URL: <https://ia-centr.ru/publications/bogatyy-ili-bednyy-raznye-izmereniya-bednosti-po-povoou-metodologii-oon/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>4</sup> Свободный и беспрепятственный доступ к данным о глобальном развитии // Всемирный банк. URL: <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/understanding-poverty> (дата обращения: 13.04.2020).

1,90 долл. США в день (для стран со средним денежным доходом такая планка составила 3,2 долл. США в день, средним — 5,5 долл. США в день, высоким — 21,7 долл. США в день).

В США<sup>5</sup> в качестве границы бедности используется минимальный денежный доход «The Poverty Thresholds», необходимый для обеспечения домохозяйства продуктами питания, жильём, предметами первой необходимости, и дифференцируемый в зависимости от размера и возрастного состава домохозяйства. В 2019 г. в федеральном реестре США для северного штата Аляски федеральный уровень бедности (Federal Poverty Level, FPL) был зафиксирован на уровне 15 600 долл. США для домохозяйства, состоящего из одного члена, 54 310 долл. США — для домохозяйства из 8 членов (для сравнения, в среднем по США — 12 490 долл. США и 43 430 долл. США соответственно).

В Канаде<sup>6</sup> бедность оценивается по двум методам: «граница низких доходов» (Low income cut-off, LICO) и «метод потребительской корзины» (Market Basket Measure, MBM). В соответствии с первым методом граница бедности рассчитывается в зависимости от количества членов домохозяйств (от 1 до 7) и отдельно для типа местности (сельские местности, местные сообщества с численностью населения до 30 тыс. чел., от 30 тыс. чел. до 99,999 тыс. чел., от 100 тыс. чел. до 499,999 тыс. чел., от 500 тыс. чел. и выше). Так, в 2018 г. для домохозяйства, состоящего из трёх членов, граница такого дохода составила для сельской местности 21 296 канадских долл., для большого города (с численностью населения более 500 тыс. чел.) — 32 554 канадских долл. В соответствии со вторым методом граница бедности устанавливается на основе потребительской корзины, стоимость которой определяется для семьи из двух взрослых и двух детей в зависимости от типа местности.

Концептуальной основой измерения бедности в России является подход базовых потребностей: здесь бедность измеряется на основе сравнения среднедушевых денежных доходов с величиной прожиточного минимума — стоимостной оценкой потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения каждого региона. В состав потребительской корзины входит набор продуктов питания, а также определяемый в соотношении с его стоимостью набор непродовольственных товаров и услуг. Потребительская корзина формируется, в том числе на основе фактических объёмов потребления в малоимущих домохозяйствах и с учётом определяемых природно-климатическими условиями различий в потреблении, в соответствии с которыми территория России распределена на 10 зон. В первую и вторую зону входят Ямало-Ненецкий, Чукотский, Ненецкий автономные округа, Мурманская область — регионы, территории которых полностью отнесены к российской Арктике. Для регионов российской Арктики установлены повышенные нормы энергетической ценности и химического состава набора продуктов питания. Так, для регионов первой зоны энергетическая ценность набора продуктов питания составляет 2 908 ккал, для десятой

<sup>5</sup> 2019 poverty guidelines // Office of the assistant secretary for planning and evaluation (ASPE). URL: <https://aspe.hhs.gov/2019-poverty-guidelines> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>6</sup> Statistics Canada. Table 11-10-0241-01 Low income cut-offs (LICOs) before and after tax by community size and family size, in current dollars. DOI: 10.25318/1110024101-eng.

зоны — 2 525 ккал; для трудоспособного населения регионов первой зоны норма потребления мяса в год составляет 70,2 кг, десятой — 58,5 кг, фруктов — соответственно 65 кг и 60 кг<sup>7</sup>. В целях установления процентного соотношения со стоимостью набора продуктов питания набора непродовольственных товаров и услуг территория России распределена на 3 зоны: зону с холодным и резко континентальным климатом (в которой такое соотношение установлено на уровне 50–60%), зону с умеренным климатом (45–55%) и зону с тёплым климатом (40–50%). С 01.01.2020 г. в России величина прожиточного минимума в расчёте на душу населения составляет 11 012 руб., для трудоспособного населения — 11 942 руб., для пенсионеров — 9 090 руб., для детей — 10 838 руб. В Мурманской области соответственно — 16 688 руб., 17 379 руб., 13 869 руб., 16 670 руб.<sup>8</sup>

Анализ данных Росстата<sup>9</sup> показывает, что сегодня в регионах российской Арктики масштаб бедности составляет более 116 тыс. чел. Наибольший — в Мурманской области, где 74 тыс. чел. живет за чертой бедности. Факторами распространения бедности являются безработица и низкооплачиваемая занятость, продуцирующие распространение бедности среди домохозяйств с детьми. Особую актуальность в связи с этим представляет детская бедность регионов российской Арктики, феномен которой определяется так называемой «ловушкой бедности», когда малоимущие домохозяйства воспроизводят бедность в расширенном масштабе, а дети, растущие в бедности, став взрослыми, как правило, остаются бедными.

### **Методы исследования**

Исследование, результаты которого представлены в данной статье, проведено на основе анализа официальных данных Федеральной службы государственной статистики (Росстат) и её территориальных органов в регионах российской Арктики. Источниками статистических данных стали официальные статистические сборники<sup>10</sup>: «Социально-экономические индикаторы бедности», «Доходы, расходы и потребление домашних хозяйств», «Социальное положение и уровень жизни населения России», «Здравоохранение в России», «Жилищное хозяйство в России». Исследование проведено по материалам Мурманской области, Ямало-Ненецкого, Чукотского и Ненецкого автономных округов, территории которых полностью отнесены к Арктической зоне России (далее — арктические регионы России).

В ходе исследования был проведён анализ бедности населения по официально принятым в российской практике показателям. Особое внимание уделено сравнению показате-

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ от 28.01.2013 г. №54 «Об утверждении методических рекомендаций по определению потребительской корзины для основных социально-демографических групп населения в субъектах Российской Федерации» // Консультант Плюс. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22083/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22083/) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>8</sup> О прожиточном минимуме в Мурманской области // Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. URL: <http://docs.cntd.ru/document/913508381> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>9</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели 2019 // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_14p/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_14p/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>10</sup> Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 13.04.2020).

лей уровня жизни с их предельно-критическими значениями (табл. 1), установленными автором исходя из результатов многолетних исследований с учётом экспертных оценок и на основании исследований российских и зарубежных учёных [4, Глазьев С.Ю., Локозов В.В., с. 22–24; 14, Корчак Е.А., с. 90–93].

Таблица 1

*Предельно-критические значения показателей уровня жизни*

Показатель	Предельно-критическое значение показателя	
	для России	для Арктики
Доля населения со среднедушевыми денежными доходами ниже величины регионального прожиточного минимума, %	7	2
Соотношение среднедушевых денежных доходов с величиной регионального прожиточного минимума, раз	2	5
Соотношение среднемесячной номинальной начисленной заработной платы с величиной регионального прожиточного минимума трудоспособного населения, раз	3	6

Несомненно, в ходе изучения бедности населения необходим учёт не только абсолютных показателей бедности (денежных критериев), но и относительные и субъективные оценки. Социальная стабильность в обществе, являющаяся важным условием устойчивого сбалансированного развития, во многом зависит от показателя доли населения, условия жизни которого существенно хуже принятой в данном обществе нормы: для полноценного участия в жизни общества условия жизни конкретного человека не должны значительно отличаться от принятого в обществе стандарта уровня жизни. Необходима интегральная оценка бедности<sup>11</sup>, важной составляющей которой является субъективный метод измерения бедности, основывающийся, в частности, на обследовании общественного мнения касательно уровня достаточных, низких или недостаточных доходов, на изучении самоидентификации людей по уровню доходов, социальной исключённости и т.д. Однако сегодня такая оценка бедности затруднительна в силу узости официальных статистических показателей, в силу «случайности» выборки таких измерений (исключающей возможности измерения бедности в малочисленных группах населения, например, среди коренного малочисленного населения) и других факторов. В частности, в выборе способа анализа детской бедности автор исходил, во-первых, из того факта, что наиболее широко используется её количественная оценка в денежной форме — по уровню доходов; во-вторых, из соображений доступности оценочных показателей, что представляет особую важность для проведения межрегиональных сравнений и ведения соответствующего мониторинга.

<sup>11</sup> Корчак Е.А. Совершенствование институциональных механизмов решения проблемы бедности в северном регионе РФ (на примере Мурманской области) / Е.А. Корчак // автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата экономических наук. Апатиты, 2007. 22 с.

### Результаты исследования и их обсуждение

Сегодня основной идеей человечества остаётся устойчивое развитие — процесс общественного развития, в котором преобразования хозяйственной деятельности согласуются с обеспечением экологической безопасности и достижением социальной устойчивости. Основопологающими принципами такого развития являются рациональное природопользование и обеспечение социально приемлемых стандартов благосостояния населения.

В недавнем докладе Римскому клубу «Global Sustainable Development Report 2019» (Глобальный отчет об устойчивом развитии 2019) был сделан вывод о том, что ни одна из стран на современном этапе общественного развития не смогла достичь баланса человеческого благополучия и здоровой окружающей среды. Проведённые независимой группой учёных из различных стран исследования четырёхлетнего цикла осуществления Целей в области устойчивого развития показали, что на фоне снижения бедности по доходам, актуальной сегодня остаётся многомерная бедность, группы социальной локализации которой составляют женщины, коренные народы и этнические меньшинства, граждане с ограниченными возможностями здоровья, дети. По мнению учёных — авторов доклада<sup>12</sup>, именно благосостояние населения, определяющее уровень качественного воспроизводства человеческого потенциала, способствует социальным, экономическим и экологическим преобразованиям. При этом единственным призывом к действию в сфере повышения благосостояния населения и, соответственно, расширения возможностей достижения устойчивого развития остаётся сосредоточение усилий государственных, региональных и местных органов власти, бизнеса, местных сообществ в сокращении неравенств социальных групп, подвергающихся риску бедности.

В России проблемы бедности актуализировались в 90-е гг. прошлого века в связи с распадом СССР и становлением рыночных отношений, повлёкших падение уровня жизни населения. Фактически бедность обозначилась как социально-экономическое явление постсоветского периода развития страны — следствие институциональных и экономических преобразований во взаимосвязи с демографическими и географическими факторами.

Значимой на нынешнем этапе социально-экономического развития России является проблема бедности населения российской Арктики, регионы которой составляют зону стратегических интересов страны [15, Korchak E. and Serova N., с. 1736]. Регионы российской Арктики сформировали относительно высокий экономический потенциал. Так, при численности населения всего 0,94% населения страны доля произведенного здесь ВРП в суммарном ВРП страны составляет 4,6%. Средний объём ВРП на душу населения в 2018 г. здесь составил 2 859,5 тыс. руб. при среднем по России уровне в 578,7 тыс. руб. Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа традиционно входят в первую тройку рейтинга регионов России по уровню среднедушевых денежных доходов (Мурманская область в 2018 г. занимала

---

<sup>12</sup> United Nations, 2016, Global Sustainable Development Report 2016, Department of Economic and Social Affairs, New York, July.

13 место). Несмотря на это, 8,4% населения таких регионов сегодня проживает за чертой бедности (табл. 2).

Таблица 2

*ВРП на душу населения, среднедушевые денежные доходы и масштаб бедности в регионах российской Арктики, 2018 г.*<sup>13</sup>

Регион	ВРП на душу населения, тыс. руб.	Среднедушевые денежные доходы, руб.	Масштаб бедности, тыс. чел.
Ненецкий автономный округ	6 950,4	78 549	4,2
Мурманская область	642,7	41 564	74,0
Ямало-Ненецкий автономный округ	5 710,1	79 398	33,5
Чукотский автономный округ	1 578,5	78 812	4,4

Сравнение значений показателей уровня жизни с их предельно-критическими значениями (табл. 1) неутешительны: по уровню бедности регионы российской Арктики находятся за критической чертой (табл. 3).

Таблица 3

*Показатели уровня жизни населения регионов российской Арктики, 2018 г.*<sup>14</sup>

Регион	Уровень бедности, %	Соотношение среднедушевых денежных доходов с прожиточным минимумом, раз	Соотношение среднемесячной заработной платы с прожиточным минимумом, раз
Ненецкий автономный округ	9,7	3,86	3,93
Мурманская область	9,9	2,84	4,08
Ямало-Ненецкий автономный округ	6,2	5,10	5,88
Чукотский автономный округ	8,8	3,65	4,68
Диапазон предельно-критического значения показателя	[2–7]	[2–5]	[3–6]

В наиболее «выгодном» положении находится Ямало-Ненецкий автономный округ, где достаточно высоки размеры денежных доходов, а уровень бедности находится в диапазоне предельно-критического значения. В остальных регионах уровень бедности превышает своё предельно-критическое значение, при этом соотношения денежных доходов с величиной прожиточного минимума не достигают верхней границы такого диапазона — предельно-критического значения для арктического региона.

В такого рода исследованиях необходим учёт и этнической специфики человеческого потенциала регионов российской Арктики: около 5% населения здесь составляет коренное малочисленное население (чукчи, саами, ненцы, ханты, эскимосы и пр.). По данным

<sup>13</sup> Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>14</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели 2019 // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_14p/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_14p/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

Всероссийской переписи 2010 г., в Чукотском автономном округе около 33% населения составили представители коренных малочисленных народов, в Ненецком автономном округе — 19%, Ямало-Ненецком автономном округе — более 8%, Мурманской области — около 0,2%<sup>15</sup>. Коренное малочисленное население регионов российской Арктики ведёт свою жизнедеятельность в сельских местностях, что на фоне специфики традиционных видов их деятельности предопределяет низкий уровень жизни. В частности, среднедушевой денежный доход сельского населения Ненецкого автономного округа составляет около 60% городского; среднедушевой денежный доход в среднем на одного члена домохозяйства в сельской местности — 63%<sup>16</sup>.

Фактический уровень жизни населения отражают потребительские расходы: к бедному относится часть населения, в структуре расходов которой преобладают продовольственные расходы (закон немецкого экономиста Э. Энгеля [16, Кочкин С.А., с. 66-70]). Сегодня доля расходов на продукты питания в странах с высоким уровнем жизни составляет не более 15% от расходов домохозяйств, в странах с низким уровнем жизни — более 50%<sup>17</sup>. В России доля расходов на продовольствие в структуре потребительских расходов домохозяйств в 2018 г. составила 33,5%, в т.ч. в Мурманской области 27,8%, в Ненецком автономном округе 33,1%, в Ямало-Ненецком автономном округе 34,7%, в Чукотском автономном округе 48,2%. Наибольший удельный вес такие расходы составляют в первом дециле, наименьшие — в десятой децильной группе населения (например, в Мурманской области более 37% потребительских расходов первого дециля приходится на расходы на питание, а в домохозяйствах с наибольшими среднедушевыми располагаемыми ресурсами — не более 15%<sup>18</sup>). Такая ситуация свидетельствует не только о существующих различиях в потреблении, но и об ограничениях в доступе к ресурсам развития. Сегодня более чем у 20% домохозяйств регионов российской Арктики доля расходов на покупку продуктов питания составляет более 50%, в т.ч. в Чукотском автономном округе у 50,5% домохозяйств, в Ненецком автономном округе у 20,9%, в Ямало-Ненецком автономном округе у 15,1%, в Мурманской области у 8,2% домохозяйств<sup>19</sup>. Такая ситуация усугубляется «стеснённой» бытовых условий. По данным Росстата<sup>20</sup>, в 2018 г. в Ненецком автономном округе 23,1% семей состояли на учёте в качестве нуждающихся в жилых помещениях, из них 5,6% составили многодетные семьи, в Ямало-Ненецком автономном округе — 9,4% и 11,5%,

<sup>15</sup> ВПН 2010. URL: [https://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/perepis\\_itogi1612.htm](https://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi1612.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>16</sup> Федеральные статистические наблюдения по социально-демографическим проблемам. URL: [https://arhangelskstat.gks.ru/standards\\_of\\_life](https://arhangelskstat.gks.ru/standards_of_life) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>17</sup> Рейтинг стран Европы по доле расходов семей на продукты питания — 2016 // РИА рейтинг. URL: <https://riarating.ru/countries/20161206/630048668.html> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>18</sup> Статистический бюллетень «Доходы, расходы и потребление домашних хозяйств» (по итогам обследования бюджетов домашних хозяйств) // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b18\\_102/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b18_102/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>19</sup> Там же.

<sup>20</sup> Регионы России. Социально-экономические показатели 2019 // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_14p/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_14p/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

в Чукотском автономном округе — 6,2% и 11,3%, в Мурманской области — 3,5% и 9,3% соответственно. Обеспеченность населения доброкачественной питьевой водой (отвечающей обязательным требованиям безопасности) в Мурманской области составила 57,1%, в Чукотском автономном округе — 49,8%, в Ямало-Ненецком автономном округе — 52,7%, в Ненецком автономном округе — 67,2%. В целом анализ распределения домохозяйств по оценке своего финансового положения<sup>21</sup> на 2018 г. свидетельствует о том, что в среднем по регионам российской Арктики 48% домохозяйств вошли в категорию малоимущих (табл. 4); наибольшее (63,3%) — в Ненецком автономном округе.

Таблица 4

*Малоимущие домохозяйства в регионах российской Арктики, 2018 г.*

Регион	Доля малоимущих домохозяйств, %	Доля домохозяйств с детьми в возрасте до 16 лет в составе малоимущих домохозяйств, % <sup>22</sup>
Ненецкий автономный округ	63,3	85,0
Мурманская область	47,1	70,6
Ямало-Ненецкий автономный округ	35,2	96,5
Чукотский автономный округ	45,9	87,7

Сегодня около 80% среди малоимущих домохозяйств регионов российской Арктики составляют семьи с детьми в возрасте до 16 лет (табл. 4), в т. ч. в Ямало-Ненецком автономном округе — 96,5%, в Чукотском автономном округе — 87,7%, в Ненецком автономном округе — 85%, в Мурманской области — 70,6%. Одним из факторов сложившейся ситуации, помимо неблагоприятной демографической нагрузки (многодетные или монородительские семьи), являются особенности экономической активности — низкооплачиваемая занятость и безработица. Так, по данным Мурманскстата<sup>23</sup>, в Мурманской области в 2018 г. 47,5 тыс. работников (или 17,7% среднесписочной численности работников) имели среднемесячную заработную плату на уровне менее 3-х величин прожиточного минимума трудоспособного населения. Очаги низкооплачиваемой занятости в регионе составляют такие виды экономической деятельности, как «торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов» (24,3 тыс. работников со среднемесячной заработной платой на уровне 1,94 величины прожиточного минимума трудоспособного населения), «деятельность гостиниц и предприятий общественного питания» (7 тыс. работников и 1,7). Самый низкий уровень зарплат — в сфере «производство одежды» (здесь уровень среднемесячной заработной платы составляет 1,27 величины прожиточного минимума трудоспособного населения), «обработка древесины и

<sup>21</sup> Статистический бюллетень «Доходы, расходы и потребление домашних хозяйств» (по итогам обследования бюджетов домашних хозяйств) // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b18\\_102/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b18_102/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>22</sup> Бюллетень «Социально-экономические индикаторы бедности» // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_110/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_110/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>23</sup> Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Мурманской области. URL: <https://murmanskstat.gks.ru/> (дата обращения: 13.04.2020).

производство изделий из дерева и пробки» (1,20), «производство мебели» (1,08). Особую актуальность представляет бедность «бюджетных» категорий работников. В частности, в г. Ковдоре среднемесячная заработная плата среднего медицинского (фармацевтического) персонала муниципальных организаций составляет 2,14 величины прожиточного минимума трудоспособного населения, в г. Апатиты — 2,16; средняя заработная плата младшего медицинского персонала в гг. Кировск и Оленегорск — 2,23. Такие цифры свидетельствуют о том, что ресурсы данных категорий работников не позволяют обеспечивать развитие потенциала не только самого работника, но и членов его семьи, ограничиваясь лишь набором первичных потребностей [17, Калашникова О.Н., Груздева М.А., с. 147].

Значительный вклад в ситуацию с бедностью домохозяйств с детьми вносит безработица. В 2018 г. в Ненецком автономном округе её уровень составил 8,1%, при этом более 40% безработных составили граждане, проживающие в сельской местности<sup>24</sup>; по семейному положению 45,6% среди безработных составляют граждане, состоящие в браке, из них около 50% — женщины. В Чукотском автономном округе<sup>25</sup> уровень безработицы женщин в возрасте 20–49 лет, имеющих одного ребёнка (в возрасте до 18 лет), составляет 1,5%, двух детей — 5,1%, трёх и более — 5%; в сельской местности — 3,9%, 13,4% и 7,6% соответственно. В зоне бедности находится коренное малочисленное население: сегодня традиционное природопользование не приносит удовлетворительный уровень дохода, при этом объёмы этноэкономик ограничиваются экологической ёмкостью территорий такого природопользования, в т.ч. в связи с «хищнической» деятельностью крупных промышленных корпораций<sup>26</sup>.

Бедность как социально-экономическое явление оказывает негативное влияние на перспективы устойчивого развития регионов российской Арктики, создавая угрозу деградации человеческого потенциала, поскольку она воспроизводит феномен детской бедности. По мере увеличения числа детей уровень жизни семей снижается на 30% среди полных семей с двумя детьми, на 50% — среди полных семей с тремя и более детьми. Например<sup>27</sup>, в Ненецком автономном округе (данные за 2016 г.), денежный доход в среднем на семью с двумя детьми составляет 56% величины дохода семьи с одним ребёнком, в среднем на одного члена семьи — 47%; семьи из одного родителя с детьми — 53% дохода супружеской пары с ребёнком. В Мурманской области средний доход на одного члена супружеской пары с детьми в возрасте до 18 лет составляет 58% такого дохода супружеской

<sup>24</sup> Управление Федеральной службы государственной статистики по Архангельской области и Ненецкому автономному округу. URL: <https://arhangelskstat.gks.ru/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>25</sup> Управление Федеральной службы государственной статистики по Хабаровскому краю, Магаданской области, Еврейской автономной области и Чукотскому автономному округу. URL: <https://habstat.gks.ru/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>26</sup> На Ямале обеспокоены бедностью и безработицей среди тундровиков // Regnum. URL: <https://regnum.ru/news/economy/2531004.html> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>27</sup> Федеральные статистические наблюдения по социально-демографическим проблемам. URL: [https://arhangelskstat.gks.ru/standards\\_of\\_life](https://arhangelskstat.gks.ru/standards_of_life) (дата обращения: 13.04.2020).

пары без детей; средний денежный доход на члена домохозяйства, состоящего из одного человека, составляет 30 176 руб., домохозяйства, имеющего одного ребёнка — 24 811 руб., двух детей — 19 365 руб.

Семья — это социальный институт [18, Калашникова О.Н., с. 81], основная функция которого заключается в обеспечении физического и социального воспроизводства новых поколений [19, Абдуллина В.С., с. 276]. Проявления социальной уязвимости семей с детьми — это прежде всего ограниченные возможности исполнения своих функций, негативным образом влияющие на качественное воспроизводство человеческого потенциала.

С 2007 г. в России в качестве инструмента долгосрочных государственных инвестиций [20, Кормишкина Л.А., Королева Л.П., с. 25] в развитие человеческого потенциала был внедрён материнский (семейный) капитал для семей, в которых родился или был усыновлён второй (и каждый последующий ребёнок). Реализация материнского капитала предусматривает улучшение жилищных условий, получение ребёнком образования, формирование накопительной пенсии матери ребёнка, а также приобретение предназначенных для социальной адаптации детей-инвалидов товаров и услуг<sup>28</sup> (размер такого капитала в 2018 г. составил 453 тыс. руб.). В Мурманской области в 2007–2018 гг. программой материнского капитала воспользовались 42,8 тыс. семей<sup>29</sup> (менее 15% домохозяйств региона), а основным направлением его использования стало улучшение жилищных условий (погашение жилищных кредитов, участие в долевом строительстве, покупка жилья). В Ямало-Ненецком автономном округе в этот период материнским капиталом распорядилось только 35% от общего числа владельцев сертификата на материнский капитал (основным направлением его реализации здесь также являлось погашение жилищных кредитов)<sup>30</sup>. С 2011 г. в регионах России стали вводиться региональные материнские капиталы как единовременная денежная выплата при рождении второго, третьего и последующих детей. Например, в Мурманской области размер такой выплаты в 2018 г. составил 121,6 тыс. руб. (в области средства регионального материнского капитала можно направить, помимо стандартных направлений «федерального» материнского капитала, на ремонт жилого помещения и оплату медицинских услуг ребёнку), в Чукотском автономном округе — 131,5 тыс. руб., в Ненецком автономном округе — 234,6 тыс. руб., в Ямало-Ненецком автономном округе — 334,5 тыс. руб. Большая часть регионального материнского капитала в Ненецком автономном округе направляется на

<sup>28</sup> Что нужно знать о материнском (семейном) капитале // Пенсионный фонд Российской Федерации. URL: [http://www.pfrf.ru/grazdanam/family\\_capital/chto\\_nuzh\\_znat/](http://www.pfrf.ru/grazdanam/family_capital/chto_nuzh_znat/) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>29</sup> Более 42,8 тыс. семей Мурманской области получили сертификат на материнский капитал // Ловозерский район. Официальный сайт администрации. URL: [http://www.lovozeroadm.ru/zhizn\\_rayona/otdel\\_pensionnog/3065/](http://www.lovozeroadm.ru/zhizn_rayona/otdel_pensionnog/3065/) (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>30</sup> Реализация федеральной программы материнского (семейного) капитала в ЯНАО // Материнский капитал. URL: <http://materinskiy-kapital.molodaja-semja.ru/regiony/yanao/> (дата обращения: 13.04.2020).

приобретение автотранспортных средств<sup>31</sup>. В Чукотском автономном округе материнский капитал не носит целевой характер (его средства могут быть направлены на любые нужды), условием его получения является получение федерального материнского капитала, при этом использование средств капитала возможно через 2 года после рождения (усыновления) третьего и последующих детей<sup>32</sup>. Оценить влияние материнского капитала на благосостояние семей с детьми представляется затруднительным в силу отсутствия соответствующих статистических данных, тем не менее, необходимо отметить, что эффект реализации такого инструмента долгосрочных государственных инвестиций связан с улучшением жилищных условий.

Основную нагрузку в осуществлении мер социальной поддержки семей с детьми в России выполняют регионы в соответствии с федеральными и региональными нормативными правовыми документами. Региональные бюджеты получают из федерального бюджета средства в форме субвенций и субсидий для выплат на содержание детей. Важнейший критерий при установлении мер социальной поддержки — величина среднедушевых денежных доходов и её соотношение с величиной прожиточного минимума. Так, ежемесячное детское пособие предоставляется семьям со среднедушевым доходом ниже прожиточного минимума (табл. 5).

Таблица 5

*Размер пособия на ребёнка в регионах российской Арктики, 2018 г., руб. в месяц*<sup>33</sup>.

Регион	Пособие на ребёнка		Прожиточный минимум ребёнка, руб.
	на детей в базовом размере	на детей одиноких матерей	
Ненецкий автономный округ	556	1 112	21 688
Мурманская область	364	729	15 121
Ямало-Ненецкий автономный округ	295–738	591–1477	15 328
Чукотский автономный округ	500	750	22 591

В Мурманской области в 2018 г. величина базового пособия на ребёнка составила 364 руб. или 2,4% величины прожиточного минимума ребёнка. Помимо этого пособия малоимущим семьям области, среднедушевой доход которых ниже 1,5 величин прожиточного минимума, предоставляется единовременное пособие при поступлении ребёнка в 1-й класс; 2-х величин прожиточного минимума — ежемесячная коммунальная выплата многодетным семьям; 2,5 величин прожиточного минимума — право на приобретение единого социального проездного билета. В целом в структуре денежных доходов домохозяйств Мурманской

<sup>31</sup> 61 семья получила региональный материнский капитал за 6 месяцев 2018 года // Администрация Ненецкого автономного округа. URL: <http://adm-nao.ru/press/government/18994/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>32</sup> Материнский капитал в Чукотском АО // Материнский капитал. URL: <http://materinskiy-kapital.molodaja-semja.ru/regiony/chukotskij-ao/> (дата обращения: 13.04.2020).

<sup>33</sup> Социальное положение и уровень жизни населения России 2019 г. // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_44/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_44/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

области социальные выплаты составляют 8,1%, из них на пособия и компенсационные выплаты на детей приходится 41%<sup>34</sup>.

В Ямало-Ненецком автономном округе размер базового пособия на ребёнка устанавливается с учётом возраста ребёнка (дошкольного или школьного). Помимо этого, малоимущим семьям с детьми «положены» следующие меры: возмещение расходов в размере 100% стоимости проезда по территории России в период каникул два раза в календарный год студентам по очной форме обучения; оплата стоимости проезда по территории России обучающимся, организованно выезжающим по путёвкам в санатории либо оздоровительные лагеря; возмещение расходов 50% стоимости проезда по территории России на железнодорожном транспорте, а в районах, не имеющих железнодорожного сообщения, на водном, воздушном и междугородном автомобильном транспорте. В Чукотском автономном округе за счёт окружного бюджета предусмотрены ежемесячные и единовременные выплаты и пособия многодетным семьям на приобретение жилья (от 300 тыс. руб. до 5 млн. руб.), на уплату первоначального взноса при получении ипотечного кредита (до 1,5 млн. руб.) и последующее ежемесячное частичное возмещение процентов по ипотечному кредиту (50% от суммы ежемесячной выплаты); компенсация стоимости путёвок в загородные лагеря (до 35 тыс. руб.) и коммунальных услуг (до 50% от общей суммы). Семьям из числа коренных народов Севера также предусмотрена ежегодная выплата (25 тыс. руб.), дополнительная поддержка в виде выплат на приобретение одежды и обуви, а также других бытовых нужд.

В целом анализ уровня и структуры «детских» пособий показывает, что в региональном аспекте существует значительный уровень дифференциации таких пособий в зависимости от числа детей в домохозяйстве и в зависимости от места проживания. Так, в Мурманской области в структуре социальных выплат домохозяйствам с одним ребёнком «детские» пособия составляют 74,4%, с двумя — 31,2%; в Ненецком автономном округе — 57,1% и 60,4% соответственно (домохозяйствам с тремя и более детьми — 49,9%); в Ямало-Ненецком автономном округе — 28,8%, 41,5%, 24,2%; в Чукотском автономном округе — 34,1%, 51,2% и 57,9% соответственно. В Ямало-Ненецком автономном округе размер «детских» пособий в среднем на одного члена «сельского» домохозяйства составляет 44% «городского»; в Ненецком автономном округе — 121%; в Чукотском автономном округе — 170%.

Низкооплачиваемая занятость и безработица — это основные факторы феномена детской бедности, действие же системы социальной поддержки в направлении повышения уровня жизни малоимущих семей с детьми ограничено, о чём свидетельствуют расчёты показателей детской бедности (табл. 6).

---

<sup>34</sup> Федеральные статистические наблюдения по социально-демографическим проблемам. URL: [https://arhangelskstat.gks.ru/standards\\_of\\_life](https://arhangelskstat.gks.ru/standards_of_life) (дата обращения: 13.04.2020).

Таблица 6

Показатели детской бедности в регионах российской Арктики, 2018 г.

Регион	Доля детей в возрасте до 16 лет в структуре малоимущего населения, % <sup>35</sup>	Уровень детской бедности, %
Ненецкий автономный округ	50,5	19,4
Мурманская область	42,3	22,3
Ямало-Ненецкий автономный округ	52,5	12,7
Чукотский автономный округ	46,9	18,3

Сегодня в регионах российской Арктики сложилась критическая ситуация в сфере уровня жизни детского населения, наихудшая — в Мурманской области — регионе с наиболее высокой концентрацией детской бедности, где практически каждый пятый ребёнок социально уязвим. По авторским расчётам (на основании официальных данных Росстата), в Мурманской области масштаб детской бедности составляет 31,3 тыс. детей, в Ямало-Ненецком автономном округе — 16,5, в Чукотском и Ненецком автономных округах — по 2,1 тыс. детей, соответственно.

### Заключение

Несомненно, тема проблемы бедности актуальна, поскольку их сложность и неоднозначность порождают массу вопросов. Один из них заключается в том, что вследствие невозможности адекватной оценки неденежных аспектов, под бедностью в настоящем исследовании подразумевалась прежде всего бедность по уровню доходов (когда среднедушевые денежные доходы в домохозяйстве ниже величины прожиточного минимума). На наш взгляд, необходимо учитывать не только бедность по уровню доходов, но и другие виды депривации в неденежной форме (недостаточность питания, недоступность услуг дошкольного или школьного образования, ограниченный доступ к информационно-коммуникационным технологиям и т.д.), которые, к сожалению, не всегда поддаются адекватной оценке. Более того, используемая в данном исследовании методика имеет ряд ограничений, поскольку принятая в России оценка бедности по абсолютному показателю имеет свои недостатки и в силу ограниченности статистических данных на уровне муниципальных образований. В частности, состав потребительской корзины в России устанавливается на основе слишком узкого набора позиций, при этом представляются не соответствующими современным реалиям нормы потребления отдельных продуктов питания по социально-демографическим группам населения. При измерении детской бедности также возникают специфические проблемы. Например, в российской действительности прожиточный минимум фактически являет собой границу физиологического выживания человека, при этом в структуре потребительской корзины де-факто не учитывается региональная специфика в затратах на приобретение одежды,

<sup>35</sup> Бюллетень «Социально-экономические индикаторы бедности» // Федеральная служба государственной статистики. URL: [https://gks.ru/bgd/regl/b19\\_110/Main.htm](https://gks.ru/bgd/regl/b19_110/Main.htm) (дата обращения: 13.04.2020).

лекарственных препаратов и витаминов, связанных с климатическими особенностями арктических регионов. Детская бедность — не только явление, наличие которого позорно для общества и государства. Это системный фактор, определяющий динамику экономического и социального развития страны и её регионов в стратегической перспективе, в перспективе достижения устойчивого развития, поскольку феномен детской бедности обусловлен появлением и усугублением долговременных негативных тенденций — повышением уровня заболеваемости, снижением уровня образования, повышением уровня безработицы и, как следствие, ростом преступности и социальной напряженности в обществе, снижением качества человеческого потенциала и сокращением возможностей в достижении устойчивого развития российской Арктики.

### **Благодарности и финансирование**

Публикация базируется на результатах выполнения НИОКТР АААА-А18118051590115-9 «Социальные аспекты управления саморазвитием регионов и местных сообществ в Российской Арктике».

### **Литература**

1. Шевченко И.В., Литвинский К.О. Устойчивое развитие: мировой опыт и проблемы России // Региональная экономика: теория и практика. 2007. № 13 (52). С. 3–10.
2. Мудрецов А.Ф. Человеческий потенциал устойчивого развития // Региональные проблемы преобразования экономики. 2016. № 8. С. 98–103.
3. Абдалхуссейн А., Санталова М.С. Человеческий потенциал и человеческий капитал в производственной деятельности предприятия // Актуальные вопросы экономики и управления. 2013. № 6 (052). С. 9–11.
4. Глазьев С.Ю., Локосов В.В. Оценка предельно-критических значений показателей состояния российского общества и их использование в управлении социально-экономическим развитием // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2012. № 4 (22). С. 22–41.
5. Лейбин В.М. Римский клуб: хроника докладов // Философия и общество. 1997. № 6. С. 204–221.
6. Ишмуратова И.Г. Содержание категории «бедность» в новейшей истории России // Проблемы современной экономики. 2010. № 4 (36). С. 75–78.
7. Peach J., Warnecke T., Watkins J. The Great Divide: Unequal Societies and What We Can Do About Them // The Social Science Journal. 2017. Vol. 54 (3). Pp. 370–371. DOI: 10.1016/j.soscij.2017.07.004
8. Фахрутдинова Е.В., Шаламова Н.В. Эволюция научных концепций исследования качества населения // Экономические науки. 2010. № 12 (73). С. 69–73.
9. Губарев Р.В., Дзюба Е.И., Куликова О.М., Файзуллин Ф.С. Управление качеством жизни населения в регионах России // Журнал институциональных исследований. 2019. № 11 (2). С. 146–170. DOI: 10.17835 / 2076-6297.2019.11.2.146-170
10. Beck U. From Industrial Society to the Risk Society // Theory, Culture and Society. 1992. No. 9 (1). Pp. 97–123.
11. Томских М.С. Качество жизни в концепции «общества риска» У. Бека // Гуманитарный вектор. Серия: Философия, культурология. 2016. № 2 (11). С. 24–29. DOI: 10.21209/2307-1826-2016-11-2-23-29
12. Скибицкий М.М. Информационная эпоха и новая экономика в трудах Мануэля Кастельса // Мир новой экономики. 2015. № 4. С. 62–68.

13. Корчак Е.А. Институциональная среда бедности населения северного региона России // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: История. Политология. Экономика. Информатика. 2007. № 1 (32). С. 142–148.
14. Корчак Е.А. Динамика социальной устойчивости и уровень жизни в северных регионах // ЭКО. 2016. № 3. С. 80–96. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2016-3-80-95
15. Korchak E., Serova N. High-Quality Reproduction of Labor Potential of Arctic Territories: Migration Factor // The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences EpSBS LXXVI. 2019. Pp. 1736–1742. DOI: 10.15405/epsbs.2019.12.04.235
16. Кочкин С.А. Проверка Закона Энгеля с помощью статистического анализа потребления продуктов питания населением России // Вестник современной науки. 2016. № 5–1 (17). С. 66–70.
17. Калашникова О.Н., Груздева М.А. Социальная уязвимость семей с детьми в современной России // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. № 2 (12). С. 147–160. DOI: 10.15838/esc.2019.2.62.9
18. Калашникова О.Н. Семья как основной институт воспроизводства населения // Проблема развития территории. 2010. № 6 (52). С. 81–86.
19. Абдуллина В.С. Семья в системе воспроизводства населения // НоваИнфо. 2016. № 42 (2). С. 276–278.
20. Кормишкина Л.А., Королева Л.П. Материнский капитал как инструмент перераспределительной политики государства // Финансовый журнал. 2019. № 4. С. 24–35. DOI: 10.31107/2075-1990-2019-4-24-35

## References

1. Shevchenko I.V., Litvinskiy K.O. Ustoychivoe razvitie: mirovoy opyt i problemy Rossii [Sustainable Development: International Experience and Problems of Russia]. *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika* [Regional Economics: Theory and Practice], 2007, no. 13 (52), pp. 3–10.
2. Mudretsov A.F. Chelovecheskiy potentsial ustoychivogo razvitiya [Human Potential of Sustainable Development]. *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional Problems of Transforming the Economy], 2016, no. 8, pp. 98–103.
3. Abdalhusseyn A., Santalova M.S. Chelovecheskiy potentsial i chelovecheskiy kapital v proizvodstvennoy deyatel'nosti predpriyatiya [Human Potential and Human Capital in the Production Activities of the Company]. *Aktual'nye voprosy ekonomiki i upravleniya* [Relevant Issues of Economy and Management], 2013, no. 6 (052), pp. 9–11.
4. Glazyev S.Ju., Lokosov V.V. Otsenka predel'no-kriticheskikh znacheniy pokazateley sostoyaniya rossiyskogo obshchestva i ikh ispol'zovanie v upravlenii sotsial'no-ekonomicheskim razvitiem [Assessment of the Extreme Critical Values of Indicators of the State of Russian Society and Their Use in Managing Social and Economic Development]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast], 2012, no. 4 (22), pp. 22–41.
5. Leybin V.M. Rimskiy klub: khronika dokladov [Club of Rome: Chronicle of Reports]. *Filosofiya i obshchestvo* [Philosophy and Society], 1997, no. 6, pp. 204–221.
6. Ishmuratova I.G. Soderzhanie kategorii «bednost'» v noveyshey istorii Rossii [The Content of the Category of “Poverty” in the Recent History of Russia]. *Problemy sovremennoy ekonomiki* [Problems of Modern Economics], 2010, no. 4 (36), pp. 75–78.
7. Peach J., Warnecke T., Watkins J. The Great Divide: Unequal Societies and What We Can Do About Them. *The Social Science Journal*, 2017, no. 54 (3), pp. 370–371. DOI: 10.1016/j.socij.2017.07.004
8. Fakhrutdinova E.V., Shalamova N.V. Evolyutsiya nauchnykh kontsepciy issledovaniya kachestva naseleniya [The Evolution of Scientific Concepts of Population Quality Research]. *Ekonomicheskie nauki* [Economic Sciences], 2010, no. 12 (73), pp. 69–73.
9. Gubarev R.V., Dzyuba E.I., Kulikova O.M., Fayzullin F.S. Upravlenie kachestvom zhizni naseleniya v regionakh Rossii [Quality of Life Management in the Regions of Russia]. *Zhurnal institutsional'nykh issledovaniy* [Journal of Institutional Studies], 2019, no. 11 (2), pp. 146–170. DOI: 10.17835 / 2076-6297.2019.11.2.146-170

10. Beck U. From Industrial Society to the Risk Society. *Theory, Culture and Society*, 1992, no. 9 (1), pp. 97–123.
11. Tomskikh M.S. Kachestvo zhizni v konceptsii «obshchestva riska» U. Beka [The Quality of Life in U. Beck's "Risk Society"]. *Gumanitarnyy vektor. Seriya: Filosofiya, kul'turologiya* [Humanitarian Vector. Philosophical Sciences], 2016, no. 2 (11), pp. 24–29. DOI: 10.21209 / 2307-1826-2016-11-2-23-239
12. Skibickiy M.M. Informatsionnaya epokha i novaya ekonomika v trudakh Manuyelya Kastel'sa [The Age of Information and the New Economy in the Works of Manuel Castells]. *Mir novoy ekonomiki* [The World of New Economy], 2015, no. 4, pp. 62–68.
13. Korchak E.A. Institutsional'naya sreda bednosti naseleniya severnogo regiona Rossii [Institutional Environment of Poverty in the Northern Region of Russia]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika* [Belgorod State University Scientific Bulletin: History. Political Science. Economics. Information Technologies], 2007, no. 1 (32), pp. 142–148.
14. Korchak E.A. Dinamika social'noy ustoychivosti i uroven' zhizni v severnykh regionakh [The Dynamics of Social Sustainability and Living Standards in the Northern Regions]. *EKO [ECO]*, 2016, no. 3, pp. 80–96. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2016-3-80-95
15. Korchak E., Serova N. High-Quality Reproduction of Labor Potential of Arctic Territories: Migration Factor. *The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences EpSBS LXXVI*, 2019, pp. 1736–1742. DOI: 10.15405/epsbs.2019.12.04.235
16. Kochkin S.A. Proverka Zakona Yengelya s pomoshchyu statisticheskogo analiza potrebleniya produktov pitaniya naseleniem Rossii [Verification of Engel's Law Using a Statistical Analysis of Food Consumption by the Population of Russia]. *Vestnik sovremennoy nauki* [Bulletin of Modern Science], 2016, no. 5–1 (17), pp. 66–70.
17. Kalashnikova O.N., Gruzdeva M.A. Sotsial'naya uyazvimost' semey s det'mi v sovremennoy Rossii [Social Vulnerability of Families with Children in Modern Russia]. *Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast], 2019, no. 2 (12), pp. 147–160. DOI: 10.15838/esc.2019.2.62.9
18. Kalashnikova O.N. Semya kak osnovnoy institut vosproizvodstva naseleniya [Family as a Major Reproduction Institute Population]. *Problemy razvitija territorii* [Problems Territory's Development], 2010, no. 6 (52), pp. 81–86.
19. Abdullina V.S. Semya v sisteme vosproizvodstva naseleniya [Family in the System of Population Reproduction]. *Novainfo*, 2016, no. 42 (2), pp. 276–278.
20. Kormishkina L.A., Koroleva L.P. Materinskiy kapital kak instrument pereraspredelitel'noy politiki gosudarstva [Maternal Capital as a Tool of Redistributive Policy of the State]. *Finansovyy zhurnal* [Financial Journal], 2019, no. 4, pp. 24–35. DOI: 10.31107/2075-1990-2019-4-24-35

*Статья принята 13.04.2020.*

УДК: [316.4(470.11)+33(470.11)](045)  
DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.40.66

## Взаимосвязь социального капитала, доверия в обществе и предпринимательской активности населения арктического региона (на материалах Архангельской области) \*

© **МАКСИМОВ Антон Михайлович**, кандидат политических наук, доцент, старший научный сотрудник

E-mail: amm15nov@yandex.ru

Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики имени Н.П. Лавёрова РАН, Архангельск, Россия

© **МАЛИНИНА Кристина Олеговна**, кандидат социологических наук, заведующая лабораторией

E-mail: malinina.ciom@gmail.com

Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики имени Н.П. Лавёрова РАН, Архангельск, Россия

© **БЛЫНСКАЯ Татьяна Анатольевна**, кандидат сельскохозяйственных наук, магистр социологии, старший научный сотрудник

E-mail: tanja315@yandex.ru

Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики имени Н.П. Лавёрова РАН, Архангельск, Россия

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема взаимосвязи социального капитала, институционального и межличностного доверия и предпринимательского поведения населения на материалах отдельно взятого российского региона — Архангельской области. Авторы, вслед за Р. Патнэмом, аналитически выделяют два вида социального капитала — бондинговый и бриджинговый. Уровень первого измеряется посредством индексов межличностного доверия, а второго — посредством индексов общего и институционального доверия. На основе анализа результатов социологического опроса, проведённого авторами статьи, показано, что уровень бондингового капитала, основанного на доверии ближайшему социальному окружению, в Архангельской области достаточно высок, но при этом наблюдается дефицит бриджингового капитала, опирающегося на доверие к публичным институтам и гражданскую солидарность. Показано, что дефицит бриджингового социального капитала, связанный с невысоким уровнем доверия к институтам, повышает трансакционные издержки рыночных агентов — предпринимателей, что негативно сказывается на реализации предпринимательского потенциала региона. Таким образом, обосновывается, что величина социального капитала выступает ключевым неэкономическим фактором, снижающим показатели инвестиционного рейтинга и предпринимательской активности в регионе на фоне низкой динамики валового регионального продукта и доходов населения и наращивании государственных расходов по стимулированию малого и среднего бизнеса.

**Ключевые слова:** *социальный капитал, институциональное доверие, предпринимательская активность, инвестиционная привлекательность региона, бондинговый капитал, бриджинговый капитал.*

---

\* Для цитирования:

Максимов А.М., Малинина К.О., Блынская Т.А. Взаимосвязь социального капитала, доверия в обществе и предпринимательской активности населения арктического региона (на материалах Архангельской области) // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 66–81. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.66

For citation:

Maksimov A.M., Malinina K.O., Blynskaya T.A. The Correlation of Social Capital, Social Trust and Population' Entrepreneurial Activity in the Arctic Region (a Case Study of the Arkhangelsk Oblast). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 66–81. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.66

## The Correlation of Social Capital, Social Trust and Population' Entrepreneurial Activity in the Arctic Region (a Case Study of the Arkhangelsk Oblast)

© Anton M. MAKSIMOV, Cand. Sci. (Pol.), Associated Professor, Senior Researcher

E-mail: amm15nov@yandex.ru

Federal Center for Integrated Arctic Research named after N.P. Laverov of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk, Russia

© Kristina O. MALININA, Cand. Sci. (Sociol.), Head of the Laboratory

E-mail: malinina.ciom@gmail.com

Federal Center for Integrated Arctic Research named after N.P. Laverov of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk, Russia

© Tatyana A. BLYNSKAYA, Cand. Sci (Agri.), Master in Sociology, Senior Researcher

E-mail: tanja315@yandex.ru

Federal Center for Integrated Arctic Research named after N.P. Laverov of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk, Russia

**Abstract.** The article considers the relationship of social capital, institutional and interpersonal trust, and entrepreneurial activity on the data of the Arkhangelsk Oblast. The authors, following R. Putnam, analytically distinguish two types of social capital — bonding and bridging. The level of the former is measured by interpersonal trust indices, while the latter is measured by general and institutional trust indices. Based on the analysis of the sociological survey results, conducted by the authors of the article, it is shown that the level of bonding capital, based on trust in the nearest social environment, is quite high in the Arkhangelsk Oblast, but there is a shortage of bridging capital that based on trust in public institutions and civil solidarity. It is shown that the deficit of bridging social capital, associated with a low level of trust in institutions, increases the transaction costs of market agents like entrepreneurs, which negatively affects the implementation of the region's entrepreneurial potential. Thus, it is proved that the amount of social capital is a key non-economic factor that reduces the investment rating and entrepreneurial activity indicators in the region against the backdrop of low dynamics of gross regional product and population incomes and increasing government spending to stimulate small and medium-sized businesses.

**Keywords:** *social capital, institutional trust, entrepreneurial activity, investment attractiveness of the region, bonding capital, bridging capital.*

### Введение

Комплексное социально-экономическое развитие регионов Арктической зоны Российской Федерации (далее — АЗРФ) трудно представить без активного вовлечения населения в формы экономической деятельности, отличающиеся достаточно высоким уровнем инвестиционного риска. Такие формы весьма разнообразны — от использования многочисленных финансовых инструментов, доступных гражданам, до организации собственного бизнеса. Общей чертой этих форм экономической деятельности является необходимость действовать в условиях повышенной неопределённости. Одним из факторов, снижающих эту неопределённость, является качество (надёжность и эффективность) институтов, организующих рыночные взаимодействия (включая политико-правовые институты).

Качество институтов находит своё отражение в формализованных экспертных оценках и индексах институционального доверия, рассчитываемых на основе данных массовых опросов. При этом доверие к институтам, как со стороны экспертов, так и среди рядовых граждан фактически выступает фундаментом жизнеспособности этих институтов, поскольку

в условиях дефицита такого доверия экономические субъекты «изобретают» альтернативные институты, функционирующие в зоне неформальных взаимодействий.

Другим фактором, влияющим на неопределённость, выступают объём и распределение социального капитала в рамках некоторого сообщества людей. Социальный капитал также связан с феноменом доверия — в данном случае доверия между членами социальной группы или локального сообщества. Чем выше уровень межличностного доверия, тем прочнее горизонтальные (слабые по М. Грановеттеру) связи [1, с. 303–305]. Это, в свою очередь, выступает условием умножения социального капитала [2, с. 13], экономический эффект которого выражается в сокращении транзакционных издержек — взаимное доверие между контрагентами снижает неопределённость и делает излишним обращение к институтам, обеспечивающим контроль за действиями участников рынка и принуждающим последних к соблюдению «правил игры» [3, с. 60; 4, с. 33].

Настоящая статья посвящена анализу связи основных параметров региональной экономики и уровня накопления социального капитала в отдельно взятом арктическом регионе (Архангельской области), измеряемого посредством индексов институционального и межличностного доверия.

### ***Методологические основания концепции социального капитала***

Одним из первых систематическую разработку концепции социального капитала осуществил французский социолог П. Бурдьё. Согласно его точке зрения, социальный капитал представляет собой совокупность реальных или потенциальных ресурсов, связанных с обладанием устойчивой сетью более или менее институализированных отношений взаимного знакомства и признания [5, с. 248–249]. В трактовке П. Бурдьё такая сеть неформальных связей представляет собой нечто подобное закрытому «клубу», благодаря членству в котором индивиды могут конвертировать свой социальный капитал в другие виды капитала, в том числе и в экономический. Поддержка — как символическая, так и материальная — со стороны сети, члены которой осознают себя в качестве общности (иными словами, обладают групповой идентичностью), достигается индивидом благодаря сохранению доверия к нему как к «своему», что подкрепляется выполнением им взятых на себя, при вхождении в группу, обязательств по отношению к другим её членам и группе в целом [5, с. 249–250].

Концепт социального капитала получил развитие в работах американского исследователя Р. Патнэма. Он интерпретирует социальный капитал как компонент социальной системы, включающий сложившиеся социальные сети, общезначимые нормы поведения и взаимное доверие между членами сообщества. При этом Р. Патнэм делает акцент на том, что социальный капитал используется для облегчения координации коллективной деятельности ради взаимной выгоды, включая экономическое процветание общества [6, с. 66–67].

Р. Патнэм строит свою концепцию, базируясь на тезисе теории коллективного действия о том, что к сотрудничеству приводят общие нормы, формируемые общими действиями

ми. Особое внимание уделено норме взаимности (взаимного обмена), он подчёркивает важность социальных контекстов сотрудничества, в которых нормы обобщённого взаимного обмена соединяются с «твёрдыми обязательствами» и, соответственно, с доверием. Он подчёркивает, что доверие генерируется в первую очередь там, где соглашения между людьми вплетены в прочную структуру личных связей и социальных контактов [7, с. 102–103]. В своих рассуждениях о взаимном обмене Р. Патнэм ссылается на внутригрупповые эффекты — сотрудничество и доверие.

В связи с этим Р. Патнэм аналитически разделяет социальный капитал на «сплачивающий группу» (bonding social capital) и «наводящий мосты» (bridging social capital) [8, с. 20].

«Сплачивающий группу» (бондинговый) капитал характерен для локальных контекстов коллективных действий: например, в ситуации объединения и координации усилий внутри местного сообщества (community) или трудового коллектива по защите их узкогрупповых интересов. В этом случае эмпирическим показателем величины социального капитала могут выступать индексы межличностного доверия.

«Наводящий мосты» (бриджинговый) капитал формируется на основе широкомаштабных социальных сетей, большого радиуса доверия (выходящего за рамки малой группы или местного сообщества) и разделяемых в обществе норм и ценностей. Он способствует созданию широких общественных коалиций, деятельность которых невозможна без опоры на различные публичные институты — профсоюзы, ассоциации предпринимателей, религиозные объединения, политические партии и т.д. Объём социального капитала данного подвиды косвенно может быть измерен через уровень общего доверия (склонность доверять людям безотносительно их принадлежности к ин-группе) и индексы институционального доверия<sup>1</sup>.

Однако следует отметить, что, несмотря на принадлежность концепции социального капитала Р. Патнэма к мейнстриму современной западной социологии, с его логикой рассуждений согласны далеко не все исследователи. Так, А. Портес и Э. Викстром представили убедительную критику теоретических построений Р. Патнэма, показав, что социальный капитал не столько определяет гражданскую солидарность и сплочённость общества, а скорее наоборот, является его продуктом, тогда как источником социальной консолидации и интеграции выступают универсальные рыночные и демократические институты [9, Portes A., Vickstrom E., с. 476]. Но эта критика не отрицает возможность измерения уровня социальной

---

<sup>1</sup> Одним из стандартных индикаторов для оценки величины социального капитала выступает также участие граждан в добровольных ассоциациях. В нашем исследовании этот индикатор не применяется, поскольку фактически не существует надёжной статистики членства в общественных объединениях. Вместе с тем, по результатам проведенного нами опроса были получены значения переменных, отражающих частоту а) посещения кружков (клубов) по интересам («никогда» — 71,9%, «изредка» — 19%), б) посещения церкви («никогда» — 40,6%, «изредка» — 49,6%, в) участия в общественно-политических мероприятиях («никогда» — 57%, «изредка» — 36%). На основе этих данных можно сделать предположение о низком уровне участия в добровольных ассоциациях жителей Архангельской области. Это предположение может быть также подкреплено индексами доверия населения к институтам добровольного гражданского участия (партии, профсоюзы, религиозные объединения).

консолидации посредством индикаторов, используемых для измерения социального капитала. В особенности это оправдано в условиях незавершённого транзита, когда рыночные и демократические институты полноценно и надёжно не функционируют, что как раз и имеет место в случае современной России.

### *Эмпирическое исследование социального капитала на арктических территориях Архангельской области*

Весной 2018 г. под руководством авторов статьи был проведён массовый опрос населения шести муниципальных образований Архангельской области, включённых в состав АЗРФ<sup>2</sup>. В числе измеряемых переменных были индикаторы межличностного и институционального доверия, важные с точки зрения определения общего размера социального капитала на обследованных территориях.

Значения индексов межличностного доверия, используемых нами для оценки величины бондингового капитала, демонстрирует тенденцию к снижению уровня доверия по мере перехода от первичных малых групп (родственники, друзья), для которых характерна неформальная коммуникация, к вторичным — с присущими им более формализованными и ритуализированными коммуникациями. Причём в последнем случае заметен разрыв в уровне доверия в зависимости от регулярности коммуникаций: индекс доверия коллегам по работе более чем втрое превышает индекс доверия соседям по дому (рис. 1). Представленные данные в основном согласуются с общероссийскими показателями последнего десятилетия [10, с. 31].

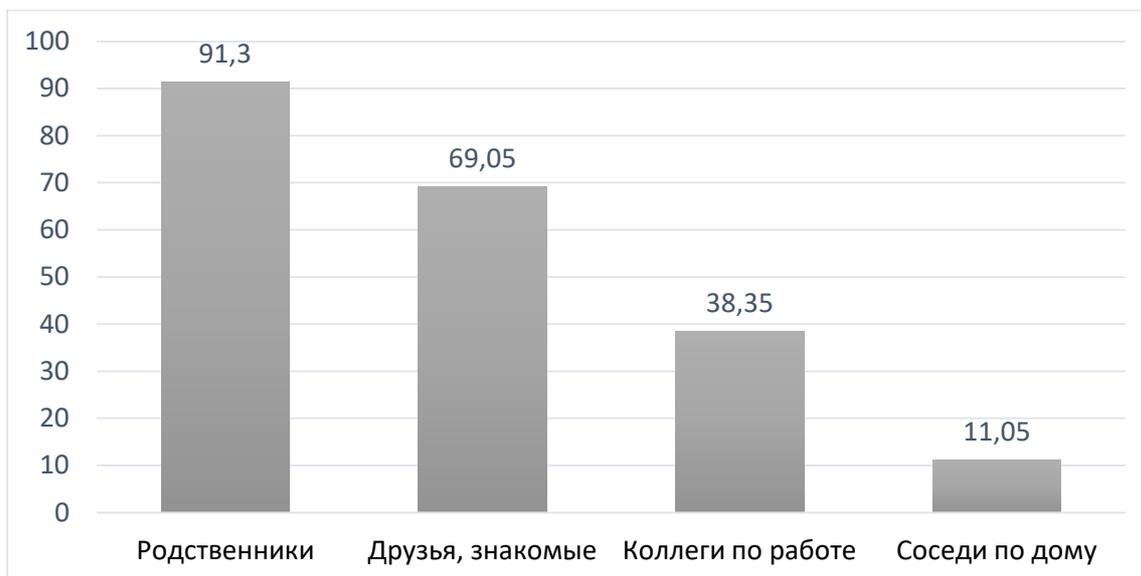


Рис. 1. Уровень межличностного доверия (значения без размерности, диапазон от -100 до 100, n = 407).

При уточняющих вопросах, когда в качестве объектов доверия рассматриваются ребёнок и оформление кредита, мнения несколько разделились. Респонденты отмечают, что

<sup>2</sup> Выборка квотная, репрезентативная по полу, возрасту и району проживания; n = 407 респондентов; доверительный интервал  $\leq 4,9\%$ .

могли бы доверить ребёнка своим друзьям и знакомым (значение индекса = 47<sup>3</sup>), но на финансовые риски с ними же пойти не готовы (значение индекса = -46). Таким образом, опрошенные демонстрируют доверие к категории «друзья, знакомые» в личных отношениях и недоверие в финансовых (деловых) вопросах. Эта на первый взгляд парадоксальная ситуация может быть отчасти объяснена через данные о самооценке уровня доходов, которые показали, что значительная часть респондентов отнесла себя к категории людей, которым собственных доходов хватает лишь на продукты питания и одежду (47%). Соответственно, можно предположить, что люди, занятые в большей степени вопросами выживания, «сведения концов с концами», в современной нестабильной экономической ситуации ориентированы прежде всего на то, как добыть и сохранить финансы, и необходимость оставить ребёнка на попечение кому бы то ни было, как правило, связывается именно с необходимостью отправиться на заработки. По отношению к категории «родственники» тенденция похожая, но менее выраженная: ребёнка доверили бы в большинстве случаев (значение индекса = 92), тогда как финансовые обязательства готовы взять на себя с меньшим желанием (значение индекса = 38) (рис. 2).

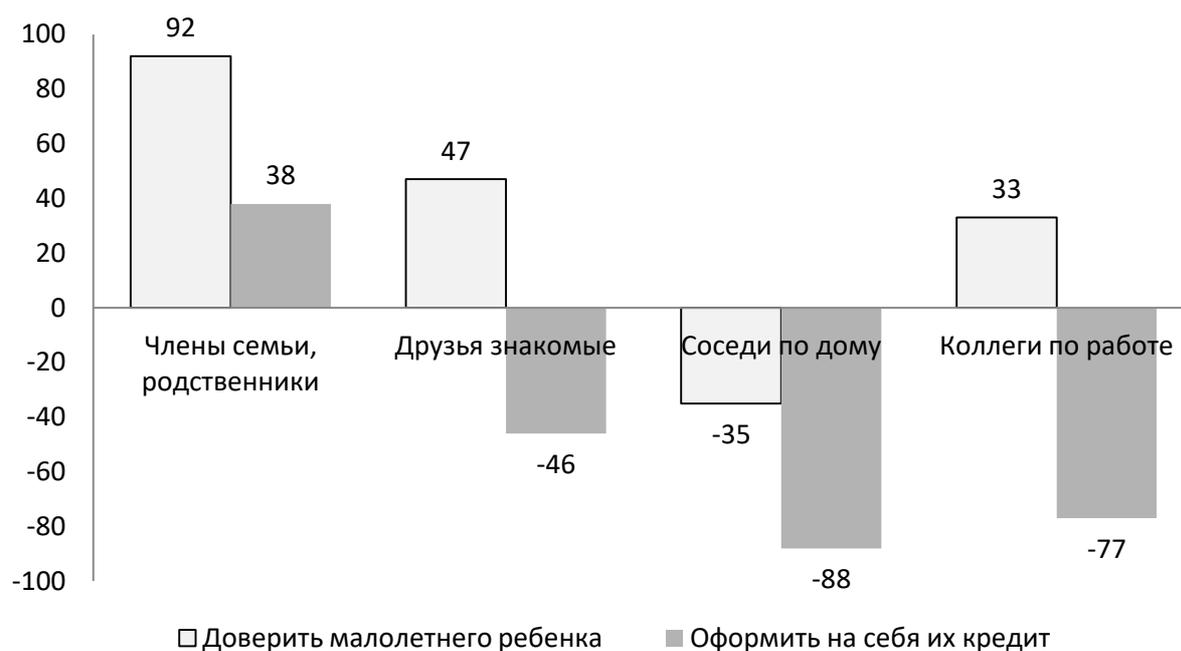


Рис. 2. Уровень межличностного доверия (индексы на основе ответов о готовности доверить малолетнего ребенка и оформить на себя кредит для другого лица; значения без размерности, диапазон от -100 до 100, n = 407).

В целом можно отметить, что в Архангельской области социальный капитал воспроизводится главным образом через поддержание сетей родственных и дружеских связей, тогда как номинальная принадлежность к территориальной группе (соседи по дому) не ведёт к формированию устойчивой сети взаимной поддержки и доверия, не формирует групповую идентичность и, как следствие, групповую сплочённость, а значит, не может служить источ-

<sup>3</sup> Индексы рассчитаны по формуле: ответы («доверил» + ½ «скорее доверил») минус (½ «скорее не доверил» + «не доверил»).

ником социального капитала. Можно предположить, что низкий уровень доверия к соседям препятствует возникновению сетей социального взаимодействия на уровне более крупных территориальных сообществ — поселковых и городских. Как следствие, на обследованных территориях Архангельской области под вопросом оказываются разнообразные проекты ТОСов (с точки зрения их создания снизу, а не в рамках плановой работы местных администраций), общественных городских пространств, локальных бизнес-проектов, требующих общественной поддержки (или, по крайней мере, лояльности к ним).

Перейдём к вопросу о состоянии бриджингового капитала в Архангельской области. Как было указано выше, его индикаторами могут служить общий уровень доверия согражданам и уровень доверия ключевым политическим и социально-экономическим институтам.

Что касается общего уровня доверия в Архангельской области, то он хотя и несколько выше, чем в среднем по России (доля согласившихся с утверждением «Большинству людей можно доверять» составила 28,6% против общероссийского значения в 22%), тем не менее достаточно низкий по сравнению со странами с развитой сетью добровольных гражданских ассоциаций и низовых общественных инициатив. Так в США этот показатель равен 34,8%, в Германии — 44,6%, в Швеции — 60,1% (данные World Values Survey, 2010–2014 гг.)<sup>4</sup>.

Значения индексов институционального доверия в Архангельской области отражены на гистограмме<sup>5</sup> (рис. 3).

---

<sup>4</sup> Социокультурные факторы инновационного развития и успешной имплементации реформ // Отчет Центра стратегических разработок. М., 2017. С. 32. URL: <https://www.csr.ru/uploads/2017/10/report-sf-2017-10-12.pdf> (дата обращения: 21.04.2020).

<sup>5</sup> Индексы доверия были построены по формуле: ответы («полное доверие» + ½ «неполного доверия») минус (½ «неполное доверие» + «полное недоверие»). В основу была положена методика Левада-Центра: Гудков Л. «Доверие» в России: смысл, функции, структура. Вестник общественного мнения. 2012 № 2. С. 12.

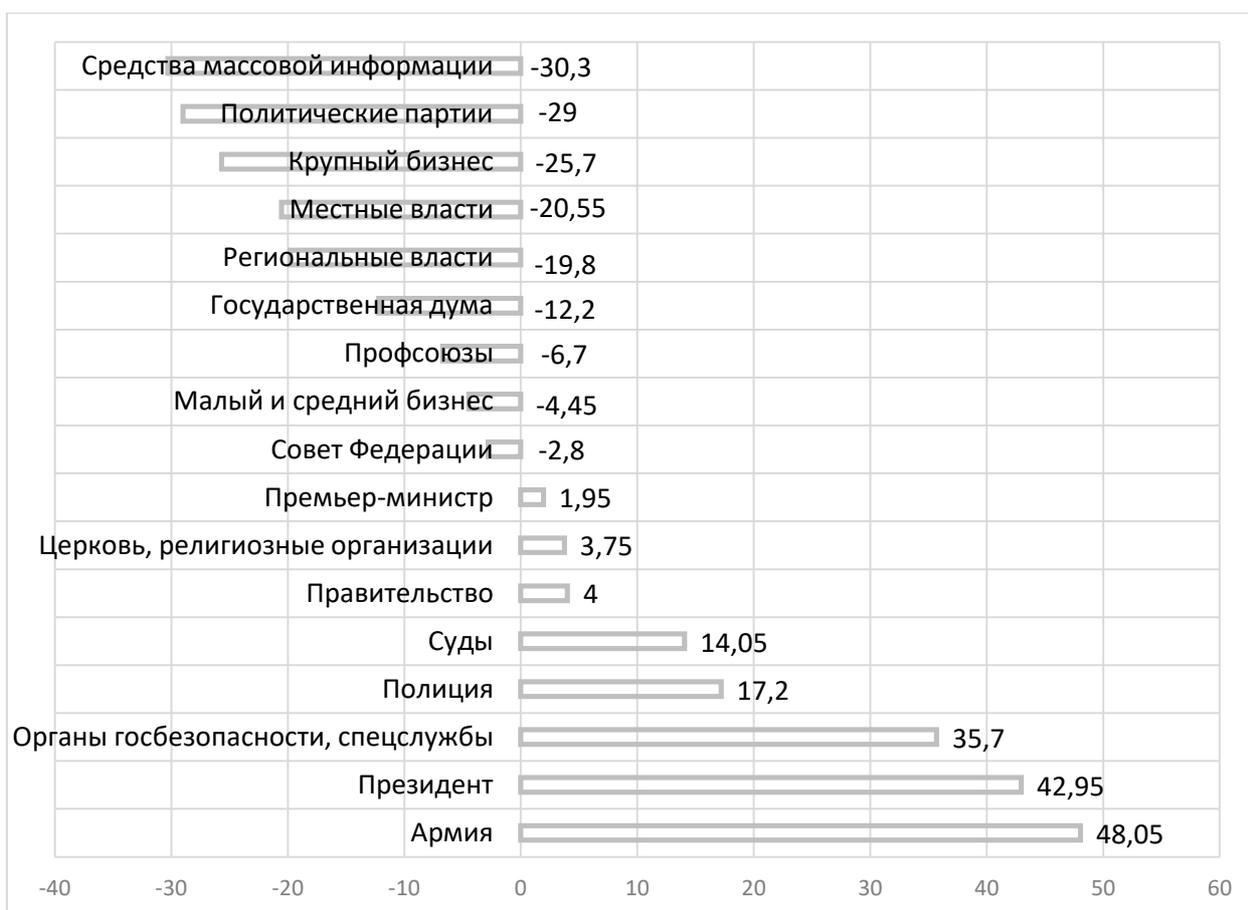


Рис. 3. Индексы институционального доверия (значения без размерности, диапазон от -100 до 100, n = 407).

Значительная часть респондентов демонстрирует доверие к президенту (доли ответов «доверяю» — 41,9 % и «скорее доверяю» — 33,1 %), армии (43,6 и 29,7 % соответственно) и органам госбезопасности и спецслужбам (28,4 и 38,8 % соответственно). В наименьшей степени опрошенные доверяют СМИ (доли ответов «не доверяю» — 36,7 % и «скорее не доверяю» — 26,9 %), политическим партиям (32,5 и 25,2 % соответственно) и крупному бизнесу (29,8 и 24,2 % соответственно). Индексы доверия к институтам, в наибольшей степени отражающим уровень накопления бриджингового социального капитала, — малый и средний бизнес, профсоюзы, религиозные объединения — также отличаются весьма низкими значениями.

Таким образом, в отношении Архангельской области в части уровня сформированности в регионе социального капитала могут быть сделаны такие же выводы, какие исследователи делают и по отношению к России в целом: сочетание относительно высокого уровня бондингового социального капитала при дефиците бриджингового социального капитала<sup>6</sup>. Красноречивым свидетельством этого выступают также данные, полученные нами по индикатору взаимопонимания, косвенно отражающему относительную силу различных групповых идентичностей (рис. 4). Однако мы хотели бы обратить внимание на то, что предложен-

<sup>6</sup> Социокультурные факторы инновационного развития и успешной имплементации реформ // Отчёт Центра стратегических разработок. М., 2017. С. 30. URL: <https://csr.ru/wp-content/uploads/2017/09/Report-SF.pdf> (дата обращения: 21.04.2020).

ная выше качественная интерпретация, в соответствии с которой ситуация с социальным капиталом в Архангельской области представляет собой отражение общероссийской ситуации в миниатюре, не отменяет количественных отличий его ключевых индикаторов в сравнении с другими регионами. Тем более, что усреднённые общероссийские значения этих индикаторов не позволяют показать достаточно пёструю, дифференцированную картину, которая открывается, если смотреть на ситуацию в региональном разрезе. Так, согласно данным по 10 субъектам РФ (представлены все федеральные округа), приведённым в совместном докладе Центра стратегических разработок, Российской экономической школы и Института национальных проектов, разброс долей респондентов, согласных с утверждением, что большинству людей можно доверять <sup>7</sup>, находится в диапазоне от 18,2% (в Ярославской области) до 25,4% (в г. Москве) при среднем значении в 21,7% <sup>8</sup>. Очевидно, что даже с учётом ошибки выборки, уровень бриджингового капитала в Архангельской области несколько выше, чем во многих других российских регионах <sup>9</sup>. Вместе с тем было бы неверно преувеличивать значение этих количественных различий, поскольку разница в несколько процентных пунктов не позволяет рассматривать Архангельскую область как атипичный, радикально отличный от остальной России по показателям доверия и социального капитала регион.

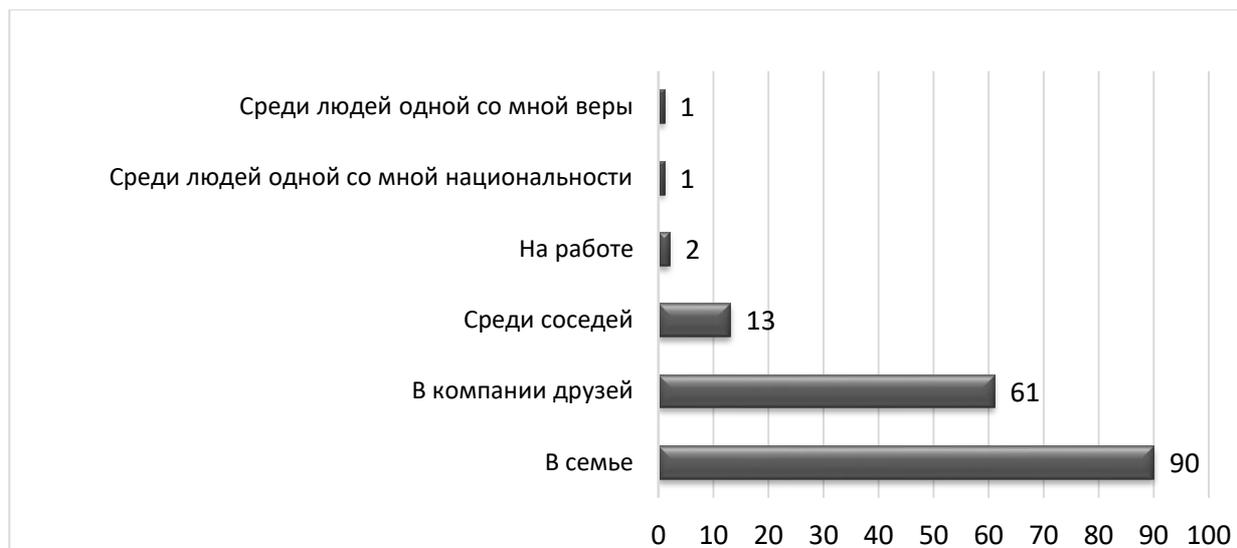


Рис. 4. Ответ респондентов на вопрос: «Среди каких людей Вы встречаете наибольшее взаимопонимание?» (в % от числа ответивших, n = 407).

Следует отметить, что уровень доверия в обществе, как и уровень доверия к отдельным общественным институтам — медленно изменяющиеся параметры <sup>10</sup>. Так, согласно ис-

<sup>7</sup> Напомним, что общий уровень доверия — ключевой индикатор для определения величины бриджингового социального капитала.

<sup>8</sup> Там же. С. 152.

<sup>9</sup> Причины межрегиональных различий в уровнях доверия и социального капитала — интересная и важная тема, однако она выходит за рамки исследовательских задач настоящей статьи.

<sup>10</sup> Разумеется, экстраординарные общественно-политические события могут породить заметные колебания в значениях индексов доверия к отдельным институтам, как это было, например, в отношении институтов федеральной государственной власти (особенно Президента) в момент «крымского консенсуса» или после июня 2018 г., когда Правительство объявило о планах повышения пенсионного возраста. Необходимо отметить, что наш опрос был проведен до последних событий, связанных с изменениями в пенсионном законодательстве, и,

следованиям, проводимым на протяжении более 20 лет Левада-Центром, недоверие по отношению к согражданам в среднем остается достаточно высоким на протяжении всего постсоветского периода развития страны, также как и сохраняется высокий уровень декларируемого доверия к трём особо значимым символическим институтам: главе государства, церкви и армии [9, с. 43–45]. Как следствие, мы можем обоснованно полагать, что результаты нашего опроса отражают среднесрочное состояние дел в сфере воспроизводства социального капитала для обследованных территорий.

### ***Динамика экономической ситуации в Архангельской области и её связь с социальным капиталом***

Обратимся теперь к статистическим показателям, отражающим как состояние региональной экономики (табл. 1), так и динамику экономической активности, которую мы связываем — при прочих равных — с динамикой социального капитала (табл. 3). В последнем случае речь идёт о предпринимательской активности населения и изменениях инвестиционного климата, поскольку для этих процессов социальный капитал выступает важной предпосылкой.

Таблица 1

Отдельные показатели экономического развития Архангельской области на период 2014–2018 гг.

Показатель / Год	2014	2015	2016	2017	2018
Индекс физического объема ВРП в % к предыдущему году (в постоянных ценах) <sup>11</sup>	101,1	100,1	99,2	103,8	102,9
Инвестиции в основной капитал, в % к предыдущему году (в сопоставимых ценах) <sup>12</sup>	79,4	67,0	129,8	130,9	93,8
Реальные располагаемые денежные доходы, в % к предыдущему году <sup>13</sup>	102,4	96,2	93,0	98,1	99,4

Как видно из табл. 1, за период с 2014 по 2018 гг. относительные показатели валового регионального продукта и денежных доходов населения не продемонстрировали сколько-нибудь значительного роста — в целом можно отметить тенденцию к их стабилизации в среднесрочной перспективе. Инвестиции в основной капитал показали неустойчивый рост за период в 5 лет (наглядно отображено на рисунке 5). Их прирост за 2015–2016 гг. можно объяснить как общим восстановлением экономики после спада в 2014 г., так и отдельными крупными инвестиционным проектами, реализуемыми в этот период (например, запуск гор-

следовательно, его результаты не несут на себе «отпечатка» реакции общественного мнения на непопулярные решения федеральных властей.

<sup>11</sup> Архангельская область без Ненецкого автономного округа. Валовой региональный продукт // Управление Федеральной службы государственной статистики по Архангельской области и Ненецкому автономному округу [Электронный ресурс]. URL: <https://arhangelskstat.gks.ru/grp11001> (дата обращения: 21.04.2020).

<sup>12</sup> Архангельская область без Ненецкого автономного округа. Инвестиции // Управление Федеральной службы государственной статистики по Архангельской области и Ненецкому автономному округу. URL: <https://arhangelskstat.gks.ru/investment11001> (дата обращения: 21.04.2020).

<sup>13</sup> Архангельская область без Ненецкого автономного округа. Уровень жизни // Управление Федеральной службы государственной статистики по Архангельской области и Ненецкому автономному округу. URL: [https://arhangelskstat.gks.ru/standards\\_of\\_life11001](https://arhangelskstat.gks.ru/standards_of_life11001) (дата обращения: 21.04.2020).

но-обогатительного комбината на месторождении алмазов им. В. Гриба). Дальнейший рост инвестиций в региональную экономику на фоне фактической стагнации производства и отсутствия признаков расширения потребительского рынка возможен лишь за счёт улучшения инвестиционного климата посредством совершенствования институциональной среды и инфраструктуры (в т.ч. финансовой). В свою очередь, эти факторы инвестиционной привлекательности региона выступают предметом экономической политики региональных властей.

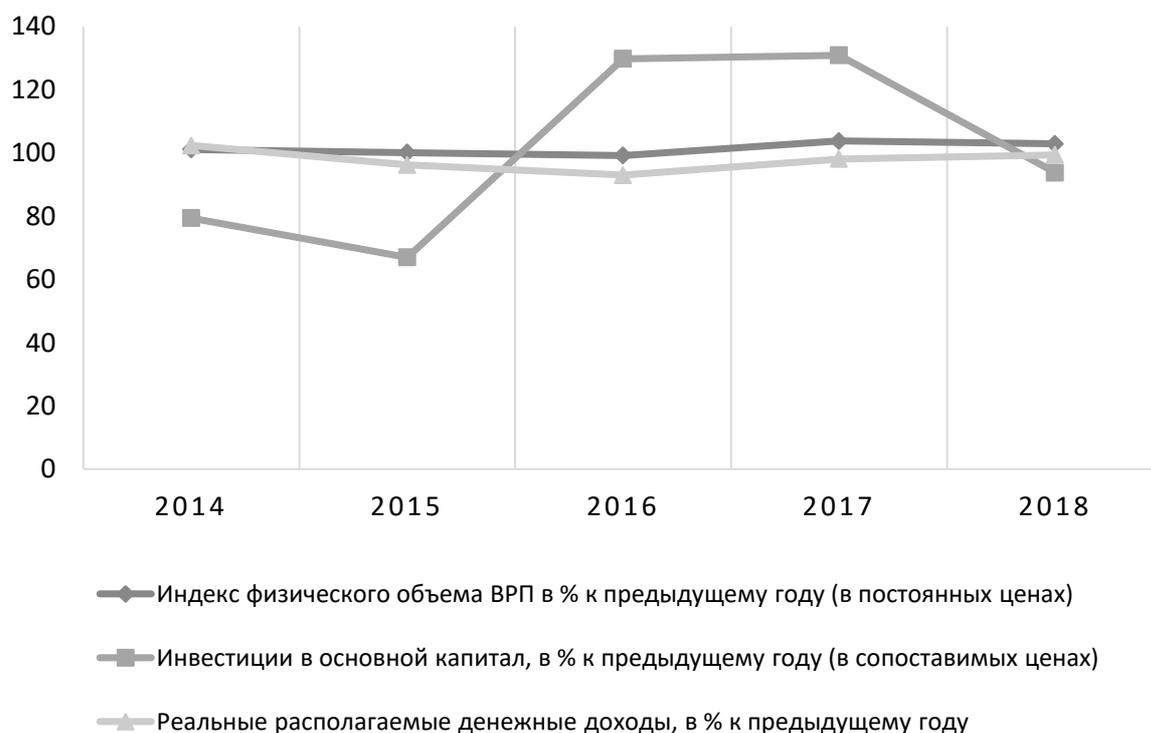


Рис. 5. Динамика отдельных показателей экономического развития Архангельской области на период 2014–2018 гг.

Утверждённая в конце 2013 г. региональная государственная программа «Экономическое развитие и инвестиционная деятельность в Архангельской области (2014–2024 гг.)»<sup>14</sup> предполагала выделение в общей сложности 439 980,7 тыс. рублей на реализацию мер по формированию благоприятной среды для развития инвестиционной деятельности (подпрограмма № 1), включая создание благоприятных условий для привлечения прямых инвестиций в экономику региона и развитие механизмов государственно-частного партнерства, и 2 109 791,6 тыс. рублей на развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в регионе (подпрограмма № 2). При этом на конец 2019 г. по подпрограмме № 1 израсходовано 245 932,2 тыс. рублей целевых средств (55,9% бюджета подпрограммы), а по подпрограмме № 2 — 1 318 480,6 тыс. рублей или около 62,5% бюджета подпрограммы (см. табл. 2). Несмотря на то, что обе подпрограммы с учётом сроков и бюджетных расходов реализованы

<sup>14</sup> Об утверждении государственной программы Архангельской области «Экономическое развитие и инвестиционная деятельность в Архангельской области (2014–2024 гг.)»: Постановление Правительства Архангельской области от 8 октября 2013 г. № 462-пп. URL: <https://dvinland.ru/budget/programs/12> (дата обращения: 21.04.2020).

немногим более, чем наполовину, и окончательную оценку их эффективности давать ещё рано, некоторый позитивный эффект от их частичной реализации можно было бы ожидать уже по итогам 2019 г. Однако мы наблюдаем иную картину (см. табл. 3).

Таблица 2

*Финансирование подпрограмм № 1 и № 2 региональной государственной программы «Экономическое развитие и инвестиционная деятельность в Архангельской области (2014–2020 годы)» (по годам, тыс. рублей)*

Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Подпрограмма № 1 «Формирование благоприятной среды для развития инвестиционной деятельности»	5 396	108 281,9	2 763,8	1 394,3	46 589	81 507,2
Подпрограмма №2 «Развитие субъектов малого и среднего предпринимательства в Архангельской области»	229 973	192 355	120 848,1	103 717,6	116 089,8	555 533,1

Так, согласно Национальному рейтинговому агентству, инвестиционная привлекательность Архангельской области по итогам первых пяти лет реализации региональной государственной программы не только не выросла, но и снизилась (повышение в рейтинге по итогам 2019 г. означает лишь возврат к той позиции, которую регион занимал на период начала действия программы).

Таблица 3

*Показатели инвестиционной привлекательности и динамики малых предприятий в Архангельской области*

Показатель / Год	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Инвестиционная привлекательность (согласно рейтингу Национального рейтингового агентства) <sup>15</sup>	нет данных	IC5 <sup>16</sup> (средняя инвестиционная привлекательность — второй уровень)	IC5 (средняя инвестиционная привлекательность — второй уровень)	IC6 (средняя инвестиционная привлекательность — третий уровень)	IC6 (средняя инвестиционная привлекательность — третий уровень)	IC5 (средняя инвестиционная привлекательность — второй уровень) <sup>17</sup>
Число малых предприятий на 10 000 че-	124 (144) <sup>19</sup>	121 (152)	126 (189)	127 (188)	122 (181)	нет данных

<sup>15</sup> Источник: Рейтинг инвестиционной привлекательности субъектов РФ (Архангельская область) // Национальное рейтинговое агентство. URL: [http://www.ra-national.ru/ru/node/54724?field=field\\_rat\\_qual\\_invest\\_reg\\_dist](http://www.ra-national.ru/ru/node/54724?field=field_rat_qual_invest_reg_dist) (дата обращения: 21.04.2020).

<sup>16</sup> Методология рейтингования основана на оценке региона по 55 параметрам, сведённым в 7 факторов инвестиционной привлекательности: географическое положение и природные ресурсы, трудовые ресурсы, инфраструктура, внутренний рынок, производственный потенциал, институциональная среда (вклад этого фактора эксперты оценивают в 14% значения интегрального индекса) и финансовая устойчивость. Источниками данных для оценки регионов по каждому из параметров служат государственная статистика, опросы предпринимателей и экспертные оценки. Каждый регион включается в одну из 9 групп; включение региона в определенную группу основано на процедуре кластерного анализа.

<sup>17</sup> Источник: VII ежегодный рейтинг инвестиционной привлекательности регионов России за 2019 г. // Национальное рейтинговое агентство. URL: [http://www.ra-national.ru/sites/default/files/Obzor\\_Rating\\_Investment\\_Regions\\_VII\\_2020.pdf](http://www.ra-national.ru/sites/default/files/Obzor_Rating_Investment_Regions_VII_2020.pdf) (дата обращения: 21.04.2020).

людей населения, единиц <sup>18</sup>					
---------------------------------------	--	--	--	--	--

Впрочем, несмотря настораживающие тенденции, вполне можно допустить, что бюджетные расходы, направляемые на создание условий, способствующих росту инвестиционной привлекательности региона, всё-таки произведут пусть отложенный во времени, но зато долгосрочный эффект. Вместе с тем к настоящему моменту мы наблюдаем явный неуспех региональных властей в деле создания институциональной среды, благоприятствующей притоку инвестиций. Зафиксированный нами в ходе опроса населения низкий показатель бриджингового социального капитала, отражающий в том числе недоверие населения к политическим и правоохранительным институтам (за исключением Президента, спецслужб и армии), согласуется с приведённым тезисом<sup>20</sup>.

Невысокая позиция Архангельской области в инвестиционном рейтинге российских регионов обусловлена, таким образом, как структурными особенностями её экономики и общим состоянием факторов производства, так и недостаточно эффективной политикой по нормализации инвестиционного климата в области. И если структурные параметры региональной экономики во многом определяются исторически сложившейся моделью экономического развития региона, что делает их оптимизацию перспективой отнюдь не ближайшего будущего, то повышение качества институтов и доверия к ним со стороны рыночных агентов — задача, которая может быть реализована в относительно короткие сроки за счёт грамотных политических решений<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> В скобках указано среднероссийское значение.

<sup>18</sup> Источники: Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019: Стат. сб. / Росстат. М., 2019. С. 634–635; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2018: Стат. сб. / Росстат. М., 2018. С. 572–573; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2017: Стат. сб. / Росстат. М., 2017. С. 670–671; С. 684–685; Регионы России. Социально-экономические показатели. 2016: Стат. сб. / Росстат. М., 2016. С. 592–597.

<sup>20</sup> Ежегодные доклады о состоянии и развитии конкурентной среды на рынках товаров, работ и услуг Архангельской области (за период 2015–2019 гг.) показывают, что среди важнейших барьеров на пути развития малого и среднего предпринимательства бюрократическая зарегулированность ведения бизнеса отмечалась в среднем (за год) 22% представителей регионального бизнес-сообщества, отсутствие помощи / поддержки со стороны органов власти — 15,5%, коррупция — 6,5% (стоит отметить позитивный тренд на снижение оценки значимости этого негативного фактора с 2016 по 2019 гг.) С содержанием докладов можно подробнее ознакомиться: Работа комиссии по инвестиционной политике и развитию конкуренции / Стандарт развития конкуренции / Министерство экономического развития Архангельской области // Официальный сайт Правительства Архангельской области. URL: <https://dvinaland.ru/gov/iogv/minec/competition/> (дата обращения: 21.04.2020).

Очевидно, что в совокупности вышеуказанные барьеры снижают доверие к государственным институтам со стороны части предпринимательского сообщества и в силу коммуникативной взаимосвязанности бизнес-среды снижают общий уровень институционального доверия в соответствующей социальной страте. Исходя из этого, предприниматели Архангельской области в основной своей массе, вероятно (хотя мы и не располагаем репрезентативными данными на этот счёт), не сильно отличаются от остального населения в своих оценках качества институциональной среды, присоединяясь к общему скептическому настроению.

<sup>21</sup> Поскольку характеристики факторов производства и инфраструктуры, согласно тем же докладом, воспринимаются предпринимателями как более-менее неизменные, как некие константы региональной экономической системы, постольку сами предприниматели адаптируют свои бизнес-модели под эти условия. Изменения в институтах — «правилах игры» (законодательство, регулирующие процедуры, налогообложение и т.п.), наоборот, параметры более подвижные и вносят высокую неопределённость в перспективы развития собственного бизнеса, снижая мотивацию к расширению / диверсификации предпринимательской деятельности у субъектов малого и среднего бизнеса. Очевидно, что институциональные параметры региональной экономики должны

Следуя логике, согласно которой повышение доверия к публичным институтам ведёт к росту бриджингового социального капитала, что, в свою очередь, снижает масштабы транзакционных издержек и стимулирует деловую активность, мы можем проиллюстрировать справедливость нашей гипотезы о влиянии уровня социального капитала на реализацию предпринимательского потенциала посредством динамики относительной численности действующих малых предприятий. Особенно показательны эти данные на фоне государственных мер поддержки малого и среднего бизнеса, реализуемых властями Архангельской области с 2014 г.

Малые предприятия были выбраны в качестве иллюстрации по причине того, что для их руководителей величина транзакционных издержек является более значимым ограничителем бизнес-деятельности, чем для средних и крупных предприятий. По данным Росстата, в период с 2014 по 2018 гг. среднегодовой относительный прирост численности субъектов малого предпринимательства составил -0,36%, т.е. фактически динамика по этому показателю была близка к нулевой (за этот же период среднегодовой общероссийский показатель составлял около 6,4%). Очевидно, что меры государственной поддержки малого и среднего предпринимательства, способные производить позитивный эффект в конкретных частных случаях, не меняют общей ситуации с предпринимательской активностью в Архангельской области (по крайней мере, в сегменте малого предпринимательства).

### **Заключение**

Макроэкономические и структурные параметры региональной экономики не могут стать объектом регулирования со стороны региональных органов власти в связи с ограничением ресурсов последних и долгосрочным характером процессов изменения этих параметров. Следовательно, повышение инвестиционной привлекательности Архангельской области и обеспечение экономического роста, в том числе за счёт возрастания предпринимательской активности населения, возможно за счёт улучшения качества институциональной среды и создания условий для увеличения совокупного объёма социального капитала, поскольку он позволяет заметно сократить транзакционные издержки и снизить уровень неопределённости и риска для участников рыночных отношений. Причём ключевую роль в данном процессе играет обладание именно бриджинговым социальным капиталом (тесно связанным с оценками состояния ключевых институтов), так как это позволяет опереться на широкую сеть основанных на взаимном доверии социальных контактов за пределами первичных групп (семьи и друзей) и снизить риски в отношениях с рыночными контрагентами и регуляторами.

Как было показано в статье, уровень бриджингового социального капитала в Архангельской области, зафиксированный нами посредством индексов общего и институциональ-

---

быть настроены таким образом, чтобы не только способствовать удовлетворению текущих запросов предпринимателей, но и создавать предсказуемость экономической политики государства, что является краеугольным камнем долгосрочного планирования бизнес-деятельности.

ного доверия, довольно невелик и примерно соответствует среднероссийскому. В этих условиях государственные программы, нацеленные на улучшение инвестиционного климата и стимулирование предпринимательской активности, вряд ли смогут принципиально улучшить ситуацию в этой сфере. Предпосылкой такого улучшения должно стать позитивное изменение массовых представлений граждан о перспективах долгосрочного инвестирования и ведения бизнеса в условиях периферийных российских регионов. Последнее же предполагает проведение давно назревших институциональных реформ — не только в конкретном регионе, но и на общероссийском уровне.

### **Благодарности и финансирование**

Работа выполнена при финансовой поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (№ гос. регистрации проекта — АААА-А19-119020490098-1).

### **Литература**

1. Мышляева Т.В. Доверие в современном обществе: подходы к анализу // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. 2006. № 1. С. 301–307.
2. Полищук Е.А. Социальный капитал и его роль в экономическом развитии // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2005. Сер. 5. Вып. 1. С. 10–16.
3. Милгром П., Робертс Дж. Экономика, организация и менеджмент: в 2-х томах. Том 1 / Пер. с англ. Москва, 2004. 468 с.
4. North D.C. Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge University press. 1990. 160 p.
5. Bourdieu P. The forms of capital // Richardson. J. Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. Westport, CT: Greenwood, 1986. Pp. 241–258.
6. Putnam R.D. Bowling Alone: America's Declining Social Capital // Journal of Democracy. 1995. No. 6 (1). Pp. 65–78.
7. Блок М., Головин Н.А. Социальный капитал: к обобщению понятия // Вестник Санкт-Петербургского университета. Теория, методология и история социологии. 2015. Сер. 12. Вып. 4. С. 99–111.
8. Putnam R.D. Bowling alone: The Collapse and Revival of American Community. New York, Simon & Schuster, 2000. 541 p.
9. Portes A., Vickstrom E. Diversity, Social Capital, and Cohesion // Annual Review of Sociology. 2011. Vol. 37. Pp. 461–479.
10. Гудков Л. «Доверие» в России: смысл, функции, структура // Вестник общественного мнения. 2012. № 2. С. 8–47.

### **References**

1. Myshlyayeva T.V. *Doverie v sovremennom obshchestve: podkhody k analizu* [The Trust in the Contemporary Society: Approaches to Analysis]. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo. Seriya: Sotsial'nye nauki* [The Bulletin of the Nizhny Novgorod University named after N.I. Lobachevskiy. Series: Social Sciences], 2006, no. 1, pp. 301–307.
2. Polishchuk E.A. *Sotsial'nuy kapital i ego rol' v ekonomicheskoy razvitiy* [Social Capital and Its Role in Economic Development]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 5* [St. Petersburg University Journal of Economic Studies], 2005, vol. 5, iss. 1, pp. 10–16.
3. Milgrom P., Roberts Dzh. *Ekonomika, organizatsiya i menedzhment: v 2-h tomah. T. 1* [Economics, Organization and Management. Vol. 1]. Saint Petersburg, Ekonomicheskaya Shkola Publ, 2004. 468 p. (In Russ.)

4. North D.C. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge University Press. 1990. 160 p.
5. Bourdieu P. The Forms of Capital. In: Richardson. J., ed., *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*. Westport, CT: Greenwood, 1986, pp. 241–258.
6. Putnam R.D. Bowling Alone: America's Declining Social Capital. *Journal of Democracy*, 1995, no. 6 (1), pp. 65–78.
7. Blok M., Golovin N.A. *Sotsial'nyy kapital: k obobshcheniyu ponyatiya* [Social Capital: to a Generalization of the Concept]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Teoriya, metodologiya i istoriya sotsiologii* [The Bulletin of the Saint Petersburg University. Theory, Methodology and History of Sociology], 2015, vol. 12, iss. 4, pp. 99–111.
8. Putnam R.D. *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York, Simon & Schuster, 2000. 541 p.
9. Portes A., Vickstrom E. Diversity, Social Capital, and Cohesion. *Annual Review of Sociology*, 2011, vol. 37, pp. 461–479.
10. Gudkov L. «Doverie» v Rossii: smysl, funktsii, struktura [«Trust» in Russia: Meaning, Functions, Structure]. *Vestnik obshchestvennogo mneniya* [The Bulletin of Public Opinion], 2012, no. 2, pp. 8–47.

Статья принята 21.04.2020.

УДК [911.3:33](98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.82

## Смелость хозяйственных решений и современное освоение российской Арктики \*

© ПИЛЯСОВ Александр Николаевич, доктор географических наук, профессор

E-mail: pelyasov@mail.ru

АНО «Институт регионального консалтинга», Москва, Россия; Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Москва, Россия

**Аннотация.** В статье анализируется феномен смелости хозяйственных решений в освоении Арктики. Смелость понимается как черта контрактного поведения — способность радикально изменить или предложить новые условия освоенческого контракта, что приводит к кардинальным сдвигам в территориальной, технологической и организационной структуре процесса освоения. В современном освоении Арктики рассмотрены новые факторы, которые влияют на смелость принимаемых хозяйственных решений. Это прежде всего изменения климата, которые раздвигают границы возможного для морской логистики, обустройства и добычи природных ресурсов Арктики с морских платформ. Также рассмотрены проявления освоенческой смелости как результат «заражения» от малых венчурных компаний крупных корпораций и как вынужденный результат контрактного межкорпоративного конфликта. Для современного освоения важным фактором, который определяет смелость решений, являются логистика, платформенные технологии и полный или частичный отказ от использования ледоколов в пользу специализированных судов усиленного ледового класса. Проведена балльная оценка смелости хозяйственных решений для 24 проектов современного освоения ресурсов Арктики по алгоритму У-СТО: по 12 показателям, сгруппированным по блокам «уникальность», «среда», «технологии», «организация». В результате оценки сделан вывод о том, что смелость хозяйственных решений не связана напрямую с капиталоемкостью инвестиционных проектов: относительно скромные горнорудные проекты нового освоения могут превосходить сверхкапиталоемкие инвестиционные проекты освоения углеводородов (например, Бованенково или Ванкор), если опираются на новаторские технологии, организационную схему и морскую среду для своей логистики, добычи и переработки. Крупным противоречием современного освоения российской Арктики является контраст между уникальностью природных активов месторождения и традиционными способами его обустройства и отработки.

**Ключевые слова:** смелость хозяйственных решений, морехозяйственная деятельность, освоение Арктики 2.0, проекты освоения, индекс смелости, изменения климата.

## The Courage of Economic Decisions and the Modern Development of the Russian Arctic

© Aleksandr N. PILYASOV, Dr. Sci. (Geogr.), professor

E-mail: pelyasov@mail.ru

Institute of Regional Consulting, Moscow, Russia; Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russia

**Abstract.** The article analyzes the phenomenon of the courage of economic decisions in the development of the Russian Arctic. Courage is understood as a feature of contractual behavior — the ability to radically change or propose new conditions for an economic contract, which leads to dramatic shifts in the territorial, technological and organizational structure of the development process. In the modern development of

---

\* Для цитирования:

Пилясов А.Н. Смелость хозяйственных решений и современное освоение российской Арктики // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 82–106. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.82

For citation:

Pilyasov A.N. The Courage of Economic Decisions and the Modern Development of the Russian Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 82–106. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.82

the Arctic, new factors that affect the boldness of economic decisions are considered. First of all, it is climate change that pushes the boundaries of what is possible for maritime logistics, for the arrangement and extraction of the Arctic's natural resources from offshore platforms. The manifestations of courage as a result of "infection" from small venture companies for large corporations and as a forced result of a contractual inter-corporate conflict are also considered. For modern development, important factors that determine the boldness of decisions are logistics, platform technology, and the complete or partial abandonment of the use of icebreakers in favor of specialized ice-strengthened ships. An estimation was made of the courage of business decisions for 24 projects of modern exploration of the Arctic resources using the U-ETO algorithm: according to 12 indicators grouped in blocks of "uniqueness", "environment", "technology", and "organization". As a result of this assessment, it was concluded that the courage of economic decisions is not directly related to the capital intensity of investment projects: relatively modest mining projects of new development can exceed super-capital intensive investment megaprojects for the development of hydrocarbons (e.g., Bovanenkovо or Vankor) if they rely on innovative technologies, organizational scheme and marine environment for its logistics, production, and processing. A major contradiction in the modern development of the Russian Arctic is the contrast between the uniqueness of the natural assets of the field and the traditional methods of its arrangement and development.

**Keywords:** *courage of economic decisions, maritime activities, development of the Arctic 2.0, development projects, courage index, climate change.*

### **Введение**

Понимание процессов экономических изменений, в том числе в Арктике, обычно связывается с экономическими, технологическими, военно-политическими (геостратегическими) факторами, в последние годы — и с климатической динамикой. В научной литературе стало привычным увязывать начало очередного цикла хозяйственного освоения Арктики с конъюнктурой мировых ресурсных рынков, с потребностью страны в бюджетных доходах от экспорта природных ресурсов или в стратегическом сырье для выполнения оборонной, народнохозяйственной или другой крупной программы национального значения.

Не оспаривая эти хорошо известные и признанные внешние пружины процесса освоения Арктики, в данной статье хотелось бы остановиться на менее изученных внутренних факторах, связанных с особенностями человеческого поведения, конкретно, со смелостью хозяйственных решений, которые также играют огромную роль в освоении Арктики. Что представляет из себя феномен освоенческой смелости? Какие условия и обстоятельства его инициируют? Можно ли его измерить?

Не претендуя в этом пионерном исследовании на полноту проработки данного феномена, будет полезным начать движение в этом направлении. Представляется, что именно для климатически экстремальной и географически удалённой Арктики характеристика процесса освоения с позиций смелости хозяйственных решений будет абсолютно адекватна и оправданна. Такой взгляд обещает дать понимание новых граней этого явления.

Хотелось увидеть за решениями по «вовлечению в народнохозяйственный оборот» новых месторождений и районов Арктики не просто объективную необходимость, но проявления энергии воли и смелости, которые сегодня недооцениваются и игнорируются — под влиянием доминирующих представлений, что основные проблемы освоения Арктики решаются простым распределением финансовых средств. Это желание и определило цель статьи

— понять смелость хозяйственных решений как важнейший фактор хозяйственного освоения Арктики. Поставленная цель раскрывалась в результате решения трёх задач.

Первая — гармонизировать исследование освоенческой смелости с трендами развития мировой общественной науки, для которых характерно: пристальное внимание к феномену человеческого поведения и его роли в экономических процессах (например, анализ и оценка пассионарности, креативности, толерантности, оппортунизма и др. — развивается в рамках институционального подхода [1, Гумилев Л.Н.; 2, Норт Д.; 3, Флорида Р.; 4, Уильямсон О.]); приёмы масштабирования индивидуального, единичного, локального, личностного до массового и глобального в результате эффектов возрастающей отдачи [5, Krugman P.] (или пассионарной индукции, как писал Л.Н. Гумилёв [6]); усилия по количественным измерениям сугубо качественных феноменов, которые ранее признавались невозможными для формализованных оценок [7, Sinozic T. et al.; 8, Tonkin E., Tourte G].

Вторая задача состоит в изучении влияния новых факторов, прежде всего климатической динамики, на смелость современных хозяйственных решений в Арктике. Из того факта, что в Арктике климат меняется быстрее, чем на остальной планете [9, Доклад...], не всегда делается вывод про смелость хозяйственных решений — чаще про нарастающие риски для зданий, сооружений и инфраструктурных объектов, уже созданных в Арктике за годы хозяйственного освоения ввиду быстрой деградации вечной мерзлоты; про риски утраты отдельных видов традиционной деятельности для коренных народов; про новые возможности для арктического судоходства и мореплавания, для развития арктического туризма и сельского хозяйства. Но практически никто не увязывает уже состоявшиеся и планируемые хозяйственные решения с факторами климатической динамики: решения по освоению новых промышленных районов Арктики рассматриваются в отрыве от климатической динамики, с которой они, конечно, нерасторжимо связаны.

Третья задача состояла в том, чтобы придать качественным изучениям феномена смелости в освоении Арктики количественное измерение, пусть самое элементарное, но важное для сопоставления различных периодов хозяйственного освоения и освоенческих проектов.

### ***Феномен освоенческой смелости***

Созданная усилиями классиков советской экономической географии [10, Славин С.В.; 11, Славин С.В.; 12, Космачев К.П.; 13, Мосунов В.П., Никульников Ю.С., Сысоев А.А.; 14, Чистобаев А.И.; 15, Агафонов Н.Т.; 16, Литовка О.П.] теория хозяйственного освоения сосредотачивалась на территориальной и временной структуре этого процесса, его пространственных (базы, трассы освоения) и временных (циклы) конфигурациях, вопросах информационной изученности. Человек — непосредственный участник этого процесса — оказывался из неё изъятым, а его роль либо игнорировалась, либо недооценивалась в научной литературе (в отличие от художественной, где, наоборот, воспевался подвиг первопроходцев-пионеров

освоения Арктики и Севера). Этот подход отражал мировоззренческую позицию советской общественной науки: поведение людей, их мотивации, интересы относились к субъективным факторам — в отличие от производственных отношений, которые рассматривались как базис, как фундамент, определяющий «субъективную» надстройку, состоящую из духовных, творческих, культурных ценностей, сознания и т.д.

По мере утверждения акторного подхода, акторно-сетевого анализа в современной общественной науке, нацеленных атомизировать массовые феномены общественной жизни, придать им «капиллярное», локальное измерение, из которого как из ячеек и сот уже потом складываются коллективные процессы, глобальные сети — издержки «бесчеловечного» подхода к анализу хозяйственного освоения становились всё более очевидными. Действительно, произошедший, например, в региональной науке за последние три десятилетия интеллектуальный прорыв связан в существенной степени с введением в оборот понятий и терминов институциональной теории и поведенческой психологии: например, предприимчивость, социальная укоренённость, блокировки развития, зависимость от пути и др. [17, Handbook of Regional Science].

Для того чтобы уверенно пользоваться новым понятием, необходимо первоначально дать ему развёрнутую интерпретацию. Что такое смелость в процессе хозяйственного освоения?

По нашему мнению, у этого понятия есть несколько граней. Смелость — это не просто энергичность в осуществлении хозяйственного замысла. Это способность к активности, которая нарушает рутину, при этом часто без надежды на коммерческий результат. В освоении Арктики нередко бывало так, что смелые решения обретали рентабельность, становились экономически эффективными только в долгосрочной перспективе, а в краткосрочном периоде оборачивались убытками или считались ошибочными. И, как правило, такие действия, такие решения несут черты пионерности, уникальности для страны или даже глобальной Арктики.

Смелость хозяйственных решений не сводится только к технологической продвинутости, к инновационности. Например, решение по пионерному освоению бассейна Верхней Колымы в начале 1930-х годов, безусловно, было смелым по сути, но базировалось на традиционных кирке и лопате, то есть первоначально не было подкреплено технологическими инновациями. Вместе с тем, конечно, смелые хозяйственные решения в освоении Арктики обязательно включают, наряду с другими, компонент технологического, инженерного новаторства.

Как правило, такие решения не могут удовлетвориться уже существующей, сложившейся территориальной структурой освоения в виде системы поселений-баз и созданной сети наземных дорог, морских, речных и железнодорожных путей, но обязательно предлагают и новые конфигурации, предполагают экспансию в новые территории пионерного освоения. Верно и то, что смелые освоительские решения, как правило, опираются на созда-

ние новых организационных структур, которые имеют существенную самостоятельность в своих действиях, можно сказать, получают карт-бланш от «патрона» в лице государства или крупной частной компании на разведочную, изыскательную и собственно добычную деятельность.

Конечно, далеко не каждый временной период открывает возможности для проявлений смелости в хозяйственных решениях. Главные участники процесса освоения обычно ведут себя рационально в том смысле, что предпочитают не рисковать. Должны сложиться экстраординарные, форсмажорные обстоятельства, чтобы вызвать к жизни проявления смелости, вплоть до отчаянного безрассудства, в решениях по освоению различных ресурсных объектов и районов Арктики.

Используя теорию термодинамики [18, Пригожин И., Стенгерс И.], можно назвать эти периоды бифуркационными, смены прежних траекторий развития системы, радикальной смены представлений о самом процессе развития Арктики и ценности её ресурсов. Всегда благоприятным полем для смелых (их часто называют «экспериментальными») решений является ситуация кризиса, неопределённости, выбора. Когда освоительский процесс идёт как часы, потребности в смелых решениях просто не возникает, а если они и проявляются, то подчас просто не видимы.

Таким образом, чтобы признать освоительское хозяйственное решение смелым, необходимо обнаружить у него черты уникальности, технологичности, оно должно обладать признаками радикального нарушения прежней траектории территориального, организационного обустройства районов Арктики.

### ***Смелость как черта контрактного поведения***

Для того чтобы ввести смелость хозяйственных решений в аппарат обновлённой теории хозяйственного освоения, уже созданы все необходимые предпосылки. Во-первых, работами лауреата Нобелевской премии по экономике Г. Саймона и др. [19, Саймон Г.А.; 20, Саймон Г.А.; 21, Канеман Д., Словик П., Тверски А.; 22, Канеман Д.] акцентирована важность всей психологической процедуры, всех предварительных предпосылок принятия экономических решений.

Во-вторых, другим лауреатом Нобелевской премии по экономике Р. Коузом сформулирована задача изучения институциональной структуры производства [23], которая развивается в последние годы в понятиях лидерства, оппортунистического поведения, социальной укоренённости и других, которые вводят новый «мягкий» институциональный компонент в сферу анализа материального производства. Идёт процесс этого включения — очень экономного, очень ограниченного по числу понятий (чтобы не было разводнения) — как тенденция современной экономической науки, в русле общей институционализации аппарата изучения производственных процессов. Абсолютно в этом русле находится наша работа с

категорией смелости хозяйственных решений в контексте сущностного и понятийного обновления прежней теории освоения Арктики.

В-третьих, работы современных классиков институциональной экономики по теории контрактов О. Уильямсона и др. [24, Williamson O.E.; 25, Измалков С., Сонин К.] формируют предпосылки для того, чтобы понять смелость хозяйственных решений как радикальное переопределение условий контракта (как формального, так и неписаного), вслед и вместе с которым идут изменения технологической, организационной, территориальной структур освоения или складывание абсолютно новых. Смелость хозяйственных решений в процессе освоения — это в терминах контрактного права способность сформировать радикально новую, иную среду и условия реализации контракта, в которых осуществляется проект освоения. Например, рыночный контракт купли-продажи перевести в контракт найма господства-подчинения.

А что такое освоенческий контракт? Установленный (принятый, признанный) регламент поведения основных акторов процесса хозяйственного освоения, закрепляемый и материализуемый в территориальных, организационных и технологических структурах освоения. Смелые хозяйственные решения — это те решения, которые радикальным образом воздействуют на все структуры процесса освоения — территориальную, временную, организационную, технологическую: обеспечивают быстрые и результативные логистические решения через новую транспортную структуру (базы, трассы освоения, кластеры, комплексы и точки роста нового освоения); радикально ускоряют рост изученности и время прохождения информационной (изыскательской, разведочной) стадии; формируют новых ключевых акторов процесса освоения — суперорганизации, ресурсные / государственные корпорации освоения; используют новые, например, платформенные техники и технологии, настроенные на получение экономических эффектов на добыче природных ресурсов Арктики.

### ***Сравнительная оценка уровня смелости в освоении советской Арктики 1930–1980 гг.***

Попробуем применить сформулированные критерии уникальности, преобразований территориальных и организационных структур, технологической продвинутости для оценки смелости в 60-летнем процессе хозяйственного освоения советской Арктики агрегированно, по десятилетиям. При этом преобразования территориальных структур будем понимать как создание новых городов; организационных структур — как появление новых суперорганизаций освоения Севера и Арктики; технологических структур — как массовое применение новшеств.

Активное образование новых городов в Арктике происходило в 1930-е и 1960-е гг. Но аналогично и по активности создания новых оргструктур освоения урожайными были периоды 1930-х и 1960-х гг., когда новые институты, организации, структуры содействовали формированию такого нового контракта, когда складывалась комбинатная модель освоения Се-

вера, и потом уже 1960-е гг., когда на смену комбинатной модели пришла ведомственная модель, заточенная под освоение ресурсов арктических автономных округов — ЯНАО и ЧАО.

Например, весь первый период деятельности ГУСМП был периодом предельной смелости в хозяйственных решениях по поводу Арктики, потому что организация получила беспрецедентные полномочия от власти и право экстраординарных решений. Здесь есть все атрибуты / условия смелости хозяйственных решений: право хозяйственной и политической самостоятельности, формирование новых хозяйственных (суперорганизации) и социальных (города) структур и институтов под новую масштабную задачу ресурсного освоения Арктики; проникновение в новую среду — новые территории пионерного освоения и среду морской логистики; создание и задействование новых транспортных схем и маршрутов.

Здесь наблюдается не один, а цепь новаторских прорывов в идеологии «с чистого листа», вот почему безоговорочно это время предельно смелых хозяйственных решений для Арктики. И косвенное подтверждение состоит ещё в том, что влияние и утилитарное использование этих решений раскладываются на долгие последующие десятилетия.

Бессмысленно оценивать проявления смелости хозяйственных решений Арктики в 1940-е гг., когда оборонные задачи радикально изменили все приоритеты её экономического развития. Можно вернуться к этой задаче в 1950-е гг.

Что происходит со смелостью в этот период? Она атомизируется, спускается на низовой, индивидуальный уровень отдельных личностей, но теряет свой массовый характер, уходит эффект возрастающей отдачи, эффекты заражения. Почему? Для успешного тиражирования индивидуальной смелости в коллективную нужна близость живого примера, стабильность организационной и политической внешней среды — она может быть даже плохой, но обязательно нужна стабильность, иначе никакое проявление коллективной смелости невозможно.

Невозможны масштабные проявления хозяйственной смелости в периоды радикальных трансформаций. Поэтому в 1950-е гг. есть примеры индивидуальной первопроходческой, геологической и горняцкой смелости, но нет примеров массового новаторства и героизма в хозяйственном освоении Арктики. При этом были очень серьёзные технологические успехи, инновационность, но не было смелости в массовых хозяйственных решениях по новому освоению Арктики.

Другая волна хозяйственной смелости в освоении Арктики наступила в 1960-е гг. как мощное новаторство в освоении нефтегазовой Тюмени, золотой Чукотки. Здесь опять сочетание воли, самостоятельности, новых институтов, структур позволило перейти от индивидуальных проявлений смелости к эффектам возрастающей отдачи и массовому новаторству.

В последующие эпохи 1970–1980-х гг. проявления коллективной смелости угасали, о чём косвенно свидетельствовали неспособность справляться с проблемами истощения ресурсной базы и растущих экологических издержек хозяйственного освоения. Всякое проявление индивидуальной смелости становилось в хозяйственном освоении либо исключени-

ем, без надежд выйти на уровень массовый, либо ограничивалось чисто технологическими новациями, рацпредложениями, закупкой импортной техники вместо собственных усилий. Заметна утрата энергии дерзать, сметь, рисковать. Технологические же новации, которые были характерны для этого периода, есть важное, но недостаточное условие для проявлений освоенческой смелости.

Теперь от этих общих закономерностей для Арктики в целом перейдём к характеристике её отдельных регионов — Северо-Востока России (в современных границах Магаданская область и Чукотский автономный округ) и Северо-Запад (в границах Мурманской области). Смелость хозяйственных решений в освоении Северо-Востока России можно оценивать как успехи борьбы с природной и экономической неопределённостью. Потому что именно смелость и была конструктивным ответом на условия этой внешней (то есть заданной извне силами, на которые местные акторы не имели влияния) неопределённости.

Первый дальстроевский период 1930-х гг. был временем проявления предельной для всего периода, максимальной смелости: хозяйственные решения принимались с чистого листа, в условиях жёстких ограничений по времени; никакого накопленного опыта масштабного освоения ресурсов территории к этому времени ещё не было; ошибки были чрезвычайно частыми именно в силу беспрецедентной новизны всего процесса освоения. Коммерческий успех нового «предприятия» был первоначально непонятен даже его организаторам. Индикатором смелости хозяйственных решений в вопросах освоения является среда колоссальной неопределённости и постоянные сопровождающие и органично присущие этой среде вызовы альтернативности (выбор столицы — Магадан или Усть-Таскан, выбор схемы завоза грузов — арктический или охотский, выбор основного добычного профиля — россыпное или рудное золото и др.), которые возможно гасить только быстрыми смелыми решениями (подчас ошибочными).

Смелость прямо связана с уровнем неопределённости: нет неопределённости — нет и потребности в смелых решениях, достаточно и рутинных. Смелость ломает арктическую неопределённость строительством новых институтов, территориальных структур освоения.

Уже в 1940-е гг. смелость решений погасла существенно, потому что процесс освоения Северо-Востока стал набирать инерцию, вошёл в колею. Только в конце 1950-х гг., с началом освоения Чукотки, куда поехала масса первопроходцев — выпускников столичных вузов — опять уровень смелости хозяйственных решений поднялся до небес, о чём свидетельствует роман «Территория» и его дерзкие персонажи.

Смелость хозяйственных решений опять рождается из сильных зажатий истощения прежней ресурсной базы освоения, временных и пространственных, институциональных ограничений. Смелость выступает как напряжённый ответ на сильные внешние ограничения, который акт смелого, даже безрассудного, хозяйственного решения призван переломить.

Обе «волны смелости» в хозяйственных решениях по освоению Северо-Востока России 1930-х и 1960-х гг. были «внеэкономическими» в том смысле, что пиковые объёмы до-

бычи золота возникали уже после них — в 1940 и в 1974 гг., то есть в периоды уже выхода на рутинное развитие, без смелого безрассудства. И так всегда и происходит — сначала смелость как альтруизм, а потом уже (или никогда после) — жатва с этой смелости в виде лучших за весь период показателей результативности, они со смелостью находятся как бы в противофазах или разнесены временным лагом. Образно говоря, смелость простирается до точки безубыточности и в этом смысле она бескорыстна, это стадии разведки, поисков, обустройства и старта добычи. А на стадии эксплуатации уже начинается рутинизация и пространство для освоенческой смелости сужается.

Период 1970–1980-х гг. уже был временем зависимости от пути и связанными с ним блокировками развития, нарастающими кризисными явлениями и непредложенными решениями для их разруливания, которые к смелости не имеет отношения. И он неслучайно совпал с почти полной утратой хозяйственной самостоятельности местных добычных и разведочных подразделений в принятии решений. Когда нет самостоятельности, то нет и смелости. Она обязательно требует определённого уровня политической децентрализации, без которой не может появиться смелых решений. Условие смелости — карт-бланш хотя бы на короткое время, нет мелочной ежегодной опеки по плановым показателям, соответствию регламенту, должностным инструкциям и т.д.

А как оценить уровень смелости в хозяйственном освоении советского Заполярья (европейского Северо-Востока) в ретроспективе 1930–1980-х гг.? Освоение 1920-х гг. начиналось с разведки хибинских недр через ленинградскую базу освоения, с использованием Октябрьской железной дороги; можно сказать, по колониальной схеме проникновения в неосвоенное со значительной опорой на предшествующие наработки ещё царского времени. Это было инерционное следование ранее сложившейся траектории, связанной с освоенческим использованием железной дороги.

И только с 1938 г., когда Мурманск стал региональной столицей, а базой горнопромышленного освоения стал Кировск (Хибиногорск), возникают условия для смелости хозяйственных решений. То есть она всегда связана с делегированными / переданными из метрополии полномочиями (можно назвать это новым контрактом).

При этом и в колониальной схеме освоения возможно проявление случаев индивидуальной смелости решений, но они никогда не становятся массовым явлением по эффекту возрастающей отдачи — для этого нужно передать полномочия, право на самостоятельность решений, право на ошибку вниз. Сам эффект возрастающей отдачи перехода от единичного проявления смелости в хозяйственных решениях к коллективному явлению, к тиражированию и масштабированию этого процесса возможен только при децентрализации и хозяйственной самостоятельности, вплоть до автономности.

### ***Современное освоение Арктики: новые факторы смелости хозяйственных решений***

Радикальная экономическая реформа, начатая в России в 1992 г., естественно отразилась и на процессе хозяйственного освоения Севера и Арктики. Вместо централизованного государственного подхода к освоению природных ресурсов Севера и Арктики произошёл переход на государственно-корпоративную модель, где основным хозяйствующим субъектом выступают частные и государственные компании, а государство отвечает (и не всегда) за инфраструктурное обустройство, установление правил игры (налоговые льготы, стимулы для инвесторов и др.) и в целом промышленную политику в Арктике.

Ввиду слабости государственного регулирования в 1990-е и нулевые годы инициатива в выработке хозяйственных решений по освоению перешла к корпорациям. Именно они в последние 25 лет определяли, что и в какой очерёдности осваивать в Арктике. Государство же просто подстраивалось под их интересы и обслуживало их желания. Иногда даже лоббировало. В этих условиях можно говорить о смелости хозяйственных решений только у компаний, потому что у государства в новых условиях таких решений, как и активной промышленной политики, просто не было.

Главным актором, который генерировал смелые хозяйственные решения, были ТНК-ресурсные корпорации. Эта смелость решений имела сильные отличия от прежней схемы государственного освоения Арктики: ознаменовалась переоткрытием арктического моря, морской среды и новыми условиями морской логистики, чему благоприятствовали условия изменений климата; испытывала влияние исходного венчура малых и средних предпринимательских структур, у которых крупные научались смелым решениям и потом их тиражировали; подчас возникала в результате межкорпоративного контрактного конфликта.

По сравнению с прежней государственной моделью освоения, смелость хозяйственных решений теперь проявлялась прежде всего на локальном проектном уровне, а не на уровне районов и территорий нового освоения и создания районных и межрайонных комплексов и кластеров. Конечно, в новых условиях государственно-корпоративного освоения эта смелость в большей степени определялась соображениями рентабельности и коммерческой привлекательности, условиями конкуренции с другими ресурсными компаниями в стране и мире.

Остановимся на характеристике новых факторов смелости освоительских решений более подробно.

#### ***Роль изменений климата: с сухопутных логистических схем на морские***

Роль климатических изменений как катализатора смелых хозяйственных решений никогда не становилась предметом исследования в советской теории хозяйственного освоения Севера. Между тем, несомненно, такая связь существовала [26, Алиев Р.].

Изменения климата неоднократно в человеческой истории становились фактором, который очень активно воздействовал на формирование новых институтов [27, Гумилёв Л.Н.;

28, Даймонд Дж.]. Изменения окружающей природной среды, которые запускают климатические изменения, или ландшафтно-климатические изменения, оказывают глубинное воздействие на институциональный каркас производственной системы, системы производства материальных благ, организационную оболочку, территориальную, временную структуру. Особенность Арктики в силу того, что здесь они происходят существенно быстрее, чем в остальном мире, что здесь ментальная, духовная, реакция на эти климатические изменения — прежде всего через новую контрактацию, новые стереотипы хозяйственного поведения, прежде всего в смелости хозяйственных решений — проявилась предельно отчётливо и более, чем где-либо ещё. А российский сектор Арктики и Северный морской путь — в силу того, что в мелководных арктических морях факторы отступления льдов и замены многолетних на малолетние были особенно заметны и происходили существенно быстрее, чем в более глубоководном канадском Северо-Западном проходе, — стал глобальным чемпионом по осязаемости последствий новой климатической динамики.

С 1990-х гг. фактор климатической динамики проявился отчётливо, чему способствовало то, что, как это часто бывает, климатические, институциональные, организационные и технологические изменения происходили одновременно и усиливали друг друга. Именно новые условия глобального потепления повлияли на готовность компаний активно работать в морской среде. Смелость проявилась в революционном переходе многих компаний на новый освоенческий контракт: прежние сухопутные логистические схемы материально-технического снабжения и вывоза готовой продукции стали замещаться на морские. Конечно, новый освоенческий контракт повлиял и на изменение территориальной, технологической, временной структуры освоения.

Морская среда, тем более в Арктике, всегда означает неопределённость, риски, и в советское время всеохватывающего директивного планирования идти на такие схемы было просто карьерно опасно. Караванная проводка под управлением атомного ледокола с жизнеобеспечивающими грузами по Северному морскому пути была, круглогодичный вывоз норильского концентрата в более комфортном западном морском секторе Арктики был, но массового использования морской логистики для ресурсных проектов Севера и Арктики и одиночного плавания транспортных судов по всей арктической акватории СССР никогда не было, в том числе по оборонным соображениям, ледовым и техническим ограничениям (в отличие от атомных и дизельных ледоколов, строить транспортные суда усиленного ледового класса в СССР просто не умели). Поэтому строились постоянные дороги, прокладывались нитки трубопроводов, которые вывозили добытую ресурсную продукцию на юг. Папанинская эпопея 1930-х гг., несмотря на всю героику и успех, парадоксальным образом сковала последующие усилия страны в деле транспортного освоения морских пространств Арктики: о круглогодичном использовании для навигации восточного сектора и всех морских арктических пространств речь никогда не шла.

Главная черта современного периода реализации российских арктических проектов — снятие прежних запретов в вопросах их морской логистики. Хозяйственные решения по освоению природных ресурсов сухопутной и морской Арктики стали смелее, технологический прогресс стал значительно активнее входить в российскую Арктику, чем раньше.

Смягчение суровости климата в Арктике и, в результате, резкое уменьшение ледовитости Северного морского пути стали мощным фактором, который повлёк революционное переоткрытие возможностей морской логистики в Арктике: о круглогодичном и в том числе одиночном, без сопровождения ледоколов, плавании в арктических морях стало можно думать и приближать. Для этого стали нужны суда особого усиленного ледового класса, лучшая спутниковая ледовая навигация, страховка стоящих на трассе ледоколов, грамотное страхование рисков и т.д., но самое главное, об этом стало возможным мыслить как о реальности.

Реалии последних трёх десятилетий демонстрируют возникновение абсолютно нового феномена морского логистического комплекса проектов нового освоения российской Арктики. Составной частью этого очень диверсифицированного по своим элементам комплекса являются морские базы освоения: порты, терминалы, стыковочные узлы разных типов и береговые базы обеспечения. Многие из этих сооружений являются мобильными (плавучими), что абсолютно непривычно и нехарактерно было для освоенческих баз советского сухопутного освоения ресурсов Севера и Арктики [29, Пилясов А.Н., Путилова Е.С., с. 26].

Вспомним, что вся освоенческая литература советского времени анализировала феномен сухопутных тыловых, форпостных, локальных баз освоения Севера. Даже самой возможности возникновения морских баз освоения не предусматривалось. Теперь же многие новые арктические проекты опираются на морские схемы вывоза и даже производства — на гравитационных или стационарных платформах.

«Вынос в море» многих арктических проектов, конечно, формирует абсолютно новые эффекты, которые для прежней организационно-технологической модели преимущественно сухопутного освоения не были характерны: более вероятностной становится вся среда освоения (а значит, увеличивается простор для смелых хозяйственных решений), идёт интеграция деятельности добычных ресурсных корпораций и морских судоходных компаний; компании приобретают в собственность или долгосрочно арендуют специализированные терминалы арктических портов; предельно сокращаются сроки строительства новых добычных объектов за счёт использования «водных», морских схем; реализуются схемы плавучих добычных платформ и плавучих фабрик; вместо ледоколов всё чаще используются транспортные суда усиленного ледового класса (газовозы, танкеры, сухогрузы).

### ***Эстафета смелости от малых к крупным компаниям: НАО как венчурный полигон***

Ненецкий автономный округ стал в 1990-е гг. уникальной площадкой пионерного нефтепромышленного освоения территории с чистого листа на совершенно новых рыночных

принципах новыми негосударственными акторами [30, Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н., с. 21]. Десятки новых структур российского и иностранного недропользования появились здесь на известных ещё с советского времени, но никогда не осваиваемых, месторождениях углеводородов (прежде всего нефти). Будучи экспериментаторами по всей своей сути, они активно опробовали новые режимы недропользования, получившие распространение в мире (прежде всего режим соглашений о разделе продукции (СРП) и новые логистические схемы обустройства месторождений углеводородов в бездорожном регионе.

Абсолютно новым элементом логистики арктических проектов стали многочисленные и технологически разнообразные стыковочные производственно-транспортные узлы, которые компании создавали в Арктике для экономии затрат и быстроты перевалки / транспортировки добытых природных ресурсов. Первые такие узлы появились ещё в 1990-е гг., когда начался процесс активного экспериментирования погрузки / разгрузки нефти и газоконденсата с берега на танкер в отсутствие портов и терминалов, в ледовых условиях по временным трубопроводам. Тогда же малыми фирмами отработывалась впервые прямая, танкерами ледового класса и фидерная, танкерами-челноками ледового класса и потом линейными танкерами с перевалкой нефти от первых вторым в Кольском заливе, схема экспортных поставок нефти.

Во второй половине 1990-х гг. в Ненецкий автономный округ пришёл «Лукойл», ставший постепенно самым крупным актором местного недропользования. Укрепление влияния и экономической роли в недропользовании бездорожного Ненецкого автономного округа было возможно только при разработке эффективных транспортных путей вывоза добытой нефти.

«Лукойл» подсмотрел новое логистическое решение у малых компаний [30, Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н., с. 23], но реализовал его системнее и масштабнее. Он отказался от традиционной южной трубопроводной схемы вывоза добытой нефти и реализовал «северный маршрут». Лукойл создал в 2008 г. в Печорском море круглогодично работающий стационарный морской ледостойкий отгрузочный терминал (СМЛОП) «Варандей» в 20 километрах от берега (чтобы преодолеть ограничения традиционного для российских арктических морей мелководья), который способен перекачивать на танкеры для экспорта миллионы тонн нефти.

Таким образом, из крупных компаний именно «Лукойл» первым начал абсолютно новый процесс развития СМП, связанный с его использованием для вывоза углеводородов танкерами, а не по традиционному «южному» маршруту по трубе. Это смелое хозяйственное решение стало подлинной революцией, которая обеспечила неуклонный рост доли углеводородов в общем грузопотоке по трассе Северного морского пути.

Для реализации такой фидерной схемы компании обычно создают стыковочные узлы в месте добычи и в месте перегрузки с судов усиленного ледового класса на обычные — например, в Кольском заливе с танкеров-челноков усиленного ледового класса на танкер-

отвозчик, который доставляет нефть на экспорт. Опыт «Лукойла» в создании фидерной логистической схемы был подхвачен другими корпорациями.

Компания «Газпромнефть» в 2016 г. ввела в районе Мыса Каменный свой круглогодичный вынесенный в море погрузочный терминал «Ворота Арктики» для перевалки миллионов тонн нефти месторождения Новый Порт. Танкеры-челноки выполняют круглогодичные рейсы с новопортовского месторождения и платформы Приразломная в Кольский залив для перевалки через рейдовый терминал «Газпромнефти» «Умба» («Рейдовый перевалочный комплекс НОРД») для дальнейшей транспортировки в Роттердам<sup>1</sup>.

НоваТЭК приобретает / строит на свои средства флотилию газозавозов, морскую верфь для производства плавучих СПГ-заводов, свои терминалы и плавучие хранилища в Кольском заливе Мурманской области, в бухте Бечевинская Камчатского края для перевалки СПГ с судов усиленного ледового класса на обычные с дальнейшим транспортом на европейские и азиатские рынки<sup>2</sup>.

Корпорация AEON Романа Троценко обсуждает возможности создания нового порта Индига в НАО для перевалки таймырских углей с судов ледового класса (ранее такую перевалку проводили в Мурманске) на обычные для дальнейшей транспортировки на рынки Северной Европы<sup>3</sup>.

Эту эстафетность смелых логистических решений от малых компаний к Лукойлу, а затем к другим ресурсным корпорациям, работающим в российской Арктике, можно рассматривать как своеобразную возрастающую отдачу «наоборот»: в классической возрастающей отдаче идёт заражение от одного пионерного объекта десятков соседних, находящихся в состоянии организационной, технологической, географической близости, которая упрощает этот процесс «заражения». А в данном случае шёл процесс передачи от многих венчурных компаний наработок по новой для всех морской логистике одной крупной компании «Лукойл», от которой потом уже эти техники и технологии в существенно более мощном масштабе, чем у малых компаний, передавались / воспринимались дальше<sup>4</sup>, другим ресурсным корпорациям России.

### ***Смелость хозяйственных решений как результат контрактного конфликта***

Интересный пример вынужденно смелого хозяйственного решения можно увидеть у компании ОАО «Акрон». Длительное время она закупала апатитовый концентрат у холдинга

<sup>1</sup> С арктических месторождений Газпром нефти на танкер-накопитель Умба, заменивший Белокаменку, доставлены 1-е партии нефти URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/223145-s-arkticheskikh-mestorozhdeniy-gazprom-nefti-na-tanker-nakopitel-umba-zamenivshiy-belokamenku-dostav/> (дата обращения: 12.07.2020).

<sup>2</sup> Стенограмма встречи Президента России с председателем правления компании «НоваТЭК» Леонидом Михельсоном URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/59894> (дата обращения: 12.07.2020).

<sup>3</sup> Роман Троценко начал проектировать порт «Индига» URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/09/05/810514-trotsenko-indiga> (дата обращения: 12.07.2020).

<sup>4</sup> Я благодарен к.г.н. Н.Ю. Замятиной, которая обратила моё внимание на этот механизм инновационного заражения в схемах новой морской логистики с терминалами и перевалбазами от малых венчурных компаний к Лукойлу, а потом к Газпромнефти и НоваТЭКу.

«ФосАгро», но имела с ним разногласия по закупочной цене. Ввиду того, что «ФосАгро» является монополистом на российском рынке производства этих минеральных удобрений, он был способен диктовать цену продажи. И вот тогда в 2005 г. специально созданное подразделение «Акрона», Северо-Западная фосфорная компания, начало разработку нового месторождения апатит-нефелиновых руд «Олений ручей» для создания собственной добывающей базы.

Это пример того, как смелые освоенческие решения парадоксально могут быть результатом переговорных разногласий между хозяйствующими субъектами, которые вынуждают одного из партнёров пойти на радикальную ломку условий контракта и инициировать свой собственный новый освоенческий проект.

### ***Сравнительный анализ смелости освоенческих решений***

С нулевых годов, с момента запуска освоения 2.0 как залпового развёртывания сразу нескольких масштабных новых проектов, возникла альтернативность традиционной, унаследованной с советского времени, и новой схемы. Очевидно, что именно новые решения по развёртыванию, логистике и технологиям реализации добычных проектов являются и наиболее смелыми.

### ***Решения островные (платформенные) или ареальные?***

В последние годы в российской Арктике явочным порядком возникает новая схема пространственной организации производительных сил в проектах пионерного освоения. Это платформа Приразломная в Ненецком автономном округе, порт и завод сжиженного природного газа в Сабетте в ЯНАО, Варандейский терминал в Ненецком автономном округе, золоторудное месторождение Купол в Чукотском автономном округе, проект освоения Павловского месторождения полиметаллов и другие. [29, Пилясов А.Н., Путилова Е.С., с. 28–29].

Техническим, технологическим, экономическим характеристикам этих новых ресурсных объектов посвящены десятки научных статей, но никто ещё не обобщил особенности их новой пространственной организации.

Ключевая особенность и отличие их от проектов нового освоения советского времени — это платформенные решения, упор на предельную локализацию и компактность. Реализуется на практике принцип предельной собранности и экономности в использовании пространства (которого вообще здесь много). Экономия затрат и экономия пространства оказываются напрямую связанными.

И, конечно, эта схема обеспечивает минимизацию негативного экологического воздействия проекта: ведь периметр проекта как будто оконтурен стеной отчуждения от

остального мира. Именно в таком алгоритме, например, проектируется освоение нового Павловского цинково-свинцового месторождения на Новой Земле<sup>5</sup>.

Интересно, что компании перенимают друг у друга алгоритмы и технологии платформенных решений: его законодателем исходно выступил в российской Арктике НоваТЭК (Арктик СПГ-2 и Ямал-СПГ), потом подхватил Росатом в лице Первой горнорудной компании, которая будет осваивать Павловское месторождение.

Одновременно с платформенными, которые обычно всецело опираются на морскую логистику, продолжается реализация и более традиционных ареальных освоенческих решений, которые задействуют обширные участки сухопутного пространства и предполагают вовлечение в добычное и инфраструктурное обустройство значительных площадей. Новые императивы компактности хозяйственных освоенческих объектов здесь не работают.

### *Логистические решения: морские или сухопутные?*

Под влиянием получившей акцентированное развитие морской схемы снабжения и вывоза, арктические проекты теперь можно дифференцировать на те, логистика которых связана с морским вывозом, и те, которые ориентированы на традиционный сухопутный южный вывоз конечной продукции (СМП-проекты и «южные» проекты).

Успешная реализация многих арктических проектов теперь, как никогда ранее, до такой степени зависит от инфраструктуры морской логистики, включающей суда усиленного ледового класса, порты и портовые терминалы по хранению и перевалке, что некоторые работающие в Арктике ресурсные корпорации России реализуют собственные дорогостоящие программы строительства танкеров, сухогрузов, газозовов в арктическом исполнении (и реализация этих программ оказывается дешевле, чем ежедневная плата за услуги ледокольного сопровождения). Судьба арктических проектов теперь напрямую зависит от того, в какой степени они обеспечены судами ледового класса, способными оперировать хотя бы в западном секторе Северного морского пути без постоянного ледокольного сопровождения.

Более не запретная морская логистика арктических проектов вызвала абсолютно революционные изменения в развитии и размещении производительных сил: получили шанс на освоение давно известные, но десятилетиями откладываемые прибрежные ресурсные проекты (золоторудное месторождения Майское, редкоземельное Томтор, угольные месторождения полуострова Таймыр и др.). С другой стороны, сохраняется и традиционная «южная схема» освоения, например, для Бованенковского месторождения: поставки по железной дороге и зимникам, а вывоз трубопроводным транспортом.

Именно новые логистические схемы, опирающиеся на морскую доставку и вывоз, являются и наиболее смелыми.

---

<sup>5</sup> Жигалов В.И. Платформенные решения для комплексного освоения малонаселённых и труднодоступных территорий (ПР КОТ). Проект освоения месторождения «Павловское». Росатом. ВНИИЭФ. 17-18.10.2019. URL: [http://www.sozvezdye-forum.ru/assets/files/Presentation\\_2019/closed\\_session/5%20%D0%96%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%B2%20%D0%92.%D0%98.%20%D0%A0%D0%A4%D0%AF%D0%A6.pdf](http://www.sozvezdye-forum.ru/assets/files/Presentation_2019/closed_session/5%20%D0%96%D0%B8%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D0%BE%D0%B2%20%D0%92.%D0%98.%20%D0%A0%D0%A4%D0%AF%D0%A6.pdf) (дата обращения: 12.07.2020).

### ***Специализированные суда усиленного ледового класса или традиционная ледокольная проводка?***

Современные арктические проекты НоваТЭКа, Лукойла, Газпромнефти практически все обслуживаются именно специализированными судами усиленного ледового класса, способными обходиться без помощи ледоколов. Летом 2018 года впервые СПГ-танкеры ледового класса прошли с Сабетты восточным путём в Китай вообще без ледокольного сопровождения.

В современной конкуренции ледоколов и судов усиленного ледового класса можно увидеть столкновение двух идеологий, двух производственно-технологических схем работы в Арктике. Первая, традиционная, ледокольная схема опирается на ледокол, канал чистой воды и обычное судно, которое идёт за ледоколом, зачастую в караване других сухогрузов. В этом случае не возникает необходимости рейдовой перегрузки с ледового судна на обычное для последующей работы в чистой воде морей и океанов.

Это «бесшовная», безмодальная схема работы, которая и была основной в советское время, когда рейдовой перегрузки с судна ледового класса на обычное просто не было. Сейчас это могла бы быть схема движения двух ледоколов и обычного газовоза: дело в том, что ширина современных газовозов превосходит канал ледокола и потому нужны два ледокола и широкий канал, что, конечно, удорожает проводку.

С другой стороны, современная схема использования судов ледового класса при минимизации привлечения ледоколов опирается на рейдовую перегрузку на обычное судно при выходе из ледовой морской «области» и / или создание специализированных терминалов в арктических портах (угольных, нефтяных, контейнерных). Это та новая инфраструктура, которая должна быть создана как цена за отказ от использования ледоколов (понятно, что и сами суда усиленного ледового класса дороже обычных). Зато эта схема более автономная, более гибкая, манёвренная и более быстрая в доставке (при несложной ледовой обстановке — несплошных ледовых участках или нетолстом однолетнем льде). Например, для вывоза с Сабетты сжиженного природного газа используются СПГ-танкеры усиленного ледового класса (Arc7).

Более смелое и новаторское решение состоит в переходе к использованию судов усиленного ледового класса в морской логистике и частичном или полном отказе от использования классической, традиционной ледокольной проводки обычных транспортных судов.

### ***Балльная оценка смелости решений в основных проектах освоения российской Арктики***

Именно инвестиционный проект является теперь главной единицей измерения нового освоения российской Арктики. В советское время хозяйственное освоение Арктики и Севера мыслилось и планировалось площадями, крупными новыми районами, обширными территориально-производственными комплексами, а теперь ключевой элемент освоения 2.0 — это локализованный кластер — полюс роста новой добычной активности или реструк-

туризации старого добычного объекта. Поэтому абсолютно естественно оценивать смелость хозяйственных решений именно этих основных элементов современного освоения Арктики.

С этой целью были отобраны 24 инвестиционных проекта<sup>6</sup> нового освоения и модернизации старого освоения, как уже осуществляющихся, так и запланированных к реализации в ближайшие годы, расположенные в различных регионах российской Арктики и относящиеся к добыче топливно-энергетических и минерально-сырьевых ресурсов.

Наша задача состояла в том, чтобы сконструировать индекс смелости хозяйственных решений и сравнить все проекты по данному индексу (оценить его значение). «Сборка» индекса, которая осуществлялась по алгоритму «У-СТО», проходила на основе использования ранее описанных блоков «уникальность», «среда», «технология», «организация». В основе её лежала рабочая гипотеза о том, что смелость освоенческих решений есть многомерный феномен, не сводимый к какой-то одной грани, например, технологическим инновациям. Он обязательно должен включать черты в той или иной степени уникальности, новизны, инновационности, пилотности в пространственном (территориальном), технологическом и организационном срезе.

В блоке «уникальность» оценивалось, имеет ли данный проект черты уникальности для страны или мира; является ли данный проект пилотным /флагманским для компании и /или места своего развёртывания, чтобы потом его можно было тиражировать на новые области; было ли данное месторождение открыто в СССР или уже в новое российское время. Здесь и дальше все оценки проводились в бинарной логике: 0 — отсутствие уникальности, пилотности, открытие в советское время; соответственно 1 — уникальность, пилотность, открытие в новейшее российское время (предполагалось, что вовлечение в использование абсолютно нового, недавно открытого проекта — это более смелый шаг, чем опора на запасы и резервы ещё советского времени).

В блоке «среда» оценивалось, формируются ли в результате реализации проекта новые крупные элементы территориальной структуры (например: вахта, порт, терминал и др.); несёт ли логистика, понимаемая и как доставка грузов для объекта, и как вывоз продукции к потребителю, черты новизны или она традиционная (морская или сухопутная, судами ледового класса или ледоколами?); выходит ли проект в новую среду хозяйственной деятельности или остаётся в прежней (например, из сухопутной в морскую).

В блоке «технология» оценивалось, идёт ли речь об освоении с чистого листа, то есть гринфилд, или о модернизации ранее созданного добычного объекта, то есть проекте типа браунфилд; есть ли черты наиболее современных платформенных технологий в проекте или

---

<sup>6</sup> Выражаю благодарность Е.С. Путиловой, которая проводила отбор и характеристику данных 24 добычных проектов российской Арктики, в том числе СПГ-проекты — Ямал-СПГ и Арктик-СПГ-2; по добыче углеводородов — Приразломное, Новопортовское, Ванкорское, Пайяхские, Мессояхские, Яро-Яхинское, Тирехтяхское, месторождения, Бованенково, Ванейвисское; угольные Тайбасс и Сырадасайское, золоторудные — Купол, Майское, Нежданнинское, Кекура; цветных металлов — Павловское, Баимское; редкоземельное — Томтор, никеля и меди — южный кластер НПР, расширение Кольской ГМК; добыча апатита — модернизация ОАО «Апатит» и слияние рудников апатито-нефелиновых руд Расвумчорр.

нет; предусматривается ли стадия переработки одновременно в месте добычи (предполагалось, что сам факт размещения перерабатывающего производства в Арктике есть смелость, потому что традиционная схема предусматривала добычу в Арктике, а переработку в освоенных районах страны).

В блоке «организация» оценивалось, сопровождается ли проект созданием новой структуры «под него» (предполагается, что в этом случае работает фактор децентрализации власти, что всегда благоприятствует смелым хозяйственным решениям); имеет ли проект особый юридический статус (например, территории опережающего развития, особой экономической зоны и др.); сопровождается ли проект формированием межкорпоративных альянсов, соглашений (предполагается, что объединение в проекте партнёров, которые до этого были конкурентами, есть акт хозяйственной смелости).

В итоге индекс смелости хозяйственных решений в конкретном проекте является результатом оценок в бинарной логике («да-нет» — 1-0) по 12 показателям, сгруппированным в блоке «уникальность», «среда», «технологии», «организация». Подлинно смелым признается проект, который обладает чертами уникальности и новаторства в территориальном, технологическом и организационном измерениях (новая среда, технологии, организации) (табл. 1).

У экспертов могут возникнуть вопросы по корректности присуждённых оценок. Например, почему проекты «Арктик СПГ 2» и «Ямал СПГ» имеют ноль по критерию межкорпоративных альянсов? Разве реализация этих проектов не предполагает заключение десятков договоров с субподрядчиками, в том числе из числа крупных, мирового уровня, компаний? Но дело в том, что нас в этом критерии интересуют именно соглашения по совместной отработке природного объекта, когда бывшие конкуренты, например, в добыче газа, вдруг объединяют свои усилия ввиду беспрецедентной сложности объекта и необходимости «складывания» компетенций. В обозначенных проектах этот феномен не проявился. С другой стороны, проект освоения Нежданинского золоторудного месторождения, для которого было создано совместное предприятие ПАО «Полюс Золото» и АО «Полиметалл» относится к случаю межкорпоративного альянса.

Могут возникнуть вопросы, на основании чего один угольный проект на Таймыре предполагает создание новой специальной оргструктуры (Тайбасс), а другой — нет (Сырадасайский проект)? Все эти сведения мы брали из доступных в Интернете описаний проектов. Значит, в одном случае предполагаемый собственник считал необходимым такое организационное действие, в другом нет.

Может возникнуть вопрос, почему Ванкорский проект имеет ноль по критерию проникновения в новую среду, а Пайяхская группа месторождений — единицу? Но дело в том, что освоение Ванкора и вся его логистика сухопутны, а освоение Пайяхской группы предусматривает использование морской логистики для обустройства месторождения. А, как уже неоднократно отмечалось, революционный выход в море с технологиями добычи, перера-

ботки, судами усиленного ледового класса есть важнейший фактор смелости современных освоенческих решений в российской Арктике.

Здесь важно отметить, что простое сохранение прежних морских схем, например, вывоза концентрата с Чукотки в проектах Баимского месторождения, проекта «Кекура», Майское не есть проявление смелости хозяйственных решений. Потому что эти схемы были известны и использовались ещё в советское время в виде ледакольной проводки сухогрузов, лихтеровозов и др. Революционность им придаёт использование новых технических средств, организационных схем, элементов территориальной структуры (трасс и баз освоения).

«Полюса» распределения проектов по индексу смелости хозяйственных решений достаточно понятны. Закономерно, что СПГ-проекты НоваТЭКа набирают максимальный балл. Также понятно, почему проекты модернизации старых горнодобывающих объектов Мурманской области имеют минимальный балл — речь идёт об относительно рутинной процедуре технологического осовременивания старых производств, что обычно несопоставимо по новаторству и дерзости хозяйственных решений с пионерными проектами и пионерным освоением.

Более интересны «срединные» случаи. Например, высокое место проекта освоения золоторудного месторождения «Купол» на Чукотке. Для индекса смелости не имеет значение капиталоемкость проекта, а только качественные проявления новаторства, дерзости в хозяйственных решениях. Поэтому несмотря на то, что проект Купол несопоставим с Ванкорским проектом, по индексу смелости хозяйственных решений он оказывается выше.

В этом состоит значение оценки проектов по индексу смелости: она не дублирует уже известные нам, но предлагает новые формы распределения, в которых скромные по инвестиционным затратам полюса роста могут опередить существенно более капиталоемкие, но очень традиционные по формам реализации проекты.

Может удивить относительно скромное место Томторского проекта. Однако при явной его уникальности, подлинно смелых и новаторских решений в его отработке не так много. Поэтому он и уступает другим, более очевидно пионерным и флагманским проектам.

Крупное, мирового класса, газовое месторождение Бованенково имеет только три балла по индексу смелости. Почему? Как признают эксперты, схема освоения данного месторождения будто перекочевала из 1970-х гг., с привнесением в неё минимальных изменений. Поэтому неудивительно, что проект имеет такие низкие оценки по индексу смелости: он абсолютно рутинный, при явной уникальности запасов месторождения. В этом проявляются проблемы современного освоения 2.0 российской Арктики: уникальные, мирового класса, природные объекты зачастую «берутся» очень традиционными, даже архаичными для нашего времени технологиями и организационными схемами. И индекс смелости как раз и обозначает это противоречие.

Таблица 1

Оценка уровня смелости в реализации проектов освоения ресурсов Арктики

Проект (месторождение)	УНИКАЛЬНОСТЬ			СРЕДА			ТЕХНОЛОГИЯ			ОРГАНИЗАЦИЯ			Общий балл
	Уникальность в мире, стране	Пилотный флагманский	Открыто в России или СССР	Тер. структура новая	Логистика новая	Среда новая	Гринфилд/браунфилд	Платформенные технологии	Переработка в месте добычи	Оргструк-тура новая	Особый юрстатус	Альянсы межкорпоративные	
Арктик СПГ-2	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	10
Ямал СПГ	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	10
Приразломное	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	0	9
Купол	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	9
Павловское	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	8
Новопортовское	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	0	7
Ванкорское	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	7
Баимское	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1	0	0	6
Тайбасс	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	6
Пайяхские	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	6
Майское	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	5
Томтор	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	5
Яро-Яхинское	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	0	1	5
Сырадасайское	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	0	4
Тирехтях	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	4
Нежданинское	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	4
Кекура	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	4
Мессояхские	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	1	4
Бованенково	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Ванейвисское	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	3
Южный кластер НПР	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	2
Модернизация ОАО «Апатит»	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Расширение Кольской ГМК	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Слияние рудников Расвумчорр	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

### Заключение

Как показывает распределение новых проектов в российской Арктике по предложенному нами индексу смелости, беспрецедентное значение для обретения высокого статуса в этом рейтинге имеет опора на морскую логистику и связанные с ней морские технологии добычи, переработки и транспортировки (например, фидерная логистическая схема, платформенные решения в размещении и др.). Четверть всех проектов, занимающих первые места в рейтинге смелости, опирается на морскую логистику. Главным фактором, который предопределил смелость перехода к морской логистике и обустройству новых арктических

проектов, стало очень быстрое изменение климата и отступление льда в мелководных российских арктических морях.

Изменения климата запускают каскад позитивных эффектов для арктических проектов: появляется смелость, даже дерзость работать в ранее запретной морской среде, и не только в сфере морской логистики, но и в создании морских добычных и перерабатывающих гравитационных платформ. Например, НоваТЭК размещает в Белокаменке завод заводов, который производит бетонные платформы — модули заводов по сжижению природного газа, которые потом развозятся баржами по конкретным ресурсным месторождениям Ямала. И, видимо, в большинстве случаев они будут размещаться на море, платформами, вблизи ресурсных месторождений.

В этой схеме понятие морехозяйственный обретает абсолютно новый смысл: именно на воде осуществляется переработка (сжижение) добытого на суше природного газа. И это абсолютно новая идеология проекта и новая схема пространственной организации, возможная благодаря новым модульным технологиям строительства производственных объектов в Арктике.

Участие в обсуждениях вопросов арктической навигации, использования Северного морского пути на международных и российских форумах убеждает в том, что здесь возникает абсолютно новая реальность: новые технические возможности в конструктивных особенностях судов и навигационном сервисе; абсолютно новые для Арктики требования коммерческой скорости (раньше счастьем был сам факт безопасной проводки во льдах); регулярности движения судов по трассе; точности доставки грузов. Традиционные представления о том, как можно использовать Арктику, Северный морской путь, стремительно меняются.

### ***Благодарности и финансирование***

Финансирование исследования осуществлялось по гранту РНФ № 19-18-00005 «Евразийские векторы морехозяйственной активности России: региональные экономические проекции».

### ***Литература***

1. Гумилёв Л.Н. Древняя Русь и Великая Степь. Москва: АСТ, 2018. 736 с.
2. Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики. Москва: Фонд экономической книги «Начала», 1997. 180 с.
3. Флорида Р. Креативный класс: люди, которые меняют будущее. Москва, Издательский дом «Классика-XXI». 2007. 421 с.
4. Уильямсон О. Экономические институты капитализма. Санкт-Петербург: Лениздат, 1996. 702 с.
5. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography // Journal of Political Economy, University of Chicago Press. 1991. Vol. 99 (3). Pp. 483–499.
6. Гумилёв Л.Н. Этногенез и биосфера Земли. Ленинград: Гидрометеиздат, 1990. 528 с.
7. Sinozic T., Maier G., Hornyak M., Kruzsliz F. Topics and Actors in Regional Science: a Text Mining Approach to ERSA Conferences 2001–2013. 54th European Congress of the Regional Science Association (ERSA), St. Petersburg, Russian Federation. Conference papers. 2014.

8. Tonkin E., Tourte G. Working with Text. Tools, Techniques and Approaches for Text Mining. Oxford: Chandos Publishing, 2016. 344 p.
9. Доклад о климатических рисках на территории Российской Федерации. Санкт-Петербург. Росгидромет, 2017. 106 с.
10. Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. Москва: Издательство экономической литературы, 1961. 302 с.
11. Славин С.В. Освоение Севера Советского Союза. Второе издание, дополненное. Москва: Наука, 1982. 207 с.
12. Космачев К.П. Пионерное освоение тайги: (Экономико-географические проблемы). Новосибирск: Наука, 1974. 144 с.
13. Мосунов В.П., Никульников Ю.С., Сысоев А.А. Территориальные структуры районов нового освоения / Отв. ред. К. П. Космачев. Новосибирск: Наука, 1990. С. 25–26.
14. Чистобаев А.И. Хозяйственное освоение новых районов: опыт, итоги, перспективы // Географические проблемы районов нового освоения. Тез. докл. Всесоюзной конф. Ленинград: ГО СССР, 1986. С. 5–8.
15. Агафонов Н.Т. Некоторые географические аспекты нового освоения // Географические проблемы районов нового освоения. Тез. докл. Всесоюзной конф. Ленинград: ГО СССР, 1986. С. 8–11.
16. Литовка О.П. Концептуальные основы формирования расселения в районах нового освоения// Географические проблемы районов нового освоения. Тез. докл. Всесоюзной конф. Ленинград: ГО СССР, 1986. С. 15–17.
17. Fischer M.M., Nijkamp P., eds. Handbook of Regional Science. Berlin, Springer, 2014. Vol. 1–3. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-23430-9>
18. Пригожин И., Стенгерс И. Порядок из хаоса. Новый диалог человека с природой. Москва: Прогресс, 1986. 432 с.
19. Саймон Г.А. Рациональность как процесс и продукт мышления // THESIS. 1993. Вып. 3. С. 16–38.
20. Саймон Г.А. Теория принятия решений в экономической теории и в науке о поведении // Вехи экономической мысли Т.2. Теория фирмы / Под ред. В.М. Гальперина. Санкт-Петербург: Экономическая школа. 2000. С. 54–72.
21. Канеман Д., Словик П., Тверски А. Принятие решений в неопределённости: Правила и предубеждения. Харьков: Гуманитарный центр, 2005. 632 с.
22. Канеман Д. Думай медленно... решай быстро. Москва: АСТ, 2013. 625 с.
23. Коуз Р.Г. Нобелевская лекция «Институциональная структура производства»: в сб.: Природа фирмы: К 50-летию выхода в свет работы Р. Коуза «Природа фирмы» / Под ред. О. И. Уильямсона, С. Дж. Уинтера. Москва: Дело, 2001. С. 340–351.
24. Williamson O.E. Behavioral Assumptions. In: O.E. Williamson. The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting. New York: The Free Press, 1985. Pp. 44–52.
25. Измалков С., Сонин К. Основы теории контрактов (Нобелевская премия по экономике 2016 года — Оливер Харт и Бенгт Хольмстрем) // Вопросы экономики. 2017. № 1. С. 5–21.
26. Алиев Р. Изнанка белого. Арктика от викингов до папанинцев. Москва: Паулсен, 2016. 408 с.
27. Гумилёв Л.Н. Открытие Хазарии. Москва: Айрис-пресс, 2004. 416 с.
28. Даймонд Д. Коллапс. Почему одни общества приходят к процветанию, а другие — к гибели. Москва: АСТ, 2016. 762 с.
29. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо! // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 21–43. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21
30. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Современная теория освоения: поиски интегрирующей платформы // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2019. Том 64. № 2. С. 16–28. DOI: 10.25702/KSC.2220-802X.2.2019.64.16-28

## References

1. Gumilyov L.N. *Drevnyaya Rus' i Velikaya Step'* [Ancient Russia and the Great Steppe]. Moscow, AST Publ., 2018, 736 p. (In Russ.)

2. Nort D. *Instituty, institutsional'nye izmeneniya i funktsionirovanie ekonomiki* [Institutions, Institutional Change and the Functioning of the Economy]. Moscow: Fond ekonomicheskoy knigi "Nachala" Publ., 1997, 180 p. (In Russ.)
3. Florida R. *Kreativnyy klass: lyudi, kotorye menayut budushchee* [Creative Class: People Who Change the Future]. Moscow, Publishing house "Classic-XXI", 2007, 421 p. (In Russ.)
4. Uil'yamson O. *Ekonomicheskie instituty kapitalizma* [Economic Institutions of Capitalism]. Saint Petersburg, Lenizdat Publ., 1996, 702 p. (In Russ.)
5. Krugman P. Increasing Returns and Economic Geography. *Journal of Political Economy*, 1991, vol. 99 (3), pp. 483–499.
6. Gumilyov L.N. *Etnogenez i biosfera Zemli* [Ethnogenesis and the Earth's Biosphere]. Leningrad, Gidrometeoizdat Publ., 1990, 528 p. (In Russ.)
7. Sinozic T., Maier G., Hornyak M., Kruzslizc F. Topics and Actors in Regional Science: a Text Mining Approach to ERSA Conferences 2001-2013. Proc. 54th European Congress of the Regional Science Association (ERSA), Saint Petersburg, Russian Federation, 26-29 August 2014.
8. Tonkin E., Tourte G. *Working with Text. Tools, Techniques and Approaches for Text Mining*. Oxford, Chandos Publishing, 2016. 344 p.
9. Doklad o klimaticheskikh riskakh na territorii Rossiyskoy Federatsii [Report on Climate Risks in the Territory of the Russian Federation]. Saint Petersburg, Rosgidromet, 2017, 106 p.
10. Slavin S.V. *Promyshlennoe i transportnoe osvoenie Severa SSSR* [Industrial and Transport Development of the North of the USSR]. Moscow, Izdatel'stvo ekonomicheskoy literatury, 1961, 302 p. (In Russ.)
11. Slavin S.V. *Osvoenie Severa Sovetskogo Soyuz* [Development of the North of the Soviet Union]. Moscow, Nauka Publ., 1982, 207 p. (In Russ.)
12. Kosmachev K.P. *Pionernoe osvoenie taygi: (Ekonomiko-geograficheskie problemy)* [Pioneering Taiga Development: (Economic and Geographical Problems)]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1974, 144 p. (In Russ.)
13. Mosunov V.P., Nikul'nikov Ju.S., Sysoev A.A. *Territorial'nye struktury rayonov novogo osvoeniya* [Territorial Structures of Areas of New Development]. Novosibirsk, Nauka Publ., 1990, pp. 25–26.
14. Chistobaev A.I. Khozyaystvennoe osvoenie novykh rayonov: opyt, itogi, perspektivy [Economic Development of New Areas: Experience, Results, Prospects]. *Geograficheskiye problemy rayonov novogo osvoyeniya* [Geographic Problems of Areas of New Development]. Leningrad, GO SSSR, 1986, pp. 5-8.
15. Agafonov N.T. Nekotorye geograficheskie aspekty novogo osvoeniya [Some Geographic Aspects of New Development]. *Geograficheskiye problemy rayonov novogo osvoyeniya* [Geographic Problems of Areas of New Development]. Leningrad, GO SSSR, 1986, pp. 8–11.
16. Litovka O.P. Kontseptual'nye osnovy formirovaniya rasseleniya v rayonakh novogo osvoeniya [Conceptual Foundations of the Formation of Settlement in Areas of New Development]. *Geograficheskiye problemy rayonov novogo osvoyeniya* [Geographic Problems of Areas of New Development]. Leningrad, GO SSSR, 1986, pp. 15–17.
17. Fischer M.M., Nijkamp P., eds. Handbook of Regional Science. Berlin, Springer, 2014, vol. 1–3. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-642-23430-9>
18. Prigozhin I., Stengers I. *Poryadok iz khaosa. Novyy dialog cheloveka s prirodoy* [Order from Chaos. A New Dialogue between Man and Nature]. Moscow, Progress Publ., 1986, 432 p. (In Russ.)
19. Saimon G.A. Ratsional'nost' kak protsess i produkt myshleniya [Rationality as a Pprocess and Product of Tthinking]. *THESIS*, 1993, iss. 3, pp. 16–38.
20. Saimon G.A. Teoriya prinyatiya resheniy v ekonomicheskoy teorii i v nauke o povedenii [Decision Theory in Economic Theory and in the Science of Behavior]. In: V.M. Gal'perin, ed. *Vekhi ekonomicheskoy mysli. T.2. Teoriya firmy* [Milestones of Economic Thought. Vol. 2. Theory of the Firm]. Saint Petersburg, Ekonomicheskaya shkola, 2000, pp. 54–72.
21. Kaneman D., Slovik P., Tverski A. *Prinyatie resheniy v neopredelyonnosti: Pravila i predubezhdeniya* [Decision-Making in Uncertainty: Rules and Prejudices]. Kharkiv, Gumanitarnyy tsestr, 2005, 632 p. (In Russ.)
22. Kaneman D. Dumay medlenno... reshay bystro [Think Slowly ... Decide Quickly]. Moscow, AST Publ., 2013, 625 p. (In Russ.)

23. Kouz R.G. Nobelevskaya lektsiya «Institutsional'naya struktura proizvodstva» [Nobel Lecture “Institutional Structure of Production”]. In: Williamson O.I., Winter C.J., eds. *Priroda firmy: K 50-letiyu vykhoda v svet raboty R. Kouza «Priroda firmy»* [The Nature of the Firm: to the 50th Anniversary of the Publication of the Work of R. Coase “The Nature of the Firm”]. Moscow, Delo Publ., 2001, pp. 340–351.
24. Williamson O.E. Behavioral Assumptions. In: Williamson O.E., ed. *The Economic Institutions of Capitalism. Firms, Markets, Relational Contracting*. New York, The Free Press, 1985, pp. 44–52.
25. Izmalkov S., Sonin K. Osnovy teorii kontraktov (Nobelevskaya premiya po ekonomike 2016 goda — Oliver Hart i Bengt Holmstrom) [Basics of Contract Theory (Nobel Memorial Prize in Economic Sciences 2016 - Oliver Hart and Bengt Holmström)]. *Voprosy Ekonomiki*, 2017, no. 1, pp. 5–21.
26. Aliev R. *Iznanka belogo. Arktika ot vikingov do papanintsev* [The Wrong Side of White. Arctic from Vikings to Papanin's]. Moscow, Paulsen, 2016, 408 p. (In Russ.)
27. Gumilyov L.N. *Otkrytie Khazarii* [Discovery of Khazaria]. Moscow, Airis-press, 2004, 416 p. (In Russ.)
28. Daymond D. *Kollaps. Pochemu odni obshchestva prkihodyat k protsvetaniyu, a drugie — k gibeli* [Collapse. Why Some Societies Come to Prosperity, While Others - to Ruin]. Moscow, AST, 2016, 762p. (In Russ.)
29. Pilyasov A.N., Putilova E.S. Novye proekty osvoeniya rossiyskoy Arktiki: prostranstvo znachimo! [New Projects for the Development of the Russian Arctic: Space Matters!]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 38, pp. 21–43. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.38.21
30. Zamyatina N.Ju., Pilyasov A.N. Sovremennaya teoriya osvoeniya: poiski integriruyushchey platformy [Resource Potential of Territorial-Production Development of the Komi Republic]. *Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [The North and the Market: Forming the Economic Order], 2019, vol. 64, no. 2, pp. 16–28. DOI: 10.25702/KSC.2220-802X.2.2019.64.16-28

*Статья принята 12.07.2020.*

УДК 339(985)(045)

DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.40.107

## Применение инструментов маркетинга для привлечения человеческих ресурсов на предприятиях арктического региона \*

© ПУДОВКИНА Софья Олеговна, студент

E-mail: sofya-pudovkina@mail.ru

Санкт-Петербургский Горный университет, Санкт-Петербург, Россия

© КРУК Марина Николаевна, к.э.н., доцент, доцент

E-mail: marina\_kruk@mail.ru

Санкт-Петербургский Горный университет, Санкт-Петербург, Россия

**Аннотация.** В связи с перемещением различных видов производства в зону Арктического региона возникает необходимость в привлечении человеческих ресурсов на новые предприятия. В данной работе было принято решение проанализировать систему брендинга в компаниях, реализующих свою деятельность в арктическом регионе, как одного из наиболее эффективных направлений в маркетинговой деятельности на трудовом рынке. Проведённое исследование направлено на изучение инструментов маркетинга, которые способны устранить нехватку квалифицированных кадров у известных компаний, таких как Росатом, Роснефть, ФосАгро, Еврохим, Новатэк, Лукойл, Северсталь, Газпром нефть, Норникель. Особое внимание было направлено на анализ брендинга организаций — основного инструмента привлечения человеческого капитала на предприятия. Были рассмотрены составляющие брендинга: сам бренд, миссия, цель и имидж, была составлена таблица, иллюстрирующая перечисленные элементы для каждой компании. Подробно рассмотрено, каким компаниям стоит приложить усилия, чтобы изменить элементы брендинга в лучшую сторону для большего привлечения внимания со стороны соискателей. Изучение ключевых понятий брендинга представленных организаций помогло сделать соответствующие выводы о необходимости реформирования маркетинговых инструментов, которые в той или иной степени не развиты у компаний.

**Ключевые слова:** Арктика, человеческие ресурсы, инструменты маркетинга, цель, миссия, бренд.

## Attracting Human Resources to Arctic Enterprises Using Marketing Tools

© Sofya O. PUDOVKINA, student

E-mail: sofya-pudovkina@mail.ru

Saint Petersburg Mining University, Saint Petersburg, Russia

© Marina N. KRUK, Cand. Sci. (Econ.), associate professor

E-mail: marina\_kruk@mail.ru

Saint Petersburg Mining University, Saint Petersburg, Russia

**Abstract.** In connection with the movement of various types of production in the Arctic region, it becomes necessary to attract human resources to new enterprises. In the article, we analyze the branding system in companies operating in the Arctic region, as one of the most effective areas in marketing activities in the labor market. The study aims at investigating marketing tools that can eliminate the lack of qualified personnel in well-known companies, e.g., Rosatom, Rosneft, PhosAgro, Eurochem, Novatek, Lukoil, Severstal, Gazprom Neft, and Norilsk Nickel. Particular attention is paid to analyzing the branding of organizations, i.e., the main tool for attracting human capital to enterprises. The components of branding are considered,

---

\* Для цитирования:

Пудовкина С.О., Крук М.Н. Применение инструментов маркетинга для привлечения человеческих ресурсов на предприятиях арктического региона // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 107–121. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.107

For citation:

Pudovkina S.O., Kruk M.N. Attracting human resources to arctic enterprises using marketing tools. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 107–121. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.107

i.e., the brand itself, mission, purpose, and image. A table was compiled illustrating the listed elements for each company. It takes a detailed look at which companies should try to change branding elements to attract more attention from job seekers. The study of the key concepts of branding helped to draw appropriate conclusions about the need to reform marketing tools, which are not developed to one degree or another in the investigated companies.

**Keywords:** *Arctic, human resources, marketing tools, goal, mission, brand.*

### **Введение**

Ключевым фактором успеха деятельности любой компании являются компетентные квалифицированные кадры. Согласно статье 37 Конституции РФ, человек обладает всеми необходимыми правами, чтобы свободно распоряжаться своей способностью к труду, поэтому собственники рабочей силы имеют право выбора при перемещении из сферы обращения в сферу производства, что непосредственно сказывается на избирательности людей при принятии решения касательно места работы и условий, в которых им предстоит трудиться. Запросы людей могут значительно отличаться, поэтому возникает необходимость в исследовании привлекательности различных предложений на рынке труда и их условий. На сегодняшний день важной проблемой является излишнее сосредоточение компетентных человеческих ресурсов в центральной части России и нехватка их в отдалённых регионах, в которых располагаются предприятия минерально-сырьевого комплекса, где эти человеческие ресурсы наиболее востребованы. Наиболее остро такая проблема стоит в Арктическом регионе, которому стоит уделить особое внимание в данной работе. Причинами этой проблемы во многом являются плохая осведомлённость соискателей об условиях работы и возможностях, которые компании могут предложить, в особенности если сотрудник будет работать в северных регионах. Компании, которые осуществляют деятельность в Арктике, должны использовать как можно больше инструментов для того, чтобы заинтересовать и привлечь компетентного кандидата на должность. Такими инструментами могут быть инструменты маркетинга, которые успешно используются за рубежом и могут быть использованы при привлечении человеческих ресурсов в Арктику.

### **Методика исследования**

Развитие рыночной экономики внесло значительный вклад в современные процедуры установления трудовых отношений между работником и работодателем. Зачастую предприятия вынуждены заниматься поиском кадров самостоятельно, без государственной поддержки, что значительно влияет на повышение их интереса к сфере разработки актуальных программ по привлечению человеческих ресурсов.

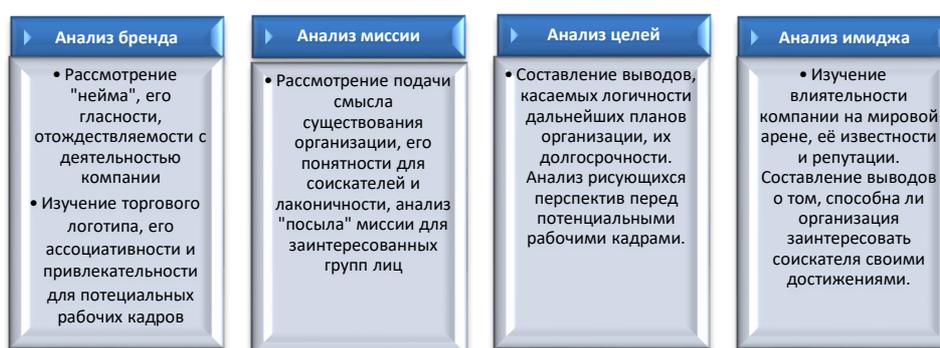
Возможность перемещения рабочей силы, свобода выбора при принятии решения о найме, мотивация в долгосрочных трудовых отношениях, конкуренция между работодателями и работниками, а также формирование рынка для покупателей трудовых услуг диктуют необходимость решения компаниями вопросов маркетинговой деятельности на трудовом рынке.

При этом маркетинговая деятельность в этой сфере будет способствовать грамотному распределению информационных потоков, благодаря которым работники и работодатели получают необходимые сведения друг о друге, что сможет помочь при изучении конъюнктуры на рынке труда. Кроме того, применение маркетинговых инструментов повысит уровень информированности трудовых кадров о возможностях, предоставляемых организациями при приеме на работу, и создаст предпосылки для улучшения качества жизни соискателя и работодателя [1, Sharok V., с. 1776–1786].

Маркетинг на рынке труда — это система деятельности, позволяющая регулировать состояние рынка, она влияет на составление плана действий в сфере трудоустройства, решает задачи по повышению эффективности использования рабочих кадров и их координированию, содействует занятости населения. Отдельно стоит выделить такое направление как HR-маркетинг, занимающееся имиджем компании на трудовом рынке. Его основной целью является создание привлекательной репутации для потенциальных рабочих кадров, а также поддержание благоприятных условий для работы ныне находящихся в организации лиц [2, Андрейченко Н. В., С. 75–76].

В данной работе было принято решение проанализировать систему брендинга в компаниях, реализующих свою деятельность в арктическом регионе, как одного из наиболее эффективных направлений в маркетинговой деятельности на трудовом рынке, для того чтобы определить, насколько эффективно компании задействуют инструменты маркетинга для привлечения квалифицированных кадров в труднодоступные северные регионы.

Структура проведения маркетингового анализа представляет собой изучение различных маркетинговых составляющих компании, которые способствуют привлечению соискателей. Этапы анализа представлены на следующей схеме.



Любая компания, заинтересованная в реализации привлекательного образа, прибегает к *брендингу*. Этот маркетинговый инструмент способствует увеличению притока человеческого капитала за счёт повышения узнаваемости организации и улучшения её имиджа. При этом брендинг помогает при совершенствовании двух основных элементов бренда работодателя: организационной платформы и предпочтений сотруднику организации. [3, Макович Г.В., с. 139–142]. При этом изменение первого элемента подразумевает улучшение ка-

честв организации, таких как её сильные и слабые стороны, перспективность, устойчивость на рынке труда, корпоративные ценности, влияние и пр. А вот воздействие на второй элемент подразумевает совершенствование корпоративно-социальных программ, действующих в компании [4, Крук М.Н., с. 3–6]. Ключевыми понятиями брендинга, которые напрямую влияют на представление соискателя об организации, являются: сам бренд, миссия, цель и имидж.

В соответствии с [5, Старов С.А., с. 4.], бренд — это торговый знак, по которому можно идентифицировать определённую компанию. Именно благодаря ему организация обеспечивает себе узнаваемость. Вместе с тем оригинальная графика, образы и цветовая гамма, используемые в логотипе, способны воздействовать на человека на подсознательном уровне и создавать благоприятное впечатление при условии, что эти элементы используются грамотно [6, Сыроева С.В., с. 147–149]. Оттенки красного вызывают прилив энергии, однако этот цвет также ассоциируется со злостью и опасностью. Оттенки синего, голубого, бирюзового вызывают чувства спокойствия, гармонии. Зелёный создаёт ощущение безопасности, но может вызвать ассоциации, связанные с завистью и виновностью. Жёлтый, с одной стороны, повышает настроение, пробуждает интерес к предмету, но, с другой, говорит о ненадёжности, безответственности. Белый цвет в одних источниках трактуется как цвет, который создаёт чувство свободы и простора, а в других — как цвет, который создаёт чувство пустоты и изоляции. Чёрный обычно используется для передачи серьёзности бренда, однако может также ассоциироваться со смертью и злом. Используя определённую цветовую символику, можно добиться значительных результатов при формировании положительного образа компании в глазах соискателя.

Одним из наиболее эффективных инструментов формирования имиджа компании является миссия, так в [7, Пугина Л.И. и Родионова Е.В., с. 18] миссия трактуется как смысл существования организации. Данный инструмент помогает оценить масштабность мыслей компании, курс её развития. От того, насколько ясно сформулирована миссия компании, зависит то, сможет ли этот инструмент трансформировать сознание не только сотрудников и потребителей компании, но и тех, кто только собирается устраиваться на работу или находится в её поиске. Во время разработки миссии следует руководствоваться тем, что миссия должна содержать основную руководящую идею создания организации, раскрывать главную идею создания компании, определять дальнейшее построение целей и задач организации и не должна значительно изменяться со временем, в отличие от стратегии компании.

Одним из признаков успешной компании является наличие грамотно обозначенной цели как предполагаемого результата достижений организации. Для постановки всех видов целей обычно прибегают к аббревиатуре SMART, которая формулирует основные критерии, которые стоит использовать при формулировке: specific (конкретность), measurable (измеримость), attainable (достижимость), relevant (уместность), time-bound (ограничение по времени) [8, Акбарова С. А., с. 6–8].

Для нового поколения специалистов важным фактором при выборе работы также является и имидж компании, олицетворяющий её образ. Его можно составить, взглянув на различные показатели организации: экономическую успешность, популярность, перспективность, влияние и т.д. [9, Лебедева К. В., с. 15–16.].

В рамках исследования была составлена информационная карта, в которой сведены вышеперечисленные показатели брендинга организаций, реализующих проекты в Арктическом регионе и испытывающих потребность в квалифицированных кадрах, в одну таблицу.

Таблица 1

## Показатели брендинга организаций, реализующих деятельность в Арктическом регионе

Компания	Бренд	Миссия	Цели	Имидж
1. Росатом	<p>Дата основания 1 декабря 2007 г. Госкорпорация «Росатом» (полное название — Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом») — один из глобальных технологических лидеров, многопрофильный холдинг, объединяющий активы в энергетике, машиностроении, строительстве.</p>  <p>РОСАТОМ</p>	«Обеспечить мир чистой, безопасной, доступной энергией и инновациями на основе атомных технологий».	Повышение доли на международных рынках; снижение себестоимости продукции и сроков протекания процессов; новые продукты для российского и международных рынков.	Входит в десятку крупнейших компаний России. Обладая компетенциями во всех звеньях ядерного топливного цикла, Госкорпорация занимает первое место в мире по величине портфеля зарубежных проектов, на разной стадии реализации находятся 36 энергоблоков в 12 странах. Росатом является крупнейшим производителем электроэнергии в России, обеспечивая свыше 19% энергетических потребностей страны.
2. Роснефть	<p>Основано в 1993 г., в Москве. Публичное акционерное общество «НК «Роснефть» — российская нефтегазовая компания, контрольный пакет акций которой принадлежит государственному АО «Роснефтегаз».</p>  <p>РОСНЕФТЬ НА БЛАГО РОССИИ</p>	Миссией ОАО «НК «Роснефть» является эффективная реализация энергетического потенциала России.	Восполнение запасов на уровне не менее 100%, эффективная добыча на зрелых месторождениях и её рост за счёт реализации новых проектов, создание новых кластеров добычи на шельфе, развитие технологий и внедрение практик проектного управления мирового уровня, монетизация газовых запасов и конкурентный рост добычи, оптимальная конфигурация НПЗ и максимально прибыльная реализация продукции компании.	«Роснефть» — лидер российской нефтяной отрасли и крупнейшая публичная нефтегазовая корпорация мира. Компания включена в перечень стратегических предприятий России.

3. ЕвроХим	<p>Дата основания 1983 г. «ЕвроХим» — офшорная швейцарская химическая компания, основные производственные активы которой расположены в России, Бельгии и Литве.</p> 	<p>Быть ведущим европейским производителем агрохимических продуктов и услуг широкого спектра и гарантированного качества, непрерывно совершенствуя технологии и улучшая среду жизни.</p>	<p>Сохранить/увеличить преимущество в себестоимости за счёт вертикальной интеграции и инвестиций в повышение эффективности производства.</p>	<p>Один из ведущих мировых производителей минеральных удобрений. Всего за 10 лет в компании построили вертикаль управления и интегрированную систему менеджмента мирового уровня.</p>
4. ФосАгро	<p>Компания основана в 2001 г. «ФосАгро» — российский химический холдинг. Полное наименование — Публичное акционерное общество «ФосАгро».</p> 	<p>«Заботимся о плодородии Земли для процветания жизни.»</p>	<p>Обеспечение российских сельхозпроизводителей качественными и экологичными удобрениями, продвижение продуктовой линейки на премиальных рынках за рубежом, дальнейшее повышение самообеспеченности ключевыми минеральными ресурсами и расширение производственных мощностей.</p>	<p>ФосАгро — одна из ведущих мировых компаний, отвечающих за продовольственную безопасность на глобальном уровне. Высокоэффективная и экологичная продукция ФосАгро востребована на всех континентах.</p>
5. Новатэк	<p>Дата основания - август 1994 г. «Новатэк» — российская газовая компания.</p> 	<p>Быть эффективной социально-ориентированной, вертикально-интегрированной газовой компанией, опирающейся на принципы рационального природопользования, знания, способности и энтузиазм своих сотрудников.</p>	<p>Увеличение ресурсной базы и эффективное управление запасами.</p>	<p>ПАО «НОВАТЭК» является крупнейшим независимым производителем природного газа в России. Компания занимается разведкой, добычей, переработкой и реализацией природного газа и жидких углеводородов и имеет более чем двадцатилетний опыт работы в российской нефтегазовой отрасли.</p>
6. Лукойл	<p>Дата основания - 25 ноября 1991 г. ПАО «Лукойл» — российская нефтяная компания.</p> 	<p>«Мы созданы, чтобы энергию природных ресурсов обратить во благо человека, эффективно и ответственно разрабатывать доверенные нам уникальные месторождения углеводородов, обеспечивая рост Компании, благополучие её работников и общества в целом.»</p>	<p>Компания хочет:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- стать лидером нефтегазового мира;</li> <li>- стать глобальной энергетической компанией;</li> <li>- стать лучшим социальным партнером;</li> <li>- соответствовать высочайшим требованиям в охране труда, здоровья и окружающей среды;</li> <li>- быть компанией, где сотрудники являются единой семьей.</li> </ul>	<p>ЛУКОЙЛ — одна из крупнейших публичных вертикально интегрированных нефтегазовых компаний в мире, на долю которой приходится более 2% мировой добычи нефти и около 1% доказанных запасов углеводородов.</p>

7. Северсталь	<p>Дата основания 1955 г., Череповец. ПАО «Северсталь» — российская вертикально интегрированная сталелитейная и горнодобывающая компания.</p> 	<p>Наша миссия — быть лидерами в созида-нии.</p>	<p>Увеличивать показатель EBITDA на 10-15% ежегодно в течение ближайших пяти лет (без учета ценовых/макро факторов).</p>	<p>«Северсталь» остается мировым лидером отрасли по эффективности, демонстрируя высочайший в мире показатель рентабельности по EBITDA среди сталелитейных компаний, генерируя позитивный свободный денежный поток на протяжении цикла и достигая объявленных целей.</p>
8. Газпром нефть	<p>Дата основания 1995 г. «Газпром нефть» — российская вертикально-интегрированная нефтяная компания.</p> 	<p>«Развиваться, чтобы развивать мир. Созидать, чтобы гордиться созданным. Мы создаем ресурсы для будущего, обогащая мир энергией, знаниями и технологиями для уверенного движения к лучшему».</p>	<p>Становление одной из лучших промышленных компаний мира, определяющих прогрессивную трансформацию отрасли, делающих невозможное реальным и вдохновляющих своих последователей в России и за её пределами.</p>	<p>В структуру «Газпром нефти» входят более 70 нефтедобывающих, нефтеперерабатывающих и сбытовых предприятий в России, странах ближнего и дальнего зарубежья. В 2018 году «Газпром нефть» достигла рекордных финансовых результатов, получив самую высокую прибыль в своей истории.</p>
9. Норникель	<p>Дата основания — 30 июня 1993 г. Образ «НорНикеля» — это выраженная квинт-эссенция связанных с деятельностью компании идей и смыслов.</p> 	<p>Эффективно используя природные ресурсы и акционерный капитал, мы обеспечиваем человечество цветными металлами, которые делают мир надежнее и помогают воплощать надежды людей на развитие и технологический прогресс.</p>	<p>Раскрытие потенциала первоклассных активов; Модернизация производства, сокращение себестоимости и увеличение извлечения металлов одновременно с улучшением экологических показателей; Устойчивое развитие территорий присутствия компании, снижение выбросов вредных веществ, комплексное улучшение условий жизни и труда сотрудников компании; Увеличение акционерной стоимости компании и укрепление лидерских позиций в индустрии по отдаче на инвестиции.</p>	<p>«Норникель» — лидер горно-металлургической промышленности России, крупнейший в мире производитель высокосортного никеля и палладия.</p>

Поскольку бренд промышленных компаний работает для привлечения клиентов и квалифицированных кадров, а также для формирования мнения общественности, наиболее интересным представлялось проанализировать полученные данные на предмет эффективного применения существующих приёмов воздействия на аудиторию в целях привлечения человеческих ресурсов в Арктический регион. Под приёмами подразумевается использование психографики, ориентированной на потенциальные рабочие кадры, завоевание доверия соискателя к качеству бренда путём использования специальных лозунгов и цветов логоти-

па, пропагандирование правильных общественных ценностей, грамотное формирование солидного имиджа и порой даже популизм.

### **1. Росатом**<sup>1</sup>

Само название «Росатом» определяет принадлежность предприятия к государственным компаниям, что подчеркивает надёжность и стабильность организации, а на сегодняшний день эти факторы являются крайне важными при выборе работы. Комбинированный товарный знак образован лентой Мёбиуса и шрифтовым блоком (надпись в русскоязычном логотипе — РОСАТОМ, в англоязычном — ROSATOM). Лента, внешняя сторона которой представляет собой окружность, поделена на три сектора — разделителями служат три тонкие белые линии, разрезающие ленту поперёк. В центре белого пространства внутри ленты находится маленький шар. Уверенная и массивная типографика передаёт необходимые смыслы масштабности и глобальности самой отрасли деятельности компании — ядерной энергетики. Грамотно проработанный торговый знак также говорит о солидности организации, её оригинальном подходе к созданию дизайна. Цветовая гамма в сине-голубых тонах создаёт впечатление влияния, спокойствия и доверия. Однако такая гамма характерна для многих «северных» добычных компаний, поскольку синий и голубой часто отождествляют со снегом, природным газом, поэтому сам товарный знак не выделяет компанию из числа других.

Миссия выражена очень кратко, чётко и возвышенно, она легко воспринимается соискателем, тем не менее глубокий смысл, заключённый в ней, отвечает тому образу, который создаёт компания.

«Росатом» довольно конкретно в своих целях выражает мысль о повышении показателей производства и создании инноваций. Замыслы организации кажутся вполне достижимыми. Однако компания не конкретизирует информацию по поводу новых продуктов, а также не обозначает требования по срокам достижения этих целей.

Госкорпорация «Росатом» внушает доверие своей сложившейся репутацией. Звание крупнейшей компании обеспечивает организации интерес со стороны потенциальных рабочих кадров, видящих перспективы развития «Росатома» на мировой арене, а, как следствие, и возможности быстрого подъёма по карьерной лестнице.

### **2. Роснефть**<sup>2</sup>

Говорящее название компании может с лёгкостью привлечь интерес кадров, занимающихся топливной и энергетической промышленностью. Логотип (три жёлтых прямоугольника снизу и 7 сверху, напоминающие общим видом факел с чёрным огнем) выполняется прописными буквами шрифта Europe Bold. Товарный знак же примечателен тем, что довольно прост, однако контраст яркого жёлтого и чёрного цветов способен заинтересовать соиска-

---

1 Сайт компании «Росатом». URL: <https://www.rosatom.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

2 Сайт компании «Роснефть». URL: <https://www.rosneft.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

телей своей яркостью. И всё-таки жёлтый цвет не является лучшим маркетинговым решением для компании, т.к. ассоциации с ним не соотносятся с миссией и целями «Роснефти». Он выглядит слишком легкомысленно для такой серьёзной организации.

«Эффективная реализация энергетического потенциала России» — миссия, которая выглядит слишком амбициозно в рамках одной компании, но, тем не менее, звучит довольно солидно.

В рамках критериев SMART цели «Роснефти» выглядят отлично: здесь есть конкретность, измеримость, достижимость, реалистичность, не хватает лишь ограничений по времени.

Попасть к лидеру российской нефтяной отрасли — отличная возможность для любого работника. Привлекательность «Роснефти» обеспечивается не только сложившейся репутацией компании, но и постоянной поддержкой со стороны государства. «Роснефть» внушает доверие и сулит стабильность для рабочих кадров.

### 3. ФосАгро<sup>3</sup>

Российский химический холдинг не отличается особой привлекательностью бренда. На логотипе компании изображены снизу два зелёных лепестка, расположенные симметрично друг друга, а также 7 небольших синих кружков, объединённых в один более крупный круг. Вся картина напоминает цветок. Зелёные и синие цвета товарного знака внушают спокойствие. Они напрямую ассоциируются с природой и гармонией человека и окружающей среды.

Миссия компании прекрасно соотносится с зелёным «экологичным» цветом, а цели — со спокойствием синего. «Забота о плодородии земли» — звучит особенно актуально при современных проблемах с охраной окружающей среды. Заинтересованным состоянием планеты лицам такой подход к деятельности может показаться довольно правильным и благим, однако обычному соискателю знак фирмы не покажется особенно примечательным.

Компания обозначила в своих целях, что она хочет достичь, однако не стала объяснять, каким образом планируется выполнение задач. Непонятно, как будет достигаться повышение самообеспеченности ключевыми минеральными ресурсами и расширение производственных мощностей.

«ФосАгро» — известная российская компания, обладающая значительным влиянием на мировом рынке. Ведёт продажи в более чем 100 странах Европы, Азии, Африки, Северной и Южной Америки. Сотрудничество с такой организацией сулит человеческим ресурсам стабильный заработок и карьерные перспективы.

### 4. Новатэк<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Сайт компании «ФосАгро». URL: <https://phosagro.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

<sup>4</sup> Сайт компании «Новатэк». <http://www.novatek.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

Название компании не передаёт суть её производства, как и маркировочный знак. Логотип выполнен в виде треугольника в трех цветах. Синий символизирует условия Севера, в которых работает компания. Голубой цвет символизирует природный газ. Красная окантовка — это восход солнца. Цветовые решения бренда (голубой и красный) хорошо привлекают внимание своей контрастностью. Красный на картинке практически отсутствует, поэтому логотип не выглядит слишком вызывающим и вызывает преимущественно доверительные эмоции.

Миссия выражена достаточно громоздко, однако изложенные мысли о ценности сотрудников должны положительно сказаться на впечатлении соискателей.

Компания в своих целях перечислила совершенствование многих видов деятельности, однако не стала рассказывать, каким образом нужно будет достичь, к примеру, увеличения ресурсной базы и эффективного управления запасами. Также в «Новатэк» подчеркнули задачи сохранения образа жизни коренных народов Севера и заботы о подрастающем поколении, уместность которых весьма сомнительна в рамках работы организации.

«Новатэк» — крупнейший производитель газа в России. Компания динамично развивается и остаётся привлекательной для высококвалифицированных кадров.

### 5. Лукойл<sup>5</sup>

Бренд «Лукойла» исполнен в лучших дизайнерских решениях. В качестве фирменных цветов компании были приняты: белый, чёрный, красный. При написании логотипа используют шрифт «футурус», который принят в качестве фирменного шрифта организации. Также был разработан стилизованный логотип с каплей вместо буквы «О». Белые буквы на красном фоне и их знаменитый фирменный знак привлекают внимание. Логотип компании тяжело сопоставить с целями и миссией организации, т.к. он совершенно с ними не ассоциируется, ведь красные цвета обычно используются только для возбуждения интереса.

Миссия хорошо обозначена и обоснована. Компания стремится улучшить качество жизни общества, что вызывает уважение у любого человека.

«Лукойл» изо всех сил стремится на все возможные лидирующие места, однако не предоставляет плана по достижению своих целей, компания вообще не использует критерии SMART.

«Лукойл» — одна из крупнейших публичных нефтегазовых компаний в мире. Ежедневно продукцию «Лукойла», энергию и тепло, покупают миллионы людей более чем в 100 странах мира, улучшая качество своей жизни. Более 100 тысяч человек объединяют свои усилия и таланты, чтобы обеспечить эффективное развитие компании и её передовые позиции на рынке. В России она известна не только благодаря своему мировому влиянию, но и повсеместной заправочной деятельности, из-за которой бренд становится узнаваем даже в самых отдалённых уголках России. Работа в компании кажется довольно перспективной и

<sup>5</sup> Сайт компании «Лукойл». <https://lukoil.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

прибыльной. «Лукойл» обеспечил себе узнаваемый бренд и хорошую репутацию на рынке труда.

### **6. Северсталь<sup>6</sup>**

Бренд горнодобывающей компании имеет хорошее говорящее название, которое изображено синим цветом на маркировочном знаке. Логотип — сине-красно-серый треугольник со сглаженными углами. Цвета логотипа довольно примечательны за счёт своей контрастности. С помощью дизайнерских решений организация старается сохранять гармонию между ассоциациями заинтересованности, доверия и чувства свободы у соискателя, вызванные эмоции хорошо соотносятся с восприятием целей организации.

Миссия представлена недостаточно понятно. Само слово «созидание» довольно размыто в рамках миссии, поэтому у соискателя может сложиться впечатление, что «Северсталь» предпочитает оперировать сложными выражениями, нежели просто использовать конкретику.

При создании целей компания хорошо обосновывает причинно-следственные связи, благодаря которым можно сделать вывод, что в «Северстали» хорошо разработан план действий. У организации также перечислены приоритеты, на которые она опирается при решении задач: «превосходный клиентский опыт», «лидерство по затратам», «новые возможности» и др. Грамотный подход к стратегическим решениям позитивно сказывается на впечатлении о компании.

Публичное акционерное общество «Северсталь» продолжает развиваться с каждым годом. Главным образом об этом говорит высочайший показатель рентабельности. Компания является вторым по величине сталелитейным комбинатом России, продуктивность которого держится на высочайшем уровне. «Северсталь» примечательна своей надёжностью, она обещает стабильность своим работникам.

### **7. Газпром нефть<sup>7</sup>**

Нефтяная компания имеет оригинальный логотип, который пользуется особой популярностью и является одним из самых узнаваемых в России. Название гласно с отраслью, с которой работает предприятие, на него соискателям легко ориентироваться. Маркировочный знак — G-образная зажигалка с огоньком, рядом надпись: сверху — «газпром», внизу более жирно — «нефть». Ассоциации с доверием и спокойствием, вызванные голубым цветом логотипа, помогают также и в восприятии целей организации.

Миссия «Газпром нефти» выражена внятно: самосовершенствование является главным смыслом существования компании.

<sup>6</sup> Сайт компании «Северсталь». <https://www.severstal.com> (дата обращения: 19.03.2020).

<sup>7</sup> Сайт компании «Газпром нефть». <https://www.gazprom-neft.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

Цели компании звучат довольно перспективно, однако во многих стремлениях отсутствует конкретика. Задача «Газпром нефти» сделать «невозможное реальным» выражена довольно размыто. В целом же организация делает ставку на технологическое развитие.

«Газпром нефть» — компания, известная во всех регионах страны. Государственное значение организации обуславливает её значимость в пределах РФ и за границей, а также перспективность сотрудничества человеческих ресурсов с ней. «Газпром нефть» имеет отличную репутацию и примечательный бренд. Высочайшие размеры прибыли компании активно поддаются огласке, поэтому кадры заранее представляют себе серьёзные финансовые перспективы при знакомстве с объявлением организации.

### 8. ЕвроХим<sup>8</sup>

Швейцарская химическая компания использует логотип с серыми и голубыми цветами, способный вызвать доверие и спокойствие смотрящего. Название же бренда показывает его ориентированность на европейский рынок, что напрямую говорит о масштабности компании, её ориентированности. Цветовая гамма отлично ассоциируется с уверенностью и влиятельностью «ЕвроХима», которые он проявляет при достижении целей.

Своей миссией и главной целью компания считает самосовершенствование, поэтому все задачи «ЕвроХима» выстраиваются вокруг этой перспективы.

Организация известна по всему миру как один из ведущих мировых производителей минеральных удобрений. Высокий уровень прозрачности в финансовых отчётах способен завоевать доверие со стороны любого соискателя. Компания уже добилась немалых высот, она показала себя в 2019 г, когда оказалась одной из всего трёх компаний в мире, имеющих мощности по производству всех трёх основных питательных веществ для растений.

### 9. Норникель<sup>9</sup>

Промышленная компания «Норникель» обладает довольно информативным названием. Использует в качестве логотипа необычную фигуру — половинки круга, между которыми расположен параллелограмм, совокупность фигур напоминает букву «N», выполнена она в синем цвете. Значение маркировочного знака определяет основные качества, которые особенно ценны для компании — **Надёжность** и **Надежда**. Цветовая гамма вызывает ассоциации с надёжностью и спокойствием, что преимущественно положительно сказывается на восприятии «Норникеля» соискателем.

Миссия компании ясна, «Норникель» выражает её довольно возвышенно. Благие намерения раскрывают весь потенциал компании.

Цели организации хорошо расписаны, имеют долгосрочный характер. Все они довольно уместны и перспективны. Компания показывает своё стремление к развитию всех отраслей производственной сферы, а также выражает заинтересованность в усовершенство-

<sup>8</sup> Сайт компании «ЕвроХим». URL: <https://www.eurochemgroup.com/ru/> (дата обращения: 19.03.2020).

<sup>9</sup> Сайт компании «Норникель». URL: <https://www.nornickel.ru> (дата обращения: 19.03.2020).

вании экологических аспектов предприятия и безопасности жизнедеятельности сотрудников.

«Норникель» является лидером по добыче многих полезных ископаемых, занимает первые места по производству палладия и никеля. Обладает значительными преимуществами на рынке труда за счёт своей репутации в России и за рубежом. Стоит упомянуть, что «Норникель» ведёт сотрудничество с международными неправительственными организациями в целях обмена опытом, чтобы тенденции внутри компании всегда шли в ногу со временем. Организация выглядит надёжной и перспективной для типичного соискателя.

### **Заключение**

Выполненный анализ маркетинговых инструментов компаний позволяет заключить, что:

- улучшение положения компании на рынке труда возможно осуществить с помощью усовершенствования брендинга, цели которого: повышение узнаваемости организации среди всех прочих; усиление отличительных особенностей бренда; создание благоприятных ассоциативных образов и эмоций, сопоставляемых с компанией; укрепление позитивного имиджа организации, завоевание доверия.
- для привлечения человеческих ресурсов в Арктику необходимо грамотное использование таких элементов маркетинга, как бренд, миссия, цели и имидж, которые являются основными составляющими брендинга. К примеру, при создании бренда стоит ориентироваться на крупнейшие нефтегазовые компании, такие как Sinoprec, Royal Dutch Shell, ExxonMobil, PetroChina, у которых блестяще представлены логотипы, они выполнены при помощи максимально ярких цветов, которые отлично справляются с привлечением внимания. Также необходимо проявлять свою индивидуальность при составлении миссии компании, чтобы она могла запомниться соискателю, понятно формулировать «послания» группе заинтересованных лиц, не использовать отталкивающие фразы, способные запутать клиентов или пренебречь их доверием (общие слова, которыми можно охарактеризовать любую деятельность и в любой сфере, обезличенные формулировки). Хорошим примером может послужить миссия УРАЛа: «Удовлетворение потребности общества в автотехнике полной массой от 12 до 44 тонн и создание условий поддержания работоспособности автомобилей в процессе эксплуатации». Цели же в идеале представлять с помощью критериев SMART, которые формируют конкретность, измеримость, достижимость, важность и определённость по срокам у любой задачи. Последний элемент, имидж, является результатом плодотворной деятельности компании, её «раскрученности», масштабности. Это образ, который олицетворяет компанию для общества. Он отлично разработан у таких проверенных компаний, как «Газпром», «Роснефть» и «Лукойл», их достижения постоянно находятся на слуху.
- оптимальная привлекательность компании достигается при одновременном развитии всех элементов маркетинга;
- было подробно рассмотрено, каким компаниям стоит приложить усилия, чтобы изменить элементы брендинга в лучшую сторону для большего привлечения внимания со стороны соискателей: «Росатому» не хватает конкретики при составлении планомерности целей, как и «Новатэку», у которого непонятны пути достижения увеличения ресурсной базы и эффективного управления запасами, «Северстали» и «Роснефти» было предложено реформировать их миссии, добавить конкретику в

слова о смысле существования организации, а «Лукойлу» — пересмотреть свои цели, которые можно было бы выразить точнее при помощи критериев SMART.

### **Благодарности и финансирование**

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда (проект № 17-78-20145 «Социально-экономический механизм привлечения человеческих ресурсов в Арктический регион Российской Федерации») в Санкт-Петербургском горном университете.

### **Литература**

1. Sharok V. Communicative Factors of Socio-Psychological Adaptation of Students and Workers in the Arctic // *The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences*. 2018. No. 51. Pp. 1776–1786. DOI: 10.15405/epsbs.2018.12.02.189
2. Андрейченко Н. В. Маркетинг на рынке труда: сущность, опыт, тенденции // *Journal of Economic Regulation (Вопросы регулирования экономики)*. 2018. Том 9. № 1. С. 74–88.
3. Макович Г.В. Маркетинговые инструменты в работе с персоналом организации // *Вопросы управления*. 2015. № 2. С. 139–142.
4. Kruk M.N., Guryleva N.S., Cherepovitsyn A.E., Nikulina A.Yu. Opportunities for Improving the Corporate Social Responsibility Programs for Metallurgical Companies in the Arctic // *Non-ferrous Metals*. 2018. Vol. 44. Iss. 1. Pp. 3–6.
5. Старов С.А. Бренд: понятие, сущность, эволюция // *Вестник Санкт-Петербургского университета. Менеджмент*. 2008. № 2. С. 4.
6. Сысоева С.В. Использование цвета в рекламе // *Сибирский торгово-экономический журнал*. 2011. № 12. С. 147–149.
7. Пугина Л.И., Родионова Е.В. Современные подходы к формулировке миссии предприятия // *Век качества*. 2014. № 1. С. 18–20.
8. Акбаров С.А. Постановка целей по методике SMART и как она влияет на мотивацию сотрудников // *Colloquium-journal*. 2019. № 3-4 (27). С. 6–7.
9. Лебедева К.В. Формирование позитивного имиджа компаний // *Коммуникология: электронный научный журнал*. 2019. Том 4. № 3. С. 15–23.

### **References**

1. Sharok V. Communicative Factors of Socio-Psychological Adaptation of Students and Workers in the Arctic. *The European Proceedings of Social & Behavioural Sciences*, 2018, no. 51, pp. 1776–1786. DOI: 10.15405/epsbs.2018.12.02.189
2. Andreychenko N.V. Marketing na rynke truda: sushchnost', opyt, tendentsii [Marketing on the Labor Market: Essence, Experience, Trends]. *Voprosy regulirovaniya ekonomiki* [Journal of Economic Regulation], 2018, vol. 9, no. 1, pp. 74–88.
3. Makovich G.V. Marketingovye instrumenty v rabote s personalom organizatsii [Marketing Tools to Work with the Personnel of an Enterprise]. *Voprosy upravleniya* [Management Issues], 2015, no. 2, pp. 139–142.
4. Kruk M.N., Guryleva N.S., Cherepovitsyn A.E., Nikulina A.Yu. Opportunities for Improving the Corporate Social Responsibility Programs for Metallurgical Companies in the Arctic. *Non-ferrous Metals*, 2018, vol. 44, iss. 1, pp. 3–6.
5. Starov S.A. Brend: ponyatie, sushchnost', evolyutsiya [Brand: Concept, Essence, Evolution]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Menedzhment* [The Bulletin of St. Petersburg University. Management], 2008, no. 2, p. 4.

6. Sysoeva S.V. Ispol'zovanie tsveta v reklame [The Use of Color in Advertising]. *Sibirskiy trgovo-ekonomicheskiiy zhurnal* [Siberian Trade and Economic Journal], 2011, no. 12, pp. 147–149.
7. Pugina L.I., Rodionova E.V. Sovremennyye podkhody k formulirovke missii predpriyatiya [Modern Approaches to the Formulation of the Mission of the Enterprise]. *Vek kachestva* [Age of Quality], 2014, no. 1, pp. 18–20.
8. Akbarova S.A. Postanovka tseley po metodike SMART i kak ona vliyaet na motivatsiyu sotrudnikov [Setting Goals According to SMART Technique and How It Affects the Motivation of Employees]. *Colloquium-journal*, 2019, no. 3-4 (27), pp. 6–7.
9. Lebedeva K.V. Formirovanie pozitivnogo imidzha kompanii [Formation of a positive image of companies]. *Kommunikologiya: elektronnyy nauchnyy zhurnal* [Company Positive Image Forming], 2019, vol. 4, no. 3, pp. 15–23.

Статья принята 01.05.2020.

УДК: [94(470)''1916/1921'':339.9](045)  
DOI 10.37482/issn2221-2698.2020.40.122

## Внешнеторговые эксперименты в Архангельской губернии (1916–1921 гг.): исторический опыт выживания в условиях санкций \*

© ТРОШИНА Татьяна Игоревна, доктор исторических наук, доцент, профессор

E-mail: tatr-arh@mail.ru

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия;  
Северный государственный медицинский университет, Архангельск, Россия

**Аннотация.** В статье на историческом материале представлен региональный опыт поиска собственной модели экономического развития на примере стремления Архангельской губернии избавиться от образа «сырьевой провинции» в обстоятельствах усиления значения региона для государства. Рассмотрен короткий по историческим меркам период военно-революционной эпохи и раннего нэпа, когда в условиях бездействия других российских портов, внешнеполитических санкций и «торговой блокады» экономически активная общественность Архангельска стремилась максимально диверсифицировать хозяйственную жизнь региона, избрав иной вектор дальнейшего развития. Показаны формы реагирования на вызовы эпохи, заставляющие искать новые пути для решения этой задачи. Отмечается стремление найти для Архангельской губернии свой путь в рамках единого государства, а объединение тяготеющих к беломорским портам европейских, уральских и сибирских территорий рассматривать в плане только экономического межрегионального сотрудничества.

Из всего разнообразия проектов развития для рассмотрения избран внешнеторговый аспект. На протяжении исследуемого периода менялась общая мотивация планирования внешнеторговой деятельности через Архангельск. В условиях послереволюционной разрухи основным мотиватором становится продовольственное обеспечение населения, что могло вернуть региону значение сырьевого, при этом сделав более зависимым от внешних партнёров. В этих обстоятельствах местная торгово-промышленная общественность была готова отказаться от части своих прав в пользу государственной внешнеторговой монополии. С другой стороны, государство было готово передать часть своих полномочий, чтобы заинтересованные в получении продовольствия и других предметов жизнеобеспечения местные власти обеспечили формирование необходимого «экспортного фонда».

Тем самым проекты на диверсификацию региональной экономики оказались сорваны; в 1920-е гг. губерния сохраняла значение «всероссийской лесопилки»; в период индустриализации промышленное развитие также было связано преимущественно с лесной промышленностью, и такая односторонность развития впоследствии привела к тяжёлому структурному кризису.

**Ключевые слова:** *Европейский север России, Первая мировая война, Революция 1917 г., Гражданская война, новая экономическая политика, внешнеэкономические и политические санкции, торговая блокада, экономические перспективы, внешнеэкономическая деятельность, Северо-Беломорское областное управление Внешторга.*

## Foreign Trade Experiments in the Arkhangelsk Province (1916–1921): Historical Experience of Survival under Sanctions

© Tatyana I. TROSHINA, Doc. Sci. (Hist.), Professor

E-mail: tatr-arh@mail.ru

---

\* Для цитирования:

Трошина Т.И. Внешнеторговые эксперименты в Архангельской губернии (1916–1921 гг.): исторический опыт выживания в условиях санкций // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 122–141. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.122

For citation:

Troshina T.I. Foreign trade Experiments in the Arkhangelsk Province (1916–1921): Historical Experience of Survival under Sanctions. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 122–141. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.122

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia; Northern State Medical University, Arkhangelsk, Russia

**Abstract.** Based on historical material, the article presents the regional experience of searching for a model of economic development on the example of the Arkhangelsk Province's desire to get rid of the image of a "resource province" in the context of the growing importance of this region for the state. The article considers the period of the military-revolutionary era and the early NEP, which is short by historical standards, when, in the conditions of the inaction of other Russian ports, foreign policy sanctions, and a "trade blockade", the economically active community of Arkhangelsk sought to diversify the economic life of the region as much as possible, choosing a different vector of further development. The author noted the forms of responding to the challenges of the era that forced look for new ways of solving problems. There is a desire to find its way for the Arkhangelsk Province within the framework of a single state, and the unification of the European, Ural, and Siberian territories gravitating towards the White Seaports. These issues should be considered in terms of only economic interregional cooperation.

Among the variety of development projects, the foreign trade aspect was selected for consideration. During the study, the general motivation for planning foreign trade activities through Arkhangelsk changed. In the conditions of post-revolutionary devastation, the main motivator is the food supply of the population, which could return the value of raw materials to the region, while making it more dependent on external partners. In these circumstances, the local commercial and industrial community was ready to give up part of their rights in favor of the state foreign trade monopoly. On the other hand, the state was ready to transfer part of its powers so that local authorities interested in obtaining food and other items of life support ensure the formation of the necessary "export fund". Thus, projects to diversify the regional economy were thwarted; in the 1920s the province retained the significance of the "all-Russia sawmill"; during the period of industrialization, industrial development was also associated mainly with the forest industry, and this one-sided development subsequently led to a severe structural crisis.

**Keywords:** *European North of Russia, World War I, Revolution of 1917, Civil War, new economic policy, economic and political sanctions, trade blockade, economic prospects, foreign economic activity, Northern Regional Directorate of Foreign Trade.*

### **Введение и актуальность**

Экономисты отмечают «необходимость и полезность знания традиций, сходных тенденций и накопленной практики в экономической истории» [1, Пахомов А.А., с. 90]. Среди актуальных вопросов, имеющих исторические корни, — несбалансированность экспорта и импорта в российских внешнеторговых отношениях [2, Мореева С.Н., с. 21], что является результатом не только экономической отсталости, но и политических проблем.

Обращение к региональному опыту преодоления трудностей, возникающих под влиянием различных внешнеполитических и экономических санкций, блокад и ограничений, усугублённых условиями «смутного времени» (ослаблением государственного аппарата, деморализацией прежних элит и неопытностью новых), обладает не только научной, но и практической актуальностью. Небезынтересно в этом отношении изучить деятельность властей Архангельской губернии (которая в силу природно-климатических обстоятельств нуждалась как в экспорте, так и импорте) в условиях государственной монополии на внешнюю торговлю и экономической блокады со стороны традиционных торговых партнёров. Имеется в виду последний этап Гражданской войны (1920 г.) и начало новой экономической политики (1921–1924 гг.)

Европейский Север России, как и значительная часть непромышленных регионов страны, находились до революции в сильной зависимости от внешнего рынка, поставляя на него сырье различного вида. Беломорские порты в начале XX в. преимущественно использовались для экспорта северных (лес, лён, смола) и сибирских (пшеница) товаров. Такой товарооборот обеспечивал немногочисленное в целом население работой, привозным продовольствием и некоторыми необходимыми для жизнеобеспечения края товарами (важнейшим из которых был уголь). Первая мировая война существенно диверсифицировала экономику края. В силу военных обстоятельств северные порты стали играть важную роль прежде всего для доставки и переправки импортных грузов военного и оборонно-промышленного значения. Экспортные операции в начальный период войны были практически прекращены, а потом допускались только для вывоза казённых товаров, служивших платой за военные поставки.

На протяжении всей войны, и особенно — в период Революции и войны Гражданской, местные предприниматели находились в состоянии турбулентности. Рискам подвергались многие традиционные виды хозяйственной деятельности. Серьёзно пострадало лесопиление; сначала сказался введённый в 1914 г. «мораторий на внешнюю торговлю», а также мобилизация значительной части рабочих. «Бум» работ оборонного значения, который требовал привлечения трудовых ресурсов на постоянной основе и за несравнимо более высокую заработную плату, привёл к оттоку рабочих рук от сезонных видов деятельности (к которым относились заготовка и сплав леса, работа на лесопильных заводах и бирже). В результате сферу лесного экспорта стали прибирать к рукам конкуренты России: не участвовавшая в войне Швеция, затем — получившая независимость Финляндия.

В период Революции добавились дополнительные угрозы потери конкурентоспособности местного производства в связи с ростом себестоимости северной древесины. Под влиянием целого ряда причин, в том числе «падения производительности труда, вызванного большими заработками, с одной стороны, и социальными лозунгами разных оттенков, с другой» [3, Данишевский И.И., с. 5, 6], себестоимость лесных товаров поднялась в 1917 г. по сравнению с довоенной в 15 раз; к этому следует добавить возрастание стоимости фрахта в условиях отказа западных страховых компаний брать на себя ответственность за риски северного мореплавания в военное время.

Короткий в целом период Революции и Гражданской войны (1917–1920 гг.) показал, что в условиях ослабления внутрисоюзных связей рухнет вся система не только внутренней, но и внешней торговли. Лесопильные заводы, нацеленные на экспорт, располагались в Архангельске, куда можно было доставить сплавом лес, а после переработки сразу же загружать на морские транспорты. Значительную часть леса заготавливали в Вологодской губернии. Получив широкие права самоуправления, волостные власти стали запрещать архангельским промышленникам заготовки на своих территориях, требуя уплаты высоких пошлин и привлечения к работам только местного населения. Когда в связи с «кризисом

наличности» в Архангельской губернии начался выпуск собственных денег (чеки местного отделения Госбанка — так называемые «моржовки»), имевших хождение только на территории губернии, возникла неразрешимая проблема расчётов за заготовленный лес с вологодскими крестьянами<sup>1</sup> [подробнее см.: 4, Трошина Т.И.]. В 1918 г. констатировалось «стремление некоторых крупных лесопромышленников к ликвидации своих дел на Севере и затруднение найти покупателей на лесные материалы, которые согласились бы заплатить [им] себестоимость по нынешним расценкам плюс небольшого процента заработка» [3, Данишевский И.И., с. 8]. Переход в августе 1918 г. власти в губернии Временному управлению Северной области ситуацию не изменил, поскольку новому правительству приходилось продолжать политику «заигрывания» с рабочими.

Практически прекратилась во время войны собственная рыбная промышленность, и в создавшихся условиях не было стимулов для её развития. «Иностранная валюта и транспорт сильно вздорожали, но мы всё равно продолжаем покупать рыбу у наших соседей за границу» [3, Данишевский И.И., с. 6], — сокрушался в начале 1918 г. И.И. Данишевский, совладелец «Беломорско-Балтийского» и «Северо-Океанского пароходного» обществ.

#### ***Поиски экономических перспектив послевоенного периода***

Вместе с тем активная экономическая общественность Архангельской губернии видела и ближайшие перспективы для края: предполагалось, что после войны будет затребован русский лес (увеличение потребности в экспорте оценивалось в 2,5 раза, т.е. до 20–21 млн брёвен в год [5, Гаевский П., с. 9]), при этом Балтийское море из-за происшедших там активных боевых действий ещё долго не станет полностью судоходным. Ожидалось, что в связи с послевоенной разрухой Россия могла оказаться в числе импортёров продовольствия, в том числе рыбы и даже хлеба. Но даже в случае недостатка для собственного населения можно было ожидать и продолжения вывоза пшеницы, поскольку экспортный фонд Урала и Западной Сибири, которым для восстановления промышленности потребуется валюта на закупку машин и станков, в основном состоял из хлебных товаров. Наконец, необходимость платить по накопившимся во время войны долгам заставит государство наращивать импорт сырья, и в первую очередь через северные порты, поскольку «на восемь губерний Северо-востока Европейской России падает 89% лесов..., [имеются] минеральные богатства..., если будут излишки хлеба..., то излишки могут быть только в Сибири, также тяготеющей» к северным портам [6, Данишевский И.И., с. 16, 19].

Вместе с тем у местной общественности, наученной горьким историческим опытом, показывающим, что после окончания опасного для страны периода государство может забыть о северных портах, и Россия вновь возвратится к эксплуатации своих черноморских и балтийских гаваней, были обоснованные опасения послевоенной стагнации. Поэтому активно об-

---

<sup>1</sup> Центральный государственный архив г. Санкт-Петербурга (ЦГА СПб). Ф. 1578. Оп. 2. Д. 34. Л. 2 об.

суждались возможные альтернативные варианты экономических и прежде всего внешнеторговых перспектив.

Веские причины для оптимизма были. В 1914–1916 гг. осуществились проекты, о которых многие годы безрезультатно ходатайствовали патриоты Северного края: расширен Архангельский порт, который теперь имел не только экспортную, но и импортную направленность, а благодаря ледокольному флоту и зимнему аванпорту (таковым воспринимался Мурманск) осуществлялась круглогодичная навигация. Существенно была улучшена транспортная инфраструктура: Северная Двина после проведения дноуглубительных работ и освещения фарватера стала судоходной, здесь появился внушительный речной флот (в 1917 г. состоял из 394 буксирных парохода и 1 058 барж общей грузоподъёмностью 440 тыс. т); построена Мурманская и переведена на широкую колею Архангельская железная дорога. Предполагалось, что после окончания войны закупленный для обслуживания военных нужд ледокольный и траловый флот будет передан в аренду или во владение предпринимателям и трудовым артелям, что позволит перейти на новый уровень морского рыболовства и звериного промысла.

Следующей задачей ставилось создание собственного океанского пароходства, чтобы не платить высокие фрахты иностранным перевозчикам, а также организация страховой компании, которая брала бы на себя риски плавания в северных морях. План обложения рублёвым сбором каждого стандарта экспортируемого леса с целью сбора средств на создание собственного торгового флота обсуждался в Архангельске с 1916 г. Первый шаг в этом направлении был сделан в 1917 г.: крупнейшие местные предприниматели И. и П. Данишевские, Я. Беляевский, Д. Вальнев и другие организовали морское пароходство «Северо-Океан» и учредили акционерное общество «Русский Север» для эксплуатации природных богатств края<sup>2</sup>. Всячески поддерживались планы перенесения в Архангельск эвакуируемых из прифронтовой зоны западных губерний предприятий. Уже запланированная доставка в Архангельск ревельского судостроительного завода «Беккер и К<sup>о</sup>» не состоялась в связи с октябрьскими событиями в Петрограде<sup>3</sup>, и общественность Архангельска требовала от местных властей срочно предпринимать какие-то меры, «так как после войны торговые отношения с границей разрастутся, и нам нужен будет свой флот» [7, Данишевский И.И.] (завод, в конце концов, был вывезен в Новороссийск и действовал там под названиями «Судосталь», «Красный двигатель» и др.)

В условиях войны 1914–1918 гг. расширялись торговые отношения с новыми партнёрами, появились новые виды экспорта и импорта. В августе 1917 г. в Архангельске был открыт Северный Отдел «Русско-американского комитета содействия экономическому сближению России и США» (РуссАмКо); его председателем стал И.И. Данишевский, имевший деловые связи в Америке [8, Рогачев И.В., Силин А.В., с. 52]. Прямые пароходные рейсы между Нью-Йорком и Архангельском, которые стали практиковаться с начала войны, в связи с закрытием

<sup>2</sup> Архангельск: ежедневная газета. 1916. 27 февр.; 1917. 29 янв., 31 янв.

<sup>3</sup> Известия Архангельского общества изучения Русского Севера. 1917. № 11–12. С. 449.

Балтийский и Черноморских портов, давали надежды на приобретение северными портами значения океанских и межконтинентальных.

На государственном уровне также задумывались о послевоенном восстановлении, но предлагали непопулярные в целом среди патриотически настроенной общественности проекты по отводу под иностранные концессии больших лесные площадей. Патриоты Северного края опасались, что передача лесных массивов в концессию иностранцам может привести к усилению экономической зависимости губернии от внешнего капитала (от которого в определённой степени удалось избавиться во время Первой мировой войны, в рамках «борьбы с германским засильем»).

### *Степень изученности проблемы*

Обращаясь к предшествующей и современной историографии, следует отметить, что весь круг поставленных вопросов в той или иной степени находился в центре исследовательского интереса историков, занимающихся изучением восстановительного периода, который начался в 1918 г. и, прерванный Гражданской войной, возобновился в 1920-е гг. Относительно привлечения иностранных инвестиций, более подробно исследовались вопросы концессий в начальный период нэпа; в том числе и северных [9, Киселев А.А.; 10, Санников Л.И.]

Опыт местных внешнеторговых органов, действовавших под контролем Наркомата внешней торговли (НКВТ), отражён в работах самих сотрудников [11, Красин Л.Б.; 12, Красин Л.Б.]. Исследователи в этом аспекте обращают внимание на хищнические интересы потенциальных экономических партнёров Советской России, планировавших решить за её счёт свои послевоенные трудности [13, Катасонов В.Ю., с. 178–207; 14, Трошина Т.И.]. Вопрос восстановления торговых отношений в этих обстоятельствах пришлось решать нестандартными путями. В послереволюционный период Советская Россия находилась под западными санкциями, которые выражались в разных формах. Государственные внешнеторговые отношения в большей степени развивались с восточными и южными соседями [15, Борисова И.Д.; 16, Горешин С.Г.; 17, Дьяченко Н.В.].

На Западе вопросы восстановления внешней торговли с Россией зависели от развития событий на фронтах Гражданской войны. Поскольку «прорыв» объявленной в конце 1919 г. торговой блокады первоначально был связан с допуском на европейский рынок только кооперативных организаций, проблема внешнеторговых отношений периода военного коммунизма и раннего нэпа чаще всего рассматривается в этом ключе [18, Кабалкин Ю.М.; 19, Швиттау Г.Г.; 20, Бородина Е.В.].

В традиционно сырьевых и нацеленных на экспорт районах был свой опыт [21, Валитов А.А., Дмитрищак Т.М.; 22, Комаров С.Ю.; 23, Тимошенко В.П.], который опирался на то, что в дореволюционный период здесь присутствовало сильное влияние иностранных инвестиций и налаженных экономических связей, и их восстановление стало задачей местных органов НКВТ,

в определённой степени, в обход объявленной государством монополии на внешнеторговую и внешнеэкономическую деятельность.

Зарубежные исследователи акцентируют внимание на продовольственной проблеме, возникшей в России под влиянием войны, под давлением которой принимались и политические решения [24, Lih L.T.]. Канадский историк Р.Б. Дэй анализирует дискуссии в советском правительстве в отношении основных направлений отношений с западными государствами [25, Дэй Р.Б.]. Что касается внешнеэкономических связей, то здесь более всего внимание иностранных исследователей привлекают вопросы иностранных концессий. Исследовался, в частности, опыт обмена технологий на сырьё [26, Sutton A.C.] и роль зарубежной помощи в подъёме экономики России и СССР [27, Heywood A.]

Вопросы экспортной торговли через Архангельск в революционный и первый послереволюционный период чаще рассматриваются в аспекте восстановления традиционных торговых связей с Норвегией [28, Исторические связи...; 29, Карелин В.А., Репневский А.В.; 30, Международные отношения...; 31, Порцель А.К.]. Отдельные аспекты деятельности Северо-Беломорского управления НКВТ (затем преобразованного в областное отделение) раскрывает в своей статье В.Н. Булатов [32, Булатов В.Н., с. 124–126].

Вместе с тем в научный оборот не в полной мере введены источники, которые более целостно отражают региональный опыт экономического «выживания» в крайне неблагоприятных как внешних, так и внутренних политических условиях. Это текущая документация различных государственных и региональных органов власти и учреждений; публицистика; отражённая в средствах массовой информации хроника событий; а также — более субъективные источники (эго-документы).

### ***Трудности военного и послевоенного периода и планы по их преодолению***

Стремление использовать революционную трансформацию всех сторон жизни и избавиться от внешнеэкономической зависимости сближало предпринимателей и центральную власть (которая трижды менялась за 1916–1918 гг.) Если торгово-промышленный класс видел в национальной ориентации перспективы для своего развития, то власть понимала взаимосвязь между экономической и политической зависимостью (вступление России в Первую мировую войну, трагически для неё закончившуюся, в значительной степени было обусловлено финансовыми обязательствами государства перед союзниками по Антанте). По-разному виделось и решение этой проблемы. Государственная власть, включая «квази-государства» на территории России в период Гражданской войны, стремилась вводить внешнеторговую монополию, предполагавшую участие частных предпринимателей под жёстким контролем и при обязательной сдаче в казну всей валютной выручки (собственно, это была общепринятая практика всех государств, вышедших из экономических последствий Первой мировой войны). Частный капитал желал, разумеется, полной свободы. И в условиях ослабления властей всех уровней предприниматели эту свободу получили; впрочем, воспользоваться ею не сумели [33,

Трошина Т.И.] Что касается Советского государства, то оно оказалось в особо тяжёлых условиях; к общим для всех воевавших стран проблемам добавилась экономическая блокада, всё более расширяющаяся разруха транспорта и промышленности, и в результате — разрыв торговых связей между городом и деревней.

Не останавливаясь на общеизвестных формах государственного выживания в этих обстоятельствах, обратимся к вопросу о гибкости политики Советской России, когда даже в условиях интервенции и Гражданской войны велись переговоры об экономическом сотрудничестве на условиях, безусловно выгодных Западу. От такой политики не отказывались, несмотря на то, что подобная «гибкость» возмущала общественность и увеличивала приток в ряды белой армии русских патриотов. Даже крестьяне резко реагировали на происходившее: «коммунисты ...три года воевали, да все разбили, да обобрали. А теперь с ними опять заодно — приглаша[ют] их к нам строить фабрики да заводы, а ведь говорили, что мы старое все разрушим и создадим новое, хорошее, светлое. А без капиталистов ничего не смогли сделать...», — так представлял землякам «новую экономическую политику» делегат уездного крестьянского съезда<sup>4</sup>.

Вместе с тем допущенные концессии, действительно, позволили решить многие вопросы момента; не только создать за счёт иностранного капитала «экспортный фонд», но обеспечить восстановление прежних торговых связей, которые государственным органам сделать было сложно, поскольку после пережитой анархии, реквизиций и насилий иностранные партнёры им не доверяли.

Что касается организации внешнеторговых операций, то в условиях ослабления государства (в 1917–1920 гг.) шла работа по региональному объединению на фундаменте общих интересов и схожих возможностей. В Европейской России «пионером» в этом отношении стал Архангельск. Местными предпринимателями высказывалась мысль (вероятно, присутствовавшая и прежде, но ставшая особенно актуальной в связи с войной и Революцией) об объединении тяготеющих к беломорским портам, обладающим большими запасами древесины губерний: Архангельской, Вологодской, Вятской, Олонецкой, Пермской, Енисейской, Иркутской, Тобольской, Томской [34, Данишевский И.И.] Когда в 1917 г. важнейшей проблемой стала продовольственная, по инициативе архангельской общественности состоялся съезд представителей Архангельской, Олонецкой, Вологодской, Вятской, Новгородской, Ярославской, Костромской, Пермской губерний, на котором решался вопрос о создании Северо-Восточной области. Предполагалось объединить усилия путём совместных экспортно-импортных операций для решения продовольственной задачи и создать областной экономический союз на будущее.

При обсуждении вопроса политической организации северных губерний (Союз коммун Северной области, в состав которой в конце концов вошли Петроградская, Псковская, Архангельская, Вологодская, Олонецкая и вновь образованные Северо-Двинская и Череповецкая

<sup>4</sup> Архив УФСБ по Архангельской области. Д. П-21274. Т. 7. Л. 67-68.

губернии), в Архангельске, исходя из своих интересов и понимания, считали, что объединиться следует также с Вятской и Пермской, «которые связаны с [ними] и укладом народной жизни. В случае неприсоединения Вятской и Пермской губерний к Северной Области, ввиду неразрывной связи пяти северных губерний, попытаться немедленно организовать» объединение «по крайней мере из Вятской, Пермской, Вологодской, Олонецкой и Архангельской. Эти губернии могли бы дать Области часть необходимого ей хлеба и продуктов фабрично-заводской промышленности; они связали бы Область с Сибирью как главным поставщиком пищевых продуктов. ...Особо важно включение Вятской и Пермской губерний, так как отношения [Архангельска] с ними могут поддерживаться водным транспортом — и более дешёвым, и менее расстроенным, чем железнодорожный». При этом особо подчёркивалось, что «Северная область должна быть выделена только в хозяйственном отношении в отдельную единицу, находясь в теснейшем отношении с остальной Великороссией...»<sup>5</sup>.

Интервенция и Гражданская война нарушили эти планы; в последующем объединение нескольких северных губерний не могло произойти в связи с усилением централизации власти, а Архангельская губерния, оказавшись изолированной от Советской России, осуществляла собственную внешнеэкономическую деятельность под контролем представителей британских властей<sup>6</sup>.

После окончания интервенции и прекращения Гражданской войны архангельские предприниматели надеялись, что смогут спокойно работать, в том числе восстановив традиционные торговые связи с Норвегией, откуда сразу же после прихода в Архангельск в феврале 1920 г. красных войск на имя нового управления пришла телеграмма с предложением «завязать отношения». В связи с этим Архангельский губисполком организовал отдел внешней торговли и создал «экономическую комиссию» для «сношения с иностранными государствами», в которую вошли чрезвычайный уполномоченный Совета обороны по снабжению Северного фронта, губернский продовольственный комиссар, представитель местных кооперативов и председатель губернского Совнархоза<sup>7</sup>. В Мурманске, который формально ещё продолжал входить в состав Архангельской губернии, был создан собственный «комитет» по налаживанию внешнеторговых связей<sup>8</sup>. Стремясь восстановить хозяйственную жизнь края, он явочным порядком начал обменные операции с Северной Норвегией [32, Булатов В.Н., с. 125].

Пока не был создан государственный орган, ведавший в условиях объявленной монополии внешней торговлей (НКВТ), все «торговые сделки с границей» осуществлялись через Наркомат иностранных дел (НКВД). Сразу же после восстановления в Архангельске Советской власти, НКВД, учитывая «чрезвычайную важность Северной области для Советской России и необходимость выяснения возможностей товарообмена», направил туда своего уполномоченного Г.Л. Шкловского, задачей которого стала разработка плана внешней торговли через

<sup>5</sup> Государственный архив Архангельской области. (Далее — ГААО) Ф. 352. Оп. 1. Д. 15. Л. 50-51

<sup>6</sup> Государственный архив РФ (Далее — ГАРФ). Ф. 17. Оп. 1. Д.11. Л. 5-7, 48об.

<sup>7</sup> ГААО. Ф. 352. Оп. 1. Д. 4. Л. 12

<sup>8</sup> ГААО. Ф. 352. Оп. 1 Д. 215. Л. 1-4

Архангельск и Мурманск. Учитывая тяжёлое продовольственное положение губернии, особое внимание обещали уделить восстановлению поморской (обменной) торговли с Северной Норвегией. Например, крестьянам северных волостей Мезенского уезда, особо страдавшим от отсутствия продовольствия, было разрешено «под свой страх и риск отправить парусник с лесом в Норвегию и закупить там рыбу, что те и сделали»<sup>9</sup>.

Шкловский убедился, что в Архангельске находится достаточное количество экспортного сырья (леса и лесопродуктов), на которое объявилось и немало покупателей. Загвоздка состояла в оплате; со стороны потенциальных покупателей были только «неопределённые обещания», а стране и краю нужны были импортные товары, прежде всего уголь, для чего, по мнению Шкловского, «нужно поддерживать те торговые сношения, которые существовали на Севере до восстановления Советской власти»<sup>10</sup>.

Летом 1920 г. был создан Наркомат внешней торговли (НКВТ), которому предоставлялось исключительное право руководства «всеми внешнеторговыми связями учреждений и отдельных лиц» [35, Декрет...]. Этому предшествовала объявленная западными странами Советской России торговая блокада, которая в начале 1920 г. была несколько ослаблена разрешением торговли с кооперативными объединениями. НКВТ пытался наладить работу в этих непростых политических условиях; стремясь направить торговый обмен в нужное государству русло, он стал контролировать формирование экспортного фонда и давать разрешение на закупку товаров. Пришлось нарушить централизацию внешней торговли путём создания местных организаций. По мнению руководителя внешнеторговой деятельности Советской России Л.Б. Красина, «общий экспортно-импортный план» должен был сочетаться «с потребностями окраин и с местными хозяйственными нуждами» [12, Красин Л.Б.]. Согласно постановлениям СНК и ВЦИК, местным органам НКВТ предоставлялось «право инициативы и самостоятельности в удовлетворении местных нужд без сношений с центром». Таким образом, для оперативной работы, прежде всего, по формированию на местах «экспортного фонда», НКВТ сформировал 12 «местных органов» [36, Кауфман М.Я.], в том числе Архангельский, Уральский, Сибирский. Кстати, в отличие от обсуждаемой с 1918 г. концессионной политики Советского государства Л.Б. Красин был сторонником обеспечения импортных операций «с расчётом исключительно на внутренние силы»; в частности, доставка сибирских товаров потребителю должна была осуществляться исключительно через Архангельск и при этом на собственном морском транспорте [11, Красин Л.Б., с. 19–20].

Архангельский губернский «отдел внешней торговли» был переподчинён и преобразован в местное отделение НКВТ, которое именовалось «Северное Беломорское» и распространяло «свою деятельность на Архангельскую, Северо-Двинскую, Вологодскую, Вятскую, Мурманскую, Пермскую, Екатеринбургскую, Тюменскую губернии» (как это и задумывалось

<sup>9</sup> Мезенцы торгуют // Северная беднота: орган Архангельского губкома РКП. 1921. 3 окт.

<sup>10</sup> Наша иностранная торговая политика. Беседа с секретарём Уполномоченного Наркоминотдела на Севере РСФСР тов. Г.А. Залкиндома // Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 20 апр.

когда-то местными энтузиастами). По мере расширения работ по созданию экспортного фонда, создавались «дочерние» организации, которые подчинялись местным отделам НКВТ, либо напрямую центру. К 1 ноября 1921 г. было 15 областных управлений с 42-мя отделениями, 14-тью конторами и 22-мя агентствами; от Архангельского отделения отпочковалась экспортно-импортная контора НКВТ Автономной области Коми; возникло Северо-Двинское отделение с центром в Великом Устюге. Сибвнешторг, располагавшийся в Омске, имел Иркутское отделение и «агентуру» в Бийске. В результате к 1922 г. территория, обслуживаемая Северно-Беломорским управлением, сузилась до бывших Архангельской и Вологодской губерний (учитывая выделенные из них Северо-Двинскую губернию и Автономную область Коми; Мурманская сюда уже не входила) [37, Отчёт..., с. 86]

Восстановить прежние экономические связи сразу не удалось, хотя Норвегия, к примеру, заинтересованная в сбыте продукции своих рыбных промыслов, активно стремилась к восстановлению традиционного товарооборота (вопрос этот перед своим правительством ставил норвежский парламент; Союз рыбаков Северной Норвегии напрямую обращался со своими предложениями к главе торговой делегации Л.Б. Красину). Препятствия создавало отсутствие политических и экономических отношений между государствами. Представитель НКВД в Архангельске, отвечая на вопрос: «будет ли товарообмен с Норвегией?», отмечал, что пока «правительство молчит», происходят по частной инициативе сделки в виде контрабандной торговли «отдельных иностранных промышленников с населением Печенги, Вайда-Губы и других становищ побережья». Пользуясь отсутствием охраны внутренних российских вод, «норвежские купцы могут покупать ценные продукты промыслов за безделицу»; в частности, Мурманский совет начал по своей инициативе торговлю с Норвегией, в результате «ценные наши товары уступлены чуть ли не за трубочный табак и дамские галоши...»<sup>11</sup>.

Перед губисполкомом, по словам его председателя С.К. Попова, «задача готовиться к восстановлению торговых сношений с границей» стояла «с момента занятия Архангельска»<sup>12</sup>. Для населения северной губернии начало внешней торговли означало получение работы и продовольствия. Затаив дыхание, местные жители ждали любых новостей о заключении хоть каких-то торговых отношений с границей. Уже осенью 1920 г. на лесозаводах скопились приличные объёмы экспортной древесины; надеялись, если будет получено разрешение, начать навигацию с помощью ледоколов даже зимой<sup>13</sup>. В состоянии готовности находились и норвежцы. Так, в сентябре 1920 г. норвежским правительством был разрешён уполномоченному ЦК РКП по золотовалютным операциям за границей М.М. Литвинову въезд в страну для урегулирования вопроса о двусторонней торговле<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Закс Г. Будет ли товарообмен с Норвегией? // Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 15 апр.

<sup>12</sup> Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 30 июня.

<sup>13</sup> К началу лесного экспорта через Архангельск // Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 23 сент.

<sup>14</sup> Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 12 сент.

### *Использование советской властью прежнего опыта при организации внешнеторговых операций*

Одним из принципов деятельности НКВТ было «при выполнении своих задач сочетать старое с новым, коммунистическое с капиталистическим»<sup>15</sup>. В частности, в условиях разрушения прежней системы зарубежной агентуры и разрыва внешнеторговых отношений на всех уровнях, привлекались специалисты из «бывших» — представителей торгово-промышленного класса.

Архангельский губисполком ещё в 1918 г. привлекал для работы по внешнеторговым операциям местных предпринимателей. Так, крупный мурманский промышленник Е.В. Могучий был «направлен Архангельскими властями за покупкой рыбы». Он вспоминал о своём путешествии в Норвегию: чтобы не стать жертвой самосудов, процветавших тогда на дорогах, не надеясь только на удостоверение от Совдепа, «оделся во все худшее». По словам Е.В. Могучего, «до середины марта [1918 года] большевицкая власть насилия не применяла. [Председатель продовольственного комитета] Панилов велел всю закупленную рыбу сдавать в Архангельский продовольственный комитет по фиксированной цене, был установлен курс валюты для закупки рыбы в Норвегии. При такой постановке дела работать [было] можно...»<sup>16</sup>. Впрочем, сторонникам «свободной торговли» — инициативным предпринимателям тяжело приходилось не только «при большевицкой власти», но и при «белом» Временном правительстве Северной области, когда внешняя торговля осуществлялась фактически под контролем союзников (интервентов), а после их ухода был введён принудительный жёсткий курс валюты, которую экспортеры обязаны были сдавать в обмен на быстро обесценивавшиеся местные деньги («чайковки»)<sup>17</sup>.

За два года губернские дела, в том числе в отношении внешней торговли, несколько раз переходили из рук в руки, в результате чего происходило много недоразумений. В связи с национализациями 1918 г. за границей почти не осталось агентов частных предпринимателей; в «белой» Северной Области вопросами экспорта и импорта занимался Губернский союз кооперативов. В феврале 1920 г. в Архангельске восстановилась Советская власть; вернулся из эвакуации Губисполком и принялся за создание новой системы управления. «Перевороты» происходили на всех уровнях; сменилось и руководство Губсоюза. Вновь назначенный уполномоченный от кооперативов Пятигорский прибыл в Варде, потребовал у находившегося там члена правления Г.Г. Мартынова сдать дела и вернуться в Архангельск (под гарантию личной безопасности). Тот возвращаться в Архангельск отказался и дела передавать не стал, мотивируя тем, что они находятся в Лондоне. «Переговоры шли три дня, и безрезультатно». Арестовывать его Пятигорский не стал, «чтобы не создавать неприятного впечатления в Норвегии»<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Внешняя торговля Советской России // Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 4 сент.

<sup>16</sup> ГАРФ. Ф. р-5867. Оп. 1 Д. 3. Л. 16-17

<sup>17</sup> ГАРФ. Ф. 5237 Оп. 1 Д. 122. Л. 12

<sup>18</sup> ГААО. Ф. 352. Оп. 1. Д. 129. Л. 320

В ранний период НЭПа, пока государство занималось решением глобальных проблем, относительную экономическую свободу получили не только мелкие торговцы и предприниматели, но и ведомства — центральные и региональные, которые, помимо «сверхзадачи» (создания экспортного фонда для будущей индустриализации) занимались решением в первую очередь насущных вопросов, к которым относились обеспечение населения продуктами питания, самыми необходимыми орудиями труда и другими товарами первой необходимости. Со стороны наркоматов высказывались пожелания отмены внешнеторговой монополии, что аргументировалось меньшими административными издержками и наличием у «частников» более тесных контактов с зарубежной клиентурой и личных связей [38, Хойслер Й., с. 477, 478]. Монополия отменена не была, но на местные отделения Внешторга возлагались обязанности «совершать закупки и продажи товаров для удовлетворения местных нужд» [39, Внешняя торговля...]. В феврале 1921 г. всем правопреемникам дореволюционных организаций поступило распоряжение «составить списки заказов и договоров, помещённых за границей с 1914 г. по дату национализации, по которым ещё не последовало исполнение, с указанием условий сделок, задаточных и прочих средств, подлежащих возвращению в случае неисполнения...»<sup>19</sup>.

Не обходилось и без бюрократических проволочек: при местном отделе НКВТ с сентября 1921 г. существовала достаточно громоздкая комиссия для разработки «импортного плана» и рассмотрения заявок местных учреждений на получение товаров за границей, состоящая из представителей губернских организаций: Внешторга, Профсовета, Совнархоза, Продкома и «Область-Рыбы»<sup>20</sup>.

Северо-Беломорское управление в 1921 г. организовало экспорт из Архангельска товаров (в основном это была древесина, а также продукты переработки — смола, скипидар, пек) и их реализацию, преимущественно в Англии, на 5,76 млн зол. руб. Из этих денег на сумму 1,8 млн зол. руб. было закуплено продовольствие и другие товары для обеспечения потребностей работающих на экспорт предприятий. Например, союз смолокурных артелей в обмен на свою продукцию получал от Беломорского отделения НКВТ «на нужды смолокурной промышленности»<sup>21</sup> продовольствие, мануфактуру, орудия труда, в том числе самые простые — косы, лопаты, топоры, а также бочки [39, Внешняя торговля..., с. 56].

Местная инициатива вылилась в Архангельске в организацию собственной «экспедиции» весной 1921 г. в Норвегию для налаживания утраченных связей. По воспоминаниям заведующего финансовым отделом Губисполкома Г.Я. Гуровича, решили «продать лес (оставшийся от бывших хозяев в немалом количестве) и купить рыбу». Делегация состояла из трёх человек — самого Гуровича, председателя отделения Внешторга А. Попова и бывшего архангельского купца М. Ульсена. «Не было ни визы, ни подходящего судна. Был катер

<sup>19</sup> ГААО. Ф. 352. Оп. 1. Д. 186. Л. 84об.

<sup>20</sup> ГААО. Ф. 352. Оп. 1. Д. 186. Л.л. 249-256, 257

<sup>21</sup> Северное смолокурение // Северное хозяйство. 1923. № 1. С. 56–58.

для ловли контрабандистов, но никто не решался идти на нём капитаном. Согласился штурман довести нас до Варде. Но дорогу, как выяснилось, не знал и плохо ориентировался в море. Довел нас уже сам Ульсен. <...> В Варде нас окружили рыбаки и начался товарообмен — за полено треска. Потом местная администрация их удалила». Членам делегации после переговоров было дано разрешение выйти на берег и начать переговоры с местными торговцами. Ситуация сложилась обоюдовыгодная, и архангелогородцы «закупили рыбу по низкой цене». (Впрочем, за такую хозяйственную инициативу председатель губисполкома оказался под судом<sup>22</sup>). Кстати, архангельская делегация оказалась не единственной в Северной Норвегии: здесь же находились представители из Мурманска «для покупки ботов и рыболовных принадлежностей, им будто бы открыт кредит в 3 млн рублей»<sup>23</sup>.

Тем же летом, организовав задержание нескольких норвежских зверобойных судов, занимавшихся браконьерством в русских территориальных водах, Архангельский губисполком решил взять на себя реализацию местных «излишков звериного промысла» в Норвегии, направив туда для переговоров председателя Н.Я. Кулакова<sup>24</sup>.

Все эти эксперименты убедили, что выполнить поставленные задачи без опытных специалистов невозможно. Для работы в Северном Беломорском управлении Внешторга были привлечены известные в Архангельске предприниматели, по каким-то причинам не покинувшие Россию и оставшиеся на Русском Севере. Из биографий местных представителей торгово-промышленного сословия, приведённых в книге архангельского краеведа Е.И. Овсянкина, мы узнаем, что сотрудниками «Внешторга» были М.А. Ульсен, Я.А. Беляевский (направленный представителем отделения Внешторга в Англию), Р.А. Пец, Х. Н. Манаков. Их привлекали в первую очередь для восстановления собственных контактов с зарубежными торговыми партнёрами и организации экспортной торговли. Даже когда Я.А. Беляевский и М. Ульсен были арестованы ЧК, поскольку организованная ими в 1920 г. по поручению Губисполкома доставка из Англии угля сорвалась (судно было задержано в Норвегии якобы за долги; следователь считал, что предприниматели сообщили о грузе, идущем в Архангельск, заинтересованным лицам<sup>25</sup>), «руководители Внешторга регулярно ходили на свидания к Беляевскому для консультаций по проблемам заготовки продукции для экспорта» [40, Овсянкин Е.И., с. 345–353].

### ***Вместо заключения. Крушение надежд на инновационное развитие***

Казалось бы, в начальный период нэпа создались условия для реализации планов на послевоенное инновационное развитие края, которые вынашивала активная общественность Архангельской губернии в годы Первой мировой войны. Разумеется, Революция внес-

<sup>22</sup> Государственный архив Архангельской области. Отдел документов социально политической истории (*Далее* — ГАО. ОДСПИ) Ф.1. Оп 1. Д. 299. Л. 30 г.

<sup>23</sup> ГАО. Ф. 352. Д. 215. Л. 1-4; ГАО. ОДСПИ. Ф. 8660. Оп. 3. Д. 121.

<sup>24</sup> ГАО. Ф. 252. Д. 186. Л.л. 256.

<sup>25</sup> ГАО. Ф. р-353 О. 1. Д. 35. Л. 17; ГАРФ. Ф. 1005. Оп. 1-а. Д. 381. Л. 16.

ла не очень обнадёживающие коррективы, но всё же, после разрушения Империи, следствием чего стала потеря многих балтийских и черноморских портов, Архангельск остался в зоне самого пристального внимания правительства. Монополия на внешнюю торговлю, а также внешнеэкономические и политические санкции давали надежды на развитие новых видов промышленности на местном сырье, на создание собственного торгового флота.

Оказался задействован опыт и знания «торгово-промышленного сословия»; стало понятно, что без них не восстановить «старый мир» и не построить «новый» (разумеется, ряды их поредели; например, Данишевские эмигрировали из страны ещё в 1919 г.)

Однако общегосударственные потребности заставили акцентировать внимание исключительно на традиционных видах хозяйственной деятельности, и прежде всего на лесной промышленности, поскольку именно лесные товары были затребованы на международном рынке до такой степени, что западные торговые партнёры были готовы «закрывать глаза» на политические обстоятельства объявленных Советской России санкций.

В.И. Ленин придавал первым договорам на поставку леса в Англию особое значение, требуя принять все меры, чтобы заготовка древесины не была сорвана, и организовав строгий контроль «над учреждениями, ведающими заготовкой экспортного сырья» [41, Ленин В.И., с. 278–279]. Жителей губернии в этих обстоятельствах призывали заняться формированием экспортного фонда, в обмен на который можно будет приобретать так необходимые для восстановления народного хозяйства товары: «северяне должны сосредоточиться именно на [этом], а не на развитии других видов промышленности»<sup>26</sup>; «...каждый рабочий, каждый крестьянин должны с полной ясностью понять, что каждая вывезенная за границу единица леса есть ни что иное, как лишняя сельскохозяйственное орудие, лишний фабричный станок, лишняя машина»<sup>27</sup>.

Архангельская губерния (с 1937 г. — область) на многие десятилетия вынуждена была сохранять своё значение «всесоюзной лесопилки». Эпоха индустриализации привела к строительству здесь крупных промышленных предприятий («гигантов пятилеток»), однако очередной комплексный (экономический и политический) кризис показал неконкурентоспособность северной промышленности, что является достаточно важным предметом для обсуждения.

Дополнительным материалом для такого обсуждения может послужить исторический опыт поисков выхода из «ресурсной зависимости» Северного региона Европейской России.

### ***Благодарности и финансирование***

Статья написана в рамках проекта, поддержанного грантом РФФИ (научный проект № 18-09-00237 «Глобальные изменения в локальном измерении: население северной провинции и события 1917–1918 гг.»)

<sup>26</sup> Архангельская губерния и внешний товарооборот // Известия Архангельского Ревкома и Губкома ВКП. 1920. 12 авг.

<sup>27</sup> Начало внешней торговли // Известия Архангельского Ревкома и Губкома В.К.П. 1920. 30 сент.

## Литература

1. Пахомов А.А. Внешнеторговая и инвестиционная политика царской России в начале XX в. // Торговая политика. 2019. № 3 (19). С. 73–95. DOI: 10.17323/2499-9415-2019-3-19-73-95
2. Мореева С.Н. Несбалансированность структуры российского экспорта (с начала XX в.): история и намеченные пути преодоления // Теоретическая и прикладная экономика. 2019. № 1. С. 20–40. DOI: 10.25136/2409-8647.2019.1.20811
3. Данишевский И.И. Народное хозяйство нашего Севера. Наша внешняя торговля с Норвегией. О нашем товарообороте с Италией. Архангельск, 1919. 25 с.
4. Трошина Т.И. «Крестьянство рубит лес для себя в широких размерах, без всяких разрешений, нет средств прекратить самовольные порубки». Северная деревня в 1917 г. // Вестник архивиста. 2017. № 2. С. 87–101.
5. Гаевский П. Лесные концессии и колонизация на Севере. Петроград, 1923. 24 с.
6. Экономическое положение нашего Севера, его внешняя торговля в связи с переживаемыми событиями. Лесные промыслы, техническая и химическая обработка дерева на Севере и специальное лесотехническое образование на Севере. Доклад Северо-Восточному областному съезду 23 дек. 1917 г., читанный на Съезде лесоводов Архангельской губернии 15 августа 1917 г. / И.И. Данишевский. Архангельск: Губернская типография, 1918. 26 с.
7. Отечественный торговый флот и лесная промышленность: К вопросу № 6 программы Всероссийского Съезда представителей лесной промышленности и торговли (7–9 августа 1916 г.) / И.И. Данишевский. Петроград: Паровая типография «Победа», 1916. 25 с.
8. Рогачев И.В., Силин А.В. Американские неправительственные организации и политика США на европейском севере России, 1914–1919 гг. // Вестник Нижегородского университета. 2019. № 3. С. 50–58.
9. Киселев А.А. О концессионной политике Советского государства в лесной промышленности Европейского Севера // Новая экономическая политика. Вопросы теории и истории. Москва, 1974. С. 112–116.
10. Санников Л.И. Разработка В.И. Лениным советской концессионной политики и деятельность Коммунистической партии по её осуществлению (на примере лесных концессий на Европейском Севере СССР). Архангельск, 1983. 145 с.
11. Красин Л.Б. Внешторг и внешняя экономическая политика советского государства. Петроград, 1921. 47 с.
12. Красин Л. Б. Пределы оперативной работы внешторгов. Москва: РИО НКВД, 1924. 32 с.
13. Катасонов В.Ю. Экономика Сталина. Москва: Институт русской цивилизации, 2014. 416 с.
14. Трошина Т.И. «За Единую и Неделимую»: усилия государственных и общественных институтов Северной Области по противодействию территориальному раздроблению и экономической зависимости Архангельской губернии // Международные отношения на Европейском Севере и в Арктике в перв. четв. XX века: историч. опыт и современность. Архангельск: САФУ, 2015. С. 229–244.
15. Борисова И.Д. Внешнеторговые связи Советского государства с центральными республиками Азии в 1920–1928 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Москва, 1993.
16. Горешин С.Г. Региональные аспекты внешнеэкономической политики России: история и современность. Москва, 1998. 301 с.
17. Дьяченко Н.В. Сибирь в системе советско-монгольских торгово-экономических отношений в 1917–1939 гг.: дисс. ... канд. ист. наук. Барнаул, 2005.
18. Кабалкин Ю.М. Внешняя торговля потребительской кооперации. Москва, 1926. 95 с.
19. Швиттау Г.Г. Русская кооперация на международном рынке. Берлин, 1920. 231 с.
20. Бородина Е.В. Роль внешнеторговой деятельности потребительской кооперации России в период экономической блокады (1917–1922): дис. ... канд. ист. наук. Москва, 1998.
21. Валитов А.А., Дмитрищак Т.М. Возрождение торговой деятельности Западной Сибири в годы нэпа // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 16 (154). С. 49–56.
22. Комаров С.Ю. Историография внешнеторговых связей Сибири в первой половине 1920-х гг. // Вестник Кузбасского гос. технич. университета. 2011. № 3 (84). С. 121–125.

23. Тимошенко В.П. Исторический опыт мирохозяйственных связей Урала, 1917-1941 гг.: дис. ... доктора ист. наук / Ин-т истории и археологии УрО РАН. Екатеринбург, 1998.
24. Lih L.T. Bread and Authority in Russia, 1914–1921. Berkeley: University of California Press, 1990. 303 p.
25. Дэй Р.Б. Лев Троцкий и политика экономической изоляции / пер. с англ. А. В. Белых. Москва: Дело, 2013. 469 с.
26. Sutton A.C. Western Technology and Soviet Economic Development 1917 to 1930. Stanford: Hoover Institution on War, Revolution and Peace, 1968. 379 p.
27. Heywood A. Soviet Economic Concessions Policy and Industrial Development in the 1920s: The Case of the Moscow Railway Repair Factory // *Europe-Asia Studies*. 2000. Vol. 52. No. 3. Pp. 549–569.
28. Исторические связи Русского Севера и Норвегии: сб. статей. Архангельск, 1989. 183 с.
29. Карелин В.А., Репневский А.В. Соседи на Крайнем Севере: Исторические связи России и Норвегии // *Альманах североευропейских и балтийских исследований*. 2018. № 3. С. 544–556. DOI: 10.15393/j103.art.2018.1071
30. Международные отношения на Севере Европы и Баренц-регион: история и историография: сб. статей. Мурманск: МГПУ, 2008. 236 с.
31. Порцель А.К. Российско-норвежская морская торговля на Мурмане (первая четверть XX века): монография. Мурманск, 2013. 103 с.
32. Булатов В.Н. Из истории установления советско-норвежских внешнеторговых связей (1918–1924 гг.) // *Исторические связи Русского Севера и Норвегии: сб. статей*. Архангельск, 1989. С. 123–132.
33. Трошина Т.И. Утраченный шанс: национальная буржуазия в период Первой мировой войны (на материалах Европейского Севера России) // *Россия в годы Первой мировой войны, 1914–1918*. Москва: ИРИ РАН, 2014. С. 428–433.
34. Данишевский И.И. Экономическая перспектива в связи с железнодорожным строительством на Севере // *Известия Архангельского общества изучения Русского Севера*. 1917. № 3–4. С. 100–111.
35. Декрет Совнаркома от 11 июня 1920 «Об организации внешней торговли и товарообмена РСФСР» // *Газета Временного Рабочего и Крестьянского Правительства*. 1917. № 17. С. 50.
36. Кауфман М.Я. Организация экспортной торговли СССР // *Энциклопедия советского экспорта*. Т. I. Изд. 2-ое. Берлин, 1928. С. 21–36.
37. Отчёт Архангельского губернского экономического совета Совнаркому и Совету Труда и Оборонны (за период с 1 апр. по 1 окт. 1922 г.) Архангельск, 1923.
38. Хойслер Й. Леонид Красин и «монополия внешней торговли» // *Экономическая история: ежегодник*. 2014. Т. 2013. С. 471–482.
39. Внешняя торговля РСФСР (с декабря 1920 г. по декабрь 1921 г.). Отчёт к IX Всероссийскому Съезду Советов. М., 1921. 107 с.
40. Овсянкин Е.И. Архангельск купеческий. Архангельск, 2000. 524с.
41. Ленин В.И. Полное собрание сочинений / В.И. Ленин. репр. изд. 1970 г. Москва; Берлин: Директ-Медиа, 2016. Т. 51. Письма Июль 1919 – ноябрь 1920. 587 с.

## References

1. Pakhomov A.A. Vneshnetorgovaya i investitsionnaya politika tsarskoy Rossii v nachale XX v. [Foreign Trade and Investment Policy of Tsarist Russia in the Early Twentieth Century]. *Torgovaya politika* [Trade Policy], 2019, no. 3 (19), pp. 73–95. DOI: 10.17323/2499-9415-2019-3-19-73-95
2. Moreeva S.N. Nesbalansirovannost' struktury rossiyskogo eksporta (s nachala XX v.): istoriya i namechennye puti preodoleniya [Imbalance in the Structure of Russian Export: History (Since the Early XX Century) and Ways of Solving It]. *Teoreticheskaya i prikladnaya ekonomika* [Theoretical and Applied Economics], 2019, no. 1, pp. 20–40. DOI: 10.25136/2409-8647.2019.1.20811
3. Danishevskiy I.I. *Narodnoe hozyaystvo nashego Severa. Nasha vneshnyaya trgovlya s Norvegiyey. O nashem tovarooborote s Italiyey* [National Economy of Our North. Our Foreign Trade with Norway. About Our Trade Turnover with Italy]. Arkhangelsk, 1919, 25 p. (In Russ.)
4. Troshina T.I. «Krest'yanstvo rubit les dlya sebya v shirokikh razmerah, bez vsyakh razresheniy, net sredstv prekratit' samovol'nye porubki». Severnaya derevnya v 1917 g. [“Peasants Cut Down Trees Wholesale for Their Own Use, without License, and There's No Way of Putting a Stop to This Unau-

- thorized Felling": Northern Village in 1917]. *Vestnik arkhivista* [Herald of archivist], 2017, no. 2, pp. 87–101.
5. Gaevskiy P. *Lesnye kontsessii i kolonizatsiya na Severe* [Forest Concessions and Colonization in the North]. Petrograd, 1923, 24 p. (In Russ.)
  6. Danishevskiy I.I. *Ekonomicheskoe polozhenie nashego Severa, ego vneshnyaya trgovlya v svyazi s perezhivaemymi sobyitiyami. Lesnye promysly, tekhnicheskaya i khimicheskaya obrabotka dereva na Severe i spetsial'noe lesotekhnicheskoe obrazovanie na Severe. Doklad Severo-Vostochnomu oblastnomu s'ezdu 23 dek. 1917 g., chitanny na S'ezde lesovodov Arkhangel'skoy gubernii 15 avgusta 1917 g.* [The Economic Situation of Our North, Its Foreign Trade in Connection with the Events Experienced. Forestry, Technical and Chemical Processing of Wood in the North and Special Forestry Education in the North. Report to the North-Eastern Regional Congress on 23 December 1917]. Arkhangel'sk, Gubernskaya tipografiya, 1918. 26 p.
  7. Danishevskiy I.I. *Otechestvennyy torgovyy flot i lesnaya promyshlennost': K voprosu № 6 programmy Vserossiyskogo S'ezda predstaviteley lesnoy promyshlennosti i trgovli (7–9 avgusta 1916 g.)* [Domestic Merchant Fleet and Timber Industry: on Issue No. 6 of the Program of the All-Russian Congress of Representatives of the Timber Industry and Trade (August 7-9, 1916)]. Petrograd, Pobeda steam printing house, 1916, 25 p. (In Russ.)
  8. Rogachev I.V., Silin A.V. *Amerikanskije nepravitel'stvennyye organizatsii i politika SShA na evropeyskom severe Rossii, 1914–1919 gg.* [American Non-Government Organizations and U.S. Policy in the European North of Russia, 1914–1919]. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta* [The Bulletin of Nizhny Novgorod University], 2019, no. 3, pp. 50–58.
  9. Kiselev A.A. *O kontsessionnoy politike Sovetskogo gosudarstva v lesnoy promyshlennosti Evropeyskogo Severa* [About Concession Policy of the Soviet State in Wood Industry of European North]. *Novaya ekonomicheskaya politika. Voprosy teorii i istorii.* [New economic policy. Theoretical and historical questions]. Moscow, 1974, pp. 112–116.
  10. Sannikov L.I. *Razrabotka V.I. Leninyim sovetskoy kontsessionnoy politiki i deyatelnost' Kommunisticheskoy partii po eyo osushchestvleniyu (na primere lesnykh kontsessiy na Evropeyskom Severe SSSR)* [Development of Soviet Concession Policy by V.I. Lenin and Activities of the Communist Party in its implementation (the Case of Forest Concessions in the European North of the USSR)]. Arkhangel'sk, 1983, 145 p. (In Russ.)
  11. Krasin L.B. *Vneshtorg i vneshnyaya ekonomicheskaya politika sovetskogo gosudarstva* [Vneshtorg and Foreign Economic Policy of the Soviet State]. Petrograd, 1921, 47 p. (In Russ.)
  12. Krasin L. B. *Predely operativnoy raboty vneshnortgov* [Limits of operational Work of Commissariat for Foreign Trade]. Moscow, RIO NKVT, 1924, 32 p. (In Russ.)
  13. Katasonov V.Ju. *Ekonomika Stalina* [Economics of Stalin]. Moscow, Institut russkoy tsivilizatsii Publ., 2014, 416 p. (In Russ.)
  14. Troshina T.I. «За Единую и Неделимую»: usiliya gosudarstvennykh i obshchestvennykh institutov Severnoy Oblasti po protivodeystviyu territorial'nomu razdrobleniyu i ekonomicheskoy zavisimosti Arkhangel'skoy gubernii [“For the Unified and the Weekly”: Efforts of the State and Public Institutions of the Northern Province to Counteract the Territorial Fragmentation and Economic Dependence of the Arkhangel'sk Province]. *Mezhdunarodnye otnosheniya na Evropeyskom Severe i v Arktike v perv. chetv. XX veka: istorich. opyt i sovremennost'* [International Relations in the European North and in the Arctic in the First Quarter of the 20th Century: Historical Experience and Modernity]. Arkhangel'sk, 2015, pp. 229–244.
  15. Borisova I.D. *Vneshnetorgovye svyazi Sovetskogo gosudarstva s tsestral'nymi respublikami Azii v 1920–1928 gg.: dis. ... kand. ist. nauk* [Foreign Trade Relations of the Soviet State with the Central Asian Republics in 1920-1928. Cand. Sci. Hist. Diss.]. Moscow, 1993.
  16. Goreshin S.G. *Regional'nye aspekty vneshneekonomicheskoy politiki Rossii: istoriya i sovremennost'* [Regional Aspects of Russian Foreign Economic Policy: History and Modernity]. Moscow, 1993, 301 p. (In Russ.)
  17. Dyachenko N.V. *Sibir' v sisteme sovetsko-mongol'skikh torgovo-ekonomicheskikh otnosheniy v 1917–1939 gg.: diss. ... kand. ist. nauk* [Siberia in the System of the Soviet-Mongolian Trade and Economic Relations in 1917-1939. Cand. Sci. Hist. Diss.]. Barnaul, 2005.

18. Kabalkin Ju.M. *Vneshnyaya trgovlya potrebitel'skoy kooperatsii* [Foreign Trade of Consumer Cooperation]. Moscow, 1926, 95 p. (In Russ.)
19. Shvittau G.G. *Russkaya kooperatsiya na mezhdunarodnom rynke* [Russian Cooperation in the International Market]. Berlin, 1920, 231 p. (In Russ.)
20. Borodina E.V. Rol' vneshnetorgovoy deyatel'nosti potrebitel'skoy kooperatsii Rossii v period ekonomicheskoy blokady (1917–1922): dis. ... kand. ist. nauk [The Role of Foreign Trade Activity of Russian Consumer Cooperation During the Economic Blockade (1917–1922). Cand. Sci. Hist. Diss]. Moscow, 1998.
21. Valitov A.A., Dmitrishchak T.M. Vozrozhdenie torgovoy deyatel'nosti Zapadnoy Sibiri v gody nepa [Revival of West Siberia Trade Activity in the NEP Years]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2009, no. 16 (154), pp. 49–56.
22. Komarov S.Ju. Istoriofografiya vneshnetorgovykh svyazey Sibiri v pervoy polovine 1920-h gg. [Historiography of the Siberian Foreign Trade Affairs in the First Half of 1920th Years]. *Vestnik Kuzbasskogo gos. texnich. universiteta* [Vestnik of Kuzbass State Technical University], 2011, no. 3 (84), 121–125.
23. Timoshenko V.P. Istoricheskiy opyt mirokhozyaystvennykh svyazey Urala, 1917–1941 gg.: dis.... doktora ist. nauk [Historical Experience of the Urals World Economic Relations, 1917–1941. Doc. Sci. Hist. Diss]. Ekaterinburg, 1998.
24. Lih L.T. *Bread and Authority in Russia, 1914–1921*. Berkeley, University of California Press, 1990, 303 p.
25. Day R. *Lev Trotskiy i politika ekonomicheskoy izolyatsii* [Lev Trotsky and Policy of Economic Isolation]. Moscow, Delo, 2013, 469 p. (In Russ.)
26. Sutton A.C. *Western Technology and Soviet Economic Development 1917 to 1930*. Stanford, Hoover Institution on War, Revolution and Peace, 1968, 379 p.
27. Heywood A. Soviet Economic Concessions Policy and Industrial Development in the 1920s: The case of the Moscow Railway Repair Factory. *Europe-Asia Studies*, 2000, vol. 52, no. 3, pp. 549–569.
28. Istoricheskie svyazi Russkogo Severa i Norvegii: sb. statey [Historical Communications of Russian North and Norway: a Collection of Articles]. Arkhangelsk, 1989, 183 p. (In Russ.)
29. Karelin V.A., Repnevskiy A.V. Sosedni na Kraynem Severe: Istoricheskie svyazi Rossii i Norvegii [Neighbors in the Far North: Historical Relations between Russia and Norway]. *Al'manakh severoevropейskikh i baltiyskikh issledovaniy* [Almanac of North European and Baltic Studies], 2018, no. 3, pp. 544–556.
30. Mezhdunarodnye otnosheniya na Severe Evropy i Barents-region: istoriya i istoriografiya: sb. Statey [International Relations in the North of Europe and the Barents Region: History and Historiography: a Collection of Articles]. Murmansk, MGPU Publ., 2008, 236 p. (In Russ.)
31. Porcel' A.K. Rossiysko-norvezhskaya morskaya trgovlya na Murmane (pervaya chetvert' XX veka) [Russian-Norwegian Sea Trade in Murmansk (First Quarter of the 20th Century)]. Murmansk, 2013, 103 p. (In Russ.)
32. Bulatov V.N. Iz istorii ustanovleniya sovetsko-norvezhskikh vneshnetorgovykh svyazey (1918–1924 gg.) [From History of Establishment of the Soviet-Norwegian Foreign Trade Communications (1918–1924)]. *Istoricheskie svyazi Russkogo Severa i Norvegii* [Historical Communications of Russian North and Norway: a Collection of Articles]. Arkhangelsk, 1989, pp. 123–132.
33. Troshina T.I. Utrachenny shans: natsional'naya burzhuaziya v period Pervoy mirovoy voyny (na materialakh Evropeyskogo Severa Rossii) [Lost Chance: National Bourgeoisie During the First World War (on Materials of European North of Russia)]. *Rossiya v gody` Pervoy mirovoy voyny, 1914–1918* [Russia During the First World War, 1914–1918]. Moscow, IRI RAN, 2014, pp. 428–433.
34. Danishevskiy I.I. Ekonomicheskaya perspektiva v svyazi s zheleznodorozhnym stroitel'stvom na Severe [Economic Prospect in Connection with the Railway Construction in the North]. *Izvestiya Arkhangel'skogo obshchestva izucheniya Russkogo Severa* [News of Arkhangelsk Society for the Study of the Russian North], 1917, no. 3–4, pp. 100–111.
35. Dekret Sovnarkoma ot 11 iyunya 1920 «Ob organizatsii vneshney trgovli i tovaroobmena RSFSR» [Decree of the Council of People's Commissars of June 11, 1920 “On the Organization of Foreign Trade and Trade Exchange of the RSFSR”]. *Gazeta Vremennogo Rabochego i Krest'yanskogo Pravitel'stva* [Newspaper of the Provisional Workers 'and Peasants' Government], 1917, no. 17, p. 50.

36. Kaufman M.Ja. Organizatsiya eksportnoy trgovli SSSR [Organization of the USSR Export Trade]. *Entsiklopediya sovetskogo eksporta* [Encyclopedia of Soviet Export]. Berlin, 1928, vol. 1, pp. 21–36.
37. Otchet Arkhangel'skogo gubernskogo ekonomicheskogo soveta Sovnarkomu i Sovetu Truda i Oborony (za period s 1 apr. po 1 okt. 1922 g.) [Report of the Arkhangel'sk Provincial Economic Council to the Soviet and Labor and Defense Council (1 April - 1 October, 1922)]. Arkhangel'sk, 1923.
38. Heusler J. Leonid Krasin i «monopoliya vneshney trgovli» [Leonid Krasin and “Monopoly of Foreign Trade”]. *Ekonomicheskaya istoriya* [Economic History: Yearbook], 2014, vol. 2013, pp. 471–482.
39. Vneshnyaya trgovlya RSFSR (s dekabrya 1920 g. po dekabr' 1921 g.). Otchet k IX Vserossiyskomu S'ezdu Sovetov [Foreign Trade of the Russian Soviet Federal Socialist Republic (from December 1920 to December 1921). Report to the 9th All-Russian Congress of Soviets]. Moscow, 1921. 107 p.
40. Ovsyankin E.I. *Arkhangel'sk kupecheskiy* [Merchant Arkhangel'sk]. Arkhangel'sk, 2000, 524 p. (In Russ.)
41. Lenin V.I. *Polnoe sobranie sochineniy* [Complete Collection of Works]. Berlin, Direkt-Media, 2016, vol. 51, 587 p. (In Russ.)

*Статья принята 14.06.2020.*

## ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

УДК 341.1(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142

### Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I \*

© ГУДЕВ Павел Андреевич, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник

E-mail: gudev@imemo.ru

Институт мировой экономики и международных отношений им. Е.М. Примакова РАН, Москва, Россия

**Аннотация.** Северный морской путь (СМП) для Российской Федерации — стратегически важная морская коммуникация, имеющая статус исторически сложившейся национальной транспортной артерии. Несмотря на применимость к Арктике в целом, а значит, и к акваториям СМП, норм и положений современного международного морского права, и прежде всего Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, Россия заявляет о важной роли национального законодательства по регулированию судоходства на трассе СМП. Такое положение обусловлено как сложившейся исторической практикой и молчаливым согласием с ней большинства государств, так и особой экологической уязвимостью арктического региона, стремлением не допустить загрязнения морской среды в ходе осуществления судоходства. Среди основных оппонентов данного подхода — США, традиционно оспаривающие единый разрешительный режим судоходства на трассе СМП, как пример весьма широкого толкования Россией норм и положений Конвенции 1982 года. В первой части работы будет показано, как те правовые механизмы, которые были использованы Россией для введения национального уровня регулирования на трассе СМП (концепция внутренних исторических вод, метод прямых исходных линий), не противоречат Конвенции 1982 года, так как выходят за её пределы и основаны в большей степени не на договорных, а на обычных нормах международного права (так называемый международный обычай). Несогласие США с таким утверждением дискредитируется тем обстоятельством, что Вашингтон не является полноправным участником Конвенции 1982 года, а значит, не может в полной мере пользоваться всеми привилегиями, в ней закреплёнными.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Арктика, США, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, международные проливы, право транзитного прохода, внутренние воды, исторические правооснования, свобода судоходства, национальное законодательство, доктрина права, международный обычай.

### The Northern Sea Route: problems of national status legitimization under international law. Part I

© Pavel A. GUDEV, Cand. Sci. (Hist.), leading research fellow

E-mail: gudev@imemo.ru

Primakov Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

**Abstract.** The Northern Sea Route (NSR) for the Russian Federation is a strategically important maritime communication with the status of a historically established national transport artery. Despite its applicability to the Arctic, and therefore to the waters of the NSR, the norms and provisions of the modern interna-

---

\* Для цитирования:

Гудев П.А. Северный морской путь: проблемы легитимизации национального статуса в рамках международного права: часть I // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 142–164. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142

For citation:

Gudev P.A. The Northern Sea Route: problems of national status legitimization under international law. Part I. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 142–164. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.142

tional maritime law, and, first of all, the UN Convention on the Law of the Sea 1982 (UNCLOS), Russia declares the important role of the national legislation on the regulation of navigation on the NSR. Such a situation is conditioned by the existing historical practice, the tacit consent of most states, as well as the special environmental vulnerability of the Arctic region and the desire to prevent the marine environment pollution due to the navigation. Among the main opponents of this approach is the USA, which traditionally disputes the unified permitting regime for navigation along the NSR as an example of Russia's extremely broad interpretation of the norms and provisions of UNCLOS.

The first part of the paper will show how those legal approaches used by Russia to introduce the national level of the NSR regulation, i.e., the concept of internal historical waters and the method of straight baselines, do not contradict UNCLOS, as they go beyond its limits and are based mostly on customary norms of international law (the so-called international custom) rather than treaties. The U.S. disagreement with such an assertion is discredited by the fact that Washington is not a full party to UNCLOS, and thus cannot fully enjoy all the prerogatives it has introduced.

**Keywords:** *Northern Sea Route, Arctic, USA, UN Convention on the Law of the Sea 1982, international straits, right of transit passage, inland waters, historical legal grounds, freedom of navigation, national legislation.*

### **Общая характеристика**

Безусловно, протяжённость СМП — его главное конкурентное преимущество. Однако необходимо понимать, что у маршрута СМП нет единой фиксированной трассы: в зависимости от погодных и ледовых условий он может пролегать как севернее архипелагов Новая и Северная Земля; проходить через акватории, расположенные между российскими арктическими островами и основным побережьем, так и в непосредственной близости от береговой линии в случае особо тяжёлых ледовых условий. Соответственно, в зависимости от ледовых условий и выбранного маршрута протяжённость пути может колебаться от 2,2 до 3 тыс. морских миль.

Маршрут СМП пролегает через акватории с совершенно разным правовым статусом. В ст. 5.1. Кодекса торгового мореплавания зафиксировано, что:

«Под акваторией Северного морского пути понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью Российской Федерации, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону Российской Федерации и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар»<sup>1</sup>.

Несмотря на то, что в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (здесь и далее — Конвенция 1982 года) в пределах территориального моря должно действовать право мирного прохода, а в пределах ИЭЗ — 3 из 6 свобод открытого моря (судоходства, полётов, прокладки кабелей и трубопроводов), СМП рассматривается Россией как *единый* (выделено мною — Г.П.) транспортный маршрут. Вне зависимости от того, по каким акваториям,

<sup>1</sup> Кодекс торгового мореплавания (КТМ) Российской Федерации. URL: <http://ktmrf.ru/glava-1/st-5-1-ktm-rf> (дата обращения: 15.05.2020).

находящимся под суверенитетом или же юрисдикцией Российской Федерации, он проходит, правовой режим прохода по нему остаётся *единым* [1, Gavrilov V., с. 256–263]. В значительной степени это обусловлено двумя обстоятельствами исторического и практического характера:

- Маршрут СМП многие десятилетия не использовался для международного судоходства, а его развитие, включая инфраструктурное, осуществлялось усилиями одного государства — Советского Союза, а затем Российской Федерации, следовательно, наша страна имеет все полномочия по осуществлению контроля за навигацией;
- Проход по трассе СМП в любом случае предполагает пересечение акваторий, находящихся под полным государственным суверенитетом, в частности внутренних вод, включая ряд арктических проливов (об этом — далее), а значит, здесь может действовать максимально жёсткий режим захода / пересечения всех морских пространств, а именно — разрешительный! При этом даже гипотетическая возможность прохода части трассы СМП за пределами зон суверенитета и юрисдикции Российской Федерации в силу благоприятных ледовых условий, то есть через районы открытого моря, не исключает необходимости дальнейшего пересечения внутренних вод Российской Федерации.

В связи с этим в Правилах плавания по акватории СМП указано, что «в акватории Северного морского пути действует *разрешительный порядок плавания судов* (выделено мною — Г.П.)»<sup>2</sup>.

Для нас также важно, что в состав трассы СМП не включено ни Баренцево, ни Берингово море<sup>3</sup>. Такое «урезанное» понимание трассы СМП, без включения в его состав всей акватории Баренцева моря, во многом обусловлено нормами и положениями Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, в частности ст. 234 «Покрытые льдом районы». В ней говорится о том, что:

«Прибрежные государства имеют право принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы *в течение большей части года* (выделено мною — Г.П.), создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской

<sup>2</sup> Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 января 2013 г. N 7 г. Москва "Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути". URL: <https://rg.ru/2013/04/19/pravila-dok.html> (дата обращения: 15.05.2020).

<sup>3</sup> Тем не менее, СМП является составной частью Северного морского транспортного коридора (СМТК), трассы которого, помимо акватории Севморпути, пересекают акватории Баренцева, Белого и Печорского морей на западе и Берингова, Японского и Охотского на востоке. См.: Григорьев М.Н. Прогноз развития судоходства в акватории Северного морского пути на период до 2030 года. Краткая аналитическая записка. URL: [https://wwf.ru/upload/iblock/1ab/prognoz-razvitiya-sudokhodstva-v-akvatorii-smp-na-period-do-2030-goda\\_kratkaya-an-zapiska.pdf](https://wwf.ru/upload/iblock/1ab/prognoz-razvitiya-sudokhodstva-v-akvatorii-smp-na-period-do-2030-goda_kratkaya-an-zapiska.pdf) (дата обращения: 16.04.2020).

среды могло бы нанести тяжёлый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных».

Неслучайно ещё в советских правилах плавания по трассе СМП 1990 г. было акцентировано внимание на том, что:

«Правила на недискриминационной для судов всех государств основе регулируют судоходство по Северному морскому пути в целях обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, поскольку существующие в Арктике особо суровые климатические условия и наличие льдов в течение большей части года создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение моря или северного побережья СССР может нанести тяжёлый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его, а также причинить ущерб интересам и благосостоянию народов Крайнего Севера»<sup>4</sup>.

Статью 234 по праву называют «арктическим исключением», так как она говорит об учёте особых экологических интересов арктических государств в области регулирования судоходства. Фактически прибрежным государствам предоставлено право вводить национальные правила по борьбе с загрязнением, которые могут быть более строгими, чем соответствующие международные стандарты. Такие полномочия значительно превышают обычную компетенцию прибрежного государства в ИЭЗ. Прибрежное государство вправе регулировать проектирование, конструкцию, комплектование экипажем и оборудование судов, чего оно не может делать в обычных условиях даже в территориальном море<sup>5</sup>.

Однако положения данной статьи применимы исключительно к районам, покрытым льдами большую часть года (т.е. более 6 месяцев)! Баренцево же море, хоть и является одним из ледовитых морей, тем не менее, никогда не покрывается льдом полностью, здесь в основном присутствуют льды не многолетние, а местного происхождения<sup>6</sup>. Именно по этим причинам при разработке Закона о Северном морском пути 2012 г. было принято решение не распространять национальные правила регулирования судоходства с апелляцией к ст. 234 Конвенции 1982 года на всё Баренцево море.

В данном случае, безусловно, был допущен отход от предыдущего подхода, когда сначала в рамках Постановления СНК СССР от 17 декабря 1932 г. «Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути» его

<sup>4</sup> Правила плавания по трассам Северного морского пути. Утверждены Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 г. URL: <https://pandia.ru/text/80/156/32367.php> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>5</sup> Михина И. Конвенция ООН по морскому праву и развитие СМП. Возможности и угрозы для России. URL: <http://russiancouncil.ru/sevmorput#mikhina> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>6</sup> Электронное справочное пособие по океанографическим характеристикам Баренцева моря. ААНИИ, 2005. URL: [http://www.aari.ru/resources/a0013\\_17/barents/atlas\\_barents\\_sea/\\_Atlas\\_Barenc\\_Sea\\_seasons/text/Barenc.htm#2p6.7](http://www.aari.ru/resources/a0013_17/barents/atlas_barents_sea/_Atlas_Barenc_Sea_seasons/text/Barenc.htm#2p6.7) (дата обращения: 16.04.2020).

трасса была определена, как пролегающая «от Белого моря до Берингова пролива»<sup>7</sup>. А затем уже в 1936 г. данная формулировка была подкорректирована на «от Баренцева моря до Берингова пролива»<sup>8</sup>.

Выведение всего Баренцева моря из-под действия российских национальных законов и правил плавания на трассе СМП, безусловно, весьма выгодно некоторым нефтегазовым и судоходным компаниям. Однако, в случае развития грузоперевозок по СМП не только в восточном, но и в западном направлении (в страны Западной Европы), такая ситуация существенным образом ограничивает возможности Российской Федерации в области предотвращения загрязнения морской среды и обеспечения безопасности мореплавания. Более того, научные данные свидетельствуют о том, что решение 2012 г. было перестраховочным, и юго-восточная часть Баренцева моря всё-таки большую часть года покрыта льдами, которые блокируют проходы к новоземельским проливам<sup>9</sup>. Соответственно, здесь может быть установлена обновлённая граница акватории СМП. Именно включение Баренцева моря (включая Печорское) может, в свою очередь, значительно увеличить цифру объёма перевозок по СМП с целью достичь планируемых показателей к 2024 г.<sup>10</sup>

В то же время предложение Минвостокразвития о расширении границ СМП за счёт включения в его состав внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны России не только в Баренцевом, но и Белом, Печорском, Беринговом и Охотском морях<sup>11</sup>, выглядит пока крайне противоречиво. С одной стороны, такое решение способно не только достичь 80 млн т грузооборота к 2024 г., но и существенно превысить требуемый показатель. С другой стороны, положения ст. 234 уже не могут быть применимы в отношении новых морских районов, а значит, режим судоходства на трассах СМП уже не может быть единым. Он будет многосоставным и основан на нормах национального законодательства в пределах старых границ СМП; а применительно к части акваторий — на требованиях Полярного Кодекса, который предполагает менее жёсткое регулирование. При этом у Полярного Кодекса также есть свои географические границы (например, он действует лишь в отношении северной части Берингова, и восточной части Баренцева морей), а значит, достаточно большая часть новых акваторий СМП будет находиться вне сферы его применения. Очевидно, что на эти морские пространства (например, Охотского моря) нельзя будет распространить такую же модель контроля за судоходством, какая действует сейчас в отно-

<sup>7</sup> Постановление СНК СССР от 17.12.1932 N1873 "Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления северного морского пути". URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=24839#08025104220609278> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>8</sup> Постановление СНК СССР от 22.06.1936 N1100 "Об утверждении Положения о Главном Управлении Северного Морского Пути при СНК Союза ССР". URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=ESU&n=31589#09530234917777554> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>9</sup> Пересыпкин В. Развитие Северного морского пути. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=28072> (дата обращения: 17.04.2020).

<sup>10</sup> Майский указ застрял во льдах: как найти 80 млн т грузов для Севморпути. URL: <https://www.rbc.ru/business/16/01/2019/5c3dde2f9a79471715920f53> (дата обращения: 17.04.2020).

<sup>11</sup> Севморпуть. Правительство думает дотянуть маршрут до Сахалина. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4349939> (дата обращения: 21.05.2020).

шении СМП, так как это будет прямое нарушение норм и положений международного морского права. Соответственно, возникает вопрос: не приведёт ли такое разделение к размыванию текущего правового статуса Северного морского пути?

### *Российско-американские противоречия*

Несмотря на то, что США в целом признают тот факт, что открытие Арктического региона для международного судоходства требует принятия со стороны России особых усилий в области обеспечения безопасности судоходства и защиты морской среды, тем не менее, они не разделяют позицию России в отношении правового регулирования на трассе СМП по нескольким пунктам<sup>12</sup>.

Во-первых, США продолжают оспаривать положение, согласно которому часть российских арктических проливов (в частности, Вилькицкого, Шокальского, Санникова и Лаптева) является перекрытой прямыми исходными линиями и воды в их пределах рассматриваются российской стороной как внутренние воды. США также считают, что характеристика СМП в качестве исторически сформированной национальной транспортной артерии Российской Федерации опирается на использование терминов, которые носят неправовой характер.

Во-вторых, США не соглашаются с тем, что заход иностранных судов на трассу СМП, которая проходит через ИЭЗ и территориальное море России, возможен лишь по итогам официального запроса и получения официального разрешения с российской стороны. Такие ограничения, с их точки зрения, являются нарушением как свободы судоходства в пределах ИЭЗ, права мирного прохода через 12-мильное территориальное море, так и права транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства.

В-третьих, США признают, что более жёсткий уровень регулирования судоходства по трассе СМП основан на апелляции к положениям ст. 234 Конвенции 1982 года. Однако они подчёркивают, что данная статья хоть и предоставляет возможность принятия определённых законов в покрытых льдами районах в пределах ИЭЗ, эти меры должны быть направлены исключительно на борьбу с предотвращением, снижением и контролем за загрязнением морской среды с судов, должны быть недискриминационными по своей сути и касаться исключительно вопросов судоходства. Соответственно, ст. 234 не предоставляет правовых оснований для введения уведомительного или же разрешительного порядка прохода.

США полагают, что положения российского законодательства о необходимости использования ледокольной и лоцманской проводки, если они являются обязательными для всех, то это, с их точки зрения, также ведёт к расширительному толкованию ст. 234 Конвенции 1982 года. Они настаивают на том, что запрет на использование иностранных ледоколов на трассе российского СМП также выходит за пределы компетенции, прописанной в ст. 234. США счита-

---

<sup>12</sup> Digest of United States Practice in International Law 2015. Carrie Lyn D. Guymon (Editor). Office of the Legal Adviser. United States Department of State. Pp. 526–527. URL: <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/258206.pdf> (дата обращения: 14.04.2020).

ют, что эти меры, вводимые Администрацией Северного морского пути, должны быть в обязательном порядке одобрены Международной морской организацией (ИМО).

Кроме того, формулировка статьи относительно «районов, большую часть года покрытых льдами» ставит вопрос о её правоприменимости к трассе СМП в том случае, если процесс изменения климата в Арктике приведёт к существенному сокращению ледового покрова, особенно в западной части трассы СМП.

В-четвертых, США настаивают на том, что режим плавания по трассе СМП, введённый Россией, не может быть применим к судам, находящимся на государственной службе. Это связано с тем, что ст. 236 Конвенции 1982 года гласит:

«Положения настоящей Конвенции, касающиеся защиты и сохранения морской среды, не применяются к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, к другим судам или летательным аппаратам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы...».

### **Советская правовая практика**

Косвенным катализатором политики ужесточения режима судоходства в арктических акваториях Советского Союза в годы холодной войны выступили США. Так, на протяжении 1963–1964 гг. США осуществляли океанографические исследования в акваториях советской Арктики, между Баренцевым и Чукотским морями.

Это привело к тому, что МИД СССР обратился в посольство США в Москве с меморандумом, в котором указывалось на то, что маршрут СМП находится вдалеке от каких-либо международных судоходных маршрутов и традиционно использовался только судами под флагом СССР, более того — его обустройство и развитие его инфраструктуры потребовало привлечения крупных финансовых средств со стороны СССР. При этом было также отмечено, что проливы Карского моря (Шокальского и Вилькицкого), равно как Дмитрия Лаптева и Санникова — *исторически* (выделено мною — Г.П.) принадлежат Советскому Союзу и никогда не использовались для международного судоходства. К этим проливам применимы все нормы советского законодательства, касающиеся защиты государственной границы, согласно которым *заход иностранных военных кораблей во внутренние воды или же территориального море СССР требует получения предварительного разрешения со стороны Правительства СССР посредством официального запроса в МИД СССР* (выделено мною — Г.П.) не позднее, чем за 30 дней до предполагаемого захода [2, Roach J., с. 312–313]. 27 апреля 1965 г. эти проливы были объявлены *исторически* (выделено мною — Г.П.) принадлежавшими СССР<sup>13</sup>, а затем в них была введена обязательная ледокольно-лоцманская проводка всех судов<sup>14</sup>.

В ответе США от 22 июля 1965 г. было указано, что, признавая вклад СССР в развитие СМП и значение этого маршрута для защиты советских интересов, США не могут согласиться с

<sup>13</sup> Постановление Совета Министров СССР №331-112 от 27 апреля 1965 г. «О порядке плавания судов в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова».

<sup>14</sup> Извещения мореплавателям, изд. ГУНиО МО СССР, 1 января 1973, вып. 1, № 20.

тем, что эти обстоятельства создают какую-либо правовую основу для изменения статуса акваторий на трассе СМП. С их точки зрения, несмотря на то, что советские арктические проливы, прежде всего Карского моря, перекрыты территориальными водами СССР, к ним, тем не менее, должно быть применено право мирного прохода для всех судов, как к проливам, используемым для международного судоходства и соединяющим одну часть открытого моря с другой частью открытого моря [2, Roach J., с. 312–313].

США планировали в 1967 г. опротестовать вышеуказанные правопритязания Москвы по контролю за арктическим судоходством, выполнив переход двух ледоколов БО США от южного побережья Гренландии через моря Лаптева и Восточно-Сибирское и далее к канадскому арктическому архипелагу.

В ответе, направленном в Госдепартамент 25 августа 1967 г., было ещё раз указано на то, что *пролив Вилькицкого перекрыт территориальным морем СССР*, а режим прохода через проливы Дмитрия Лаптева и Санникова также регулируются советским законодательством в области защиты государственной границы, в рамках которого такой проход требует специального разрешения, полученного заблаговременно [2, Roach J., с. 316–317].

Однако этим планам не суждено было сбыться. Американские ледоколы оказались заблокированы во льдах севернее архипелага Северная Земля, и запланированный поход, предполагающий проход через залив Вилькицкого, был отменён. Тем не менее, с тех пор эти инциденты 1960-х гг. рассматриваются американским руководством как факты непризнания со стороны США ограничений права мирного / транзитного проходов через международные проливы, соединяющие одну часть открытого моря с другой его частью.

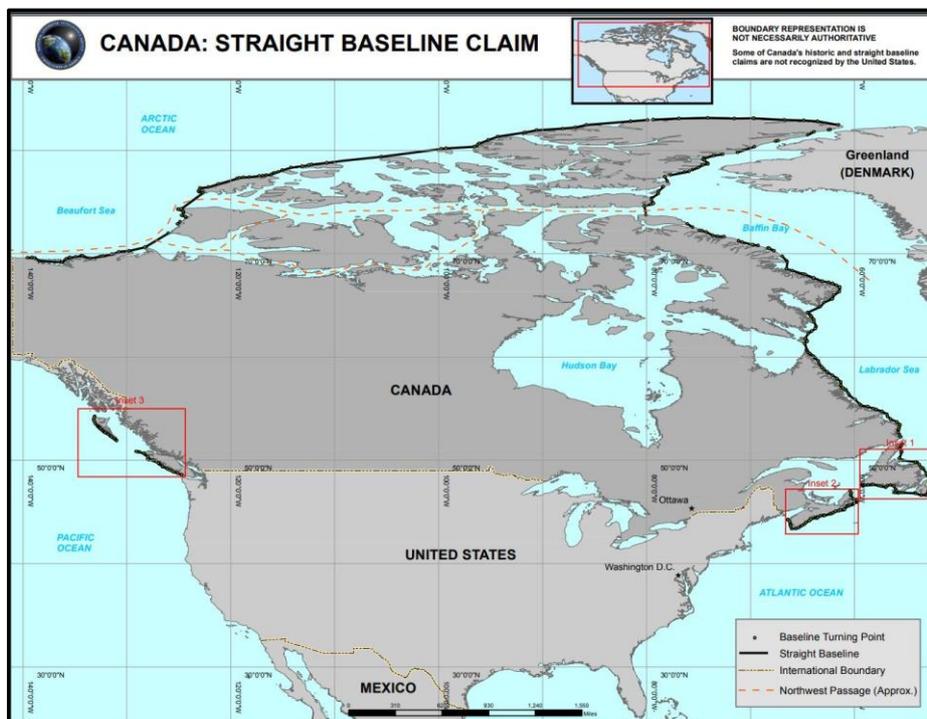
После этих инцидентов, но уже на новом этапе холодной войны, когда американскую администрацию возглавил президент Р. Рейган, в СССР в 1984 и 1985 гг. были приняты два Постановления Совета министров<sup>15</sup>, в которых был утверждён перечень географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчёта ширины территориального моря, экономической зоны и континентального шельфа<sup>16</sup>. Спряжения исходных линий от материка вокруг Новой Земли, Северной Земли и Новосибирских островов и снова до материка, зафиксированное указанными постановлениями, позволило объявить проливы Вилькицкого и Шокальского, Дмитрия Лаптева и Санникова, а также Карские ворота *внутренними историческими водами СССР*, определив тем самым разрешительный порядок прохода иностранных судов / кораблей через эти проливы [3, Гудев П.А.].

<sup>15</sup> Постановление Совета Министров СССР от 7 февраля 1984 г. и 15 января 1985 г. о координатах исходных линий для отсчета территориальных вод на некоторых участках СМП.

<sup>16</sup> Перечень географических координат точек, определяющих положение исходных линий для отсчета ширины территориального моря, экономической зоны и континентального шельфа СССР в Северном Ледовитом океане. URL: [http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS\\_1985\\_Declaration.pdf](http://www.un.org/depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/RUS_1985_Declaration.pdf) (дата обращения: 16.04.2020).

Рис. 1. Прямые исходные линии Российской Федерации<sup>17</sup>.

Кстати, именно таким же путём пошло правительство Канады, установившее в 1985 г. сплошную исходную линию для отсчёта территориальных вод вокруг всего канадского арктического архипелага. В результате чего вход и выход Северо-западного прохода (СЗП) оказались перекрытыми, а его трасса пролегла по канадским внутренним историческим водам, находящимися под полным суверенитетом Канады [3, Гудев П.А.].

Рис. 2. Прямые исходные линии Канады в Арктике<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Russia: Straight Baseline Claim. URL: <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrr/RussiaChart.pdf> (дата обращения: 12.04.2020).

Практика Москвы и Оттавы, естественно, была оспорена США. Последние указывали на два принципиальных момента:

- во-первых, проведение прямых исходных линий СССР и Канады было выполнено с нарушением положений Конвенции 1982 года, в частности с заметными отклонениями от общего направления берега (ст. 7(3)) и с превышением максимального лимита в 24 морские мили [2, Roach J., с. 64];
- во-вторых, нормы и положения как Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. (ст. 5(2)), так и Конвенции 1982 года (ст. 8(2)) устанавливают, что «когда установление прямой исходной линии... приводит к включению во внутренние воды районов, которые до того не рассматривались как таковые, в таких водах применяется право мирного прохода...».

### **Концепция исторических вод**

Действительно, принятие постановлений 1984 и 1985 гг. привело к тому, что в ряде случаев, вследствие установления чрезмерно протяжённых линий (до 90 миль) во внутренние воды СССР попало значительное количество заливов и бухт, которые при проведении прямых исходных линий в строгом соответствии с Конвенцией 1982 года не должны были бы рассматриваться как таковые.

Так, установленными прямыми исходными линиями отсечены Чешская губа (43 морские мили) и Байдарацкая губа (31 морская миля), вход в Обскую губу (более 50 миль); заливы Мотовский и Кольский (ширина входа около 40 миль), залив Моллера (ширина входа около 50 миль). Более того, в ряде случаев прямыми исходными линиями перекрываются проливы, ширина входа в которые превышает двойную ширину территориального моря (пролив Карские ворота — ширина входа около 40 миль, пролив Вилькицкого — ширина входа около 90 миль, пролив Шокальского — ширина входа около 50 миль) [3, Гудев П.А.].

В международной практике воды заливов, бухт, губ и лиманов относились к внутренним водам государства на общем основании только в том случае, если ширина их входа была меньше двойной ширины территориального моря — то есть 24 морские мили<sup>18</sup>.

Однако в п. 6 ст. 10 Конвенции 1982 года зафиксировано, что «изложенные выше положения не распространяются на так называемые *«исторические заливы»* (выделено мною — Г.П.), то есть допускается, что такие заливы могут быть частью внутренних вод, даже если их замыкающая линия выходит за пределы 24-мильного лимита.

Проблема заключалась лишь в том, что подтверждённое в Конвенции 1982 года существование института исторических вод не было дополнено содержанием в её рамках сколько-нибудь разработанных правовых норм в отношении критериев и других реквизитов

<sup>18</sup> Canada: Straight Baselines Claim. URL: <http://www.jag.navy.mil/organization/documents/mcrm/CanadaChart.pdf> (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>19</sup> Напомним, что 12-мильный лимит территориального моря был закреплён лишь в рамках Конвенции ООН по морскому управу 1982 года. Однако, попытка введения этого пространственного критерия обсуждалась, правда безрезультатно, еще в 1958 в ходе проведения Женевских конвенций по морскому праву.

исторических вод. В ней не было указано, какие факторы создают исторические правооснования и на основе каких критериев заливы шириной более 24 миль могут быть отнесены к категории исторических [3, Гудев П.А.].

Тем не менее, практика государств шла по пути расширения круга исключений для отнесения заливов к категории исторических вод [4, Гудев П.А., с. 20]. Если изначально к историческим относили заливы, ширина входа в которые не превышала 24 мили, то затем практически все претензии стали связаны с заливами с шириной входа, нередко весьма значительно превосходящей 24 мили. Кроме того, исторические права стали выдвигаться не только в отношении заливов, бухт, губ, лиманов, но и небольших морей заливного типа. Такое расширение объекта исторического права было связано с тем, что некоторые моря заливного типа меньше ряда заливов, объявленных историческими<sup>20</sup>.

В результате ещё в 1962 г. был сделан вывод о том, что концепция исторических вод стала всё больше отходить от базового понятия исторических заливов и, хотя исторические заливы являются историческими водами, содержание понятия «исторические воды» оказалось много шире понятия «исторические заливы». Данное утверждение полностью подтверждается в подготовленном Секретариатом ООН исследовании «Правовой режим исторических вод, включая исторические заливы». В нём, в частности, отмечено: «Если термин *исторические заливы* использовался чаще, чем *исторические воды*, то это главным образом из-за того обстоятельства, что претензии на исторической основе выдвигались чаще в отношении пространств, которые назывались или рассматривались как заливы. В принципе... теория исторических заливов в своём основном виде применима и к другим морским пространствам, помимо заливов»<sup>21</sup>.

Таким образом, американская точка зрения, предполагающая, что ширина прямых исходных линий не должна превышать двойного лимита территориального моря, то есть 24 морские мили, является не более чем позицией американского экспертного сообщества. При этом оспаривание некорректно, с точки зрения США, установленных исходных линий — практически традиция для Вашингтона. Во всяком случае, в рамках программы Freedom of Navigation даже ключевые американские союзники — Япония, Тайвань, Южная Корея — ежегодно подвергаются давлению за это<sup>22</sup>.

Однако в международном праве нет и не содержится никаких жёстких ограничений на установление максимальной ширины прямых исходных линий, в том числе превышающих лимит в 24 морские мили, а их установление в целом со стороны ряда государств было

<sup>20</sup> Так, например, площадь Гудзонова залива, объявленного историческим заливом Канады, равна 580 000 км<sup>2</sup>, а площадь Белого моря, составляющего исторические воды СССР, равна всего лишь 36 000 км<sup>2</sup>.

<sup>21</sup> Yearbook of the International Law Commission. 1962. Vol. II. UN, New-York, 1964.P.6, §34. URL: [http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1962\\_v2.pdf&lang=EFS](http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1962_v2.pdf&lang=EFS) (дата обращения: 22.02.2020).

<sup>22</sup> Bateman Sam. State Practice Regarding Straight Baselines in East Asia — Legal, Technical and Political Issues in a Changing Environment. URL: [https://www.iho.int/mtg\\_docs/com\\_wg/ABLOS/ABLOS\\_Conf5/Papers/Session7-Paper1-Bateman.pdf](https://www.iho.int/mtg_docs/com_wg/ABLOS/ABLOS_Conf5/Papers/Session7-Paper1-Bateman.pdf) (дата обращения: 12.03.2020).

основано в большей степени не на договорных, а на обычных нормах международного морского права [5, Pharand D., с. 28].

Что же касается американских возражений о необходимости применения права мирного прохода к акваториям, которые были включены в состав внутренних вод путём установления прямой исходной линии, но до этого не рассматривались как таковые, то здесь ситуации несколько иная.

Так, несмотря на то, что официальное заявление о применении статуса исторических вод было сделано лишь в отношении Белого моря, Чешской губы, Байдарацкой губы и ряда других акваторий за пределами Арктики, на уровне советской доктрины права к историческим морям СССР традиционно относили все арктические моря, за исключением Баренцева, — Восточно-Сибирское, Карское, Лаптевых, Чукотское, а также ключевые арктические проливы [6, Вылегжанин А.Н. и др., с. 55–57].

Соответственно, постановления 1984–1985 гг. лишь узаконили этот правовой статус в отношении ряда акваторий, причём в гораздо меньшем объёме, чем это было принято на уровне советской доктрины права. Поэтому формулировка ст. 8(2) Конвенции 1982 года, а именно — «которые до этого не рассматривались как таковые», может быть лишь условно применима к вышеуказанным акваториям. Их статус исторических вод фактически отождествлялся с правовым статусом внутренних вод, находящихся под полным суверенитетом прибрежного государства.

Возможность применения статуса внутренних вод к историческим морям и заливам подтверждена ещё в 1962 г. Комиссией международного права ООН в ходе исследования вопроса об отнесении исторических заливов к историческим внутренним водам или заливам со статусом территориального моря:

«Вопрос о том, являются ли воды залива внутренними водами или территориальным морем решается на основе того вида суверенитета, который осуществлялся прибрежным государством в период формирования исторического титула этого залива... Осуществляемый суверенитет может быть таким, как над внутренними водами или как над территориальным морем. В принципе, содержание исторического титула, возникающего из продолжительного осуществления суверенитета, не должно быть шире содержания реально осуществляемого суверенитета. Если бы соответствующее государство реально осуществляло суверенитет, как во внутренних водах, то заявленный район был бы внутренними водами, а если реально, как в территориальном море, то таким же был бы статус этого района вод. Например, если претендующее на исторический титул вод государство допускало в них мирный проход, то они могут иметь статус только территориального моря»<sup>23</sup>.

<sup>23</sup> Yearbook of the International Law Commission. 1962. Vol. II. UN, New-York, 1964. P. 23 §164-166 (A/CN.4/SER.A/1962/Add.I). URL: [http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc\\_1962\\_v2.pdf&lang=EFS](http://legal.un.org/docs/?path=../ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1962_v2.pdf&lang=EFS) (дата обращения: 16.02.2020).

Общепризнанные критерии<sup>24</sup> применения статуса исторических вод к морям заливного типа и заливам, окружённым берегами одного государства, которые, несмотря на то, что соединяются с океаном и ширина входа в них превышает 24 морские мили, могут являться внутренними морскими водами государства, следующие:

- над этими водами прибрежное государство осуществляло суверенитет на протяжении длительного времени;
- эти воды имеют важное и особое экономическое, оборонное и стратегическое значение для данной страны;
- имеет место молчаливое признание большинства государств [7, Колодкин А.Л. и др. с. 30–31; 6, Вылегжанин А.Н. и др., с. 24–25; 5, Pharand D., с. 6–7].

Первые два пункта вряд ли могут быть оспорены применительно к советским / российским арктическим акваториям, включая ряд проливов, но последнее положение — уже в значительно меньшей степени. Несмотря на фактическое отсутствие возражений со стороны других государств, неоднократные проходы американских ледоколов Береговой охраны в 1960-е гг., равно как ноты дипломатического протеста со стороны Госдепартамента США, могут лишь условно считаться «молчаливым согласием». С другой стороны, отсутствие попыток прохода и протестов в дальнейшем, в особенности в 1980-е гг., ставит вопрос о весомости этих действий со стороны США по оспариванию правоприязаний Москвы.

При этом вполне возможно допустить, что американские, а впрочем, и французские или британские подводные лодки регулярно осуществляли плавание через акватории, которые СССР в предшествующие годы, а Российская Федерация вплоть до сегодняшнего времени рассматривают как внутренние исторические воды, находящиеся под полным государственным суверенитетом. Однако так как такие проходы не являются публичными, информация о них остаётся секретной, то вопрос о том, может ли эта практика расцениваться как официальный протест против канадских и российских правоприязаний в Арктике — крайне дискуссионный [8, Brubaker D., с. 277]. С нашей точки зрения — безусловно нет!

Основная же проблема заключается скорее в том, что позиция советского руководства на протяжении 1960-х гг., как было показано выше, страдала определённой противоречивостью: воды советских арктических проливов сначала были в нотах советского МИДа объявлены внутренними, а затем их правовой статус был изменён на воды территориального моря. Именно поэтому многие зарубежные правоведы [9, Franckx E., с. 270–271] настаивают на том, что перекрытие арктических проливов системой прямых исходных линий в 1984–1985 гг. хоть и может быть признано в целом легитимным, но это не отменяет того, что к этим акваториям внутренних вод должно быть применено право мирного прохода.

---

<sup>24</sup> Важно отметить, что становление норм международного морского права, относящихся к историческим водам, шло преимущественно по пути развития обычных, а не конвенционных норм, в большей степени основываясь на положениях правовой доктрины и решений международных судебных инстанций.

### ***Мирный и транзитный проходы: нормы обычного или договорного права?***

США, как известно, настаивают на том, что к акваториям территориального моря на трассе СМП должно быть применено право мирного прохода, в 200-мильной ИЭЗ должна действовать свобода судоходства, а в российских арктических проливах соблюдаться конвенционное право транзитного прохода. Однако само неучастие США в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года фактически обесценивает эти американские заявления.

Прежде всего, это связано с тем, что принятие Конвенции ООН по морскому праву 1982 года имело целый ряд принципиальных последствий [10, Rothwell D., с. 22–23]. Во-первых, в её тексте были закреплены те или иные правовые нормы, которые к тому моменту уже давно рассматривались как обычные<sup>25</sup> нормы права (например, право судна, терпящего бедствие, зайти в любой порт).

Во-вторых, в тексте Конвенции были зафиксированы определённые правовые нормы, которые на момент её заключения уже являлись достаточно распространённой практикой целого ряда государств, что способствовало их постепенной трансформации в нормы обычного права (например, 200-мильный лимит исключительной экономической зоны).

В-третьих, Конвенция ввела новые правовые нормы, которые, однако, всё ещё не получили максимально широкого и последовательного применения. Их превращение в обычные нормы права возможно лишь в том случае, если они станут общеобязательной практикой большинства государств и, прежде всего, тех из них, которые до сих пор не участвуют в Конвенции 1982 года [12, Harrison J., с. 51–59; 12, Tanaka Y., с. 140–141]. В основном это касается ст. 76 об определении внешних границ континентального шельфа и самой концепции Общего наследия человечества, но не только [14, Гудев П.А., с. 172–173].

Неслучайно в связи с этим в 1982 г. было заявлено: «Эта Конвенция не является Конвенцией, кодифицирующей правовые нормы. Утверждение о том, что, за исключением Части XI, Конвенция представляет собой кодификацию обычного права либо отражает существующую международную практику, является неверным с фактической точки зрения и юридически необоснованным. Режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, и режим архипелажного прохода по морским коридорам являются двумя примерами из многих новых концепций, воплощённых в Конвенции»<sup>26</sup>.

США же склонны считать, что Конвенция 1982 года целиком и полностью кодифицировала исключительно устоявшиеся нормы обычного права. Такая позиция, безусловно, в

---

<sup>25</sup> Нормы обычного права формируются за счет сочетания двух элементов: установившейся, широкораспространенной и последовательной практики государств; а также субъективного элемента, известного как *opinio juris*. Последний означает, что государство рассматривает то или иное обычное правило, как норму международного права, как правило, *юридически обязательное* (!) в международном плане. Это выражение воли государства. Когда другие государства также выражают волю в том же направлении, образуется молчаливое соглашение о признании обычного правила в качестве международно-правовой нормы. [11, Вылегжанин, Каламкарян, С. 81-83].

<sup>26</sup> Конституция для океанов. Высказывания Председателя Третьей Конференции Организации Объединённых Наций по морскому праву Томи Т.Б. Ко. URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/koh\\_russian.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/koh_russian.pdf) (дата обращения: 14.04.2020).

полной степени отвечает военно-стратегическим интересам США<sup>27</sup>. Это связано с тем, что при таком рассмотрении роли и значения Конвенции 1982 года, другие страны, в том числе не участвующие в ней (Иран, Северная Корея, Сирия, Ливия, КНДР и др.), фактически обязаны исполнять нормы обычного права, якобы кодифицированные в Конвенции, так как они обязательны для исполнения абсолютно всеми государствами. В результате США постоянно акцентируют внимание на том, что такие нормы, как право транзитного и архипелажного прохода, право мирного прохода военных кораблей через территориальное море — это уже устоявшиеся нормы международного обычного права и все страны обязаны их беспрекословно соблюдать [15, Гудев П.А.].

В частности, США склонны рассматривать право транзитного прохода как шаг по кодификации обычного права. Они считают, что отсутствие юридически сформулированного права «транзитного прохода» до принятия Конвенции 1982 года было обусловлено исключительно тем обстоятельством, что государства не имели возможности легально расширить границу своего территориального моря сверх положенных 3 морских миль, а не тем обстоятельством, что это было кем-либо запрещено. Соответственно, это не мешало американским кораблям и судам проходить по выделенным коридорам открытого моря в тех или иных международных проливах. Введение 12-мильного лимита территориального моря потребовало разработки условий транзитного прохода для того, чтобы сохранить права государств на проход через международные проливы [15, Гудев П.А. с. 112; 16, Гудев П.А., с. 178–179]. Поэтому, с их точки зрения, право прохода военных и гражданских судов через международные проливы существовало и до принятия Конвенции 1982 года [2, Roach J., с. 686–691].

В результате США являются последовательными защитниками права транзитного прохода применительно ко всем проливам, которые используются или же могут быть использованы для международного судоходства. Они неоднократно выступали против претензий других прибрежных государств, не признающих или ограничивающих право транзитного прохода в отношении следующих проливов: Баб-эль-Мандебский, Бонифачо, Головнина, Зондский, Гибралтар, Ломбокский, Ормузский, Торресов, Фриза, а также проливов на трассе российского Северного морского пути (СМП) — Лаптева и Санникова, и канадского арктического архипелага, формирующих трассу Северо-Западного прохода (СЗП) [2, Roach J., с. 283–345].

---

<sup>27</sup> Защита свободы судоходства играет важнейшую роль не только в деле социально-экономического развития США, но и является ключевым элементом оборонной политики. Все основные элементы сферы национальной безопасности США — стратегическое сдерживание, оперативное присутствие, реагирование на кризисы, переброска войск — напрямую зависят от соблюдения принципа свободы судоходства, в частности права транзитного прохода. Обеспечение мобильности и оперативности переброски ВС в любой регион Земного шара морским путем остается одним из приоритетных направлений политики США.

Однако на практике только несколько государств полностью согласны с тем, что транзитный проход является нормой обычного права — это Австралия<sup>28</sup>, Великобритания, Папуа Новая Гвинея, США и Франция. Некоторые страны (Албания, Испания, КНР, ОАЭ, Перу) открыто отказываются признавать транзитный проход нормой обычного права. Иран, Марокко, ОАЭ признают лишь право мирного прохода через проливы, перекрытые территориальными водами [17, Lopez M., с. 197]. Иран настаивает на том, что США, как неучастник Конвенции 1982 года, не имеют права претендовать на то, что они могут пользоваться конвенционным правом транзитного прохода, так как оно не является действующей нормой обычного права [18, Greene J., с. 9–10].

Устоявшаяся точка зрения исходит из того, что транзитный проход стал международным компромиссом и выходит за рамки как Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г., так и норм обычного международного права [13, Такака Y., с. 106]. Наиболее взвешенный подход по этому вопросу состоит в том, что право транзитного прохода на сегодняшний день лишь движется к тому, чтобы в перспективе стать нормой обычного права [20, George M., с. 189–205; 21, Bing Bing Ja, с. 123–144; 8, Brubaker D., с. 279].

То же самое касается и права мирного прохода военных кораблей. Очевидно, что право мирного прохода возникло в самом начале прошлого века одновременно с установлением института территориального моря [19, Гудев П.А., с. 62]. Со времени своего возникновения оно признавалось всеми и стало широко распространённой практикой абсолютного большинства государств. Нет сомнений в том, что закрепление этого права в рамках Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, было не чем иным, как шагом по кодификации этого права, ставшего давно нормой обычного международного права. Однако нельзя забывать, что однообразная и непрекращающаяся практика государств по признанию права мирного прохода через территориальное море существует лишь в отношении торговых судов, в отношении прохода военных кораблей эта практика не является универсальной. Таким образом, очевидно, что до сих пор не существует нормы обычного права в отношении прохода военных кораблей через территориальное море прибрежного государства [22, Keyuan Z., с. 71]. Это утверждение подтверждается тем фактом, что во время проведения III Конференции ООН по морскому праву (1973–1982 гг.) консенсуса по этому вопросу достичь так и не удалось, целый ряд стран выступал против предоставления этого права военным кораблям.

При этом сами США до начала холодной войны придерживались позиции, согласно которой право мирного прохода через территориальное море может быть осуществимо только в том случае, если военный корабль получил разрешение на такой проход со стороны прибрежного государства. Во время проведения Гаагской конференции по кодификации международного права американский представитель настаивал на том, что право мирного

---

<sup>28</sup> Правда, это не помешало Австралии и Папуа Новой Гвинее предпринять попытку ввести обязательную лоцмановскую проводку через Торресов пролив, что вызвало противодействие целого ряда государств, включая США, воспринявших этот шаг как ограничение права транзитного прохода.

прохода, как правило, не применимо к военным кораблям. Это право, со времён своего возникновения, предоставлялось целенаправленно именно торговым судам. Однако после окончания Второй мировой войны США по мере усиления своих военно-морских возможностей, поменяли свою позицию по этому вопросу.

СССР, со своей стороны, ещё в ходе подписания Женевских конвенций заявил о том, что «Правительство СССР считает, что прибрежное государство обладает правом устанавливать разрешительный порядок прохода военных кораблей через свои территориальные воды» [22, Keyuan Z., с. 71].

В Положениях об охране государственной границы Союза Советских Социалистических Республик, утверждённых Президиумом Верховного Совета Союза ССР 5 августа 1960 г., говорилось, что «иностранные военные суда проходят через территориальные и заходят во внутренние морские воды Союза ССР по предварительному разрешению Правительства СССР в порядке, предусмотренном правилами посещения территориальных и внутренних морских вод Союза ССР иностранными военными судами, публикуемыми в «Извещениях мореплавателям» (ст. 16) <sup>29</sup>.

Затем в советском национальном законодательстве (Правила плавания и пребывания в территориальных водах (территориальном море) СССР, внутренних водах и портах СССР иностранных военных кораблей, утверждены Постановлением Совмина СССР от 28 апреля 1983 г.) было установлено, что мирный проход военных кораблей через территориальное море СССР с целью пересечения территориальных вод СССР допускается по маршрутам, обычно используемым для международного судоходства в Балтийском, Охотском и Японском морях. При этом ни в Правилах, ни в других подзаконных актах не содержалось упоминания о праве мирного прохода в Чёрном море и морях Северного Ледовитого океана.

Соответственно, позиция СССР строилась на том, что право мирного прохода предоставляется лишь в целях удобства там, где это необходимо в интересах судоходства. Такие маршруты не были обозначены в отношении Чёрного моря потому, что географическое положение советского черноморского побережья свидетельствовало о его нахождении в стороне от маршрутов, ведущих к портам любого другого черноморского государства. Так, например, проход через советские территориальные воды в Чёрном море и в морях Северного Ледовитого океана мог понадобиться только в случае захода во внутренние воды и порты СССР, но лишь на основании предварительного разрешения Совета Министров СССР.

Правда, после целой серии инцидентов <sup>30</sup> [23, Kraska J., с. 257] в акватории Чёрного моря между США и СССР уже на исходе холодной войны 23 сентября 1989 г. было подписано

<sup>29</sup> Положение об охране государственной границы Союза Советских Социалистических Республик. 5 августа 1960 г. URL: [http://shieldandsword.mozohin.ru/documents/statement\\_border5860.htm](http://shieldandsword.mozohin.ru/documents/statement_border5860.htm) (дата обращения: 17.04.2020).

<sup>30</sup> Aceves W.J. The Freedom of Navigation program: A study on the relationship between law and strategy. 1990. Pp. 127–128. URL: <http://digitallibrary.usc.edu/cdm/ref/collection/p15799coll38/id/82074> (дата обращения: 18.04.2020).

Совместное заявление «Единое толкование норм международного права, регулирующих мирный проход», известное как Jackson Hole Agreement. Оно было подписано Госсекретарём США Бейкером и Министром иностранных дел СССР Э. Шеварднадзе. В нём было зафиксировано, что:

«Все суда, включая военные корабли, вне зависимости от груза, вооружения или типа двигательной установки, в соответствии с международным правом пользуются правом мирного прохода через территориальное море, для которого не требуется ни предварительного уведомления, ни разрешения»<sup>31</sup>.

Кроме того, стороны согласились, что статья 19 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года содержит «исчерпывающий перечень видов деятельности, при осуществлении которых проход перестаёт быть мирным. Судно, проходящее через территориальное море и не осуществляющее ни один из этих видов деятельности, осуществляет мирный проход».

Были также внесены соответствующие изменения в Постановление Совета Министров СССР от 28 апреля 1983 года № 384 об утверждении Правил плавания и пребывания в территориальных водах (территориальном море) СССР, внутренних водах и портах СССР иностранных военных кораблей. Постановлением Совета Министров СССР от 20 сентября 1989 г. № 759 в статье 12 «Морские коридоры и схемы разделения движения» было зафиксировано, что «иностранные военные корабли, осуществляющие мирный проход через территориальные воды (территориальное море) СССР с целью пересечения территориальных вод (территориального моря) СССР без захода во внутренние воды или порты СССР, пользуются морскими коридорами или схемами разделения движения в тех местах, где они установлены или предписаны»<sup>32</sup>. Таким образом, редакция 1989 г. исключила из ст. 12 упоминание о том, что мирный проход военных кораблей через территориальное море СССР с целью пересечения территориальных вод СССР допускается по маршрутам, обычно используемым для международного судоходства только в Балтийском, Охотском и Японском морях.

Стоит отметить, что вплоть до сегодняшнего времени государственная практика по этому вопросу весьма неоднозначна. С одной стороны, некоторые государства — например, Германия и Нидерланды — при присоединении к Конвенции 1982 года сделали специальное уточнение касательно того, что право свободного прохода через территориальное море распространяется на все суда, в т.ч. и на военные корабли<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> 1989 USA-USSR Joint Statement on the Uniform Interpretation of Rules of International Law Governing Innocent Passage. Adopted in Wyoming, USA on 23 September 1989. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/formidable/18/1989-USA-USSR-Joint-Statement-with-Attached-Uniform-Interpretation-of-Rules-of-International-Law-Governing-Innocent-Passage.pdf> (дата обращения: 19.04.2020).

<sup>32</sup> Совет Министров СССР. Постановление от 28.04.83 № 384 Об утверждении правил плавания и пребывания в территориальных водах (территориальном море) СССР, внутренних водах и портах СССР иностранных военных кораблей. URL: [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_383/doc383a544x941.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_383/doc383a544x941.htm) (дата обращения: 12.12.2019).

<sup>33</sup> Official information regarding the declarations and statements under articles 287, 298 and 310 of the Convention. URL: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec) (дата обращения: 18.04.2020).

С другой стороны, около 40 государств требуют либо уведомительного<sup>34</sup>, либо разрешительного<sup>35</sup> порядка прохода иностранных военных кораблей через свои территориальные воды [2, Roach J., с. 250–251]. Так, например, правительство КНР при ратификации Конвенции 1982 года заявило, что положения, касающиеся мирного прохода через территориальное море, не ставят под сомнение право прибрежного государства запрашивать у иностранного государства получения разрешения или же предварительного уведомления на проход своих военных кораблей<sup>36</sup>. Некоторые страны (Дания, Вьетнам) ввели ограничение на максимальное количество военных кораблей, которые могут присутствовать в их территориальных водах.

Право мирного прохода исторически играет важную роль в военно-морской деятельности крупнейших морских держав. Однако проход военных кораблей может угрожать безопасности прибрежного государства. Соответственно, в международном праве существует определённая дилемма: обладают ли военные корабли правом мирного прохода через территориальное море прибрежного государства? Некоторые эксперты настаивают даже на том, что право мирного прохода военных кораблей через территориальное море — это вообще не право, а проявление доброй воли со стороны прибрежного государства.

### **Заключение**

Подводя предварительные итоги, необходимо отметить, что отстаиваемый Российской Федерацией разрешительный режим судоходства на трассе СМП основан на том, что проход по ней невозможен без пересечения акваторий внутренних вод, находящихся под полным государственным суверенитетом. Речь в данном случае идёт прежде всего о российских арктических проливах Новосибирских островов и архипелага Северная Земля. В силу климатических условий и ледовой обстановки, сегодня не существует маршрутов для прохода судов севернее этих территорий. Соответственно, вне зависимости от того, где судно заходит на трассу СМП — из Баренцева или Берингова морей, и через какие первоначально акватории проходит его маршрут — через территориальное море или же исключительную экономическую зону Российской Федерации, оно в любом случае будет вынуждено зайти во внутренние воды России. Данное обстоятельство является одним из ключевых, которое позволяет нам говорить об установлении единого режима судоходства в отношении всего СМП, у которого, как мы уже упоминали, нет фиксированной трассы.

<sup>34</sup> Аргентина, Гайана, Египет, Индия, Индонезия, Йемен (НДРЙ), Корея (Республика), Ливия, Мальта, Маврикий, Республика Сейшельские острова, Финляндия (до 1997 года), Швеция (до 1994 года), Хорватия.

<sup>35</sup> Албания, Алжир, Вьетнам, Бангладеш, Барбадос, Болгария (до 1987 года), Бирма, Германия, Гренада, Дания, Иран, Йемен (ЙАР), Кабо-Верде, Камбоджа, Китай, Конго, Мальдивы, Малайзия, ОАЭ, Оман, Пакистан, Филиппины, Польша, Румыния, Сомали, Шри-Ланка, Судан, Сирия.

<sup>36</sup> Official information regarding the declarations and statements under articles 287, 298 and 310 of the Convention. URL: [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=\\_en#EndDec](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_en#EndDec) (дата обращения: 18.04.2020).

Акватория российских арктических проливов была отнесена к категории внутренних вод на исторических правооснованиях. Несмотря на то, что Конвенция 1982 года не содержит чётких критериев для такого рода правовой квалификации, сам институт исторических вод сформировался задолго до принятия вышеупомянутого соглашения, преимущественно на основе норм обычного права и решений международных судебных инстанций. Среди критериев отнесения к историческим водам выделяют следующие: важное экономическое и оборонное значение для государства; проецированием им суверенитета над ними в течение длительного времени и на постоянной основе; молчаливое согласие других государств.

Последнее обстоятельство представляет собой определённую проблему для Российской Федерации, так как ледоколы Береговой охраны США в середине 1960-х гг. предпринимали несколько проходов через советские арктические проливы, что вряд ли может считаться «молчаливым согласием», учитывая активную переписку между советским и американским дипломатическими ведомствами. С другой стороны, реакция США на постановления Совета Министров СССР 1984 и 1985 гг., которые на законодательном уровне отнесли эти и другие акватории к категории внутренних, была «урезанной». Они оспорили установление Советским Союзом прямых исходных линий лишь в отношении Тихого океана, Японского, Охотского, Берингова и Чёрного морей [24, Nash M., с. 1796]. Этот факт вовсе не отменяет первоначальной позиции США по этому вопросу, однако может свидетельствовать и о молчаливом признании на тот момент советских арктических амбиций.

Ещё одна проблема — это непоследовательность заявлений советского руководства, относительно правового статуса вод арктических проливов: до постановлений 1984–1985 гг. в дипломатической переписке с США они квалифицировались то как территориальное море, то как внутренние воды. Принимая во внимание положения ст. 5(2) Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года и ст. 8(2) Конвенции ООН по морскому праву 1982 года к внутренним водам, которые до этого рассматривались как таковые, должно применяться право мирного прохода. Можно считать — это тот минимум, на котором настаивают зарубежные эксперты, оспаривая разрешительный порядок прохода на трассах СМП.

С нашей точки зрения, нет веских оснований полагать, что данные акватории не рассматривались СССР как находящиеся под полным государственным суверенитетом и к которым был применим режим охраны государственной границы, то есть необходимость получения по дипломатическим каналам разрешения на проход от советского правительства. Непоследовательность первоначальной правовой квалификации была вызвана скорее внезапностью возникшей ситуации: советская Арктика была фактически закрытым морским регионом для свободного осуществления тех или иных видов морехозяйственной деятельности со стороны иностранных государств, включая военное судоходство. Появление в советских арктических водах ледоколов БО США было, несомненно, крайне раздражающим фактором для СССР и потребовало разработки соответствующей правовой аргументации, что заняло определённое время.

В целом главное противоречие, которое существует между Россией и другими странами, прежде всего США, относительно правового статуса СМП — это вопрос о полной или же частичной применимости норм и положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года к акваториям СМП и Арктике в целом. Для США ответ на этот вопрос предельно однозначен: Россия, как участница Конвенции 1982 года, обязана в полной мере имплементировать её положения в отношении указанных морских пространств. Позиция России принципиально противоположена: правовой режим Арктики строится на сочетании договорных и обычных норм права, а также применимости к ней национального законодательства, разработанного нашей страной в течение десятилетий.

При этом важно понимать, что непризнание права мирного или же транзитного проходов к СМП не означает распространения этих ограничений на какие-либо другие акватории за пределами арктических. Это было бы крайне опасное заблуждение, так как, в соответствии с Венской Конвенцией о праве международных договоров 1969 года, любое другое государство может посчитать себя не обязанным соблюдать те или иные договорные нормы в отношении страны, которая эти нормы периодически нарушает<sup>37</sup>. Корабли же российского ВМФ крайне заинтересованы в беспрепятственном проходе через ключевые акватории Мирового океана, включая международные проливы. Кроме того, как участник Конвенции 1982 года, Россия взяла на себя обязательство по уважению и исполнению конвенционных норм.

Речь идёт лишь о том, что Российская Федерация может не только апеллировать к уникальному правовому режиму СМП, который основан как на нормах и положениях современного международного морского права, так и на национальном законодательстве, но и в отношениях с США — не считать себя обязанной принимать во внимание правовую позицию Вашингтона по мирному и транзитному проходам, так как он не является полноценным участником Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. И лишь изменение статуса США в её отношении может стать тем основанием, когда во взаимоотношениях России и США может возникнуть необходимость более детального обсуждения правового режима судоходства на трассах СМП.

### Литература

1. Gavrilov V. Legal Status of the Northern Sea Route and Legislation of the Russian federation: a Note // Ocean Development and International Law. 2015. Vol 46. Issue 3. Pp. 256–263. DOI: 10.1080/00908320.2015.1054746
2. Roach J.A., Smith W.R. Excessive Maritime Claims. 3rd ed. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. 688 p.
3. Гудев П.А. Арктика в исследованиях ИМЭМО // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61. № 5. С. 99–110. DOI: 10.20542/0131-2227-2017-61-5-99-110
4. Гудев П.А. Россия и Китай в ловушке правосудия: как проигрыш Пекина в Международном Арбитраже затронет интересы Москвы? (Часть II) // Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития. 2018. Т. I, № 2 (39). С. 13–27.

<sup>37</sup> Венская конвенция о праве международных договоров 1969 года. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/law\\_treaties.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/law_treaties.shtml) (дата обращения: 22.04.2020).

5. Pharand D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: a Final Revisit // *Ocean development and International Law*. 2007. Vol. 38. Issue 1–2. Pp. 3–69.
6. Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод (Теория и практика государств) / Под ред. Вылегжанина А.Н. Москва, МГИМО Университет, 2012. 112 с.
7. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. 637 с.
8. Brubaker D.R. Straits in the Russian Arctic // *Ocean Development and International Law*. 2001. Volume 32, Issue 3. Pp. 263–287. DOI: 10.1080/009083201750397600
9. Franckx E. Non Soviet shipping in the Northeast Passage, and the Legal Status of Proliv Vil'kitskogo // *Polar record*. 1988. No. 24(151). Pp. 269–276. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247400009530>
10. Rothwell D.R., Stephens T. *The International Law of the Sea*. Oxford-Portland: Hart Publishing, 2010. 545 p.
11. Вылегжанин А.Н., Каламкарян Р.А. Международный обычай как основной источник международного права // *Государство и право*. 2012. № 6. С. 78–89.
12. Harrison J. *Making the Law of the Sea: a study in the development of international Law*. New York: Cambridge University Press, 2011. 342 p. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511974908>
13. Tanaka Y. *The International Law of the Sea*. New York: Cambridge University Press, 2012. 518 p. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511844478>
14. Гудев П.А. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года: проблемы трансформации режима. М.: ИМЭМО, 2014. 201 с.
15. Гудев П.А. Политика США в Мировом океане // *Международные процессы*. 2016. Т. 14. № 1. С. 106–120. DOI: 10.17994/IT.2016.14.1.44.9
16. Гудев П.А. Танкерная война: версия 2.0? // *Россия в глобальной политике*. 2019. Т.17. № 4. С. 166–182.
17. Lopez Martin A.G. *International Straits. Concept, Classification and Rules of Passage*. Berlin, Heidelberg: Springer, 2010. 243 p.
18. Greene J.K. *Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program*. Newport, Rhodelsland: Naval War College, 1992. 26 p.
19. Гудев П.А. Политико-правовые аспекты морской политики США в АТР // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2019. № 1 (42). С. 53–75.
20. George M. Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention // *Ocean development and International Law*. 2002. Vol. 33. Issue 2. Pp. 189–205. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320290054765>
21. Bing Bing J. The Northwest Passage: an Artificial Waterway Subject to a Bilateral Treaty Regime // *Ocean development and International Law*. 2013. Vol. 44. Issue 2. Pp. 123–144. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2013.780870>
22. Keyuan Z. *China's Maritime legal System and the Law of the Sea*. Brill, Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2005. 382 p.
23. Kraska J., Pedrozo R. *International Maritime Security*. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. 966 p.
24. Nash M.L. *Cumulative Digest of United States Practice in International Law*. Washington, DC: Office of the Legal Adviser, Dept. of State, 1993. Vol. 2.

## References

1. Gavrilov V. Legal Status of the Northern Sea Route and Legislation of the Russian federation: a Note *Ocean Development and International Law*, 2015, vol. 46, iss. 3, pp. 256–263. DOI: 10.1080/00908320.2015.1054746
2. Roach J.A., Smith W.R. *Excessive Maritime Claims*. Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2012, 688p.
3. Gudev P.A. Arktika v issledovaniyakh IMEMO [The IMEMO Arctic Research]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2017, vol. 61, no. 5, pp. 99–110. DOI: 10.20542 / 0131-2227-2017-61-5-99-110
4. Gudev P.A. Rossiya i Kitai v lovushke pravosudiya: kak proigrysh Pekina v Mezhdunarodnom Arbitrazhe zatronet interesy Moskvy? (Chast' II) [Russia and China in the "Trap" of Justice: How the Beijing's

- Defeat in International Arbitration will Affect the Interests of Moscow? (Part 2)]. *Yugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya* [South East Asia: Actual Problems of Development], 2018, vol. 1, no. 2(39), pp. 13–27.
5. Pharand D. The Arctic Waters and the Northwest Passage: a Final Revisit. *Ocean Development and International Law*, 2007, vol. 38, iss. 1–2, pp. 3–69. DOI: 10.1080/00908320601071314
  6. Vylegzhanin A.N., ed. *Mezhdunarodno-pravovaya kvalifikatsiya morskikh rayonov v kachestve istoricheskikh vod (Teoriya i praktika gosudarstv)* [International Legal Qualification of Sea Areas as Historical Waters (Theory and Practice of States)]. Moscow, MGIMO Universitet Publ., 2012, 112 p. (In Russ.)
  7. Kolodkin A.L., Gutsulyak V.N., Bobrova Ju.V. *Mirovoy okean. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim. Osnovnye problemy* [World Ocean. International Legal Regime. Main Problems]. Moscow, Statut Publ., 2007, 637 p. (In Russ.)
  8. Brubaker D.R. Straits in the Russian Arctic. *Ocean Development and International Law*, 2001, vol. 32, iss. 3, pp. 263–287. DOI: 10.1080/009083201750397600.
  9. Franckx E. Non-Soviet Shipping in the Northeast Passage, and the Legal Status of Proлив Vil'kitskogo. *Polar record*, 1988, no. 24 (151), pp. 269–276. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247400009530>
  10. Rothwell D.R., Stephens T. *The International Law of the Sea*. Oxford-Portland, Hart Publishing, 2010, 545 p.
  11. Vylegzhanin A.N., Kalamkaryan R.A. *Mezhdunarodnyy obychai kak osnovnoy istochnik mezhdunarodnogo prava* [International Custom as the Main Source of International Law]. *Gosudarstvo i pravo* [State and Law], 2012, no. 6, pp. 78–89.
  12. Harrison J. *Making the Law of the Sea: a Study in the Development of International Law*. New York, Cambridge University Press, 2011, 342 p. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511974908>
  13. Tanaka Y. *The International Law of the Sea*. New York, Cambridge University Press, 2012, 518 p. DOI: <https://doi.org/10.1017/CBO9780511844478>
  14. Gudev P.A. *Konventsiiya OON po morskomu pravu 1982 goda: problemy transformatsii rezhima* [UN Convention on the Law of the Sea 1982: Regime Transformation Problems]. Moscow, IMEMO Publ., 2014, 201 p. (In Russ.)
  15. Gudev P.A. Politika SShA v Mirovom okeane [US Policy in the World Ocean]. *Mezhdunarodnye protsessy* [International Trends], 2016, vol. 14, no. 1, pp. 106–120. DOI: 10.17994/IT.2016.14.1.44.9
  16. Gudev P.A. Tankernaya voyna: versiya 2.0? [Tanker War: Version 2.0?]. *Rossiya v global'noy politike* [Russia in Global Affairs], 2019, vol. 17, no. 4, pp. 166–182.
  17. Lopez Martin A.G. *International Straits. Concept, Classification and Rules of Passage*. Berlin, Heidelberg, Springer, 2010, 243 p.
  18. Greene J.K. *Freedom of Navigation: New Strategy for the Navy's FON Program*. Newport, Rhodelsland, Naval War College, 1992, 26 p.
  19. Gudev P.A. Politiko-pravovye aspekty morskoy politiki SShA v ATR [Political and Legal Aspects of the US maritime policy in the APR]. *Jugo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya* [South East Asia: Actual problems of Development], 2019, vol. 1, no. 1(42), pp. 53-75.
  20. George M. Transit Passage and Pollution Control in Straits under the 1982 Law of the Sea Convention. *Ocean Development and International Law*, 2002, vol. 33, iss. 2, pp. 189–205. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320290054765>
  21. Bing B. The Northwest Passage: an Artificial Waterway Subject to a Bilateral Treaty Regime. *Ocean Development and International Law*, 2013, vol. 44, iss. 2, pp. 123–144. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2013.780870>
  22. Keyuan Z. *China's Maritime legal System and the Law of the Sea*. Brill, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, 382 p.
  23. Kraska J., Pedrozo R. *International Maritime Security*. Leiden, Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2013, 966 p.
  24. Nash M.L. *Cumulative Digest of United States Practice in International Law*. Washington, DC: Office of the Legal Adviser, Dept. of State, 1993, vol. 2.

Статья принята 22.05.2020.

УДК 327.8(98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.165

## Арктика на грани гибридной войны? \*

© **КОНЫШЕВ Валерий Николаевич**, доктор политических наук, профессор

E-mail: konyshev06@mail.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

**Аннотация.** В статье изучается феномен гибридной войны применительно к арктической политике. Основная цель исследования состоит в том, чтобы показать, насколько состоятельна эта концепция, кого западные эксперты считают главным источником гибридных угроз и что они включают в гибридные угрозы в Арктике. Эмпирическую базу исследования составили документы международных организаций и публикации западных авторов. На основе критического анализа документов и публикаций показано, что понятие гибридной войны ввели в научный оборот военные, но оно используется и в более широком смысле. Военные эксперты пока не выработали чёткого определения гибридной войны. Представители политических наук используют понятие гибридной войны в ещё более аморфном значении, что приводит к неограниченному расширению понятия. На конкретных примерах показано, что под понятие гибридных угроз потенциально попадают любые проявления политики России, что располагает к созданию политической мифологии, прикрывающей политические цели западных оппонентов. В западных публикациях нет единства в отношении продуктивности концепций гибридных угроз и гибридных войн, но более распространена радикальная точка зрения, которая сводится к навязыванию конфронтационных отношений в Арктике и в международной политике в целом.

**Ключевые слова:** Арктика, безопасность, гибридные войны, гибридные угрозы, Россия, сдерживание.

## Is the Arctic on the Brink of a Hybrid War?

© **Valeriy N. KONYSHEV**, Dr. Sci. (Polit.), professor

E-mail: konyshev06@mail.ru

Saint Petersburg University, Saint Petersburg, Russia

**Abstract.** The article examines the phenomenon of hybrid war in relation to Arctic politics. The goal of the study is to show how valid this concept is, who Western experts consider the main source of hybrid threats, and what they consider hybrid threats in the Arctic. The empirical grounds of the study are documents of international organizations and publications of Western authors. A critical analysis of documents and publications shows the concept of hybrid war was introduced into scientific circulation by the military, but it is also used in a broader meaning. Military experts have not yet come up with a clear definition of hybrid war. Representatives of political science use the concept of hybrid war in an even more amorphous meaning, which leads to its unlimited expansion. Based on specific examples, it is shown that any manifestations of Russian politics potentially fall under the concept of hybrid threats, which is conducive to the creation of political mythology that covers up the political goals of Western opponents. There is no consensus in Western publications regarding the productivity of the concepts of hybrid threats and hybrid wars, but a more common radical point of view, which limits down to the imposition of confrontational relations in the Arctic and in international politics in general.

**Keywords:** Arctic, security, hybrid war, hybrid threats, Russia, deterrence.

---

\* Для цитирования:

Конышев В.Н. Арктика на грани гибридной войны? // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 165–182. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.165

For citation:

Konyshev V.N. Is the Arctic on the Brink of a Hybrid War? *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 165–182. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.165

### *Введение*

В современной политике государств по обеспечению безопасности утвердилась тенденция к расширительной трактовке безопасности, которая означает, что спектр угроз охватывает как военные, так и невоенные составляющие. Одним из проявлений этой тенденции стала тема гибридных угроз. Термин был введён в оборот в 2007 г. американскими исследователями [1, Hoffman F.], но всеобщий интерес к нему вырос после воссоединения Крыма с Россией в 2014 г.

В условиях общего ухудшения отношений Запада с Россией термин «гибридная война» применяется не только к конкретным эпизодам, таким как «цветные революции», но и для характеристики внешней политики отдельных государств. В гибридной войне западные эксперты усматривают ростки новой формы войны и даже «большой стратегии» государств в XXI в. [2, Schmid J.]. Именно в этом ключе политику России в отношении Украины или стран Балтии всё чаще приравнивают к гибридной войне [3, Banasik M.]. В странах Европы, в НАТО [4, Treverton G., Thvedt A., Chen A.] и в США [5, Davitch J.] заговорили о гибридной угрозе как долгосрочной и весьма серьёзной проблеме безопасности, приобретающей глобальные масштабы.

Странами Запада за последние несколько лет сформировано целое направление исследований, которое опирается на тезис о том, что наступила новая эра в политике безопасности, именуемая «эрой гибридных угроз». Её отличие состоит в новом сочетании элементов стратегии и тактики [6, Smith A., с. 2]. Разработкой стратегии по противодействию гибридным угрозам занимается НАТО и созданный в 2017 г. Европейский центр экспертизы по противодействию гибридным угрозам (The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats), со штаб-квартирой в Финляндии. Основная задача центра — обеспечить сетевое взаимодействие экспертов и политиков, а также координировать усилия НАТО и стран ЕС в борьбе с гибридными угрозами. О размахе деятельности говорит тот факт, что в работе центра участвуют 27 стран, включая помимо европейских государств США и Турцию. Кроме того, создан Совместный проект по изучению гибридных угроз с участием всех прибрежных арктических государств (Multinational Capability Development Campaign project), который уделяет основное внимание разработке концептуальных основ противодействия гибридным угрозам.

В последнее время тема гибридных угроз и гибридных войн стала звучать в отношении Арктики, где не происходило существенного ухудшения военно-политической обстановки даже на фоне украинского кризиса [7, Konyshev V., Sergunin A., Subbotin S.]. Можно ли говорить о новом виде в эволюции угроз в Арктике, или это пример политической мифологии для достижения иных целей? В связи с этим в статье изучаются источники, содержание и место гибридных угроз (и войн) в ряду других политических инструментов арктической политики. Эмпирическую базу исследования составили документы международных организаций,

публикации западных академических журналов, документы мозговых центров и научно-исследовательских институтов, специализирующихся на военной тематике.

### **Факторы, влияющие на формирование угроз безопасности в Арктике**

Угрозы безопасности в Арктике формируются под влиянием ряда факторов, которые оказывают определённое влияние на политику государств региона в военно-политической сфере.

Во-первых, Арктика со времён холодной войны сохраняет глобальное стратегическое значение в политике ядерного сдерживания между США и Россией. На практике это означает, что многоцелевые атомные подводные лодки США ведут патрулирование в Северном Ледовитом океане. Их основное вооружение — крылатые ракеты в неядерном оснащении. Через арктические пространства проходят траектории для пуска баллистических ракет из континентальной части США и России. На Кольском полуострове базируется российский Северный флот, и здесь находится две трети ядерного арсенала для выполнения задач стратегического сдерживания.

Во-вторых, под влиянием изменения климата уменьшается площадь постоянных льдов, что расширяет возможности для ведения морских операций и военно-морского присутствия в Арктических морях. Это касается главным образом подводного флота.

В-третьих, характер противоречий между арктическими государствами по региональным вопросам, таким как территориальные споры, статус морских акваторий, право на разработку ресурсов, в основном решается в рамках существующего правового режима Арктики. Риски военного конфликта из-за региональных проблем оцениваются как вполне умеренные или низкие.

В-четвёртых, в случае, если всё же произойдет радикальное ухудшение военно-политической обстановки, ведение масштабных межвидовых операций в Арктике с использованием высокоточного оружия будет затруднено в силу суровых климатических условий, геомагнитных помех, затрудняющих работу систем связи, а также немногочисленности военных баз в непосредственной близости [8, Воронов К. В.; 9, Загорский А.В.].

В наиболее уязвимом положении с северного стратегического направления находится Россия, поскольку она имеет самую протяжённую границу непосредственно в Арктике. Кроме того, вдоль побережья проходит Северный морской путь, по которому постепенно развивается международное судоходство, подразумевающее право мирного прохода для военных судов. Суммарная мощь блока НАТО, который может быть использован в Арктике, намного превосходит военный потенциал России, расквартированный в этом регионе [10, Konyshev V., Sergunin A.].

Перспектива к дальнейшей милитаризации Арктики возможна, однако объективных оснований для перелома ситуации пока нет. Конечно, сохраняющиеся негативные тенденции требуют реагирования России. В частности, растёт количество и масштаб учений по ли-

нии НАТО, делаются попытки вовлечения в этот военный блок Финляндии и Швеции, а в Польше и Норвегии постепенно наращивается инфраструктура в интересах развития средств ПРО, которые могут быть достаточно быстро преобразованы из оборонительных в ударные системы.

Помимо отмеченных выше, внимание западных экспертов и политиков всё более привлекают новые факторы, способствующие милитаризации Арктики. Ярким примером служат дискуссии о гибридных угрозах. Но в отличие от собственно военных, гибридные угрозы трактуются так, что могут быть отнесены как к спектру «жестких», так и «мягких» вызовов безопасности. Для того чтобы понять, что они из себя представляют и каково их место в ряду других угроз безопасности в арктическом регионе, необходимо начать с военно-доктринальных оснований концепции гибридной войны.

### ***Гибридные войны и угрозы: военно-доктринальные основания***

В рассуждениях западных экспертов о наступлении «новой эры гибридных угроз» толкование гибридной войны остаётся весьма расплывчатым и сводится к тезису о сочетании различных методов и инструментов военного и невоенного характера, которые могут использоваться в явной или скрытой форме. Как следствие, в ряде научных публикаций и официальных заявлениях различных государств уже не просто отдельные действия России, но и вся её внешняя политика в целом называется гибридной войной [4, Treverton G., Thvedt A., Chen A., с. 67; 11, Chivvis C., с. 316–321].

Как сложилось такое положение дел, можно понять, обратившись к документам министерства обороны США, которые во многом задают тон в эволюции всей западной военно-стратегической мысли. Из документов министерства обороны США следует, что гибридной войны как особого вида противоборства на военно-доктринальном уровне не существует. Речь идёт лишь о попытках военных экспертов определить специфические признаки гибридной войны, исходя из современного опыта военных конфликтов. Общий тренд исследований состоит в том, чтобы сформулировать отличительные признаки гибридной войны, т.е. попытаться показать, что гибридная война — это некий новый качественный этап в развитии иррегулярной войны. Но пока трактовка гибридной войны остаётся крайне аморфной и сводится к сочетанию методов регулярной и иррегулярной войны, что в общем-то характерно для войн на протяжении длительной истории. Примечательно, что в анализе действий России в Крыму в 2014 г. американские военные тоже используют термин «гибридная война» формально, быстро переходя к терминам иррегулярной войны<sup>1</sup>. Поэтому следует согласиться с мнением той части российских и зарубежных экспертов, которые утверждают, что для профессиональных военных гибридная война сводится не более чем к оперативному искусству планирования и проведения операций, сочетающих уже известные методы противоборства

---

<sup>1</sup> Counter-Unconventional Warfare. White paper. URL: <https://info.publicintelligence.net/USASOC-CounterUnconventionalWarfare.pdf> (дата обращения: 14.04.2020).

[12, Конышев В.Н., Парфенов Р.В.; 13, Johnson R.; 14 Russia's military...; 15, Reichborn-Kjennerud E., Cullen P.].

В справке, адресованной в штаб НАТО в 2010 г., также указывалось, что в альянсе нет чёткого понимания того, что такое гибридная угроза и как ей противодействовать<sup>2</sup>. Интерес к теме угасал из-за недостатка финансирования, и в итоге её переадресовали из НАТО в созданный Европейский центр экспертизы по противодействию гибридным угрозам (Хельсинки), который финансировался уже по линии отдельных государств, а не из средств альянса. Однако и после воссоединения Крыма с Россией в 2014 г. альянсу не удалось ни выработать определение гибридной войны, ни сформулировать стратегию ответа на гибридные угрозы. В ежегодном отчёте генсека НАТО за 2019 г. говорится, что альянс продолжает разработку стратегии борьбы против гибридных угроз, но «основная ответственность по реагированию на гибридные нападения лежит на подвергшемся атаке государстве»<sup>3</sup>. Это значит, что пока реагирование на гибридное нападение на одно из государств альянса никак не соотносится со статьей 5 о коллективной обороне НАТО.

В дискуссиях экспертов также не наблюдается особого прогресса в понимании сущности гибридной войны. В рамках упомянутого Совместного проекта по изучению гибридных угроз опубликовано предельно широкое толкование термина «гибридная война»: «в действительности гибридная война происходит на международной арене в континууме от соревнования до конфликта между акторами». И далее уточняется, что термин «война» следует понимать фигурально, поскольку он в данном случае обозначает «серьёзную, состоятельную, враждебную и устойчивую природу вызова» безопасности. Экспертному сообществу и политикам предлагается оперировать понятием, которое, с одной стороны, по объёму совпадает с внешней политикой государства, а с другой, оно фактически ликвидирует границу между состоянием войны и мира<sup>4</sup>.

В настоящее время в политическом дискурсе употребление концепции гибридной войны демонстрирует две тенденции. Гибридная война в специально военном значении находится в стадии становления, и среди военных отношение к ней достаточно сдержанное. Также военные используют термин «гибридная война» как аналитический конструкт, т.е. абстракцию, пока ещё не претендующую на обозначение нового типа войн. Гибридная война и гибридная угроза в широком и ещё менее определённом значении всё чаще используется представителями политической науки и действующими политиками. Почему же складывается

<sup>2</sup> BI-SC Input to a New NATO Capstone Concept for the Military Contribution to Countering Hybrid Threats. Enclosure 1 TO 1500/CPPCAM/FCR/10-270038 5000 FXX 0100/TT-6051/Ser: NU0040 DATED: 25 AUG 10. URL: [https://www.act.nato.int/images/stories/events/2010/20100826\\_bi-sc\\_cht.pdf](https://www.act.nato.int/images/stories/events/2010/20100826_bi-sc_cht.pdf) (дата обращения: 10.03.2020).

<sup>3</sup> The Secretary General's Annual Report 2019. P. 29. URL: [https://www.nato.int/nato\\_static\\_fl2014/assets/pdf/2020/3/pdf\\_publications/sgar19-en.pdf](https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/3/pdf_publications/sgar19-en.pdf) (дата обращения: 10.04.2020).

<sup>4</sup> MCDC Countering Hybrid Warfare Project: Countering Hybrid Warfare. March 2019. P. 17. URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/784299/concept\\_s\\_mcdc\\_countering\\_hybrid\\_warfare.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784299/concept_s_mcdc_countering_hybrid_warfare.pdf) (дата обращения: 16.04.2020).

ся такая странная ситуация: слабо разработанное понятие заимствовано у военных, но интенсивно используется в политическом дискурсе?

Важность концепции гибридной войны в широком понимании определяется тем, что она позволяет перевести практически любые действия государства-оппонента или негосударственного актора в так называемую «серую зону» международно-правового поля [16, Sloan E.]. Другими словами, создаётся возможность трактовать некие действия политического оппонента как агрессию со всеми вытекающими последствиями. Подобным примером ещё несколько лет назад была гуманитарная интервенция. Основная проблема гуманитарной интервенции состояла в противоречии с принципом суверенитета. В случае гибридной войны — это возможность подвести политику оппонента под понятие агрессии. Конечно, и другая сторона конфликта тоже может использовать эффект «серой зоны» для прикрытия истинных геополитических целей.

Отсюда становится понятным соблазн использовать гибридные угрозы для политических манипуляций и легитимации ответных силовых действий в обход международного права. Лишь этими соображениями можно объяснить, почему западные эксперты при всей неопределённости понятия гибридной войны, тем не менее, предлагают на годы вперед сделать стратегию противодействия гибридным угрозам главным приоритетом в стратегии США и НАТО<sup>5</sup>. А в практическом плане предлагается усилить присутствие НАТО на передовых рубежах обороны, например, в странах Балтии [14, Russia' military..., с. 181]. Эта же логика постепенно распространяется на регион Арктики.

### ***Государства-источники гибридных угроз в Арктике***

В настоящее время основным источником гибридных угроз в Арктике называют Россию, но в долгосрочной перспективе к ней может присоединиться и Китай [17, Hicks K., Federici J., Akiyama C., с. 3–5]. В качестве обоснования приводится несколько доводов. Прежде всего, Россия и Китай имеют в Арктике важные и долгосрочные интересы. Но у обоих государств недостаточно ресурсов для реализации стратегически планов: у России — развитой экономики, финансов и технологий, у Китая — правовых оснований на освоение шельфа. В то же время у них есть совпадающие интересы в Арктике, такие как проект Полярного шёлкового пути, совместная реализация которого позволит потеснить некоторые арктические державы [18, Sorensen C.]. Но при этом есть и определённые трудности в организации сотрудничества между Москвой и Пекином. Поэтому весьма эффективными инструментами становятся методы непрямого воздействия по линии дипломатии, экономического и научного сотрудничества, которые Китай уже успешно применяет для усиления своего влияния в Арктике [19, Конышев В.Н., Кобзева М.А.].

<sup>5</sup> Counter-Unconventional Warfare. White paper. URL: <https://info.publicintelligence.net/USASOC-CounterUnconventionalWarfare.pdf> (дата обращения: 12.04.2020).

Кроме того, на Западе считается, что как политическое средство гибридная война актуальна главным образом для тех государств, которые не рассчитывают на достижение целей в открытом военном, политическом или экономическом противостоянии или конкуренции [4, Treverton G., Thvedt A., Chen A., с. 73]. В политическом измерении Китай и Россия противопоставляются другим арктическим державам как авторитарные, поэтому ожидается, что в своих гибридных атаках они будут стараться использовать уязвимости демократических государств для ослабления изнутри. Потенциальными целями для атак становятся основы демократического устройства (государственные гарантии политических прав и свобод, автономность институтов гражданского общества), принцип конкуренции ветвей власти, культурная терпимость, свободные для дискуссий СМИ, ограниченное влияние государства на экономику [20, Wigell M., с. 4,7].

Конечно, военно-политическая обстановка в Арктике складывается не только под давлением объективных обстоятельств. После начала украинского кризиса о росте военных угроз со стороны России заговорили её арктические соседи, с которыми прежде складывались вполне конструктивные отношения. В силу её геополитического положения и членства в НАТО важнейшее значение для России имеет позиция Норвегии, с которой наладилось экономическое и военное сотрудничество (учения «Помор»). Украинский кризис дал импульс к частичному откату от двустороннего сотрудничества Москвы и Осло. На доктринальном уровне Россия была вновь включена в разряд внешних угроз безопасности Норвегии, а совместные программы военного сотрудничества были остановлены. Эксперты Норвежского центра оборонных исследований отметили, что возрастание рисков конфронтации связано с несколькими факторами: отсутствие сдерживающих рычагов у авторитарного режима для применения силы; успехи военной модернизации России были недооценены на Западе; Россия сумела эффективно использовать гибридные действия в Грузии и на Украине, что создаёт соблазн повторить успех, но едва ли это коснётся Арктики [21, Atland].

В публикациях Финского института международных отношений отмечается, что хотя речь не идет о риске полномасштабной войны, ситуация в Арктике оценивается как стратегическое соперничество, происходящее в различных формах. Помимо усиления своего военного потенциала, Россия активно использует гибридные методы войны: вторжения в воздушное пространство арктических государств, постановку помех связи GPS (на учениях НАТО в Норвегии в 2018 г.), кибернетическую активность, энергетическую политику, недружественные дипломатические шаги, организацию потоков беженцев в арктические государства [22, Mikkola, с. 8].

Тем самым гибридная угроза была введена в обсуждение повестки безопасности в Арктике и получила дальнейшее развитие.

### *Гибридные угрозы в Арктике*

Как же конкретно интерпретируется проблема гибридных угроз применительно к Арктике? Здесь можно выделить два условных направления анализа: «умеренное» и «радикальное».

Умеренная часть экспертов высказываются по теме гибридных угроз довольно скептически. Они считают, что гибридная война не может претендовать на роль новой суперстратегии России, более того, подобное отождествление внешней политики и войны усложняет понимание целей России, которые носят невоенный характер. Учёные справедливо указывают, что мифологизация действий России под флагом «гибридной войны» способна только сыграть на руку В. Путину, укрепляя имидж России как сильной державы, с которой надо считаться. С другой стороны, Запад и так ошибочно воспринимал мотивы многих действий России после окончания холодной войны, а сведение российской внешней политики к гибридной войне только из-за ухудшения её отношений с Западом ещё более усугубит данную проблему [23, Renz B., Smith H., с. 3, 10, 14, 18–20].

Говоря о гибридной войне в военном аспекте, эксперты из финского Института Александери отмечают, что в истории военно-стратегической мысли уже не раз приходили и уходили концепции, которые претендовали на обозначение новых типов войн. Они высказываются против преувеличения реальных возможностей вооруженных сил России лишь на основе успешной крымской кампании, т.к. в целом НАТО имеет значительные преимущества. Сам же крымский опыт в виде гибридных действий едва ли будет напрямую перенесён в Балтийский регион или Арктику [23, Renz B., Smith H., с. 3, 10].

Учёные признают, что с военной точки зрения о гибридной войне мало что можно сказать определённого, поэтому свои рассуждения о гибридной угрозе они строят в основном на базе публикаций в СМИ и взятых у экспертов интервью. Вследствие этого многие финские авторы вынуждены говорить даже не о гибридной угрозе со стороны России как части военного противоборства, а о гибридном влиянии (вмешательстве), которое может гипотетически перерасти в угрозу. После этого в гибридное влияние включается буквально любое политическое действие России: информационное, финансовое, физическое, политическое, кибернетическое и политическое насилие [24, Helsinki in the era..., с. 4, 6].

Финские эксперты рекомендуют разрабатывать меры противодействия гибридному влиянию. Например, в Хельсинки муниципалитеты, имеющие широкие полномочия по самоуправлению, должны взять на себя организационную функцию. Они же будут играть ключевую роль в случае перерастания гибридного влияния в гибридную угрозу. Ключом к успеху считается умение муниципалитетов мобилизовать общество, собирать необходимую информацию на локальном уровне и поддерживать высокий уровень доверия граждан друг к другу и к властям [24, Helsinki in the era..., с. 7–8]. Эксперты предлагают рассматривать следующие виды гибридного влияния:

*Создание или поддержание уязвимости* в технической, экономической или духовной сфере.

Примерами являются деятельность фейковых новостных веб-сайтов.

*Наблюдение* как сбор информации об объекте с целью изучения уязвимости.

*Тестирование* как проверка реагирования целевого объекта на определённые действия, например, кибератаки с целью проверки устойчивости IT-систем.

*Деятельность* по оказанию влияния на целевые объекты различными способами и методами.

*Диверсии*, когда данная деятельность маскирует какую-либо другую активность [24, Helsinki in the era..., с. 9].

Но вот при каких условиях гибридное влияние перестает в угрозу, эксперты умалчивают, лишь в самом общем виде ссылаясь на существование «нового типа угроз». Здесь возникает логическая неувязка. Ведь сами же представители «умеренных» отмечают, что такая трактовка гибридной войны стирает грань между состоянием войны и мира, что чревато скачиванием к милитаризации политики, затрудняет анализ внешней политики государств и причин конфликтов [23, Renz B., Smith H., с. 22]. Кроме того, гибридная война начинает трактоваться как непрерывная деятельность, начинающаяся задолго до обострения конфликта, что совершенно запутывает вопрос о правовом статусе войны и мира [14, Reichborn-Kjennerud E., Cullen P., с. 3].

Один из вариантов того, как избежать отмеченного противоречия, предлагается в стратегии под названием «демократическое сдерживание», развиваемой сотрудниками Финского института международных отношений. Чтобы разделить военные и невоенные аспекты гибридного воздействия, М. Вигел предпочитает говорить не о гибридной войне, а только о «гибридном вмешательстве», имея в виду не прямые методы борьбы типа манипулятивных технологий, обеспечивающих скрытность внешнего воздействия на общество в целом или отдельные структуры управления. Непрямое воздействие осуществляется по линии тайной дипломатии, геоэкономических рычагов и дезинформации с целью внести хаос и посеять семена раздора в демократическое общество, используя его уязвимые места. Примерами подобного гибридного вмешательства на Западе считается энергетическая политика РФ, направленная на усиление противоречий внутри ЕС; поддержка популистских партий и евроскептиков, поддерживающих идеи дезинтеграции; провоцирование локальных экономических диспропорций через создание избирательных преференций; предоставление экономических льгот для создания коррупционных схем внутри других государств [20, Wigell M., с. 5–6].

Стратегия демократического сдерживания отличается от традиционного понимания сдерживания, сформированного в годы холодной войны. Не государство, а всё общество участвует в демократическом сдерживании, при этом государственные органы выполняют роль координатора совместных усилий. В свою очередь, это требует высокой сплочённости и доверия между государством и обществом. Не жёсткая, а мягкая сила, основанная на при-

влекательности институтов и ценностей либеральной демократии, становится главным инструментом сдерживания. Скрытым действиям противника противопоставляется прозрачность решений, строгое соблюдение законности, гражданская активность. Характер ответных действий на гибридное влияние строится не по принципу балансирования, а с помощью асимметричных средств, основанных на достижениях демократии и демонстрирующих её преимущества оппоненту. Наконец, если традиционное сдерживание направлено на пресечение любой агрессии, то демократическое сдерживание носит явно ограничено, поскольку имеет несилевой характер [20, Wigell M., с. 9–11].

По этой же причине, говоря о формировании стратегии противодействия гибридному влиянию, представители «умеренных» предпочитают делать акцент на концепции «эластичного ответа», стрессоустойчивости (resilience), которая означает повышение способности государства выдержать удар и восстановиться от последствий внешнего негативного воздействия [20, Wigell M., с. 11]. По сути она может рассматриваться как часть стратегии демократического сдерживания в виде системы мер по снижению уязвимости общества и государства. Примечательно, что «умеренные» предостерегают от раздувания проблемы гибридных угроз, что может принести обществу ещё больший ущерб, чем сами эти угрозы. Всеобщая подозрительность способна разрушить доверие в обществе, усилить противоречия и спровоцировать раскол политических сил [24, Helsinki in the era, с. 23].

Однако среди западных экспертов более распространена радикальная позиция, которая находит поддержку по линии институтов ЕС, НАТО и официальных представителей арктических государств. Для неё характерна предельно широкая трактовка термина «гибридная угроза». Как и в оценках «умеренных», она проявляется во многих сферах: административной, правовой, культурной, социальной, дипломатической, инфраструктурной, информационной, кибернетической, космической, экономической, политической, военной, разведывательной. Причём этот перечень может изменяться [25, Nuclear energy..., с. 10]. Но далее делается радикальный вывод, что перед нами спектр проблем, который «способен дестабилизировать международную систему». А раз так, то необходимо создавать общую стратегию всех заинтересованных стран<sup>6</sup>. Глобальность угрозы объясняется тем, что гибридная война является «большой стратегией» государств-«ревизионистов», стремящихся изменить в свою пользу статус-кво на мировой арене, а именно: России, Китая и Ирана<sup>7</sup>. Данное мнение о масштабах и характере гибридных угроз содержится в концептуальных документах, опубликованных в рамках Совместного проекта по изучению гибридных угроз, которые служат ру-

<sup>6</sup> MCDC Countering Hybrid Warfare Project: Countering Hybrid Warfare / Ed. by Monaghan S. March 2019. P. 16. // [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/784299/concept\\_s\\_mcdc\\_countering\\_hybrid\\_warfare.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784299/concept_s_mcdc_countering_hybrid_warfare.pdf) (дата обращения: 16.04.2020).

<sup>7</sup> MCDC Countering Hybrid Warfare Project: Conceptual Foundation and Implications for Defence Forces. March 2019. P.1-2. URL: [https://pdfs.semanticscholar.org/7207/db36faa8e51d56709c3d4ef433ddf625e730.pdf?\\_ga=2.263480140.1548099221.1588232627-840606667.1588232627](https://pdfs.semanticscholar.org/7207/db36faa8e51d56709c3d4ef433ddf625e730.pdf?_ga=2.263480140.1548099221.1588232627-840606667.1588232627) (дата обращения: 16.04.2020).

ководством для всех экспертов, объединяемых в единую научную сеть под руководством Европейского центра экспертизы по противодействию гибридным угрозам в Финляндии.

Таким образом, гибридные угрозы выводятся на уровень глобальных просто декларативно, без достаточных оснований. Авторы никак не поясняют, почему именно гибридные угрозы играют такую глобальную деструктивную роль, а не, скажем, эрозия международного права, выход США из договоров по ПРО и РСМД, постепенная милитаризация космоса, перераспределение центров сил в мире и т.д. А если говорить о государствах-«ревизионистах», то разве история многих столетий не есть борьба государств за влияние? Почему в настоящее время «ревизионизм» как таковой вдруг объявляют угрозой глобальной дестабилизации? И потом, почему усилиям «ревизионистов» априорно отводится негативная роль?

В качестве стратегии противодействия гибридным угрозам радикалы призывают взять не что иное, как сдерживание в духе холодной войны. Автор подобной идеи Витаутас Киршанкас подчёркивает, что «недостаток решительности или бездействие могут подрвать стратегию сдерживания», а само сдерживание направлено на «нейтрализацию гибридных угроз до их появления», причём эскалация отношений для устрашения противника рассматривается «как неотъемлемая и оправданная часть сдерживания». «Мягкий» ответ на угрозу — демонстрация собственной неуязвимости и другие меры по созданию у противника мотивации отказаться от гибридных действий. А «жёсткий» вариант предполагает возмездие в случае перехода «красных линий», причём противнику не обязательно давать понять, в какой форме и на что будет направлена миссия возмездия [26, Keršsanskas V., с. 9–12].

Можно заметить, что «мягкий» ответ радикалов совпадает с описанной выше концепцией «умеренных» — «демократическим сдерживанием». Радикальные эксперты из Королевского военного колледжа Дании критикуют умеренных за пассивную реакцию на проблему гибридных угроз и явную недостаточность «мягких» мер против долгосрочных гибридных угроз, указывая на политику России, которая «не должна оставаться безнаказанной». Более того, политика возмездия должна послужить мощным стимулом объединения усилий ЕС и НАТО, причём реагирование на гибридную угрозу необходимо ввести в статью 5 договора об обязательствах по коллективной обороне альянса [27, Sorensen H., Nyeman D., с. 3, 5].

Столь сильный акцент на «жёсткой» безопасности связан с тем, что у радикалов гибридная угроза прямо отождествляется с конкретными сферами уязвимости современного государства, такими как энергетический комплекс. Здесь вновь возникает логическая неувязка. Ведь уязвимость государства связана с его собственными свойствами безотносительно к внешнему окружению (если газа нет в своих недрах — этот факт сам по себе никак не зависит от отношений с другими государствами). А вот угроза возникает внутри или извне государства в результате действий субъекта политики, который может использовать или не использовать уязвимость для нанесения вреда. Получается, что угроза и уязвимость далеко не одно и то же: уязвимость — объективное свойство объекта, а угроза — ожидаемое нега-

тивное последствие от действий субъекта политики. Их отождествление радикалами означает, что уязвимость всегда рассматривается как априорная внешняя угроза, что заранее не оставляет места сотрудничеству. Другими словами, это взгляд на отношение государств только сквозь призму конфликта, что и является отголоском холодной войны.

Представители радикальной точки зрения предлагают механизм проявления гибридной угрозы в виде трёх фаз деятельности. Первая, подготовительная, формирует у населения и правящих элит долгосрочную мотивацию поведения и мироощущения через воздействие на культурные процессы и межнациональные отношения, контроль над новостными каналами, усугубление социальных проблем и т.д. Вторая фаза, дестабилизация, направлена на то, чтобы размыть понятия, регулирующие общественный порядок. Например, понимание внешней и внутренней угрозы, юрисдикция различных уровней и субъектов власти, отношений федерального центра и регионов. Внося дополнительный хаос, можно затруднить или даже парализовать ответные меры государства. Первые две фазы формируют гибридные угрозы как точки уязвимости другого государства, вся деятельность проводится в рамках правового поля. Третья фаза, насилие, соответствует состоянию гибридной войны и направлена на реализацию угроз в практические действия. Она включает в себя военные и любые другие инструменты [25, Nuclear energy..., с. 11–12]. Очевидно, предлагаемый радикалами механизм предполагает отсутствие границы между состоянием мира и войны.

Итак, формируется ситуация искусственной политизации, когда любая уязвимость подается как объективно существующая гибридная угроза извне. Например, предлагается рассматривать зависимость от поставок энергии или энергоносителей как часть системы гибридных угроз данному государству [28, Verner D., Grigas A., Petit F., с. 3]. Исходя из этой логики делается утверждение, что если Финляндия использует ядерные реакторы, построенные по российским технологиям и получает для них топливо из России, возникает гибридная угроза по поставкам энергоносителей и по технологической зависимости [25, Nuclear energy..., с. 13–14]. Между тем, проблемы энергетической политики имеют либо экономическую, либо геополитическую подоплёку, либо их комбинацию, что является общей практикой государств, включая США и другие великие державы, относимые к либерально-демократическим. Но в случае, когда речь идёт о политике России, делается подмена понятий — вместо геоэкономики предлагается рассуждать об инструментах гибридной войны, применяемых Россией.

Подобный приём западные эксперты переносят на сотрудничество в атомной энергетике между Россией и Финляндией. Утверждается, что поскольку руководство Росатома назначается непосредственно из Кремля по политическим мотивам, это делает саму организацию удобным инструментом для гибридного воздействия. Оно не обязательно прямое, но через эффект перетекания (*spill-over*) способно создать рычаг влияния в самых разных сферах: разведывательной деятельности, военной, правовой, социальной, инфраструктурной. В частности, проект строительства Россией атомной станции в финском г. Ханхикиви рассмат-

ривается не только как экономический, но и как часть гибридного воздействия, направленного на раскол ЕС и НАТО [25, Nuclear energy..., с. 32].

В этой же априорно конфликтной логике, продиктованной неоправданным отождествлением уязвимости и угрозы, предлагается рассматривать правовой режим Арктики. Известно, что существует целый ряд спорных вопросов по разделу шельфа, статусу центральной части Северного Ледовитого океана, статусу проливов и морских коммуникаций. Объективно все спорные вопросы решаются в правовом поле, и большинство экспертов считают вероятность военного конфликта на этой почве весьма низкой [29, Загорский А.В.]. Но радикальный взгляд сторонников гибридных угроз предполагает, что существование «серых зон» в правовом регулировании провоцирует военный конфликт нового типа, который получит широкое распространение в XXI в.

Использование правовых норм как оружия войны (lawfare) в «серой зоне» основано на том, что манипуляция правовыми нормами используется при планировании военной кампании. В этой интерпретации под гибридные действия и угрозы подводится позиция России по имплементации норм Конвенции по морскому праву 1982 г., когда она пытается отстаивать статус Северного морского пути как национальной, а не международной транспортной артерии. Провоцирующими конфликт названы водружение российского флага на морское дно в 2007 г. в ходе экспедиции А. Чилингарова и даже подача заявки в комиссию ООН по расширению шельфа — поскольку Россия «проигнорировала претензии других арктических государств» [30, Al-Aridi A., с. 116–117]. Но тогда любая попытка оспаривания Россией своих прав в рамках существующего правового режима Арктики подпадает под гибридные действия и угрозы. Правда, остаётся неясным, почему действия оппонентов России в том же самом правовом поле по вопросу о расширении границ шельфа не считаются гибридными...

Описанный подход к пониманию гибридной угрозы, направленный на искусственную политизацию вопросов региональной политики, в особенности характерен для исследований, проведённых под эгидой международных центров и сетевых организаций с участием США. Искусственная политизация означает, что обсуждаемая гибридная угроза важна не сама по себе, а служит инструментом для достижения иных целей — например, «гибридизация» очень удобна как инструмент недобросовестной конкуренции на рынке энергетических услуг или в любой другой сфере.

Отдельный интерес представляют собой методики, позволяющие выявлять гибридные угрозы. Опыт групп экспертов из различных государств был подытожен в публикации в рамках Совместного проекта по изучению гибридных угроз. Очевидно, что обычные методики, основанные на мониторинге индикаторов (превышение «порога» активности означает рост угрозы), оказываются недостаточными при столь аморфной трактовке содержания и высокой непредсказуемости гибридной угрозы. Действительно, сложно искать серую кошку в темной комнате.

Чтобы решить эту нетривиальную задачу, предлагается разделить гибридные угрозы на два типа: «известные неизвестные» и «неизвестные неизвестные». Если первый потенциально может быть обнаружен по индикаторам, то для угроз второго типа индикаторов нет, т.к. даже их природа неизвестна. Внятного ответа, как быть со вторым типом угроз, в докладе не сформулировано. Рекомендации сводятся, во-первых, к комбинированию уже известных индикаторов и большему вниманию к угрозам, считавшимся прежде маргинальными. Во-вторых, предлагается организовать общенациональный мониторинг максимально широкого спектра деятельности институтов власти и частного бизнеса, выявляя даже незначительные аномалии как возможные признаки неизвестной гибридной угрозы<sup>8</sup>.

### **Заключение**

В политическом дискурсе гибридная война используется для консолидации антироссийских настроений, что наблюдается во многих государствах Европы, в ЕС и НАТО. На доктринальном уровне гибридная война и гибридная угроза не разработаны ни в одной армии мира, поэтому её активное использование в основном связано с искусственной политизацией проблем внешней политики для оказания давления на Россию и другие государства, относимые на Западе к «ревизионистам», которым по определению приписывается стремление дестабилизировать международную систему. Нечёткое определение понятия позволяет включать в гибридные действия любое проявление внешней политики недружественного государства. Отсюда в рекомендациях Европейского центра по противодействию гибридным угрозам и других организаций содержатся меры предельного широкого спектра действий, прямо направленных на эскалацию конфликтных отношений с Россией.

Всплеск внимания к гибридным угрозам, наблюдаемый с 2014 г., отчасти объясняется растерянностью Запада перед фактом быстрых, успешных и инновационных действий в Крыму, где в ходе операции не прозвучало ни одного выстрела. Западные эксперты выражают опасения, что они неверно оценивали глубину модернизации вооружённых сил России [23, Renz B., Smith H., с. 2]. Но за этим интересом можно усматривать и более серьёзные основания. Быть может, глобальный масштаб, который приписывают гибридным угрозам и войнам, отражает нарастающее состояние хаоса в международной системе, эрозию международного права, крах глобальных экономических механизмов и режимов безопасности? Тогда неизбежный рост противоречий усиливает конфликтный потенциал международных отношений, что и делает востребованными нетрадиционные методы противоборства всех против всех. Глобальную угрозу создаёт не гибридность как форма войны, а утрата стабильности международной системы, которая происходит нарастающими темпами. Не эту ли про-

---

<sup>8</sup> MCDC Countering Hybrid Warfare Project: Countering Hybrid Warfare / Ed. by Monaghan S. March 2019. P. 25–32. URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/784299/concept\\_s\\_mcdc\\_countering\\_hybrid\\_warfare.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/784299/concept_s_mcdc_countering_hybrid_warfare.pdf) (дата обращения: 16.04.2020).

блему прикрывает тезис о государствах-«ревизионистах» как виновниках глобальной дестабилизации?

Различие между умеренными и радикальными сторонниками концепции гибридных войн состоит в том, что умеренные делают акцент на снижении уязвимости государства и общества перед лицом внешних воздействий, а радикалы, отождествляя уязвимость и угрозу, склонны к априорному восприятию проблемы уязвимости терминах потенциальной конфликтности. Но при аморфности самого понятия гибридной угрозы это чревато необоснованной конфронтацией межгосударственных отношений в духе «охоты на ведьм». Политически деструктивная позиция радикалов подпитывается поддержкой по линии НАТО, ЕС, ряда недружественных России государств, а также в рамках Совместного проекта по изучению гибридных угроз.

На практике тема гибридных войн используется, во-первых, для склонения нейтральных Швеции и Финляндии к сотрудничеству и последующему вступлению в НАТО. Во-вторых, гибридная война помогает дать новый импульс к укреплению НАТО, организации, терпящей кризис на фоне серьёзных разногласий как между США и Европой, так и внутри Европы, по вопросам обеспечения безопасности. В-третьих, искусственное раздувание проблемы гибридных угроз служит аргументом для сторонников увеличения военных расходов европейских государств и активизации НАТО в Арктике.

Повестка гибридной войны в целом имеет корни весьма далёкие от региональных проблем Арктики. Дискуссии о гибридных угрозах выглядят достаточно искусственно и связаны с общим ухудшением отношений России и Запада, которое началось ещё до украинского кризиса. Своего рода рефлексией на глобальные негативные политические тенденции и стали попытки интерпретировать региональные проблемы Арктики сквозь призму концепции гибридной войны. Показательно, что сторонники «гибридизации» международных отношений готовы заранее приписать политике России враждебную направленность даже применительно к проектам обоюдновыгодного сотрудничества в Арктике.

### ***Благодарности и финансирование***

Статья подготовлена в рамках работы по гранту РФФИ № 20-514-22001 ФДНЧ\_а «Разработка оптимальной модели системы безопасности человека в Арктической зоне Российской Федерации».

### ***Литература***

1. Hoffman F. Conflict in the 21th Century: the Rise of Hybrid Wars. Arlington: Potomac Institute for Policy Studies, 2007. 72 p.
2. Schmid J. Hybrid Warfare on the Ukrainian Battlefield: Developing Theory Based on Empirical Evidence // Journal of Baltic Security. 2019. Vol. 5. No. 1. Pp. 5–15. DOI: 10.2478/jobs-2019-0001
3. Banasik M. Russia's Hybrid War in Theory and Practice // Journal on Baltic Security. 2016. Vol. 2. No. 1. Pp. 157–182.
4. Treverton G., Thvedt A., Chen A. Addressing Hybrid Threats. Stockholm: Swedish Defense University. 2018. 93 p.

5. Davitch J. Open Sources for the Information Age // *Joint Forces Quarterly*. 2017. Vol. 87. No. 4. Pp. 18–25.
6. Smith A. In the Era of Hybrid Threats: Power of the Powerful or Power of the Weak? *Strategic Analysis* October 2017. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2017. 8 p.
7. Konyshev V., Sergunin A., Subbotin S. Russia's Arctic Strategies in the Context of the Ukrainian Crisis // *The Polar Journal*. 2017. Vol. 7. No. 1. Pp. 1–22. DOI: 10.1080/2154896X.2017.1335107
8. Воронов К.В. Арктические горизонты стратегии России: современная динамика // *Мировая экономика и международные отношения*. 2010. № 9. С. 54–65.
9. Загорский А.В. Военное строительство в Арктике в условиях конфронтации России и Запада // *Арктика и Север*. 2018. № 31. С. 80–97. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.31.80.
10. Sergunin A., Konyshev V. Russian Military Strategies in the Arctic: Change or Continuity? // *European Security*. 2017. Vol. 26. No. 2. Pp. 171–189. DOI: 10.1080/09662839.2017.1318849
11. Chivvis C. Hybrid War: Russian Contemporary Political Warfare // *Bulletin of the Atomic Scientists*. 2017. Vol. 73. No. 5. Pp. 316–321. DOI: 10.1080/00963402.2017.1362903
12. Конышев В.Н., Парфенов Р.В. Гибридные войны: между мифом и реальностью // *Мировая экономика и международные отношения*. 2019. Том. 63. № 12. С. 56–66. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-12-56-66
13. Johnson R. Hybrid war and Its Countermeasures: a Critique of the Literature // *Small Wars & Insurgencies*. 2018. Vol. 29. No. 1. Pp. 141–163. DOI: 10.1080/09592318.2018.1404770.
14. *Russia's Military Strategies and Doctrine* / Ed. by G. Howard, M. Czekaj. Washington: The Jamestown foundation, 2019. 184 p.
15. Reichborn-Kjennerud E., Cullen P. What is Hybrid War? Policy Brief 1/2016. Oslo: Norwegian Institute of International Affairs, 2016. 4 p.
16. Sloan E. Hegemony, Power, and Hybrid War. Berlin: Dialog of Civilizations Research Institute, 2018. 12 p.
17. Hicks K., Federici J., Akiyama C. China in the Grey Zone. *Strategic Analysis* 4/2019. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019. 7 p.
18. Sorensen C. The Ice Dragon — Chinese Interests in the Arctic. *Strategic Analysis* 5/2019. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019. 7 p.
19. Конышев В.Н., Кобзева М.А. Политика Китая в Арктике: традиции и современность // *Сравнительная политика*. 2017. № 1. С. 77–92. DOI: 10.18611/2221-3279-2017-8-1-77-92
20. Wigell M. Democratic Deterrence: How to Dissuade Hybrid Interference // *FIIA Working Papers*. 2019. No. 110. 17 p.
21. Atland K. North European Security after the Ukrainian Conflict // *Defense and Security Analysis*. 2016. Vol. 32. No. 2. Pp. 163–176. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/14751798.2016.1160484>
22. Mikkola H. The Geostrategic Arctic: Hard Security in the High North // *FIIA Briefing Paper*. 2019. No. 25. 8 p.
23. Renz B., Smith H. Russia and Hybrid Warfare — Going Beyond the Label // *Papers Aleksanteri*. 2016. Helsinki: Kikimora Publications, 2016. 62 p.
24. Helsinki in the Era of Hybrid Threats — Hybrid Influencing and the City. Helsinki: The European Center for Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019. 30 p.
25. Nuclear Energy and the Current Security Environment in the Era of Hybrid Threats. Research Report. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019. 45 p.
26. Keršanskas V. Deterrence: Proposing a More Strategic Approach to Countering Hybrid War // *Hybrid Coe Paper* 2. 2020. 23 p.
27. Sorensen H., Nyeman D. Going Beyond Resilience. *Strategic Analysis* November 2018. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2018. 9 p.
28. Verner D., Grigas A., Petit F. Assessing Energy Dependency in the Age of Hybrid Threats. Helsinki: The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats, 2019. 18 p.
29. Загорский А.В. Хрупкое спокойствие в Арктике // *Мировая экономика и международные отношения*. 2018. Т. 62. № 9. С. 97–102. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-9-97-102
30. Al-Aridi A. Legal Complexities of Hybrid Threats in the Arctic Region // *Teise*. 2019. Vol. 112. Pp. 107–123.

## References

1. Hoffman F. *Conflict in the 21st Century: the Rise of Hybrid Wars*. Arlington, Potomac Institute for Policy Studies, 2007, 72 p.
2. Schmid J. Hybrid Warfare on the Ukrainian Battlefield: Developing Theory Based on Empirical Evidence. *Journal of Baltic Security*, vol. 5, no. 1, 2019, pp. 5–15. DOI: 10.2478/jobs-2019-0001
3. Banasik M. Russia's Hybrid War in Theory and Practice. *Journal on Baltic Security*, vol. 2, no. 1, 2016, pp. 157–182.
4. Treverton G., Thvedt A., Chen A. *Addressing Hybrid Threats*. Stockholm, Swedish Defense University Publ., 2018, 93 p.
5. Davitch J. Open Sources for the Information Age. *Joint Forces Quarterly*, vol. 87, no. 4, 2017, pp. 18–25.
6. Smith A. *In the Era of Hybrid Threats: Power of the Powerful or Power of the Weak? Strategic Analysis October 2017*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2017, 8 p.
7. Konyshev V., Sergunin A., Subbotin S. Russia's Arctic Strategies in the Context of the Ukrainian Crisis. *The Polar Journal*, vol. 7, no. 1, 2017, pp. 1–22. DOI: 10.1080/2154896X.2017.1335107
8. Voronov K.V. Arkticheskie gorizonty strategii Rossii: sovremennaya dinamika [Arctic Horizon of Russia's Strategy: Contemporary Dynamics]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2010, no. 9, pp. 54–65.
9. Zagorskiy A.V. Voennoe stroitel'stvo v Arktike v usloviyakh konfrontatsii Rossii i Zapada [The Arctic Defense Postures in the Context of the Russia-West Confrontation]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2018, no. 31, pp. 80–97. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.31.80.
10. Sergunin A., Konyshev V. Russian Military Strategies in the Arctic: Change or Continuity? *European Security*, 2017, vol. 26, no. 2, pp. 171–189. DOI: 10.1080/09662839.2017.1318849
11. Chivvis C. Hybrid War: Russian Contemporary Political Warfare. *Bulletin of the Atomic Scientists*, vol. 73, no. 5, 2017, pp. 316–321. DOI: 10.1080/00963402.2017.1362903
12. Konyshev V., Parfenov R. Gibridnye voyny: mezhdru mifom i real'nost'yu [Hybrid Wars: Between Myth and Reality]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2019, vol. 63, no. 12, pp. 56–66. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-12-56-66
13. Johnson R. Hybrid War and Its Countermeasures: a Critique of the Literature. *Small Wars & Insurgencies*, vol. 29, no. 1, 2018, pp. 141–163. DOI: 10.1080/09592318.2018.1404770
14. Howard G., Czekaj M., eds. *Russia's Military Strategies and Doctrine*. Washington, The Jamestown foundation Publ., 2019, 184 p.
15. Reichborn-Kjennerud E., Cullen P. *What is Hybrid War. Policy Brief 1/2016*. Oslo: Norwegian Institute of International Affairs Publ., 2016, 4 p.
16. Sloan E. *Hegemony, Power, and Hybrid War*. Berlin, Dialog of Civilizations Research Institute Publ., 2018, 12 p.
17. Hicks K., Federici J., Akiyama C. *China in the Grey Zone. Strategic analysis 4/2019*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2019, 7 p.
18. Sorensen C. *The Ice Dragon — Chinese Interests in the Arctic. Strategic Analysis 5/2019*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2019, 7 p.
19. Konyshev V., Kobzeva M. Politika Kitaya v Arktike: traditsii i sovremennost' [China's Policy in the Arctic: Tradition and Modernity]. *Sravnitel'naya politika* [Comparative Politics], 2017, no. 1, pp. 77–92. DOI: 10.18611/2221-3279-2017-8-1-77-92
20. Wigell M. *Democratic Deterrence: How to Dissuade Hybrid Interference. FIIA Working Papers, no. 110*. Helsinki, Finnish Institute of International Affairs Publ., 2019, 17 p.
21. Atland K. North European Security After the Ukrainian Conflict. *Defense and Security Analysis*, 2016, vol. 32, no. 2, pp. 163–176. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/14751798.2016.1160484>
22. Mikkola H. *The Geostrategic Arctic: Hard Security in the High North. FIIA Briefing Paper April 22019/25*. Helsinki, Finnish Institute of International Affairs Publ., 2019, 8 p.
23. Renz B., Smith H. *Russia and Hybrid Warfare — Going Beyond the Label. Papers Aleksanteri 1/2016*. Helsinki, Kikimora Publications, 2016, 62 p.

24. *Helsinki in the Era of Hybrid Threats — Hybrid Influencing and the City*. Helsinki, The European Center for Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2019, 30 p.
25. *Nuclear Energy and the Current Security Environment in the Era of Hybrid Threats. Research Report*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2019, 45 p.
26. *Keršanskas V. Deterrence: Proposing a More Strategic Approach to Countering Hybrid War. Hybrid Coe Paper 2. March 2020*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2020, 23 p.
27. Sorensen H., Nyeman D. *Going Beyond Resilience. Strategic Analysis November 2018*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2018, 9 p.
28. Verner D., Grigas A., Petit F. *Assessing Energy Dependency in the Age of Hybrid Threats*. Helsinki, The European Centre of Excellence for Countering Hybrid Threats Publ., 2019, 18 p.
29. Zagorski A.V. *Khрупкое spokoystvie v Arktike [Fragile Peace in the Arctic]. Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya [World Economy and International Relations]*, 2018, vol. 62, no. 9, pp. 97–102. DOI: 10.20542/0131-2227-2018-62-9-97-102
30. Al-Aridi A. *Legal Complexities of Hybrid Threats in the Arctic Region. Teise*, 2019, vol. 112, pp. 107–123.

Статья принята 03.05.2020.

УДК 347(470+481)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.183

## Рыбоохранная зона Шпицбергена: как Россия и Норвегия разрешают арктические разногласия \*

© **ОСТХАГЕН Андреас**, старший научный сотрудник

E-mail: ao@fni.no

Институт Ф. Нансена, Осло, Норвегия

© **ЙОРГЕНСЕН Анне-Кристин**, старший научный сотрудник

E-mail: akjorgensen@fni.no

Институт Ф. Нансена, Осло, Норвегия

© **МУ Арильд**, профессор-исследователь

E-mail: amoe@fni.no

Институт Ф. Нансена, Осло, Норвегия

**Аннотация.** Шпицберген и морское пространство вокруг этого арктического архипелага занимают центральное место в норвежско-российских отношениях. С 1977 г. ведутся споры о юрисдикции Норвегии в отношении рыболовства на этой территории. Какова позиция России по вопросу норвежской юрисдикции в рыбоохранной зоне (РОЗ) Шпицбергена? Как изменились восприятие и реакции на спорные моменты на рубеже тысячелетий? Обострило ли ухудшение двусторонних отношений после событий 2014 г. спор в РОЗ? Возрос ли конфликтный потенциал? Мы пришли к выводу, что 2014 г. не стал переломным моментом в отношениях двух стран по вопросу о РОЗ. После драматического ареста российского траулера в 2005 г., федеральные власти перешли от стратегии открытого протеста к относительно мирному диалогу, за исключением событий 2011 г., связанных с внутривнутрироссийскими разногласиями вокруг соглашения о морской границе в Баренцевом море 2010 г. После 2011 г. спорные моменты в РОЗ решались без тенденции к эскалации. Однако сложившаяся ситуация находится под влиянием многих факторов, которые могут меняться с течением времени. Политика России в РОЗ старается сбалансировать: российская сторона подчёркивает свою официальную позицию и настаивает на ограничениях относительно норвежских правоприменительных мер, одновременно обеспечивая сохранение режима правоприменения.

**Ключевые слова:** рыбоохранная зона, Шпицберген, Свальбард, Россия, береговая охрана, Арктика

## The Svalbard <sup>1</sup> Fisheries Protection Zone: How Russia and Norway Manage an Arctic Dispute

© **Andreas ØSTHAGEN**, senior research fellow

E-mail: ao@fni.no

Fridtjof Nansen Institute, Oslo, Norway

© **Anne-Kristin JØRGENSEN**, senior research fellow

E-mail: akjorgensen@fni.no

Fridtjof Nansen Institute, Oslo, Norway

© **Arild MOE**, research professor

E-mail: amoe@fni.no

Fridtjof Nansen Institute, Oslo, Norway

---

\* Для цитирования:

Остхаген А., Йоргенсен А.-К., Му А. Рыбоохранная зона Шпицбергена: как Россия и Норвегия разрешают арктические разногласия // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 183–205. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.183

For citation:

Østhaagen A., Jørgensen A.-K., Moe A. The Svalbard Fisheries Protection Zone: How Russia and Norway Manage an Arctic Dispute. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 183–205. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.183

<sup>1</sup> В русскоязычном тексте применяется «Шпицберген», до сих пор обычное название архипелага в России. Официальное норвежское название по-русски — Свальбард.

**Abstract.** Svalbard and the maritime zone around this Arctic archipelago are central to Norway–Russia relations. Since 1977, a dispute has concerned Norway's right to exercise jurisdiction over fisheries. What are Russian positions on Norwegian jurisdiction enforcement in the Fisheries Protection Zone (FPZ)? How have perceptions and reactions evolved since the turn of the millennium? Has the deterioration in the bilateral relationship post-2014 sharpened the dispute in the FPZ, and has the risk of conflict increased? We find that 2014 does not appear to be a watershed with respect to relations in the FPZ around Svalbard. After the dramatic arrest of a Russian trawler in 2005, the Russian central authorities switched from protest to relatively conciliatory dialogue — with a marked exception in 2011 related to Russian domestic discord surrounding the 2010 Barents Sea maritime boundary agreement. After 2011, incidents in the FPZ have been handled without further escalation, but the situation is underpinned by various factors that might change. Russia's policies in the FPZ have been a balancing act: always stressing its official position and insisting that there are limitations to how much Norwegian enforcement can be accepted, while also ensuring that the enforcement regime survives.

**Keywords:** *Fisheries Protection Zone, Svalbard, Russia, Coast Guard, Arctic.*

### **Введение**

Архипелаг Шпицберген, расположенный между материковой частью Норвегии и Северным полюсом, занимает особое положение в международных отношениях. На протяжении веков он оставался ничей землей, несмотря на активную экономическую деятельность в виде китобойного промысла, охоты и рыболовства. Только в начале XX в. великие державы согласились с тем, что Норвегия должна иметь суверенитет над островами, как это было заявлено в Договоре о Шпицбергене, подписанном в Париже в 1920 г. Однако в силу экономических интересов специальные положения о доступе, налогообложении и недискриминации включились в Договор и продолжают применяться к экономической деятельности на этом арктическом архипелаге.

Когда в послевоенный период появилась концепция расширенных морских зон, а государства приступили к её реализации, возникла проблема. Применялись ли особые положения о Шпицбергене к этим новым морским зонам, хотя сами зоны не были указаны в Договоре о Шпицбергене? Норвегия продолжает возражать против этого, в то время как другие государства, имеющие экономический и политический интерес в арктических водах, такие как Исландия, Россия и Великобритания, занимают другие позиции. Впоследствии в 1977 г. Норвегия установила рыбоохранную зону (РОЗ), а не полноправную исключительную экономическую зону (ИЭЗ) во избежание прямого конфликта по этому поводу. Тем не менее, другие государства, имеющие экономический и политический интерес на Шпицбергене, продолжают оспаривать норвежский подход.

Шпицберген находится недалеко от России (морские зоны Шпицбергена и Земли Франса-Иосифа граничат друг с другом), и Россия — единственная страна, помимо Норвегии, чьё значительное количество населения живёт и работает на Шпицбергене, составляя отдельное сообщество в шахтёрском городке Баренцбург. Россия выступала против права Норвегии в одностороннем порядке устанавливать любую форму морской зоны, что было описано как решение, нарушающее Договор 1920 г. Таким образом, в 1970-х годах возник

спор между двумя арктическими соседями, который до сих пор остаётся неурегулированным.

Время от времени он возникает в политической повестке дня и в отношениях между Норвегией и Россией или же в более широком контексте — при обсуждении вопросов управления Арктикой. Более того, порой этот правовой спор создаёт впечатление непосредственной опасности конфликта между маленьким государством и его большим соседом. Существует вероятность столкновений, особенно во взаимодействии между российскими рыболовными судами и норвежскими властями, обеспечивающими соблюдение правил промысла и судоходства. Кроме того, в Норвегии и в НАТО нарастёт восприятие Северной Атлантики / Баренцева моря как области, в которой наращиваются военные усилия России.

Хотя другие страны проявляют интерес к морскому спору на Шпицбергене, Россия, несомненно, является центральным действующим лицом при раскрытии сложностей этого спора. Поэтому в этой статье мы хотим прояснить интересы, позиции и действия России в отношении РОЗ. Как россияне воспринимают норвежскую политику в РОЗ? Как сложились восприятие и реакции после того, как Норвегия ужесточила свои правоприменительные практики в РОЗ на рубеже тысячелетий? Произошли ли изменения в связи с ухудшением двусторонних отношений после 2014 г.? Что всё это означает для риска конфликта в этом морском регионе?

Мы стремимся определить факторы, которые могут увеличить или уменьшить риск серьёзного конфликта. Таким образом, цель состоит не в том, чтобы дать полный обзор позиции России (или отдельных действующих лиц и органов) по морскому спору на Шпицбергене, а скорее в том, чтобы использовать события в РОЗ за последние два десятилетия, чтобы изучить, как заявления — как официальные, так и неофициальные, а также действия в отношении РОЗ носили неустойчивый и изменённый характер, и объяснить почему. Мы начинаем с рассмотрения РОЗ в более широком контексте рыболовства в Баренцевом море, а затем перейдём к анализу изменений в норвежском управлении зоной и реакции России, выделяя акторов с российской стороны на федеральном и региональном уровнях. Наконец, мы обсудим, как объяснить различия в восприятии и реакциях с течением времени, а также какие последствия могут быть в контексте вероятности будущего конфликта в этом районе.

Статья основана преимущественно на письменных источниках, российских СМИ, журнальных статьях, комментариях экспертов и интервью. Большая часть этого материала была собрана в 2018 и 2019 гг. Мы также опираемся на статьи о Шпицбергене и особенностях этой части мира, исследуя архипелаг сам по себе или как часть более широкой системы управления Арктикой. Кроме того, мы провели официальные интервью и неформальные беседы с представителями норвежской стороны. Все опрошенные являются ключевыми участниками сотрудничества Норвегии и России по вопросу рыболовства. Неформальные дискуссии с несколькими российскими участниками улучшили наше понимание позиций России.

### *Шпицберген и его рыбоохранная зона*

Шпицберген расположен примерно в 650 км к северу от материковой части Норвегии и всего в 1 000 км от Северного полюса. Архипелаг получил своё имя от голландского исследователя В. Баренца в XVI в. Сегодня Шпицберген — название самого большого острова архипелага, в то время как архипелаг в целом был переименован в Свальбардс 1925 г. Только в начале XX в., когда были открыты многообещающие запасы угля и появились шахты, были предприняты конкретные шаги по созданию администрации архипелага. Различные её модели обсуждались ещё до Первой мировой войны; послевоенные переговоры привели к заключению договора, который отдал суверенитет Норвегии<sup>2</sup>.

Они были объединены с мирными соглашениями, в которых не участвовали Россия и Германия. Однако, поскольку Россия играла важную роль в предыдущих переговорах о статусе архипелага, договор предоставлял России те же права, что и подписавшим его сторонам, до тех пор, пока она не сможет официально присоединиться к нему. В 1924 г. Советское правительство безоговорочно признало суверенитет Норвегии над архипелагом и присоединилось к Договору в 1935 г.

Ключевая цель договора заключалась в том, чтобы, закрепив за Норвегией «полный и абсолютный суверенитет» и ответственность за управление островами, обеспечить экономические интересы граждан других стран. Цель была достигнута путём включения положений о равных правах и недискриминации в наиболее важные виды экономической деятельности: Норвегия не может относиться к другим гражданам менее благосклонно, чем к своим собственным гражданам; и налоги, взимаемые на Шпицбергене, могут использоваться исключительно для местных целей. Как бы то ни было, международные экономические интересы резко сократились, и вскоре там работали только норвежские и советские горнодобывающие компании. Советские попытки получить особый статус на Шпицбергене появились после Второй мировой войны. СССР был особенно обеспокоен его возможным военным применением, требуя строгого соблюдения Договора о запрещении использования островов в целях войны и строительства укреплений или военно-морских баз.

Развитие морского права с 1950-х гг. расширило исключительные права прибрежных государств на ресурсы морского дна, а также на водную территорию. Такие права были кодифицированы в Конвенции Организации Объединённых Наций по морскому праву в 1982 г., но они стали обычным правом задолго до этого. В 1976 г. Норвегия объявила о создании 200-мильной исключительной экономической зоны (ИЭЗ) вдоль своего побережья. По мнению норвежского правительства, Норвегия, как прибрежное государство, имеет право создать ИЭЗ вокруг архипелага, поскольку недискриминационное положение в Договоре исключительно касается только самих островов и их территориальных вод.

---

<sup>2</sup> Treaty between Norway, The United States of America, Denmark, France, Italy, Japan, the Netherlands, Great Britain and Ireland and the British overseas Dominions and Sweden concerning Spitsbergen, signed in Paris 9th February 1920. URL: <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/01/1-11/svalbard-treaty.xml> (дата обращения: 29.05.2020).

Однако это мнение было оспорено некоторыми другими государствами. Статус водного пространства является важным вопросом, поскольку Норвегия считала необходимым управлять текущим международным рыболовством в этом районе. Чтобы избежать судебных разбирательств, Норвегия в 1977 г. создала рыбоохранную зону (РОЗ). Управление ею планировалось осуществлять на недискриминационной основе: к рыбакам из Норвегии и других стран будут относиться одинаково, хотя доступ в зону будет предоставляться только судам из стран, традиционно действующих в этом районе. Норвегия утверждала, что эта зона соответствует положениям Договора о «равном обращении»<sup>3</sup>, даже если его создание было односторонним решением Норвегии.

Такая договорённость удовлетворила несколько государств, которые раньше высказались против настаивания Норвегии на исключительных правах на ресурсы, в частности Великобританию, Нидерланды и Данию [1, Pedersen T., Henriksen T., с. 146]. Однако другие государства с обширными правами на рыболовство по-прежнему критически относились к норвежской политике, в первую очередь, Исландия, Испания и Россия, хотя их позиции не были идентичными.

Официальная позиция России, выраженная в дипломатических нотах, сводилась к тому, что Норвегия не имела права в одностороннем порядке создавать рыбоохранную зону: рыболовство в акватории вокруг Шпицбергена должно было стать предметом двусторонних переговоров между Норвегией и Россией<sup>4</sup>. Такова была позиция СССР, когда Норвегия учредила РОЗ; она остаётся позицией России и сегодня, подтверждённой российскими правоведами, утверждающими, что Норвегия не имеет законного права обеспечивать соблюдение правил рыболовства вокруг Шпицбергена. Эти воды являются международными, и правила, которые могут устанавливаться только международными рыбохозяйственными организациями, могут применяться только государством флага, в данном случае Россией [2, Vylegzhanin A. N., Zilanov V.], [3, Pedersen T., с. 34].

Чтобы понять позицию России в отношении РОЗ, мы должны также изучить явные интересы. Основные (экономические) интересы в этом районе касаются рыболовства. Несмотря на разногласия по поводу правового статуса РОЗ, Норвегия и Россия, а ранее и Советский Союз, имеют давнюю историю сотрудничества в управлении арктическим рыболовством<sup>5</sup>. Когда были созданы 200-мильные ИЭЗ, страны основали совместную комиссию по рыболовству для сотрудничества в управлении рыбными запасами во всем Баренцевом море, которое охватывает советскую / российскую ИЭЗ, норвежскую ИЭЗ и воды вокруг Шпицбергена.

<sup>3</sup> Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries. Fiskevernsonen ved Svalbard og fiskerisonen ved Jan Mayen (Fisheries Protection Zone around Svalbard and Fisheries zone around Jan Mayen), 2014. URL: <https://www.regjeringen.no/no/tema/mat-fiske-og-landbruk/fiskeri-og-havbruk/1/fiskeri/internasjonalt-fiskerisamarbeid/internasjonalt/fiskevernsonen-ved-svalbard-og-fiskeriso/id445285/> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>4</sup> Нота России для Норвегии, 18 августа 1998 г., цитируется в [1, Pedersen T., Henriksen T., с. 146].

<sup>5</sup> Joint Russian–Norwegian Fisheries Commission. History, 2020. URL: <https://www.jointfish.com/eng/THE-FISHERIES-COMMISSION/HISTORY.html> (дата обращения: 29.05.2020).

Две страны решили рассматривать наиболее важные рыбные запасы (треска, пикша, мойва) как общие. Они институционализировали ежегодные переговоры об общих квотах и договорились о фиксированном распределении этих квот (треска и пикша 50/50, мойва 60/40). Несмотря на проблемы с переловом в 1990-е гг. и случайные разногласия по поводу общей квоты, сотрудничество в целом было хорошим и развивалось, включая всё более тонкие правила [4, Sergunin A.]. Многие наблюдатели считают его одним из лучших управляемых международных соглашений по рыболовству в мире [5, Eide A., Heen K., Armstrong C. и др.], [6, Jakobsen T., Ozhigin V.K.], а в 2013 г. запас Северо-Восточной арктической трески достиг небывало высокого уровня<sup>6</sup>.

В РОЗ нет отдельных квот для Норвегии и России: уловы находятся в пределах квот, установленных для всего Баренцева моря. Безусловно, рыбные промыслы в Баренцевом море важны для России — в целом они составляют 10–15% от общего мирового улова морских живых ресурсов России, что, вероятно, составляет ещё большую долю в стоимостном выражении<sup>7</sup>. Рыболовство в РОЗ — важная часть этой картины. Российский рыбопромысловый флот берёт около четверти своих уловов в Баренцевом море только в РОЗ, а Россия имеет самый большой ежегодный улов среди стран, действующих в этой зоне. Российские уловы там в последнее время увеличиваются, так как запасы трески и пикши расширили своё распространение в северном направлении.

Важность РОЗ для российского рыбопромыслового флота следует рассматривать в свете того, что Россия занимает относительно небольшую долю своих уловов в Российской экономической зоне (РЭЗ), где рыба преимущественно молодая и мелкая, а погодные и ледовые условия сложные [8, Зиланов В.В.]. Доступ как к норвежской экономической зоне (НЭЗ), так и к РОЗ жизненно важен для российского рыболовного флота, и совершенно очевидно, что Россия имеет серьёзные экономические интересы в РОЗ. Как же тогда Норвегия и Россия взаимодействовали в морском споре на Шпицбергене? Каким образом российские интересы и озабоченности нашли отражение в практической политике России в отношении Норвегии и РОЗ? Как менялась политика России с течением времени, начиная с конца 1990-х гг., когда норвежская береговая охрана начала проводить более жёсткую политику в этом районе, и заканчивая 2014 г., когда двусторонние отношения ухудшились? И что это означает для потенциального конфликта по этому вопросу?

### ***Реакция России на политику Норвегии в рыбоохранной зоне Шпицбергена за последние 20 лет***

РОЗ была создана в 1977 г., но за первые двадцать лет её существования не было заметно серьезных признаков конфронтации. Норвежская береговая охрана практиковала

<sup>6</sup> Это сотрудничество было проанализировано Гейром Хённеландом в нескольких публикациях, см. [7, Hønneland G.].

<sup>7</sup> Russian Federal Agency for Fisheries. Итоги деятельности федерального агентства по рыболовству в 2018 г. и задачи на 2019 г. 2019. URL: [http://fishcom.ru/files/documents/ob\\_agentstve/kollegiya/itogi\\_2018\\_zadachi\\_2019\\_2.pdf](http://fishcom.ru/files/documents/ob_agentstve/kollegiya/itogi_2018_zadachi_2019_2.pdf) (дата обращения: 29.05.2020).

мягкое соблюдение правил, причём предупреждения были самой сильной формой реагирования. Российские рыбаки имели инструкции от своих властей содействовать инспекциям, но воздерживались от отчётности об улове и подписания каких-либо инспекционных форм, это выглядело как символическое указание на то, что Советский Союз, а затем и Россия не признавали норвежскую власть в этой зоне [2, Vylegzhanin A. N., Zilanov V.]. По мнению некоторых российских наблюдателей, было достигнуто взаимное понимание о том, что Советский Союз согласился с инспекцией советских судов норвежской береговой охраной, а Норвегия в свою очередь признала прерогативу государства флага вводить любые санкции [9, Портцель А.К.], [10, Щипалов В.В.], [11, Зиланов В.В.].

Однако с 1993 г. береговая охрана начала применять аресты и другие силовые средства в РОЗ против судов третьих стран, промысляющих там без квот [12, Kosmo S.]. А с конца 1990-х гг. в норвежском правоприменении произошли изменения относительно российских судов. Норвегия отказалась от своей прежней практики «мягкого» правоприменения, с тем чтобы адекватно реагировать на случаи серьёзных преступлений в области рыболовства.

С точки зрения Норвегии, такое развитие событий представляло собой нормализацию. В период, характеризующийся добрососедскими отношениями между Норвегией и Россией, обеспечение соблюдения правил рыболовства уже не рассматривалось через призму внешней политики, а рассматривалось как обязанность регулярных административных органов. Утверждается, что более жёсткая реакция на нарушителей правил была инициирована не на политическом уровне, а администрацией (Береговой охраной и прокурором в губерниях Тромс и Финнмарк), стремящейся лучше контролировать быстро сокращающиеся запасы трески [12, Kosmo S., с. 46], [13, Østhagen A., с. 108]. Однако многие с российской стороны восприняли это ужесточение как нарушение джентельменского соглашения между двумя странами, которое вызвало сильную реакцию. Норвежская сторона, однако, никогда не признавала существования такого соглашения.

#### ***Фаза I, 1998–2005 гг.: единодушная критика новой линии Норвегии***

В 1998 г. норвежская береговая охрана впервые арестовала российский судно в районе РОЗ, траулер «Новокуйбышевск». Несколько рыбопромысловых участков в зоне были закрыты из-за большого количества мелкой рыбы в уловах [14, Skram A-I.]. Когда был арестован «Новокуйбышевск», он находился в группе примерно из 50 российских рыболовных судов, промыслявших в закрытом районе [12, Kosmo S., с. 32]. Арест вызвал бурную реакцию в России. После «дипломатического вмешательства» обвинения были сняты, и траулер, который сопровождался в Тромсё в Северной Норвегии, был освобождён [3, Pedersen T., с. 35]. Тем не менее этот инцидент усилил существующую антипатию к Норвегии в российских рыболовных кругах: некогда дружественная двусторонняя атмосфера сменилась на более холодную.

В годы на рубеже тысячелетий норвежско-российское рыбохозяйственное сотрудничество характеризовалось разногласиями по ряду важных управленческих вопросов, в том числе по размеру годового общего допустимого улова [15, Hønneland G., Jørgensen A.-K.], а также значительной критикой Норвегии — со стороны рыбаков, военной элиты и региональных политиков. Рыбаки жаловались на ужесточение правил и ужесточение правоприменения, многие из них утверждали, что долгосрочная цель Норвегии — вытеснить российский рыболовный флот из РОЗ. Представители военных со своей стороны утверждали, что Норвегия выступает в качестве инструмента НАТО на Крайнем Севере [16, Jørgensen J.H.]. Мурманский губернатор Юрий Евдокимов продемонстрировал свою заботу как о рыболовных, так и об оборонных интересах, запустив спонсорскую программу для российских рыбопромысловых инспекционных судов (чтобы они могли позволить себе выходить в море и «защищать» рыбаков), а также шефство над подводными лодками Северного флота [15, Hønneland G., Jørgensen A.-K.], [16, Jørgensen J.H.]. Основной тезис сводился к тому, что Норвегия (в очередной раз) эксплуатирует временную слабость России.

*В последнее время дискриминация российских интересов становится обыденным явлением (...) Норвегия развернула "тихую" кампанию по вытеснению российских рыбаков из зоны архипелага Шпицберген (...) Во времена Советского Союза серьезных инцидентов не возникало, Норвегия не хотела ссориться с сильным восточным соседом. После развала СССР в Осло решили, что пора действовать. Считая, по-видимому, что Россия неспособна в полной мере защитить свои интересы, норвежские власти целенаправленно вытесняют российских рыбаков из зоны (...).*<sup>8</sup>

Российские федеральные власти были более сдержанны в своих реакциях, но они, скорее всего, предполагали, что новых арестов не будет. И действительно, инцидент 2000 г., похожий на историю судна «Новокуйбышевск», был решён «дипломатическим путём»<sup>9</sup>. Но когда в 2001 г. траулер «Чернигов» был арестован, подвергнут судебному преследованию и оштрафован за серьёзные нарушения, российская официальная реакция была резкой: Министерство иностранных дел (МИД) выступило с нотой — опуская обычные фразы дипломатической вежливости — обвиняя Норвегию в нарушении международного права [3, Pedersen T., с. 25]. Кроме того, российские участники заседания Постоянного комитета при норвежско-российской комиссии по рыболовству были отозваны в срочном порядке. Очевидно, по приказу

<sup>8</sup> Егорова Л. Тихая война вокруг Шпицбергена. Независимое военное обозрение, 1999, 11 октября. URL: [http://nvo.ng.ru/world/1999-11-10/6\\_shpitsbergen.html](http://nvo.ng.ru/world/1999-11-10/6_shpitsbergen.html) (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>9</sup> Osen G. A. M. Norsk suverenitet og myndighetsutøvelse (Norwegian sovereignty and the exercise of authority). In: *Sjømaktseminar*, 2004, no. 9, Ulvik. Sjømilitære Safmund.

самого высокого уровня [12, Kosmo S.]. Россия также развернула военно-морской крейсер «Североморск» в РОЗ в 2002 г. для защиты российских рыбаков от норвежской береговой охраны<sup>10</sup>.

### *Фаза II, 2005–2012: центральная власть против оппозиции*

После скандала вокруг судна «Чернигов», следующие четыре года арестов не было. Однако в 2005 г. спор о РОЗ возобновился с новой силой: он был вызван неудачным арестом российского траулера «Электрон», который некоторое время находился под наблюдением норвежской береговой охраны за незаконный выброс рыбы в РОЗ. Судно было осмотрено, и были выявлены серьёзные нарушения, в том числе использование незаконной мелкоячеистой траловой сети внутри обычной [17, Fermann G., Inderberg T. H. J., с. 374–376]. Затем траулер был арестован и сопровождён судном береговой охраны «Тромсø» в направлении материковой части Норвегии, чтобы полиция продолжила расследование.

У капитана «Электрона», по договорённости с российскими владельцами, были другие планы. Незадолго до входа в норвежскую ИЭЗ судно «сбежало» с двумя норвежскими инспекторами на борту. В течение трёх дней четыре норвежских судна береговой охраны, а также самолёт морской разведки и несколько вертолётов преследовали «Электрон», внимательно следили за траулером, который направлялся в российские воды, где его ждал российский флот. Норвежская береговая охрана рассматривала возможность высадки на траулер, но, в конце концов, из-за плохой погоды этот вариант не подошёл [18, Åtland K., Ven Bruusgaard K., с. 341]. Весьма вероятно также, что норвежские власти были обеспокоены эффектом эскалации, который такие действия могли бы иметь по отношению к России [17, Fermann G., Inderberg T.H.J., с. 389, 395].

Постоянное освещение этого дела в средствах массовой информации занимало важное место в политической повестке дня Норвегии. Это событие также получило значительное внимание в России, прежде всего из-за зрелищной погони. Однако официальная реакция российской стороны была более неоднозначной, чем в случае с «Черниговом». МИД был сдержан в своих комментариях для прессы, и министр иностранных дел Сергей Лавров объяснил, что российская сторона находится в постоянном контакте с «норвежской береговой охраной, норвежским МИДом и другими норвежскими властями»<sup>11</sup>. Глава Мурманской пограничной службы отрицал, что арест был нарушением международного права [18, Åtland K., Ven Bruusgaard K., с. 341], а глава российской делегации в Объединённой комиссии по

<sup>10</sup> Ven Bruusgaard K. Fiskerikonflikter i Barentshavet — potensial for eskalering? (Fisheries conflicts in the Barents Sea — Potential for escalation?). Oslo, 2006. URL: <https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/handle/11250/2444396> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>11</sup> Министерство иностранных дел Российской Федерации. Стенограмма выступления и ответов на вопросы СМИ министра иностранных дел России Сергея Лаврова. Пресс-релиз, 18 октября 2005 г.

рыболовству заявил: «Норвежцы, понятно, должны были реагировать на бесконтрольный промысел, который идёт рука об руку с пассивностью [России]»<sup>12</sup>.

С другой стороны, на региональном уровне в Мурманске звучали острые заявления в адрес Норвегии: как со стороны судовладельцев, так и со стороны местных политиков. Их гнев был направлен и на собственные власти, военных и Федеральную Службу безопасности (ФСБ), которые подверглись критике за нежелание защищать российских граждан. В средствах массовой информации капитана «Электрона» отчасти превозносили как героя, а отчасти изображали преступником, поставившим Россию в неловкое положение.

Таким образом, начиная с дела «Электрона», мы видим различие между ориентированной на диалог центральной властью и ориентированной на конфликт «оппозицией» в отношении РОЗ. Стремление Сергея Лаврова к двусторонним дискуссиям было поддержано в Совместной комиссии по рыболовству, где рыбный промысел вокруг Шпицбергена стал постоянным пунктом повестки дня с 2005 г. В период с 2006 по 2010 гг. в РОЗ были арестованы шесть траулеров, не вызвав официальных протестов со стороны России [13, Østhagen A., с. 107–111]. В центре внимания российской делегации в Совместной комиссии по рыболовству было достижение соглашения о гармонизации норвежских и российских правил рыболовства. А в 2009–2010 гг. стороны согласовали общие правила определения размера ячеи в тралах, минимальные предельные размеры рыбы и правила закрытия / открытия промысловых районов. Российские рыбаки давно жаловались на необходимость соблюдать норвежские правила при ловле рыбы в РОЗ, так что это была важная мера по смягчению конфликтов.

На практике гражданские наблюдательные суда российских рыбохозяйственных органов мало что могли противопоставить норвежской береговой охране [19, Åtland K.]. На заседании Правительственной комиссии РФ по обеспечению присутствия России на архипелаге Шпицберген в декабре 2011 г. обсуждалась возможность использования Северного флота, а также боевых самолетов дальней авиации, патрулирующих Северный Ледовитый океан, для демонстрации силы, хотя прямое военное вмешательство в рыбохозяйственные споры не рассматривалось [9, Портцель А.К. с. 14–15].

### ***Интермеццо 2010–2011: беспорядки вокруг соглашения о морской границе и дело «Сапфира-2»***

Внутренние разногласия между российскими федеральными властями и критически к Норвегии настроенной «оппозицией» в Мурманской области углубились после подписания сторонами в 2010 г. Договора о морской границе, который определил границу между норвежской и российской ИЭЗ — вопрос, который стороны не смогли решить, когда они создали свои ИЭЗ в середине — конце 1970-х гг. Альянс рыбаков, региональных политиков и некото-

---

<sup>12</sup> Shut D. Hvilken effekt hadde sentraliseringen i Russland på fiskerisamarbeidet med Norge? (What effect did centralization in Russia have on the fisheries cooperation with Norway?). University of Oslo, 2012, pp. 64. URL: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/34411/1/Shut-Master.pdf> (дата обращения: 29.05.2020).

рых учёных интенсивно лоббировал, чтобы помешать России ратифицировать договор. Утверждая, что договор имплицитно признает суверенные права Норвегии в РОЗ, они предупреждали, что давление на российских рыбаков в зоне будет усиливаться [8, Зиланов В.В.], [20, Hønneland G.]. Некоторые предсказывали, что после ратификации число арестов российских судов возрастёт. Со своей стороны, центральные власти в Москве делали всё возможное, чтобы помешать оппозиции вмешаться в согласие Государственной Думы на ратификацию соглашения, причём важную роль играли контроль над СМИ и давление на политиков [21, Hønneland G.], [22, Ims M.], [23, Moe A., Fjærtøft D., Øverland I.].

В 2011 г., когда соглашение было ратифицировано и вступило в силу, норвежская береговая охрана арестовала в РОЗ в общей сложности пять российских траулеров, а рыбаки и их сторонники по понятным причинам чувствовали себя оправданными [24, Глубоков А.И., Афанасьев А.И., Мельников С.П.]. Представители рыбного хозяйства и местные политики в Мурманске охарактеризовали аресты как «агрессивные действия», направленные на «выдавливание» российских рыбаков из Баренцева моря<sup>13</sup>. У них также были резкие слова в адрес собственных властей: например, представитель мурманского парламента обвинил МИД в том, что он принял сторону [норвежских] «захватчиков»<sup>14</sup>.

Пик разногласий пришёлся на осень 2011 г., когда российский траулер «Сапфир-2» был захвачен за выброс рыбы. Российские СМИ описали арест как необычайно драматичный. Кроме того, в этом случае капитан обратился за помощью к российскому государственному судну «Анграпа», и по сообщениям СМИ создавалось впечатление, что инспекторы норвежской береговой охраны действовали жестоко, чтобы помешать российским инспекторам прийти на помощь. Ранее в этом году не было никаких официальных протестов против арестов, но теперь МИД направил норвежскому послу резкую ноту, заявив, что действия Норвегии носят «неприемлемый и вызывающий характер» и особо отметив многочисленные недавние аресты в РОЗ [9, Портцель А.К.].

На заседании Совместной комиссии по рыболовству через несколько недель после ареста атмосфера была напряжённой<sup>15</sup>. По просьбе России в феврале 2012 г. была проведена внеочередная сессия по рыболовству вокруг Шпицбергена. Здесь было решено «как можно скорее подготовить» унифицированное определение термина «выброс». Кроме того, рабочая группа должна была подготовить общие руководящие принципы проведения инспекций [7, Hønneland G.].

### ***Фаза III, 2012–2018 гг.: контроль и ослабленные реакции***

С 2012 г. в России было гораздо меньше недовольства ситуацией вокруг РОЗ внутри страны. Аресты, имевшие место в зоне после 2011 г., получили скудное освещение в сред-

<sup>13</sup> Норвежские рыбаки приватизировали Шпицберген. URL: <https://nvspb.ru/2011/10/27/norvejskie-rybaki-privatizirovali-shpicbergen-46732> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Интервью, Норвежское управление рыболовства, 20 ноября 2018 г.

ствах массовой информации; статьи и комментарии о РОЗ обычно относятся к более старым случаям («Электрон», «Сапфир-2»). Однако весной 2017 г. арест норвежского траулера «Remøy» в РЭЗ, который был задержан на три недели, а также получение высокого штрафа за то, что норвежцы сочли технической регистрационной ошибкой норвежского управления рыболовства, получил широкое освещение в северо-западных российских СМИ<sup>16</sup>. В Норвегии высказывались предположения, что арест может быть «мстью» за унижительные аресты российских судов в прошлом<sup>17</sup>.

Важной причиной, по которой дебаты вокруг ФПЗ сейчас зашли в тупик, является, вероятно, относительно небольшое число арестов российских судов в последние годы (см. табл. 1). Важно отметить, что большинство этих дел — и все дела после 2013 г. — были «решены на море». В соответствии с этой процедурой, введённой норвежской стороной в 2012 г., арестованные не доставляются в норвежский порт, освобождаются после предъявления гарантии уплаты наложенных штрафов<sup>18</sup>. До введения этой схемы российские судовладельцы часто жаловались на то, что только иностранные рыболовные суда были вынуждены заходить в норвежский порт после ареста в норвежской юрисдикции. Судовладельцы посчитали это дискриминационным, так как помимо штрафа это повлекло за собой потерю времени и дохода от рыбной ловли. Норвежская береговая охрана считает, что новая схема компенсирует конфликт<sup>19</sup> — точка зрения, подкреплённая относительным молчанием по теме арестов в российских СМИ.

---

<sup>16</sup> Норвежский траулер «Remøy» был арестован за незаконный вылов почти 400 тонн креветок, b-port.com, 23 мая, 2017. URL: <https://b-port.com/news/201324> (дата обращения: 29.05.2020).

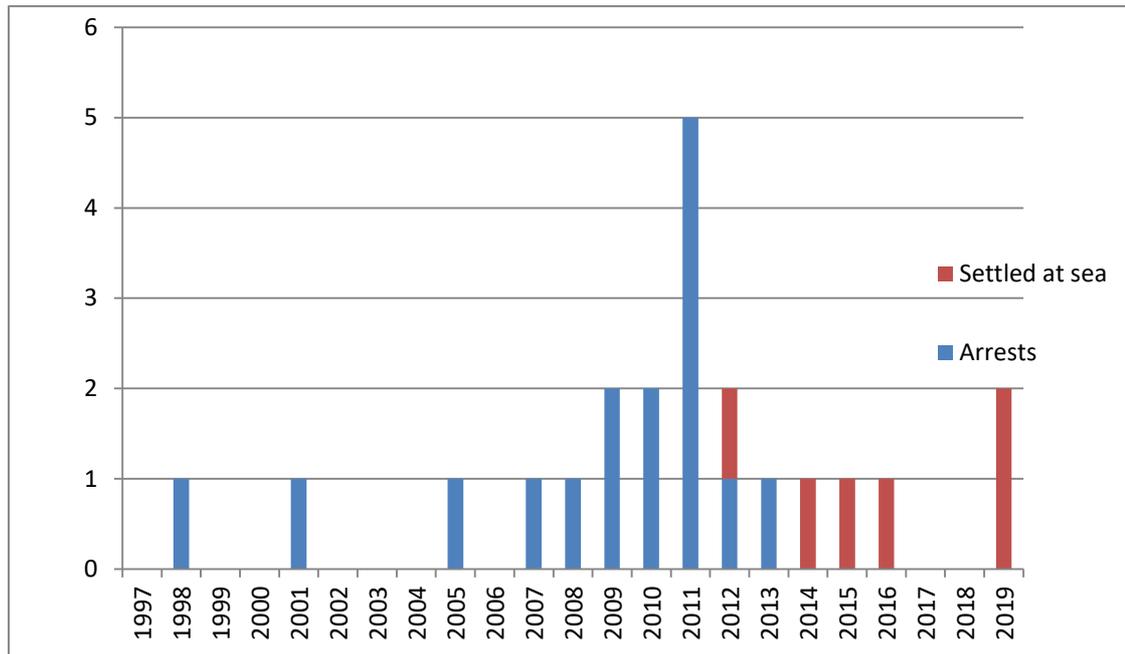
<sup>17</sup> Fiskeribladet. Tolker 'Remøy'-saken som hevn (Interprets the Remøy-case as revenge). Fiskeribladet, 26 May, 2017. URL: <https://fiskeribladet.no/nyheter/?artikkel=53366> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>18</sup> Процедура требует, чтобы не было «необходимости в расследовании или доказательной процедуре, помимо того, что береговая охрана может проводить в море». Процедура используется во всех норвежских юрисдикциях. (Личное общение с Береговой охраной 8 января 2019 г.; Государственная прокуратура Тромса и Финнмарка и Государственная прокуратура Рогаланда, 2014 г.)

<sup>19</sup> Личное общение с береговой охраной, 8 января 2019 г.

Таблица 1

Обзор арестов норвежской береговой охраны в РОЗ. 1997–2019 гг. Данные норвежской береговой охраны и [14, Skram A-I. с. 151].



Тем не менее, плавание не всегда было гладким. Критика инспекционной практики норвежской береговой охраны исходит со всех сторон (см., например, [25, Сенников С.А.]). Бывший заместитель министра рыбного хозяйства СССР Вячеслав Зиланов заявил в интервью в 2016 г., что инспекции российских судов имеют «унизительный характер»<sup>20</sup>. Особое внимание уделяется выбросу рыбы. Зиланов пожаловался на то, что правила выброса толкуются слишком строго: «... если один хвост селедки вылетел за борт, или случайно трал вскрылся при подъеме, это не должно рассматриваться, как нарушение ...»<sup>21</sup>. В переписке с авторами в 2018 г. Зиланов подробно изложил свои взгляды:

*Выбросы — это «изобретение» норвежцев, и они упорно не желают дать [этой концепции] надлежащее практическое толкование. Почему? [Потому что] Норвежской береговой охране **выгодно такое положение** [чтобы они могли и дальше] задерживать рыбаков, особенно российских. Норвежцы не заинтересованы в решении этой проблемы»<sup>22</sup>.*

Процессы, инициированные на заседании Комиссии по рыболовству в 2011 г. (единое определение термина «выброс», единое руководство для инспекций), были направлены именно на решение этих проблем России. В последующие годы стороны пытались найти взаимоприемлемые решения, но это оказалось непросто. Российская сторона хотела кон-

<sup>20</sup> Поташев В. Конец «рыбным конфликтам» положат единые «правила игры»? Mustoi.ru, 5 апреля, 2016. URL: <https://mustoi.ru/koniec-rybnym-konfliktam-polozhat-edinye-pravila-igry/> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>21</sup> Поташев В. Конец «рыбным конфликтам» положат единые «правила игры»? Mustoi.ru, 5 April, 2016: <https://mustoi.ru/koniec-rybnym-konfliktam-polozhat-edinye-pravila-igry/> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>22</sup> Личное сообщение, Вячеслав Зиланов, 16 ноября 2018 г.

кретных и строгих ограничений на продолжительность инспекций, количество инспекторов, которые обычно могли бы участвовать, и т. д. Кроме того, были запрошены общие руководящие принципы не только для самой фазы инспекции, но и для стадии расследования, которая в Норвегии относится к компетенции органов прокуратуры<sup>23</sup>. Переговоры по этой теме были неприемлемы для Норвегии, и работы были «временно» приостановлены в 2015 г.

Однако атмосфера в Совместной комиссии по рыболовству и её вспомогательных органах за последние годы улучшилась<sup>24</sup>. Норвежские участники сотрудничества заявляют, что ведётся конструктивная работа по выявлению вопросов, по которым возможны совместные решения, и что в противном случае стороны «соглашаются не соглашаться». Интервью также показывают, что ухудшение норвежско-российских отношений на правительственном уровне после 2014 г. не повлияло на работу Комиссии<sup>25</sup>.

Параллельно с улучшением климата в Смешанной комиссии по рыболовству официальное присутствие России в РОЗ стало более заметным. Ответственность за патрулирование в этом районе теперь лежит не на властях рыболовства, а на береговой охране России. С момента своего официального создания в 2004 г. береговая охрана претерпела обширную модернизацию, и её работа является приоритетной [19, Åtland, K]. Добавлено несколько новых, более совершенных судов<sup>26</sup>; некоторые из них с ледовыми подкреплениями, и по крайней мере одно судно оборудовано вертолётom<sup>27</sup>. Несмотря на ослабление экономики России, в последние годы наблюдалось умеренное увеличение количества патрулей береговой охраны в РОЗ<sup>28</sup>. Модернизация флота позволила проводить патрулирование большую часть года, а в РОЗ регулярно наблюдается вертолётоносец «Полярная Звезда»<sup>29</sup>. В отличие от этого, норвежские возможности ухудшились: норвежская береговая охрана сейчас большую часть времени не имеет вертолётom из-за серьёзных задержек с поставкой новых вертолётom, а её суда стареют<sup>30</sup>. Однако после инцидента с «Сапфир-2» в 2011 г., в котором участвовало судно регионального агентства по надзору за рыболовством, а не судно береговой охраны России, попыток помешать норвежским инспекциям в РОЗ не предпринималось.

Заявления представителей российской береговой охраны указывают на стремление достичь определённого паритета с норвежской береговой охраной в РОЗ. В 2016 г. глава пограничной службы заявил в интервью, что суда агентства осуществляют надзор за Шпицбергенom «вместе с норвежской береговой охраной» и что они проверяют «как российские, так

<sup>23</sup> Личное сообщение, Береговая охрана, 8 января 2019 г.; Интервью в Управлении рыболовства, 20 ноября 2018 г.

<sup>24</sup> Интервью в Управлении рыболовства, 20 ноября 2018 г.

<sup>25</sup> Личное общение с береговой охраной, 8 января 2019 г.; интервью в Управлении рыболовства 20 ноября 2018 г.

<sup>26</sup> Norwegian Intelligence Service. Fokus 2018. Oslo, 2018. URL: [https://forsvaret.no/fakta/\\_ForsvaretDocuments/Fokus2018\\_engelsk\\_Enkelt sider\\_Godkjent\\_med.pdf](https://forsvaret.no/fakta/_ForsvaretDocuments/Fokus2018_engelsk_Enkelt sider_Godkjent_med.pdf) (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>27</sup> ФСБ: приоритет Береговой охраны — в вертолётонесущих судах. FishKamchatka, 30 мая, 2019.

<sup>28</sup> Личное общение с береговой охраной, 8 января 2019 г.; интервью в Управлении рыболовства 20 ноября 2018 г.

<sup>29</sup> Личное общение с береговой охраной, 8 января 2019 г.

<sup>30</sup> Ожидается, что вертолётom не будут поставлены раньше 2022 г.

и иностранные рыболовные суда»<sup>31</sup>. Интервью 2012 г. пресс-атташе Пограничной службы в Мурманске создаёт впечатление, что существует договорённость о том, что норвежская береговая охрана должна «в целом» воздерживаться от контроля российских судов, когда российские суда береговой охраны находятся в этом районе<sup>32</sup>.

Такие заявления, возможно, можно объяснить плохим потоком информации вверх по системе или, что более вероятно, «альтернативными фактами», предназначенными для внутренней аудитории. Норвежская береговая охрана заявляет, что нет никакой формы оперативного сотрудничества с российской стороной в РОЗ, кроме обмена фразами вежливости по радио, и что о совместных инспекциях совершенно не может быть и речи — хотя российская сторона выразили такое желание несколько раз<sup>33</sup>. Попыток судов береговой охраны РФ досматривать суда третьих стран в РОЗ не наблюдалось<sup>34</sup>.

Таким образом, пыль осела в российских рыболовных кругах и в Комиссии по рыболовству, в то время как российское присутствие в РОЗ усилилось. Но на более высоком уровне критика России в адрес Норвегии продолжается. Были попытки вовлечь Норвегию в двусторонние дискуссии по Шпицбергену<sup>35</sup>. В октябре 2017 г. российские газеты опубликовали отрывки из «просочившегося» отчёта Минобороны России:

*В качестве особой угрозы упоминается Норвегия и её планы по одностороннему пересмотру международных соглашений. В отчёте подчёркивается, что власти страны стремятся установить «абсолютную национальную юрисдикцию над архипелагом Шпицберген и прилегающей 200-мильной зоной»<sup>36</sup>.*

А в феврале 2020 г. в связи со столетием Договора о Шпицбергене министр иностранных дел Сергей Лавров направил своему норвежскому коллеге письмо, в котором перечислял жалобы России, в том числе «неправомерность установления Норвегией так называемой «рыбоохранной зоны»»<sup>37</sup>. В апреле 2020 г. МИД направил в Норвегию официальную ноту протеста после ареста траулера «Борей», явно ссылаясь на Договор о Шпицбергене. «В год

<sup>31</sup> Нелегальная миграция и конфликты в мире меняют ситуацию на границе. ФСБ, 2016. URL: <http://ps.fsb.ru/smi/appearance/detail.htm%21id%3D10321180%40fsbAppearance.html> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>32</sup> Пограничники патрулируют у Шпицбергена. В-Port News, 26 октября, 2012.

<sup>33</sup> Личное общение с Береговой охраной, 8 января 2019 года. Конкретный пример приведён в Кыстог фьорд (2012): письмо тогдашнего главы Пограничной службы ФСБ в Мурманске Сергея Кудряшова в Министерство обороны Норвегии, в котором выражается желание «более официального партнёрства с совместными норвежско-российскими промысловыми инспекциями в богатой рыбой зоне вокруг Свальбарда».

<sup>34</sup> Личное общение с Береговой охраной, 16 января 2019 г. Также сложно представить, что такая акция осталась бы незамеченной, поскольку, вероятно, вызвала бы резкие протесты со стороны третьей страны, о которой идёт речь.

<sup>35</sup> Staalesen A. Lavrov attacks Norway, says relations on Svalbard should be better. The Barents Observer, 19 October, 2017. URL: <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2017/10/lavrov-attacks-norway-over-svalbard> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>36</sup> Георгиевич А., Сафронов И., Козлов Д. Геополитика в помощь снабжению. Коммерсант, 3 октября, 2017. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3428044> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>37</sup> Министерство иностранных дел Российской Федерации. Пресс-релиз о послании главы МИД Сергея Лаврова министру иностранных дел Норвегии Инне Эриксен Сорейде по случаю 100-летия Договора о Шпицбергене. 2020 г. URL: [https://www.mid.ru/en/foreign\\_policy/news/-/asset\\_publisher/ckNonkJE02Bw/content%20id/4019093?p\\_p\\_id=101\\_INSTANCE\\_ckNonkJE02Bw&\\_101\\_INSTANCE\\_ckNonkJE02Bw\\_languageId=ru\\_RU](https://www.mid.ru/en/foreign_policy/news/-/asset_publisher/ckNonkJE02Bw/content%20id/4019093?p_p_id=101_INSTANCE_ckNonkJE02Bw&_101_INSTANCE_ckNonkJE02Bw_languageId=ru_RU) (дата обращения: 29.05.2020).

столетнего юбилея этого документа мы призываем Осло неукоснительно следовать духу и букве договора, ...»<sup>38</sup>. На практическом уровне эпизод разрешился через день, когда траулер согласился заплатить штраф<sup>39</sup>.

### Заключение

В ответах России на норвежскую правоприменительную практику в РОЗ наблюдаются значительные различия. Наиболее сильная реакция последовала со стороны региональных субъектов, прежде всего судовладельцев рыбной отрасли и их сторонников на северо-западе России. Критика со стороны этих субъектов была особенно резкой на рубеже тысячелетий и во время подписания соглашения о морской границе, но ослабла после 2011 г. Российские федеральные власти были более дипломатичны, чем рыбаки, но и они поначалу весьма критически относились к новой норвежской линии, о чём свидетельствует отсутствие дипломатических тонкостей в ноте, переданной после ареста «Чернигова» в 2001 г. Однако, начиная с дела «Электрона» в 2005 г., Москва сосредоточилась на диалоговом подходе, за исключением короткого периода после ареста «Сапфира-2».

Таким образом, мы находим два поворотных момента: один в 2005 г., когда центральная власть перешла от протеста к диалогу, и один после 2011 г., когда критика со стороны рыбаков и их сторонников утихла. Интересно, что 2014 г., похоже, не стал переломным, несмотря на ухудшение двусторонних отношений после российской аннексии Крыма. Как это объяснить?

Спор вокруг РОЗ имеет больше аспектов, чем чисто юридические. Россия имеет обширные интересы в этой области, как военные, так и экономические; есть также историческое измерение, связанное с сильными эмоциями. Российские наблюдатели ссылаются как на историю рыболовства, так и на то, что ранние русские морские учёные внесли наибольший вклад в разведку и картографирование запасов вокруг Шпицбергена [2, Vylegzhanin A.N., Zilanov V.], [11, Зиланов В.В.]. Есть также много свидетельств того, что чувство исторической несправедливости продолжает формировать представления России о её законной роли в этом регионе. Тот факт, что Россия была отстранена от участия в переговорах по Договору о Шпицбергене, сформировал российское восприятие вопросов Шпицбергена в ретроспективе [16, Jørgensen J.H.], [2, Vylegzhanin A.N., Zilanov V.]; нарратив об «ослабленной сверхдержаве» снова появился в дебатах о российском Шпицбергене после распада Советского Союза.

В своей критике Норвегии и норвежской береговой охраны судовладельцы упоминали все эти факторы, но это не означает, что они имеют одинаковый вес. Возможно, неудивительно, что российские рыбаки, похоже, в основном озабочены практическими аспектами

<sup>38</sup> МИД РФ направил посольству Норвегии ноту из-за задержания российского траулера, ТАСС, 17 апреля 2020 г [https://tass.ru/politika/8272029?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews](https://tass.ru/politika/8272029?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews).

<sup>39</sup> Задержанный в Норвегии траулер «Борей» отпущен. Korabel.ru, 3 апреля, 2020. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/zaderzhannyy\\_v\\_norvegii\\_trauler\\_borey\\_otpuschen.html](https://www.korabel.ru/news/comments/zaderzhannyy_v_norvegii_trauler_borey_otpuschen.html) (дата обращения: 29.05.2020).

рыболовства. Чего они опасались в первую очередь, так это ухудшения рамочных условий для российской рыболовной деятельности в РОЗ — в худшем случае, вытеснения из зоны. Кампания против ратификации Соглашения о морских границах 2010 г. способствовала обострению опасений рыбаков относительно скрытых мотивов норвежской стороны. Опасения усилились, когда вскоре после вступления соглашения в силу, норвежская береговая охрана арестовала рекордное количество российских судов в РОЗ.

Тем не менее волна протестов со стороны «рыбацкой оппозиции» в 2010–2011 гг. была преходящим явлением. Отчасти это можно объяснить ослаблением позиций региона, из-за чего региональным политикам было дорого продолжать оспаривать политику центральных властей. Но мы считаем, что более важным фактором стало снижение числа арестов с 2012 г. — и не в последнюю очередь новая схема урегулирования дел на море. Кроме того, гармонизация норвежских и российских правил рыболовства в Баренцевом море, а также работа совместной комиссии по рыболовству по получению и распространению информации о национальных правилах облегчили российским рыбакам работу как в РОЗ, так и в НЭЗ. Региональная оппозиция норвежской практике в РОЗ уменьшилась, так как большая её часть была основана на недовольстве рыбаков.

Реакция Москвы была более сложной. Разные ведомства имеют разные приоритеты, а иногда и разные мировоззрения и идеологические позиции. Продолжающаяся борьба за власть между правительственными структурами усложняет ситуацию. В конце 1990-х гг. власть в России была сильно раздроблена. Секторальные интересы и частные интересы были очевидны во многих политических областях — не в последнюю очередь в секторе рыболовства. В Смешанной комиссии по рыболовству несколько судовладельцев, критически настроенных к Норвегии, внесли свой вклад в высокий уровень конфликта. Когда норвежская береговая охрана начала ужесточать свои требования, реакции из России были сильные, но несогласованные.

Когда Владимир Путин укрепил свою власть вскоре после начала нового тысячелетия, Россия стала более сплочённым актором — по крайней мере, во внешней политике. Это стало очевидным, когда российские власти столкнулись с делом «Электрона» в 2005 г. Учитывая значительное внимание общественности и международного сообщества к этой истории по мере её развития, нет никаких оснований сомневаться в том, что Путин принимал участие в принятии решения о том, как с ней следует обращаться, и центральная власть выбрала диалог, а не конфронтацию. Этот ответ, похоже, соответствует приоритетам в начале президентства Путина, с прагматизмом в большинстве областей. Правда, цель состояла в том, чтобы восстановить Россию как великую державу, но этого лучше всего можно было бы достичь путём стабилизации и экономического роста. Путин также выразил обеспокоенность тем, что Россия должна восприниматься как надёжный и ответственный партнёр для других стран — не в последнюю очередь в Арктике. Несколько анализов показали, что централизация при

Путине помогла норвежско-российскому сотрудничеству в области рыболовства развиваться в положительном направлении в те годы<sup>40</sup>.

Как отмечал Йоргенсен [16], отсутствие официальных протестов против ареста российских судов в РОЗ может быть истолковано как молчаливое признание права Норвегии осуществлять там юрисдикцию. Однако российские власти постарались дать понять, что они не готовы к каким-либо посягательствам на права россиян. Здесь Россия следовала той же линии, что и Советский Союз: оказывая умеренное давление на Норвегию, чтобы попытаться добиться особого положения для России в регионе — в том числе путём продвижения предложений о различных совместных договорённостях и направления российских рыбопромысловых инспекционных судов в РОЗ. Развёртывание кораблей современной российской береговой охраны подчёркивает позиции России.

Когда за ратификацией соглашения о границе в Баренцевом море последовало необычно большое число арестов российских рыболовческих судов в РОЗ, линия Москвы, ориентированная на диалог, подверглась сильному давлению. Для МИД было бы политически невозможно не отреагировать. Раскалённые (в дипломатическом контексте) формулировки, использованные в ноте протеста по делу «Сапфира-2», свидетельствуют о сильном разочаровании. Однако вскоре российские власти возобновили примирительный тон. Действительно, похоже, что в период с 2012 по 2019 гг. не было никаких протестов против арестов российских судов в РОЗ. Этот период включает в себя в общей сложности шесть случаев, пять из которых произошли после аннексии Россией Крыма. Все, кроме одного, были решены в море.

Реальный вопрос заключается в том, почему Россия не ответила более решительно. Ведь российская официальная позиция по РОЗ была последовательной ещё с 1977 г.: Норвегия не имеет права в одностороннем порядке создавать такую зону и вводить там нормативные акты. Возможно, Россия не хочет рисковать открытым конфликтом в этой зоне, например, применяя силу для предотвращения вмешательства норвежской береговой охраны?<sup>41</sup> Учитывая членство Норвегии в НАТО, такой конфликт может перейти на опасный уровень. Хотя нельзя исключать, что такие расчёты играют определённую роль для центральных лиц, принимающих решения, мы считаем, что забота об интересах российского рыболовства имеет большую объяснительную силу.

Это может показаться парадоксальным, поскольку мы пришли к выводу, что споры о норвежском правоприменении в РОЗ вызвали сильную реакцию со стороны российских рыбаков. Однако «российские рыболовные интересы» можно понимать и шире. Как отмечает-

<sup>40</sup> Shut D. Hvilken effekt hadde sentraliseringen i Russland på fiskerisamarbeidet med Norge? (What effect did centralization in Russia have on the fisheries cooperation with Norway?). University of Oslo, 2012. URL: <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/34411/1/Shut-Master.pdf> (дата обращения: 29.05.2020).; Ven Bruusgaard K. Fiskerikonflikter i Barentshavet — potensial for eskalering? (Fisheries conflicts in the Barents Sea — Potential for escalation?). Oslo, 2006. URL: <https://fhs.brage.unit.no/fhs-xmlui/handle/11250/2444396> (дата обращения: 29.05.2020).

<sup>41</sup> См. [19, Åtland K.], [26, Østhagen A.]

ся, российские рыбаки вылавливают значительные количества рыбы в зоне уже в этом году. Крайне важно, что РОЗ не допускает новичков, и суда третьих стран должны ловить рыбу в рамках квот, выделенных Россией или Норвегией как доля их соответствующих квот в Баренцевом море. Поскольку суда третьих стран также должны соблюдать норвежские правила, зона хорошо защищает интересы российского рыболовства. Если бы Россия саботировала норвежскую юрисдикцию до такой степени, что РОЗ фактически распалась и официальная российская позиция — что эти районы являются международными водами — была бы реализована, суда третьих стран в основном получили бы свободу действий в ущерб российским рыбакам. Этот парадокс воспринимают многие, но не все в России.

Если РОЗ так важна для России, то почему она формально не признает норвежскую юрисдикцию? Это было бы слишком, так как могло бы привести к столкновению со всеобъемлющими российскими приоритетами и амбициями в регионе. Россия последовательно выступает за интерпретацию международных соглашений, будь то ЮНКЛОС или договор о Шпицбергене, которые служат максимизации российских интересов. В этом отношении Россия мало чем отличается от других стран. Но в Арктике российские интересы сильнее, чем у многих других государств. Российская политика в РОЗ была уравнивающим актом: всегда подчёркивала свою официальную позицию и демонстрировала, что существуют ограничения на то, насколько норвежское правоприменение может быть принято, в то же время обеспечивая сохранение режима правоприменения, например, формально инструктируя российские рыболовные суда принимать норвежскую инспекцию на борту (но не подписывать протоколы инспекций) [27, Зиланов В.В.]. Нелегко поддерживать этот баланс. Силы, неподконтрольные Кремлю, могут раскачать лодку. Более ранние эпизоды вызвали возмущение в рыбохозяйственных кругах и на региональном уровне в Мурманске. Во многом из-за пересмотренных процедур взаимодействия российских рыбаков и норвежских инспекторов, а также уточнения регламента такие эпизоды не происходили уже несколько лет. Но нельзя исключать ситуацию, когда российское судно оказывается под арестом норвежской береговой охраны и обращается за помощью к российской береговой охране. В прошлом реакция российских властей была умеренной. Но сегодня, с отчётливо националистическими тенденциями в российской политике, как в СМИ, так и в обществе в целом, пренебрежение призывами к вмешательству, когда российские рыбаки заявляют о жестоком обращении со стороны норвежских властей, может оказаться трудным даже для Москвы. Ухудшение российско-норвежских отношений также означает, что любая ситуация, которая может возникнуть в РОЗ, будет интерпретироваться в более напряжённом контексте политики безопасности.

Именно это может также помочь объяснить готовность избегать подобных ситуаций между двумя береговыми службами [13, Østhagen A.]. Российские операции на море теперь контролируются лучше, чем раньше. С 2012 г. патрульные операции в РОЗ проводятся российской береговой охраной, подчинённой ФСБ и её Пограничной службе. Хотя ФСБ видит себя национальным (береговым) защитником, и некоторые заявления могут свидетельство-

вать о желании встать в один ряд с норвежской береговой охраной в РОЗ, мы предполагаем, что пограничная служба будет иметь высокий порог для прямой конфронтации с норвежской береговой охраной в зоне. ФСБ, как правило, действовала более дисциплинированно, чем рыбохозяйственные органы; более того, ФСБ подчиняется непосредственно президенту и, по-видимому, очень восприимчива к сигналам сверху, например, чтобы избежать прямых стычек.

Были приняты конкретные меры, чтобы избежать столкновений между норвежской и российской береговой охраной. В ряде исследований подчёркивается важность контактов и диалога для предотвращения эскалации конфликтов и кризисных ситуаций<sup>42</sup>. Как показывает Остхаген [13, с. 118–120], существует тесный диалог между двумя береговыми охранниками: с регулярными учениями в Баренцевом море, ежегодными обменами инспекторами рыбного хозяйства и персоналом между штабами, а также обменом соответствующей информацией по мере необходимости<sup>43</sup>. Хотя украинский конфликт 2014 г. внёс некоторые ограничения, диалог в целом поддерживался [26, Østhagen A. с. 53]. Важным элементом является личный контакт на официальном и оперативном уровнях [15, Hønneland G., Jørgensen A.-K.]. Речь идёт не только о точках встречи, но и о преемственности. Удержание одних и тех же людей на ключевых ролях с течением времени способствует развитию личных отношений, что в свою очередь способствует развитию доверия и формированию общности интересов: группы людей, которые одинаково подходят к одним и тем же проблемам (рыбохозяйственный конфликт, поисково-спасательные операции, разливы нефти). Также позитивной является экстренная помощь норвежской береговой охраны российским рыбакам. Его двойная роль — как блюстителя правил рыболовства и как «милосердного самаритянина» по отношению к российским рыбакам — помогает построить сообщество общих интересов и создаёт доброжелательность с обеих сторон. Ещё одной важной площадкой для диалога является совместная норвежско-российская комиссия по рыболовству. Кроме того, был создан Арктический форум береговой охраны, ориентированный на практическое многостороннее сотрудничество.

Конечно, расчёты затрат и выгод являются основой большей части этого сотрудничества. Устойчивое управление общими рыбными запасами выгодно обеим сторонам. Готовность к чрезвычайным ситуациям и поисково-спасательные службы — это область, где сотрудничество позволяет достичь большего, чем то, что каждая страна может сделать в одностороннем порядке. Взаимный интерес жизненно важен для поддержания и развития сотрудничества и диалога. Но эти аспекты не статичны. Ослабление возможностей для диалога может привести к смене персонала и подорвать каналы коммуникации. Восприятие общих

<sup>42</sup> В нескольких исследованиях норвежско-российского рыболовства и управления ресурсами, а также сотрудничества береговой охраны отмечается ценность этого подхода для норвежско-российских отношений в целом. См., например, [7, Hønneland G.], [12, Kosmo S.], [26, Østhagen A.].

<sup>43</sup> Moscow Times. Norwegian Coast Guard Ship Makes Port Call in Russia's North. The Moscow Times, 3 October, 2019.

интересов может измениться. Изменение климата, экономический спад в рыболовстве и резкое сокращение квот могут поставить под угрозу сложившуюся ситуацию. Изменения в международных отношениях власти также могут повлечь за собой риски конфронтации в РОЗ.

Мы не обнаружили, что события 2014 г. представляют собой переломный момент с точки зрения уровня конфликта в РОЗ. Как и в советский период, обе стороны, по-видимому, озабочены тем, чтобы максимально оградить сотрудничество в области рыболовства от колебаний (гео)политических циклов. Это говорит о том, что обе стороны придают большое значение сотрудничеству. Это также указывает на то, что не всё с измерением политики безопасности обязательно секьюритизируется.

### Литература

1. Pedersen T., Henriksen T. Svalbard's Maritime Zones: The End of Legal Uncertainty? // *The International Journal of Marine and Coastal Law*. 2009. No. 24 (1). Pp. 141–161. DOI: 10.1163/157180808X353920
2. Vylegzhanin A.N., Zilanov V. Spitsbergen: Legal Regime of Adjacent Marine Areas. Utrecht, Eleven International, 2007. 167 p.
3. Pedersen T. Endringer i internasjonal Svalbard politikk [Changes in International Svalbard Policy] // *Internasjonal Politikk*. 2009. No. 67 (1). Pp. 31–44.
4. Sergunin A. Russia and Arctic Fisheries // *Governing Marine Living Resources in the Polar Regions* / Liu N., Brooks C.M., Qin T., eds. Northampton: Edward Elgar Publishing Inc, 2019. Pp. 109–137.
5. Eide A., Heen K., Armstrong C. et al. Challenges and Successes in the Management of a Shared Fish Stock – The Case of the Russian-Norwegian Barents Sea Cod Fishery // *Acta Borealia*. 2012. No. 30 (1). Pp. 1–20. DOI: 10.1080/08003831.2012.678723
6. The Barents Sea: Ecosystem, Resources, Management – Half a Century of Norwegian–Russian Cooperation / T. Jakobsen, V.K. Ozhigin, eds. Trondheim: Tapir Academic Press, 2011. 825 p.
7. Hønneland G. Norway and Russia: Bargaining Precautionary Fisheries Management in the Barents Sea // *Arctic Review on Law and Politics*. 2014. No. 5(1). Pp. 75–99.
8. Зиланов В.В. Россия теряет Арктику. Москва: Алгоритм, 2013. 262 с.
9. Портцель А.К. Россия остается на Шпицбергене // *Арктика и Север*. 2012. № 9. С. 1–20.
10. Щипалов В.В. Национальные интересы Российской Федерации на архипелаге Шпицберген // *Аналитический вестник*. 2009. № 12 (379). С. 66–79.
11. Зиланов В.В. Смешанная советско/российско-норвежская комиссия по рыболовству: от истоков через доверие к будущему // *Вопросы рыболовства*. 2016. № 17(4). С. 460–483.
12. Kosmo S. Kystvaktssamarbeidet Norge-Russland. En fortsettelse av politikken med andre midler? [Coast Guard Cooperation Norway-Russia. A Continuation of Politics by Other Means?]. Oslo: Forsvarets stabsskole – Norwegian Joint Staff College. 2010. 62 p.
13. Østhagen A. Managing Conflict at Sea: The Case of Norway and Russia in the Svalbard Zone // *Arctic Review on Law and Politics*. 2018. No. 9. Pp. 100–123.
14. Skram A-I. Alltid Til Stede: Kystvakten 1997–2017 [Always Present: Coast Guard 1997–2017]. Bergen: Fagbokforlaget Publ, 2017. 319 p.
15. Hønneland G., Jørgensen A-K. Kompromisskulturen i Barentshavet [The Culture of Compromise in the Barents Sea] // *Norge og Russland: Sikkerhetspolitiske utfordringer i Nordområdene* [Norway and Russia: Security Challenges in the High North] / T. Heier, A. Kjølberg, eds. Oslo, Universitetsforlaget Publ. 2015. С. 57–68.
16. Jørgensen J.H. Russisk Svalbardspolitikk [Russian Svalbard Policy]. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag Publ. 2010. 100 с.

17. Fermann G., Inderberg T.H.J. Norway and the 2005 Elektron Affair: Conflict of Competencies and Competent Realpolitik // *War: an Introduction to Theories and Research on Collective Violence* / T.G. Jakobsen ed. New York: Nova Science, 2015. Pp. 373–402.
18. Åtland K., Ven Bruusgaard K. When Security Speech Acts Misfire: Russia and the Elektron Incident // *Security Dialogue*. 2009. No. 40 (3). Pp. 333–353. DOI: 10.1177/0967010609336201
19. Åtland K. Myndighetsutøver, ressursforvalter og livredder – den russiske kystvakten i støpeskjeen [Government Official, Resource Manager and Lifeguard – Russian Coast Guard in the Making] // *Nordisk Østforum*. 2016. No. 30 (1). Pp. 38–54. DOI: 10.17585/nof.v30.390
20. Hønneland G. Hvordan Skal Putin Ta Barentshavet Tilbake? [How shall Putin Reclaim the Barents Sea?]. Bergen: Fagbokforlaget. 2013. 152 p.
21. Hønneland G. *Russia and the Arctic: Environment, Identity and Foreign Policy*. London, New York: I. B. Tauris Publ. 2016. 191 p.
22. Ims M. Russiske oppfatninger om delelinjeavtalen i Barentshavet [Russian Perceptions Concerning the Maritime Boundary Agreement in the Barents Sea]. Tromsø: University of Tromsø Publ, 2013. 115 p.
23. Moe A., Fjærtøft D., Øverland I. Space and Timing: Why Was the Barents Sea Delimitation Dispute Resolved in 2010? // *Polar Geography*. 2011. No. 34 (3). Pp. 145–162. DOI: 10.1080/1088937X.2011.597887
24. Глубоков А.И., Афанасьев П.К., Мельников С.П. Российское рыболовство в Арктике – международные аспекты // *Рыбное хозяйство*. 2015. № 4. С. 3–10.
25. Сенников С.А. Международные договоры Российской Федерации как правовая основа рыболовства в морском районе архипелага Шпицберген // *Евразийский юридический журнал*. 2014. № 7 (74). С. 88–91.
26. Østhagen A. *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic*. Singapore: Palgrave Pivot. 2020. 99 с.
27. Зиланов В.В. Арктическое разграничение России и Норвегии: новые вызовы и сотрудничество // *Арктика и Север*. 2017. № 29. С. 28–56. DOI 10.17238/issn2221-2698.2017.29.28

## References

1. Pedersen T., Henriksen T. Svalbard's Maritime Zones: The End of Legal Uncertainty? *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 2009, no. 24 (1), pp. 141–161. DOI: 10.1163/157180808X353920
2. Vylegzhanin A.N., Zilanov V. *Spitsbergen: Legal Regime of Adjacent Marine Areas*. Utrecht, Eleven International, 2007, 167 p.
3. Pedersen T. Endringer i internasjonal Svalbard politikk [Changes in International Svalbard Policy]. *Internasjonal Politikk*, 2009, no. 67 (1), pp. 31–44.
4. Sergunin A. Russia and Arctic Fisheries. In: Liu N., Brooks C.M., Qin T. eds. *Governing Marine Living Resources in the Polar Regions*. Northampton, Edward Elgar Publishing Inc., 2019, pp. 109–137.
5. Eide A., Heen K., Armstrong C. et al. Challenges and Successes in the Management of a Shared Fish Stock – The Case of the Russian-Norwegian Barents Sea Cod Fishery. *Acta Borealia*, 2012, no. 30 (1), pp. 1–20. DOI: 10.1080/08003831.2012.678723
6. Jakobsen T., Ozhigin V.K., eds. *The Barents Sea: Ecosystem, Resources, Management – Half a Century of Norwegian-Russian Cooperation*. Trondheim, Tapir Academic Press, 2011, 825 p.
7. Hønneland G. Norway and Russia: Bargaining Precautionary Fisheries Management in the Barents Sea. *Arctic Review on Law and Politics*, 2014, no. 5 (1), pp. 75–99.
8. Zilanov V. *Rossiya teryaet Arktiku?* [Is Russia Losing the Arctic?]. Moscow, Algorithm Publ., 2013, 262 p. (In Russ.)
9. Portsel A.K. Rossiya ostaetsya na Shpitsbergene [Russia Remains on Spitsbergen]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2012, no. 9, pp. 1–20.
10. Shchipalov V.V. Natsional'nye interesy Rossiyskoy Federatsii na arhipelage Shpitsbergen [Russia's National Interests on the Archipelago of Spitsbergen]. *Analiticheskiy vestnik* [Analytical Bulletin], 2009, no. 12 (379), pp. 66–79.
11. Zilanov V. Smeshannaya sovetsko/rossiysko-norvezhskaya komissiya po rybolovstvu: ot istokov cherez doverie k budushchemu [The Joint Soviet / Russian-Norwegian Fisheries Commission: From the

- Origins Through Trust in the Future]. *Voprosy rybolovstva* [Problems of Fisheries], 2016, no. 17 (4), pp. 460–483.
12. Kosmo S. *Kystvaktsamarbeidet Norge-Russland. En fortsettelse av politikken med andre midler?* [Coast Guard Cooperation Norway-Russia. A Continuation of Politics by Other Means?]. Forsvarets stabsskole – Norwegian Joint Staff College, Oslo, 2010, 62 p.
  13. Østhagen A. Managing Conflict at Sea: The Case of Norway and Russia in the Svalbard Zone. *Arctic Review on Law and Politics*, 2018, no. 9, pp. 100–123.
  14. Skram A-I. *Alltid Til Stede: Kystvakten 1997–2017* [Always Present: Coast Guard 1997–2017]. Bergen, Fagbokforlaget Publ., 2017, 319 p.
  15. Hønneland G., Jørgensen A-K. Kompromisskulturen i Barentshavet [The Culture of Compromise in the Barents Sea]. In: Heier T., Kjølberg A., eds. *Norge og Russland: Sikkerhetspolitiske utfordringer i Nordområdene* [Norway and Russia: Security Challenges in the High North]. Oslo, Universitetsforlaget Publ., 2015, pp. 57–68.
  16. Jørgensen J.H. *Russisk Svalbardpolitikk* [Russian Svalbard Policy]. Trondheim: Tapir Akademiske Forlag Publ., 2010, 100 p.
  17. Fermann G., Inderberg T.H.J. Norway and the 2005 Elektron Affair: Conflict of Competencies and Competent Realpolitik. In: Jakobsen T.G., ed. *War: an Introduction to Theories and Research on Collective Violence*. New York, Nova Science, 2015, pp. 373–402.
  18. Åtland K., Ven Bruusgaard K. When Security Speech Acts Misfire: Russia and the Elektron Incident. *Security Dialogue*, 2009, no. 40 (3), pp. 333–353. DOI: 10.1177/0967010609336201
  19. Åtland K. Myndighetsutøver, ressursforvalter og livredder – den russiske kystvakten i støpeskjeen [Government Official, Resource Manager and Lifeguard – Russian Coast Guard in the Making]. *Nordisk Østforum*, 2016, no. 30 (1), pp. 38–54. DOI: 10.17585/nof.v30.390
  20. Hønneland G. *Hvordan Skal Putin Ta Barentshavet Tilbake?* [How shall Putin Reclaim the Barents Sea?]. Bergen, Fagbokforlaget, 2013, 152 p.
  21. Hønneland G. *Russia and the Arctic: Environment, Identity and Foreign Policy*. London, New York, I. B. Tauris Publ., 2016, 191 p.
  22. Ims M. *Russiske oppfatninger om delelinjeavtalen i Barentshavet* [Russian Perceptions Concerning the Maritime Boundary Agreement in the Barents Sea]. University of Tromsø Publ., 2013, 115 p.
  23. Moe A., Fjærtøft D., Øverland I. Space and Timing: Why Was the Barents Sea Delimitation Dispute Resolved in 2010? *Polar Geography*, 2011, no. 34 (3), pp. 145–162. DOI: 10.1080/1088937X.2011.597887
  24. Glubokov A.I., Afanasiev P.K., Mel'nikov S.P. Rossiyskoe rybolovstvo v Arktike – mezhdunarodnye aspekty [Russian Fisheries in Arctic – International Aspects]. *Rybnoe Khozyaystvo* [Fisheries], 2015, no. 4, pp. 3–10.
  25. Sennikov S.A. Mezhdunarodnye dogovory Possiyskoy Federatsii kak pravovaya osnova rybolovstva v morskoy rayone arhipelaga Shpitsbergen [Treaties of the Russian Federation as Legal Basis for Fisheries in the Maritime Area of the Spitsbergen Archipelago]. *Evraziyskiy yuridicheskiy zhurnal* [Eurasian Law Journal], 2014, no. 7 (74), pp. 88–91.
  26. Østhagen A. *Coast Guards and Ocean Politics in the Arctic*. Singapore, Palgrave Pivot, 2020, 99 p.
  27. Zilanov V. Arkticheskoe razgranichenie Rossii i Norvegii: novye vyzovy i sotrudnichestvo [Delimitation Between Russia and Norway in the Arctic: New Challenges and Cooperation]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2017, no. 29, pp. 28–56. DOI 10.17238/issn2221-2698.2017.29.28

Статья принята 29.05.2020.

## СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

УДК [910.4(470.1)+55(470.1)](045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.206

### Печорские маршруты северной научно-промысловой экспедиции \*

© АСТАХОВА Ирина Сергеевна, кандидат геолого-минералогических наук, руководитель

E-mail: astakhova@geo.komisc.ru

Геологический музей имени А. А. Чернова, Институт геологии Коми научного центра УрО РАН, Сыктывкар, Россия

**Аннотация.** В статье рассматривается история и результаты исследований Русского Севера Северной научно-промысловой экспедицией. Отражены основные направления исследований и многопрофильность экспедиций начиная с 1920 по 1924 гг. Рассмотрены геологические задачи, которые решали экспедиции в арктических территориях северо-восточной части Восточно-Европейской платформы, Тиманского кряжа и северной части Уральской складчатой системы с продолжающей её островной цепью (Вайгач, Новая Земля). Отражены теоретические выводы А.А. Чернова, которые он делает по результатам работ. Фиксируется существование обширного угольного бассейна, открытие большого количества месторождений полезных ископаемых, закартирование территорий Севера Урала и Припечорья. Результаты описанных этнографических исследований являются первыми важными компонентами в изучении культурного наследия. Несмотря на многопрофильность и количество исследований, проводимых в Арктике, многие экспедиции были разрозненными и малоэффективными, плохую скоординированность научных изысканий того периода отмечают также и современные исследователи истории освоения Арктики. В 1929 году, после реорганизации Геолкома, на его базе было образовано Главное геологоразведочное управление, продолжившее многочисленные исследования Печорского края.

**Ключевые слова:** научные исследования, Севэкспедиция, Печорский край, геология, черновская группа.

### Pechora Routes of the Northern Scientific and Commercial Expedition

© Irina S. ASTAKHOVA, Cand. Sci. (Geol. And Mineral.), head

E-mail: astakhova@geo.komisc.ru

Chernov A.A. Geological Museum, Institute of Geology, Komi SC UB RAS, Syktyvkar, Russia

**Abstract:** The article considers the history and the study of the Russian North completed by the Northern scientific and commercial expedition. The main directions of research and the versatility of expeditions in 1920–1924 are reflected. The geological problems that were solved by expeditions to the Arctic territories of the northeastern part of the East European platform, the Timan Ridge, and the northern part of the Ural fold system with its continuing island chain (Vaigach and Novaya Zemlya) are considered. The theoretical conclusions of A.A. Chernov are reflected. The existence of a vast coal basin, the discovery of a great amount of mineral deposits, the mapping of the North of the Urals, and the area near the Pechora are recorded. The results of the described ethnographic research are the first important components in the study of cultural heritage. Despite the multidisciplinary nature and the amount of research carried out in the Arctic, many expeditions were scattered and ineffective; the poor coordination of scientific research that time

---

\* Для цитирования:

Астахова И.С. Печорские маршруты северной научно-промысловой экспедиции // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 206–224. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.206

For citation:

Astakhova I.S. Pechora routes of the northern scientific and commercial expedition. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 206–224. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.206

is also noted by modern researchers of the history of the Arctic development. In 1929, after the reorganization of the Geolkom, on its basis, the Main Geological Exploration Department was formed, and it continued numerous studies of the Pechora region.

**Keywords:** *scientific research, North expeditions, Pechora region, geology, Chernov's group.*

### **Организация Северной научно-промысловой экспедиции**

Истории создания Северной научно-промысловой экспедиции (сокращённо — Севэкспедиция), её деятельности и результатам научно-поисковых и промышленных работ, положивших развитию освоению арктических территорий и многих отраслей промышленности на Русском Севере, а также возникновению новых населённых пунктов и транспортных путей посвящены многие работы учёных и краеведов. Масштабность и многопрофильность деятельности экспедиции частично освещена в некоторых обобщающих монографиях М.И. Белова [1], А.В. Кольцова [2], Д.П. Беляева [3], Е.П. Виттенбурга [4], а также в отдельных публикациях [5, 6, 7, 8, 9]. Несмотря на сравнительно хорошую освещённость в историографии советских арктических исследований 1920-х годов, научно-исследовательская деятельность в Печорском крае не становилась предметом отдельного исследования.

В Приказе № 9792 Президиума ВСНХ от 4 марта 1920 г. говорилось: «В целях научно-практических исследований и попутного использования естественных производительных сил, по преимуществу звериных, рыбных промыслов и оленеводства на Русском Севере, учредить при Научно-Техническом отделе Выссовнархоза Северную научно-промысловую экспедицию». Перед новой организацией ставилась задача «производства научно-технических исследований естественных производительных сил Русского Севера... а также руководство и координация научно-практических работ, производимых всеми органами и учреждениями на местах» [9, Андреев А.О. и др., с. 7]. Начальником Учёного совета Севэкспедиции был назначен Р. Л. Самойлович. В 1921 г. он писал: «При крайне тяжёлых условиях... было бы непомерной роскошью отправлять для изучения того или иного научно-практического вопроса целую экспедицию. Наоборот, в каждой экспедиции, в каждом отряде должны быть представлены специалисты по возможности хотя бы основных отраслей знания» [9, Андреев А.О. и др., с. 8]. В связи с этим в состав Учёного Совета были приглашены известные учёные: К.М. Дерюгин — зоолог и гидробиолог, Н.М. Книпович — зоолог, ихтиолог, океанолог, географ, академик РАН А.Е. Ферсман — минералог, кристаллограф, геохимик, Ю.М. Шокальский — океанограф, метеоролог, географ и др. Таким образом, Севэкспедиция изначально создавалась как ведущая организация, координирующая все научно-исследовательские работы в Арктике.

Особое место в планах Северной научно-промысловой экспедиции в начале 1920-х гг. отводилось изучению Печорского края, который в то время имел стратегическое значение, связанное с нефтегазовой и угольной промышленностью [10, Иевлев А.А.]. Подтверждением сказанному служит то, что создание Севэкспедиции произошло на основе Комиссии по Северу и Печорской экспедиции. Начало работы Печорских экспедиций связано с созданием в

1919 г. Комиссии по использованию естественных производительных сил Русского Севера (сокращённо — Комиссия по Северу). В её состав входили представители от Наркомата торговли и промышленности (Ю.В. Пятигорский), Высшего совета народного хозяйства, Наркомата земледелия, Полярной комиссии (И.П. Толмачёв) и Комиссии по изучению естественных производительных сил страны Академии наук (А.Е. Ферсман), Северного отдела Наркомата путей сообщения (Д.Д. Руднев). В качестве научных деятелей были привлечены известные учёные, которые уже занимались исследованием Русского Севера: Р. Л. Самойлович — бывший начальник горно-разведочных экспедиций на Шпицбергене и Севере России, Н. А. Кулик — представитель Геологического комитета и геолог Музея Академии наук, Н.А. Тихонов — горный инженер. В 1919 г. состоялась первая Печорская экспедиция, которая стала самым крупным мероприятием Комиссии по Северу. В ходе экспедиции были проведены экономические исследования, рассмотрены вопросы реорганизации замшевого и точильного производства, соляных и нефтяных промыслов, изучены масло-молочное дело, охотничьи промыслы, рыболовство и оленеводство [10, Иевлев А.А.]. В этом же году в составе Комиссии по Северу было организовано Ухтинское бюро, работы которого были направлены на обследование и практическое использование Ухтинского нефтеносного района. В состав бюро вошли Р.Л. Самойлович, Б.К. Лихарев, Б.В. Сабанин. Результаты экспедиционных работ в 1919 г. были заслушаны на заседании Комиссии по Северу. Н. А. Кулик, руководитель Печорской экспедиции, подчеркнул значимость полученных результатов, а Р. Л. Самойлович отметил возросшую роль деятельности Печорской экспедиции [11, Силин В.И., с. 134]. 19 февраля 1920 г. в г. Вологде состоялось междуведомственное совещание при Особой продовольственной комиссии Северного фронта, на котором был поставлен вопрос о создании укрупнённого органа по изучению Русского Севера. На нём Н. А. Кулик выступил с предложением о расширении деятельности Печорской экспедиции и о включении в сферу интересов территории, тяготеющей к Северному Ледовитому океану. Уже 25 февраля Реввоенсовет 6-й армии обратился к председателю СНК В. И. Ленину с просьбой поддержать решение совещания и создать новое учреждение с многоотраслевым и многопрофильным характером [8, Емелина М.А., с. 36].

### *Исследования Севэкспедиции в 1920–1924 гг.*

Первые геологические работы Севэкспедиция провела летом 1920 г. в основном на Кольском полуострове, в частности Мурманский отряд возглавлял П.В. Виттенбург, а Кольский отряд возглавил А.Е. Ферсман. В последующие годы отряды под руководством А.Е. Ферсмана изучали Хибинские горы, которые вызывали исключительно минералогический интерес с уникальными лампрофиллитами, эвдиалитами, энигматитами и с другими новыми редкими минералами [12, Труды].

В 1921 г. профессор П.В. Виттенбург исследовал часть Кольского и северную часть Канинского полуостровов, а также совместно с Р.Л. Самойловичем часть Баренцова моря до

Новой Земли. В составе экспедиции помимо геологов приняли участие ботаник М.И. Назаров, гидрометеоролог Б.Г. Диствельд. Руководил морской частью экспедиции капитан шхуны «Шарлотта» Ф.М. Вальнев. Экспедиция длилась с 15 августа по 25 сентября. В ходе экспедиции были изучены состав и строение береговой линии, отмечено изменение ландшафта от ровного, абрадированного до гористого альпийского типа в зоне Маточкина Шара. Впервые в губе Южной Сульменевоу было установлено начало сплошного оледенения. Были собраны палеонтологические коллекции, обильный гербарий и материал по почвоведению. В 1921 г. под руководством геолога Н.А. Кулик в юго-западной части острова Вайгач, в бухте Варнека, были обнаружены первые полиметаллические жилы. В этом же отряде Г.Ф. Друкер совместно с военным инженером А.Н. Казакавым и студенткой Географического института Е.Л. Баженовой обследовали побережье и выполнили ихтиологические исследования, оценили перспективы рыбного промысла [13, Работы, с. 13].

В 1923 г. геологическими работами на островах Вайгач и Новая Земля занимается Р. Л. Самойлович. Целью экспедиции стало изучение в географическом и геологическом отношении западного берега Новой Земли от Безымянной губы до Маточкина Шара, а также поход в центральную часть архипелага для выяснения распространения ледников и определения астрономических пунктов. Экспедиция состояла из шести человек: Р.Л. Самойлович, Г.П. Горбунов, К.В. Кузнецов, С.Я. Миттельман, С. Г. Натансон и два матроса. 24 августа пароход «Воровский» доставил экспедицию на рейд Малых Кармакул, а 9 октября она прибыла обратно в Архангельск. Большая часть исследований проводилась в центральной части острова пешими маршрутами, в ходе которых пройдено более 50 км. Были изучены горные кряжи, сложенные песчаниками и глинистыми сланцами, высота которых достигала 300 м. Точно зафиксирована береговая линия с установлением астрономических пунктов. В 1924 г. экспедиция разделилась на два отряда: первый изучал геологическое строение восточного берега южного острова Новой Земли, а второй — западный берег Новой Земли в Пуховом заливе, где занимались изучением реликтовых озёр, гольцового промысла и птичьих базаров. На восточном берегу были определены 4 астрономических пункта (р. Каменка, р. Саввина, залив Абросимова, залив Шуберта) и один пункт в Петуховском Шаре. Кроме того, была произведена опись берегов и изучено геологическое строение. В практическом отношении эта экспедиция имела важное значение, обнаружив в реках и губах восточного побережья значительное количество зверя и рыбы [14, Самойлович Р.Л., с. 67].

В 1920 г. на р. Печоре профессором В.К. Солдатовым вместе с гидробиологом профессором С. А. Зерновым проводились ихтиологические исследования. В своём отчёте В. К. Солдатов охарактеризовал ихтиологические богатства р. Печоры, выделив следующие виды рыб: минога, сёмга, нельма, омуль, пелядь, ряпушка, сиг, чир и др. [15, Солдатов В.К., с. 72].

Начиная с 1921 г. в Печорском крае разворачиваются широкомасштабные экспедиционные исследования (рис. 1). За четыре года более 20 отрядов решали разнообразные ком-

плексные задачи, в том числе проводили горно-геологические, географические, биологические, этнографические, экономико-статистические исследования.

В 1921 г. по рр. Печоре, Ижме и Усе работал Печорский экономический отряд, проводивший изучение состояния крестьянских хозяйств, промыслов, учёт населения и другие экономико-географические работы.

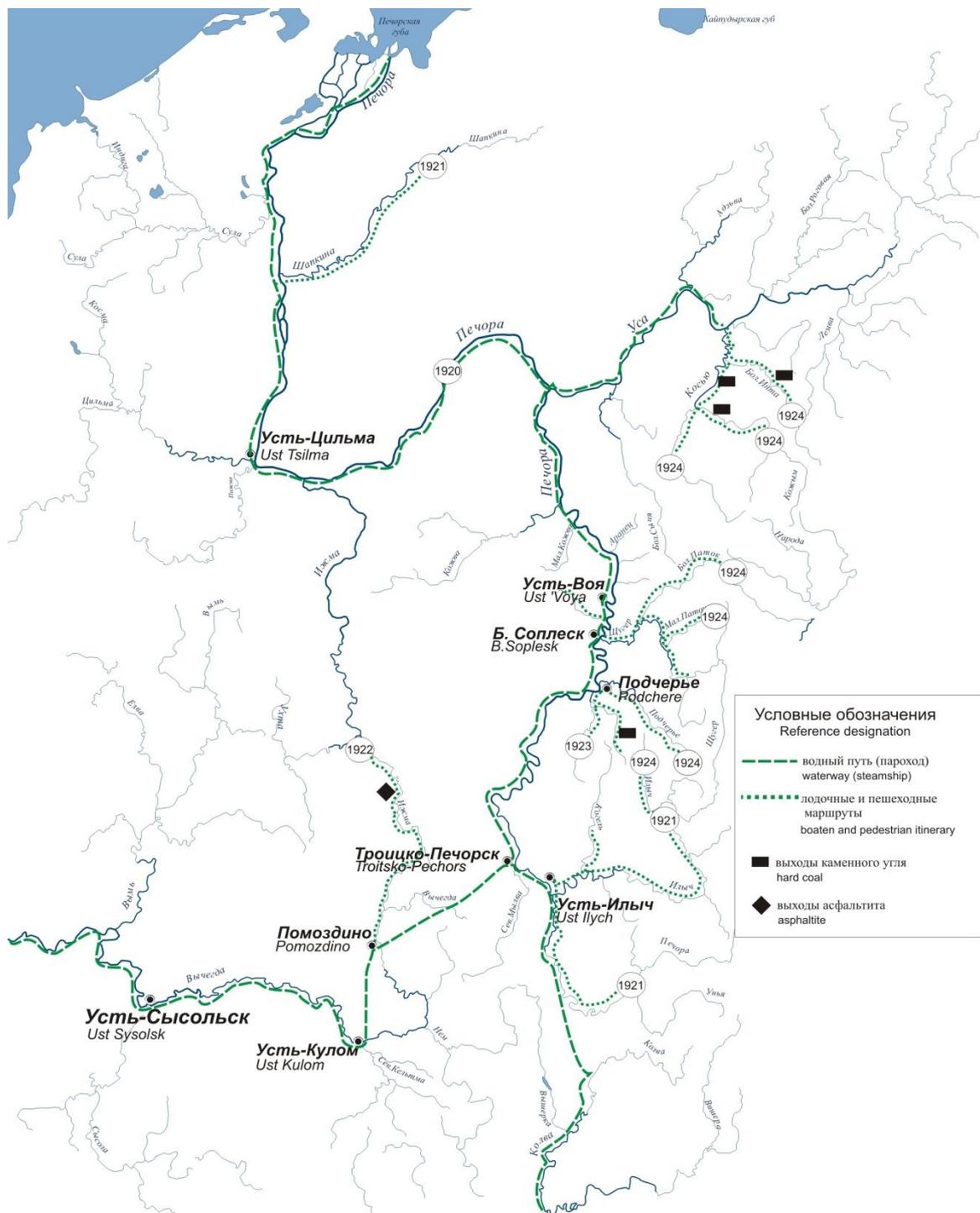


Рис. 1. Карта маршрутов экспедиций 1920–1924 гг. в Печорском крае.

Этнографические исследования Севэкспедиции на Средней и Нижней Печоре занимались этнографы Географического института В.Я. Вицкактин, Д.Д. Травин, Э.А. Дылевский. Базой для этнографических исследований была Усть-Цильма. В основном учёные совместно

с местным населением (самоедами) кочевали по Большеземельской и Канинской тундре, изучая материальную и духовную жизнь, изучают зырянское и русское население, собирают этнографические и зоологические коллекции. Профессор В.Г. Богораз в отчёте о результатах работ этнографических отрядов указывает: «Экономическая и бытовая жизнь Печоры представляет своеобразное соединение старых и новых начал, которые ведут между собой борьбу, но отчасти уживаются вместе» [16, Богораз В.Г., с. 7]. Позднее В. Г. Богораз стал инициатором создания «Комитета содействия народам северных окраин» (Комитет Севера), задачей которого было улучшение хозяйственно-экономических и культурно-санитарных условий жизни народностей Севера.

На территории работало несколько комплексных геологических отрядов: Пинежский, Большеземельский и Верхнепечорский.

Пинежские экспедиции проходили под руководством М.Б. Едемского. Первые результаты геологических работ на рр. Пинеге, Сотке и Кулое М.Б. Едемский опубликовал в 1926 г. в Трудах ГМ АН ССР. Экспедиционные работы он проводил в 1921, 1923 по 1926 гг. на рр. Пинеге и Кулое. Обобщением полученных материалов послужила монография «Гипсы северного края», выпущенная в 1931 г., в которой Пинежский район освещён с точки зрения возможности практического использования гипсовых залежей.

Состав Большеземельского отряда включал Д.Д. Руднева, А.А. Григорьева, Г.Д. Рихтера и В.З. Бульванкера. В Трудах Севэкспедиции за 1922 г. Д.Д. Руднев приводит отчёт о работе Большеземельского отряда, в котором указано, что им удалось подняться по р. Шапкиной на 200 с небольшим вёрст. Были проведены экономические исследования, по результатам которых отмечено богатство пойменных и надпойменных лесных зарослей черной и красной смородины, рябины, что делает этот район привлекательным для промысла зверя (бурый медведь) и птиц (глухари, тетерева, куропатки, гуси, лебеди) [17, Руднев Д.Д., с. 48]. В 1921 г. экспедиции потребовалось около месяца, чтобы добраться через Архангельск по Ледовитому океану до устья Печоры, затем подняться до устья р. Шапкиной и волоком на лодке спуститься вниз по реке. Были подробно описаны почти все компоненты географического комплекса, рассмотрено строение геологических образований, выделены два моренных и межледниковый (морской) горизонты, изучено строение рельефа и почв, в том числе мерзлотные образования и растительность. С работ А.А. Григорьева в географической литературе стали употреблять понятие «Большеземельский хребет» [18, Григорьев А.А.]. Очень интересны упоминания и размышления А.А. Григорьева, касающиеся находок на р. Шапкина в аллювиальных отложениях углей: «Ещё раньше между ст. 17 и 18 в речном аллювии оказался углистый сланец, а между 20 и 21 были найдены куски каменного угля, по-видимому, юрского возраста, в высшей степени сходного с углями в аллювиальных наносах Новой Земли; такие угли встречались и далее, выше по течению, но ниже замечены не были» [18, Григорьев А.А., с. 21].

### *Геологические работы Верхнепечорских отрядов*

В 1921 г. начали свои регулярные экспедиционные работы на территории Печорского края геологи Черновской группы: А.А. Чернов, В.А. Варсанофьева, Т.А. Добролюбова, Е.Д. Сошкина, М.И. Шульга-Нестеренко. Экспедиции совершались на подводах и лодках, в труднодоступных местах осуществлялись пешие переходы (рис. 1). Наиболее приемлемым транспортом на дорогах была одноколка и тарантас. Восемнадцатилетний Г. А. Чернов, сын А.А. Чернова, который впервые посетил Печорский край в 1924 г. и на протяжении шестидесяти лет изучал географию, археологию и геологию Печорского края, пишет: «С годами я убедился, что на одноколке по печорским дорогам ездить удобнее, чем в тарантасе. Одноколка даёт только один толчок на ухабах, двухосный тарантас же — два, и вся защита от синяков при этом — уютное ложе из сена» [19, Чернов Г.А., с. 25] (рис. 2.).

В первые годы экспедиций учёные, работавшие в Печорском крае, сталкивались с большими трудностями и проблемами. В первую очередь это было связано с отсутствием хороших топографических карт, нехваткой транспорта и рабочей силы, плохим снабжением полевыми материалами. Примером может служить разговор проводника с А.А. Черновым в маршруте на вершину Тима-из: «Далеко ещё до избы на Ильче?» — Подумав, тот отвечает: «Если это болото знакомое, то близко, если же незнакомое — то ещё далеко», — «А какое же болото? Знакомое или незнакомое?», — спрашиваю я. «Не знаю», — медленно отвечает проводник...» [19, Чернов Г.А., с. 13].



Рис. 2. Печорский тракт (в телеге М.И. Шульга-Нестеренко, Т.А. Добролюбова). Фото А.А. Чернова. 1924 г. Фонд Геологического музея им. А.А. Чернова.

В 1921 г. работы Черновской группы проходили на р. Подчерем, где были начаты работы по изучению в основном палеозойских отложений. В задачи входило построить геологический профиль нижнего течения р. Ильч, произвести маршрутную съёмку и составить

разрез верхнего течения реки, нанести на карту важнейшие вершины Северного Урала. Исходя из поставленных задач территория работ была разделена следующим образом: В.А. Варсанофьева изучала выходы силурийских пород бассейн и вершины Северного Урала на р. Илыч, Т.А. Добролюбова и Е.Д. Сошкина работали в бассейне рр. Вуктыл, Подчерем, Шугор, А.А. Чернов и М.И. Шульга-Нестеренко изучали севернее в бассейне р. Косью (рис. 3). Отряды объединились в верховьях р. Илыч, что позволило совместно провести маршруты по притокам Пирсь-ю, Ук-ю, Егра-Ляги, Шежим и рр. Кожым, Исперед [13, Работы, с. 19].

В географическом отношении были последовательно с запада на восток описаны гряды: верхне-каменноугольные известняки скал «Исперед», нижне-каменноугольные кварцевые песчаники, сланцами и известняками «Ань-ю парма», «Ыджид парма». К востоку от них в бассейне р. Илыч были выделены три меридианально расположенных хребта: в первый вошли девять массивов, в том числе известный Торре-порре-из, центральный хребет с Мань-пупу-нер и восточный хребет известный как Поясовый Камень.



Рис. 3. В.А. Варсанофьева (сидит) с проводниками на Усть-Ильче (1920-е гг.). Фонды Геологического музея им. А.А. Чернова.

В геологическом отношении в бассейне р. Илыч был выделен полный разрез палеозойских отложений от древних кристаллических сланцев до пермских карбонатных пород, который давал общее представление о геологическом строении западного склона Северного Урала. В.А. Варсанофьевой в жилах юго-восточной части Кычиль-из обнаружено присутствие железного блеска и медной руды, на северном склоне Кожим-из — залежи охры, которые использовались местными жителями для окраски нарт и предметов домашнего обихода. В южной части Мань-Хан-Хам местными жителями обнаружены находки дымчатого кварца.

Были изучены свинцовые руды Шантым-Прилука, разведку которого производил в 1911 г. горный инженер Н.И. Эрасси.

Безусловный практически интерес вызвали находки залежей графита. Графитовый сланец представляет метаморфизованные пласты угля нижнекаменноугольного возраста. Мощность пластов достигает 6 м. Результаты геологических работ на р. Илыч дали основание А.А. Чернову предположить, что в пермском периоде условия отложения осадков по направлению к северу становилось более благоприятным для углеобразования.

В 1922 г. из-за недостатка средств А.А. Чернов не проводил изучение Северного Урала, а работал в Ижемском районе. Ещё в 1902 г. учёный обнаружил включения асфальтитов в породах на правом берегу р. Ижмы у порога Лег-Кость. По окончании работ А.А. Чернов делает научный отчёт о перспективах промышленной разработке Ижемского асфальтового района в Печорском крае, эксплуатация которого начнётся в 1930-е гг.<sup>1</sup>

В 1923 г. в бассейне рр. Подчерем и Щугор проводят совместные работы А.А. Чернов, В.А. Варсанюфьева, М.И. Шульга-Нестеренко и Т.А. Добролюбова. Поднявшись вверх по р. Подчерем, Александр Александрович совместно с Верой Александровной изучили г. Тима-Иза, далее они спустились в бассейн р. Илыч. На вершине Тима-Иза, сложенного из кварцито-песчаников, А.А. Чернов обнаружил большую магнитную аномалию, для исследований которой в 1926 г. была собрана экспедиция под руководством профессора В.Ф. Бончковского.

Годом позже уже самостоятельно эти же разрезы продолжает изучать Т.А. Добролюбова. Ей удалось на основе фаунистических и топологических данных описать тектонику и стратиграфию каменноугольных отложений р. Подчерем. Помимо описаний древних отложений интересны и описания ею карстовых форм: пещера, навесы и т. д. При описании стратиграфии данного района Т.А. Добролюбова отметила, что «...Вуктыл на всём протяжении течёт в артинских и ледниковых отложениях» [20, Добролюбова Т.А., с. 41]. Одним из главных достижений Т.А. Добролюбовой было открытие угленосной толщи: «Глинисто-песчаниковая свита, подстилающая известняки и выступающая к востоку от них, представляет не только научный, но и практический интерес. В её выходах на Варкьян-йоле и Югыд-йоле среди глинистых сланцев выступают прослои и слои каменного угля» [21, Добролюбова Т.А., с. 24].

В 1923 г. в бассейне р. Нечи на средства Автономной области Коми была проведена разведка на уголь. В результате разведки были обнаружены мощные выходы углей. «Здесь на протяжении 6 км есть три выхода, по-видимому, одной сложной угольной толщи при максимальной мощности до 8 метров, причём на долю пустых пород в последнем случае приходится всего около 0,5 м» [22, Чернов А.А., с. 5]. Образцы угля и журнал бурения были доставлены в Госплан. Для проверки этих данных Бюро съездов Госплана предложило А.А. Чернову обследовать бассейн р. Кось-ю. В 1924 г. состоялось заседание Особой комиссии подотдела разведок Геологического комитета ВСНХ (совместно с угольной и уральской сек-

<sup>1</sup> Научный архив Коми научного центра Уральского Отделения РАН. Ф. 1. Оп.11. Д. 633.

циями) по вопросу о постановке разведок на уголь в Печорском крае. Было принято решение сосредоточить разведки по рр. Кожим, Косью и Неча. Благодаря помощи Геологического Комитета и руководства Автономной области Коми в 1924 г. Верхнепечорский отряд Северной научно-промысловой экспедиции под руководством А.А. Чернова изучал угленосные отложения в бассейне р. Косью двумя отрядами. Партия Е.Д. Сошкиной с Г.А. Черновым осмотрела выходы на рр. Усе, Б. Инте. В склоне р. Б. Инта были обнаружены отдельные глыбы и пласты песчаников и черных глинистых сланцев пермского возраста. В расчистке были обнаружены два угольных пласта до полутора метров мощностью. В воспоминаниях Г.А. Чернов пишет: «Елизавета Дмитриевна оживилась... Она сказала, что Александр Александрович будет очень доволен этой находкой... Наш поход далеко не безрезультатен» [19, Чернов Г.А., с. 40]. Вторая партия, в составе А.А. Чернова, М.И. Шульга-Нестеренко и геолога В.П. Тебенькова, осмотрела обнажения на рр. Печора, Уса, Неча, Б. Инта, Косью. По итогам была построена карта с выходами каменноугольных отложений, ограничивающие угленосный бассейн Косью с запада и востока. На р. Косью в 22 км выше устья р. Кожым они обнаружили пласт угля мощностью свыше 1,6 м. На р. Кожым обнаружен разрез нижнепермских отложений, в верхней части которых оказалась угленосная толща мощностью 6 м. Таким образом, было установлено, что в бассейне р. Косью залегают две свиты углей разного возраста — нижне- и верхнепермского. По представлениям А.А. Чернова, бассейн имел форму клина, острие которого обращено к югу (бассейн р. Косью), а широкая часть к северу, и эту северную границу ещё предстояло установить дальнейшими изысканиями. В заключение своей работы А.А. Чернов делает широкомасштабные прогнозы на открытие высококачественных углей в Печорском крае: «...Если коксующиеся угли, особенно угли с малым содержанием серы, будут обнаружены в крупных запасах, то может встать вопрос о применении этих углей для горной промышленности Урала... мы имеем обширную область Северного Урала, которая должна выступить на путь промышленного развития» [23, Чернов А.А., с. 52].

В Геологическом музее им. А. А. Чернова и Архиве Коми научного центра сохранились рукописные материалы, дневники, тетради с описанием обнажений, сделанных в ходе экспедиций 1922–1925 гг, а также изданные научные отчёты. Так, хранятся дневниковые материалы В.А. Варсановьевой «Описание обнажений по притокам р. Илыча от реки Усть-Ляги и выше по течению»<sup>2</sup>, научный отчёт А.А. Чернова «Отчёт Верхне-Печорского геологического отряда Северной научно-промысловой экспедиции о геологических исследованиях в бассейне р. Илыч»<sup>3</sup>. В фондах Геологического музея им. А.А. Чернова сохранились лишь полевые дневники В.А. Варсановьевой с поездки 1924 и 1926 гг. Достаточно много переписанных дневниковых материалов, где В.А. Варсановьева, уже будучи в Сыктывкаре, даёт более детальное описание, изменяет термины, вносит корректировки. Например, в обнажении № 9 на правом берегу р. Малой Ляги, впадающей в р. Илыч, ею установлены нижнесилурийские

<sup>2</sup> Научный архив Коми научного центра Уральского Отделения РАН. Ф. 1. Оп.10. Д. 680.

<sup>3</sup> Научный архив Коми научного центра Уральского Отделения РАН. Ф. 1. Оп.1. Д. 20.

углисто-известковые сланцы и приведено описание с аккуратно сделанной зарисовкой: «На поверхности обрыва вырисовываются листики мягкой слюдки, опрокинутые к востоку. Но они не всегда ясно вырисовываются, выступают – выделяются (пояснение автора: слова зачёркнуты В.А. Варсанофьевой). Сланцы выступают и в русле реки на всем протяжении ... ниже обнажения 9...». Собранный каменный материал таких экспедиций переправлялся в центральные научные учреждения и хранился в музеях. К сожалению, многие коллекции утеряны. Лишь единичные образцы были обнаружены в музее ВСЕГЕИ (Санкт-Петербург). В Геологическом музее им. А.А. Чернова сохранились немногочисленные коллекции образцов А.А. Чернова и В.А. Варсанофьевой, собранных в разный период (рис. 4).



Рис. 4. Брахиопода, С<sub>1</sub>, р. Илыч. Сборы: В.А. Варсанофьевой. 1924. № 153/2. Геологический музей им. А.А. Чернова.

### ***Этнографические исследования Верхнепечорских отрядов***

В ходе Печорских экспедиций кроме геологических и географических исследований учёные-геологи собирали сведения об охотничьих и рыбных промыслах, о жизни местного населения, производили некоторые зоологические и ботанические сборы. Большой этнографический материал скрыт в геологических полевых дневниках и отдельных опубликованных материалах.

Следует отметить, что колонизация Печоры происходила давно. Богатая в этническом и этнографическом отношении история населения Европейского Северо-Востока до середины XX в. не подвергалась регулярным исследованиям. Ярко выраженной особенностью развития Печорского края оказалась тесное территориальное соседство и этнокультурное взаимоотношение различных народностей. В связи с этим сведения, полученные в ходе геологических экспедиций по р. Печора и её притокам в 1920-е гг. являются первыми этнографически-

ми данными в области пересечения этнических границ между коми, русскими, манси и ненцами.

К началу 1920-х гг. целые деревни были заселены староверами — потомками раскольников, бежавших в глухие места от преследования. Зачастую в одной деревне могли жить и староверы, и «скрытники», и православные. Маршруты пролегали через крупные населённые пункты, деревни и отдельные избышки промысловиков, что позволяло проводить исследования объектов материальной культуры. Так, дома у староверов были маленькие, тесные и всегда грязные, так как топили их по-чёрному. У каждого была отдельная посуда, для приезжих — отдельные приборы. На божнице выставлен крест, а своих богов они прятали и посторонним не показывали. В избах не было украшений, посуда тоже была незатейливой. Одежда коми-охотников простая и грубая, однако вязанные чулки и холщовые рубахи были украшены цветными орнаментами. Удивляла гигиена местного населения, которые особо уделяли вниманию чистоте рук, а лицо и зубы могли мыть по желанию. Однако в дневниковых записях Т.А. Добролюбова отмечает, что раньше коми казались ей угрюмыми, молчаливыми в силу суровых условий жизни, но в действительности они оказались разговорчивыми и весёлыми.

В экспедициях учёные пополняли свои запасы путём обмена с местным населением. В основном они меняли конфеты, сахар, мыло, нитки, иглы, платки, водку на рыбу и мясо. Описывали быт местного населения. Одновременно с изучением материальной культуры большое внимание уделялось духовной культуре. Здесь работы велись в основном в двух направлениях: фольклор и религиозные верования.

В дневниковых записях учёные описывали предрассудки местного населения и недоверчивость к геологам, которые не позволяли повысить эффективность работ. Жители враждебно воспринимали проникновение геологов вглубь тайги, а тем более не понимали, как могут заниматься геологическими исследованиями женщины. Из воспоминаний А.А. Чернова о совместной экспедиции с В.А. Варсанофьевой в 1923 г., когда они поднялись на вершину Кычиль-из: «Там мы увидели небольшое стадо оленей, а затем и две юрты. Около одной из них стоял хозяин, который явно был испуган... Он оказался коми и объяснил, что очень испугался. Ему показалось, что у Веры Александровны за спиной винтовка, хотя у неё был только рюкзак... И всё-таки, спустя некоторое время, он спросил рабочего, сколько будем отбирать оленей» [24, Калашников Н.В. и др., с. 129].

По результатам работ на р. Илыче В.А. Варсанофьевой был написан очерк, в котором она дала интересную географическую и этнографическую характеристику природы, жизни и быта местного населения (рис. 5). В очерке приводятся и характеристика одежды местного населения, и даже их легенды. Одна из мансийских легенд о сотворении Земли: «Две гагары вниз слетели, одна большая, другая малая. Они хотели со дна моря землю достать. Вначале они ныряли одна за другой, но со дна моря ничего не достали. Затем решили нырнуть вместе. Ныряли два раза и только на третий раз достигли дна моря. Схватили кусок дна и вы-

плыли наружу. Землю на воду положили. Начала земля расти всё больше и больше» [25, Варсанофьева В.А.].



Рис. 5. В.А. Варсанофьева с манси на Приполярном Урале. 1920-е гг. Фонды Геологического музея им. А.А. Чернова.

В 1924 г. В.А. Варсанофьева и Т.А. Добролюбова общались с местными жителями с. Подчерья. В своих воспоминаниях Т.А. Добролюбова описывает разговор о всемирном потопе. Она им объяснила, что потоп, как пишется в Библии, не было, а земля все время изменяется: там, где была суша, сейчас море и наоборот. К окаменелостям местные жители относились по-разному. Проводники, часто сопровождающие геологов, знали некоторые названия (трилобиты, аммониты, кораллы), а простые жители относились презрительно и их происхождение связывали с сатаной.

И сегодня на основе дневниковых материалов учёных о поездках в Печорский край можно провести реконструкцию культурной картины мира дописьменных обществ, так как в начале XX в. значительная часть местного населения территории была неграмотна. Одним из способов является реконструкция с использованием мировоззренческих универсалий, к которым относится категория времени — календари. В начале XX в. наиболее распространенной деревянной формой коми календаря была «пу святси» («деревянные святцы»). Во многих литературных источниках этот календарь описан как сужающийся к концам деревянный брусок с двенадцатью полурембрами (по числу месяцев), на которые нанесены насечки, означающие дни. Соответствующие дням церковные праздники обозначались на плоских сторонах бруска специальными значками — «пасами». Чтобы отметить прошедшие дни, насечки заклеивали воском или лиственничной смолой (рис. 6) [26, Липин В.Б.]. В дневнике Т.А. Добролюбовой приведено следующее описание, которое даётся со слов Евсея, проводника в экспедиции на р. Щугор в 1924 г.: «Она (палочка) была выстругана в виде шестигранной призмы длиной около 15–18 см, сужающихся к концам. Посередине её опоясывает борозда,

делящая пополам призму, получается шесть граней с одной стороны и шесть с другой. По каждому ребру сделано столько рубчиков, сколько в данном месяце дней.

— Ну и как им пользоваться?

— Вот эти рубчики, залитые воском, это воскресенья, а эти вот означают наши религиозные праздники. Мы запоминаем на пу-святцах каждый день».

Рис. 6. Коми-календарь «пу святси» [26, Липин В.Б.].



Изучались учёными не только религии и верования местного населения, но и их влияние и проявления в семейном и общественном быту, выявлялась роль того или иного религиозного течения в формировании культурно-бытовой специфики конкретной этнографической группы. Так, например, Т.А. Добролюбова в 1924 г., побывав на р. Щугор, останавливаясь на ночёвку в одной из изб, описывает непростую судьбу девушки из Усть-Щугора, которая вышла замуж за старовера. Староверческие обычаи не позволяли ей песни петь и плясать, рубахи, наряды и лифчики носить.

В дневниковых записях можно найти описание особенностей рыбного промысла, заготовки пушнины, леса и других ресурсов. Т.А. Добролюбова в 1923 г. отмечает, что кедровые деревья безжалостно вырубят, хотя одним из промыслов остаётся сбор кедровых орешков. Описывается простой способ добычи: партию шишек закапывали в горячую золу костра, через некоторое время смола исчезала, распаренная шишка становилась мягкой, легко очищалась, и из неё легко доставали орешки.

### **Заключение**

Безусловно, создание Северной научно-промысловой экспедиции явилось важным шагом в процессе освоения и изучения всего Русского Севера. В 1925 г. Северную экспедицию преобразовали в Институт по изучению Севера. В 1930 г. институт получил название Всесоюзного арктического института. В 1958 г. в связи с тем, что институт включился в исследования Антарктики, его переименовали в Арктический и антарктический научно-исследовательский институт. В 1994 г. институту был присвоен статус Государственного научного центра Российской Федерации [9, Андреев А.О.].

Геологические результаты, полученные Севэкспедицией, оказались значимыми и судьбоносными в освоении Печорского края современной Коми республики. В частности, А.А. Чернов делает важные теоретические выводы о существовании обширного угольного бассейна, открыто большое количество месторождений полезных ископаемых, были закартированы громадные территории Севера Урала и Припечорья. Важность находок А.А. Черновым угля на Севере становится понятной, если учесть, что в 1924 г. импорт каменного угля на Европейский Северо-Восток России составил 19,6 тыс. т. [27, Ивановский М.И.]. Позднее профессор А. А. Чернов выделит крупный угленосный бассейн и назовёт его Печорским: «Таким образом, в настоящее время начинают выступать на Северо-Востоке европейской части СССР неясные контуры большого каменноугольного бассейна, который естественно назвать Печорским» [28, Угольная, с. 28]. Руководящие хозяйственные органы Страны Советов очень серьёзно отнеслись к научному предвидению А.А. Чернова. В 1925 г. Архангельская губернская и Северо-Восточная областная плановые комиссии опубликовали следующую информацию: «Бюро съездов по изучению производительных сил при Госплане СССР сообщило Северо-Восточной областной плановой комиссии, что разведка, произведённая проф. А. А. Черновым, дала положительные результаты. По его мнению, в настоящее время начинают выступать на северо-востоке Европейской части СССР неясные контуры каменноугольного бассейна» [30, Архангельская губерния, с. 16].

Последующие геологические изыскания носили уже широкомасштабный характер. Всё Печорское Приуралье было поделено на территориальные десятивёрстные листы для геологической съёмки. В.А. Варсанюфьева и Н.Н. Иорданский продолжили изучение верховьев Печоры с притоками рр. Уньи, Илыча. Т.А. Добролюбова и Е.Д. Сошкина проводили геологическую съёмку 123 листа среднего течения р. Печоры, А.А. Чернов и М.И. Шульга-Нестеренко — 122 лист р. Уса и её притоков. В 1925–1927 гг. в Большеземельской тундре на р. Адзьва проводили геологические исследования А. Н. Кулик и Ю. А. Сиротин. Экспедиция была организована Геологическим музеем АН СССР и Геолкомом ВСНХ. Маршрутная съёмка проводилась в целях составления 10-верстной геологической карты (лист 121).

Результаты этнографических исследований являются первыми важными компонентами в изучении культурного наследия. Было установлено, что многие изменения в жизни местного населения Верхней Печоры были обусловлены общими социально-экономическими условиями, закреплением разных направлений старообрядчества и роста числа их последователей. Некоторые местные староверы до первой половины XX в. ещё придерживались строгих религиозных правил. Прежде всего это проявляется в их малообщительности, что связано с обособленностью проживания, и в сохранении культурных традиций, например, приёме пищи из индивидуальной посуды.

Однако, несмотря на формирование такой крупной организации, как Севэкспедиция, и многопрофильность исследований, проводимые экспедиции в Арктике были разрозненными и малоэффективными. В газете «Северное хозяйство» № 1 за 1923 г. пишут: «В последнее

время наши экспедиции по исследованию Севера стали притчей... Каждый год на север приезжают десятки экспедиций с самыми разнообразнейшими заданиями. Работают они разрозненно, у каждой свои планы, совершенно несогласованные». Современные исследователи истории освоения Арктики также подчёркивают плохую скоординированность проводимых исследований [7, Сабуров А.А.]. В этот период помимо Севэкспедиции полярные исследования на Русском Севере проводили Полярная комиссия Академии наук, Плавучий морской научный институт, Российский гидрологический институт, Геологический комитет при ВСНХ СССР и др. Так, от Геологического комитета в Печорском крае в 1923 г. в бассейнах рек Луза, Юг работала экспедиция под руководством П.М. Замятина, на р. Ухте, Яреге и Чути проводил геологические исследования А.А. Стоянов.

В 1924 г. Геолком был изъят из ведения Горного отдела ВСНХ и передан в непосредственное подчинение Президиума ВСНХ. В этом же году (27 февраля) директором Геолкома был избран Н. Н. Яковлев, проводивший до революции исследования ухтинских промыслов. В 1929 г. была проведена реорганизация Геолкома, а на его базе было образовано Главное геологоразведочное управление, которое продолжило многочисленные исследования Печорского края.

### Литература

1. Белов М.И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. Ленинград, 1959. 509 с.
2. Кольцов А.В. Создание и деятельность Комиссии по изучению естественных производительных сил России (1915–1930 гг.). Санкт-Петербург, 1999. 181 с.
3. Беляев Д.П. Архипелаги акватории Баренцева моря: история освоения и изучения (вторая половина XIX-первая треть XX вв.). Мурманск, 2010. 163 с.
4. Виттенбург Е.П. Судьба ученого и Академия наук в 1920-е гг. Санкт-Петербург, 2014. 99 с.
5. Красникова О.А. Академия наук и исследования в Арктике: деятельность Полярной комиссии в 1914–1936 гг. // Вопросы истории естествознания и техники. 2006. № 4. С. 64–81.
6. Дюжилов С.А. Северная научно-промысловая экспедиция / II Ушаковские чтения: Материалы научно-практической межрегиональной историко-краеведческой конференции памяти профессора И. Ф. Ушакова. Мурманск: МГПУ, 2005. С. 156–161.
7. Сабуров А.А. Организация советских арктических исследований в 1920-х годах: планирование и координация научной деятельности // Вестник САФУ. Серия Гуманитарные и социальные науки. 2016. № 3. С.41–48.
8. Емелина М.А. Особая научно-исследовательская организация для всестороннего изучения советского севера: о деятельности Комиссии по северу (1919–1920 гг.) // Российские полярные исследования. Санкт-Петербург. 2019. № 1. С. 36–37.
9. Андреев А.О., Дукальская М.В., Фролов С.В. Страницы истории ААНИИ // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 1. С. 7–25.
10. Иевлев А.А. Ухтинская экспедиция ОГПУ: старт промышленного освоения недр Печорского края // Арктика и Север. 2014. № 16. С. 91–115.
11. Силин В.И. Зарисовки по истории географических и краеведческих исследований Коми края. Сыктывкар, 2006. 235 с.
12. Труды Северной научно-промысловой экспедиции. Работы экономического отряда на Мурмане летом 1920 года: предварит. Вып. 11. Санкт-Петербург, 1921. 57 с.
13. Работы отрядов Севэкспедиции в 1921 г. Предварительный отчет // Труды Северной научно-практической экспедиции. Санкт-Петербург, 1922. Вып. 14. 95 с.
14. Самойлович Р.Л. Работы Института по изучению Севера НТО ВСНХ на Новой Земле в 1921–1925 гг. // Труды Института по изучению Севера. 1929. Вып. 40. С. 66–84.

15. Солдатов В.К. Рыбы реки Печоры: Материалы ихтиологических исследований произведенных в 1920 г. при участии проф. С.А. Зернова и студентов Отд. рыбов. П. с.-х. акад. // Труды Северной научно-промысловой экспедиции. 1924. № 6. Вып. 17. 74 с.
16. Богораз В.Г. Работа этнографических отрядов Северной научно-промысловой экспедиции // Бюллетень Географического института. 1922. № 5–6. 28 с.
17. Руднев Д.Д. Отчёт о работе Большеземельского отряда Северной научно-промысловой экспедиции Труды Северной научно-промысловой экспедиции. 1922. Вып. 14. С. 48–55.
18. Григорьев А. А. Геология и рельеф Большеземельской тундры и связанные с ними проблемы. Москва, 1924. 64 с.
19. Чернов Г.А. Печорский край — судьба моя. Москва, 2002. 388 с.
20. Добролюбова Т.А. Геологические исследования по р. Вуктылу в бассейне Печоры // Труды Института по изучению Севера. Москва, 1926. С. 33–61.
21. Добролюбова Т.А. Тектоника и стратиграфия каменноугольных осадков по р. Подчерему в бассейне р. Печоры // Труды Института по изучению Севера. 1926. № 153. Вып. 32. С. 5–32.
22. Чернов А.А. Угленосные районы бассейна Косью в Печорском крае по исследованиям 1924 г. Ленинград: Изд-во Геол. ком., 1925. 55 с.
23. Чернов А.А. Краткие предварительные сведения о работах Печорского геологического отряда Северной научно-промысловой экспедиции летом 1924 г. // Коми му. № 7–10. С. 105–106.
24. Калашников Н.В., Юшкин Н.П., Боринцева Н.А. Вера Александровна Варсановьева. Сыктывкар, 1990. 187 с.
25. Варсановьева В.А. На Илыче: Очерк природы и быта // Коми му. 1926. № 3. С. 13–26.
26. Липин В.Б. Деревянные резные календари-святцы в собрании Национального музея Республики Коми // Арт. 2006. № 3. С. 120–128.
27. Ивановский М.И. СССР по районам. Северо-Восточная область. Москва – Ленинград, 1926. 99с.
28. Угольная сокровищница Севера. Сыктывкар, 1984. 312 с.
29. Архангельская губерния. Выпуск первый: Материалы по вопросу о колонизации и внутреннем расселении Северо-Восточной области. Архангельск, 1925. 139 с.

## References

1. Belov M.I. *Sovetskoe arkticheskoe moreplavanie 1917–1932 gg* [Soviet Arctic navigation 1917–1932]. Leningrad, Morskoy transport Publ., 1959, 509 p. (In Russ.)
2. Kol'tsov A.V. *Sozdanie i deyatel'nost' Komissii po izucheniyu estestvennykh proizvoditel'nykh sil Rossii (1915–1930 gg.)* [Creation and Activity of the Commission for the Study of the Natural Productive Forces of Russia (1915–1930)]. Saint Petersburg, Nauka Publ., 1999, 181 p. (In Russ.)
3. Belyaev D.P. *Arhipelagi akvatorii Barentseva morya: istoriya osvoeniya i izucheniya (vtoraya polovina XIX-pervaya tret' XX vv.)* [Archipelagos of the Barents Sea: the History of Development and Exploration (Second Half of the 19th - First Third of the 20th Centuries)]. Murmansk, MASU Publ., 2010, 163 p. (In Russ.)
4. Vittenburg E.P. *Sud'ba uchenogo i Akademiya nauk v 1920-e gg* [The Fate of the Scientist and the Academy of Sciences in the 1920s]. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2014, 99 p. (In Russ.)
5. Krasnikova O.A. *Akademiya nauk i issledovaniya v Arktike: deyatel'nost' Polyarnoy komissii v 1914–1936 gg.* [The Academy of Sciences and Arctic Explorations: the Polar Commission, 1914–1936]. *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki* [Studies in the History of Science and Technology], 2006, no. 4, pp. 64–81.
6. Dyuzhilov S.A. *Severnaya nauchno-promyslovaya ekspeditsiya* [Northern Scientific-Commercial Expedition]. *II Ushakovskie chteniya: Materialy nauchno-prakticheskoy mezhregional'noy istoriko-kraevedcheskoy konferentsii pamyati professora I.F. Ushakova* [II Ushakov Readings: Materials of the Scientific-Practical Interregional Historical and Local History Conference in Memory of Professor I.F. Ushakov]. Murmansk, MGPU Publ., 2005, pp. 156–161.
7. Saburov A.A. *Organizatsiya sovetskikh arkticheskikh issledovaniy v 1920-kh godakh: planirovanie i koordinatsiya nauchnoy deyatel'nosti* [Organization of Soviet Arctic Research in the 1920s: Planning and Coordination of Scientific Activities]. *Vestnik SAFU. Seriya: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki*

- [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Series "Humanitarian and Social Sciences"], 2016, no. 3, pp. 41–48.
8. Emelina M.A. Osobaya nauchno-issledovatel'skaya organizatsiya dlya vsestoronnego izucheniya sovet'skogo severa: o deyatel'nosti Komissii po severu (1919–1920 gg.) [Special Research Organization for a Comprehensive Study of the Soviet North: on the Activities of the Commission for the North (1919–1920)]. *Rossiyskie polyarnye issledovaniya* [Russian Polar Research], 2019, no. 1, pp. 36–37.
  9. Andreev A.O., Dukal'skaya M.V., Frolov S.V. Stranitsy istorii AANII [History Pages of the AARI]. *Problemy Arktiki i Antarktiki* [Arctic and Antarctic Research], 2010, no. 1, pp. 7–25.
  10. Ievlev A.A. Ukhtinskaya ekspeditsiya OGPU: start promyshlennogo osvoeniya nedr Pechorskogo kraya [The Ukhta Expedition of the OGPU: the Start of Industrial Exploration of Mineral Resources of the Pechora Region]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2014, no. 16, pp. 91–115.
  11. Silin V.I. *Zarisovki po istorii geograficheskikh i kraevedcheskikh issledovaniy Komi kraya* [Sketches on the History of Geographical and Regional Studies of the Komi Area]. Syktyvkar, KPI Publ., 2006. 235 p. (In Russ.)
  12. Trudy Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii. Raboty ekonomicheskogo otryada na Murmane letom 1920 goda [Proceedings of the Northern Scientific Fishing Expedition. Work of the Economic Detachment on Murman in the Summer of 1920]. Petrograd, 1921, iss. 11, 57 p.
  13. Raboty otryadov Sevekspeditsii v 1921 g. Predvaritel'nyy otchet [Work of the Northern Expedition Units in 1921. Preliminary Report]. *Trudy Severnoy nauchno-prakticheskoy ekspeditsii* [Proceedings of the Northern Scientific and Practical Expedition]. Petrograd, 1922, iss. 14, 95 p.
  14. Samoylovich R.L. Raboty Instituta po izucheniyu Severa NTO VSNKh na Novoy Zemle v 1921–1925 gg. [Works of the Institute for the Study of the North STD SCNE on Novaya Zemlya in 1921–1925]. *Trudy Instituta po izucheniyu Severa* [Proceedings of the Institute for the Study of the North], 1929, iss. 40, pp. 66–84.
  15. Soldatov V.K. Ryby reki Pechory: Materialy ikhtiologicheskikh issledovaniy proizvedennykh v 1920 g. pri uchastii prof. S.A. Zernova i studentov Otd. rybov. P. s.-kh. akad. [Fish of the Pechora River: Materials of Ichthyological Studies Carried Out in 1920 with the Participation of Prof. S.A. Zernov and Students of the Fishery Department of the Petrovskaya Agricultural Academy]. *Trudy Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii* [Proceedings of the Northern Scientific Fishing Expedition], 1924, no. 6, iss. 17, 74 p.
  16. Bogoraz V.G. Rabota etnograficheskikh otryadov Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii [The Work of the Ethnographic Detachments of the Northern Scientific-Commercial Expedition]. *Byulleten' Geograficheskogo instituta* [Bulletin of the Geographic Institute], 1922, no. 5–6, 28 p.
  17. Rudnev D.D. Otchet o rabote Bol'shezemel'skogo otryada Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii [Report on the Work of the Bolshezemelsky Detachment of the Northern Scientific and Commercial Expedition]. *Trudy Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii* [Proceedings of the Northern Scientific Fishing Expedition], 1922, iss. 14, pp. 48–55.
  18. Grigoryev A.A. *Geologiya i relyef Bol'shezemel'skoy tundry i svyazannye s nimi problemy* [Geology and Relief of the Bol'shezemelskaya Tundra and Associated Issues]. Moscow, Scientific and technical Department, Supreme Council of the national economy, 1924. 64 p. (In Russ.)
  19. Chernov G.A. *Pechorskiy kray — sud'ba moya* [The Pechora Region is My Destiny]. Moscow, Nauch. Mir Publ., 2002. 388 p. (In Russ.)
  20. Dobrolyubova T.A. Geologicheskie issledovaniya po r. Vuktylu v bassejne Pechory [Geological Research on the River Vuktyl in the Pechora Basin]. *Trudy Instituta po izucheniyu Severa* [Proceedings of the Institute for the Study of the North], Moscow, 1926, pp. 33–61.
  21. Dobrolyubova T.A. Tektonika i stratigrafiya kamennougol'nykh osadkov po r. Podcheremu v bassejne r. Pechory [Tectonics and Stratigraphy of Carboniferous Sediments along the River Podheremy in the Pechora Basin]. *Trudy Instituta po izucheniyu Severa* [Proceedings of the Institute for the Study of the North], Moscow, 1926, no. 153, iss. 32, pp. 5–32.
  22. Chernov A.A. *Uglenosnye rayony bassejna Kos'yu v Pechorskom krae po issledovaniyam 1924 g.* [Coal-Bearing Areas of the Kosyu Basin in the Pechora Region Based on Research in 1924]. Leningrad, Geol. Com. Publ., 1925, 55 p. (In Russ.)

23. Chernov A.A. Kratkie predvaritel'nye svedeniya o rabotakh Pechorskogo geologicheskogo otryada Severnoy nauchno-promyslovoy ekspeditsii letom 1924 g. [Brief Preliminary Information on the Work of the Pechora Geological Team of the Northern Scientific Field Expedition in the Summer of 1924]. *Komi mu* [Komi land], 1925, no. 7–10, pp. 105–106.
24. Kalashnikov N.V., Yushkin N.P., Borintseva N.A. *Vera Aleksandrovna Varsanofyeva* [Vera Alexandrovna Varsanofyeva]. Syktyvkar, Komi SC UB RAS Publ., 1990, 187 p. (In Russ.)
25. Varsanofyeva V.A. Na Ilyche: Ocherk prirody i byta [On Ilych: An Outline of Nature and Life]. *Komi mu* [Komi land], 1926, no. 3, pp. 13–26.
26. Lipin V.B. Derevyannye reznye kalendari-svyatitsy v sobranii Natsional'nogo muzeya Respubliki Komi [Carved Wooden Calendar-Saints in the Collection of the National Museum of the Komi Republic]. *Art*, 2006, no. 3, pp. 120–128.
27. Ivanovskiy M.I. *SSSR po rayonam. Severo-Vostochnaya oblast'* [USSR by Regions. North-East Region]. Moscow – Leningrad, 1926. 99 p. (In Russ.)
28. *Ugol'naya sokrovishchnitsa Severa* [Coal Treasury of the North]. Syktyvkar, 1984. 312 p. (In Russ.)
29. Arkhangel'skaya guberniya. Vypusk pervyy: Materialy po voprosu o kolonizatsii i vnutrennem rasselenii Severo-Vostochnoy oblasti [Arkhangelsk Province. Volume 1: Materials on Colonization and Internal Settlement of the North-Eastern Region]. Arkhangelsk, 1925, 139 p.

Статья принята 27.03.2020.

УДК: 341.225(98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

## Международные морские пути грузоперевозок в Арктике \*

© **ЛУКИН Юрий Фёдорович**, доктор исторических наук, профессор, заслуженный работник высшей школы Российской Федерации

E-mail: lukin.yury@mail.ru

Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия

**Аннотация.** Основной целью статьи является изучение проблем функционирования и конкуренции морских путей грузоперевозок в Арктическом регионе. Методологически работа носит исследовательский характер в рамках мирового комплексного и северного регионоведения, основана на междисциплинарности и комплексности. Синтезируется комплекс междисциплинарных задач: показать на фоне истории освоения акватории северных морей, начатых ещё в эпоху Великого Новгорода, приоритет русских в Арктике; геополитическую и экономическую значимость новых проектов Северного морского транспортного коридора (СМТК), Национальной арктической транспортной линии (НАТЛ) в настоящее время; раскрыть наличие множества акторов в Арктическом регионе планеты Земля. Действующая акватория Северного морского пути в 2012–2020 гг. основывается на законодательных актах 1998, 1999, 2012 гг. и пока не обеспечивает весомую долю международного транзита, развивается как внутренняя морская магистраль. В статье анализируется литература отечественных и зарубежных авторов и первоисточники, включая: Новгородские летописи, картографию, действующие правовые акты, Указы Президента РФ, постановления Правительства РФ и ведомственные документы Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, ФГБУ «Администрация СМП», дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом», Международного валютного фонда (24.06.2020), «Белую книгу Китая» (2018), проект Polar Silk Road и др. Множественность морских путей грузоперевозок в Арктике вдоль побережья России, у берегов Канады, Арктического моста, околополюсного маршрута Trans-Arctic sea route, Полярного Шёлкового пути Китая; модернизация инфраструктуры СМП; реализация инвестиционных проектов нефтегазового и горнорудного комплекса глобальной значимости — всё это генерирует новые вызовы и возможности развития российской Арктики.

**Ключевые слова:** Северный морской путь, Северный морской транспортный коридор, Национальная арктическая транспортная линия, Арктический мост, Trans-Arctic sea route, Полярный шёлковый путь Китая.

## International Shipping Routes for Cargo Transportation in the Arctic

© **Yury F. LUKIN**, Doc. Sci. (Hist.), professor, honored worker of the higher school of the Russian Federation

E-mail: lukin.yury@mail.ru

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

**Abstract.** The main purpose of the article is to study the problems of the functioning and competition of sea routes of cargo transportation in the Arctic region. Methodologically, the work is of a research nature within the framework of the global integrated and northern regional studies, based on interdisciplinarity and complexity. A complex of interdisciplinary tasks is synthesized: to show, against the background of the history of the development of the water area of the northern seas, begun in the era of Velikiy Novgorod, the priority of Russians in the Arctic; the geopolitical and economic significance of the new projects of the Northern Sea Transport Corridor (SMTC), the National Arctic Transport Line (NATL) at the present time; to reveal the presence of many actors in the Arctic region of planet Earth. Operating water area of the North-

\* Для цитирования:

Лукин Ю.Ф. Международные морские пути грузоперевозок в Арктике // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 225–253. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

For citation:

Lukin Yu.F. International shipping routes for cargo transportation in the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 225–253. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.225

ern Sea Route in 2012–2020 based on legislative acts 1998, 1999, 2012. And while it does not provide a significant share of international transit, it is developing as an internal sea route. The article analyzes the literature of domestic and foreign authors and primary sources, including: Novgorod Chronicles, cartography, current legal acts, Decrees of the President of the Russian Federation, decrees of the Government of the Russian Federation and departmental documents of the Ministry of the Russian Federation for the development of the Far East and the Arctic, FSBI “Administration of the Northern Sea Route”, directorates Northern Sea Route of Rosatom State Corporation, International Monetary Fund (June 24, 2020), China White Book (2018), the Polar Silk Road project, etc. The plurality of sea routes for cargo transportation in the Arctic along the coast of Russia, off the coast of Canada, the Arctic Bridge, the Trans-Arctic sea route, the Polar Silk Road of China; modernization of the NSR infrastructure; implementation of investment projects of the oil and gas and mining complex of global significance generates new challenges and opportunities for the development of the Russian Arctic

**Keywords:** *Northern Sea Route, Northern Sea Transport Corridor, National Arctic transport line, Arctic sea Bridge, Trans-Arctic sea route, China's Polar Silk Road.*

### **Введение**

Мировое комплексное и северное регионоведение как методология исследования применительно к Арктическому региону основано на междисциплинарности и комплексности, практически ведёт к стиранию границ между внутренней и внешней политикой арктических стран. В северном регионоведении всесторонне исследуется пространство северных территорий, включая Арктический регион, Русский Север. Целью данного исследования является актуализация проблем, связанных с функционированием и конкуренцией международных морских путей грузоперевозок в Арктическом регионе во втором десятилетии XXI столетия.

### **Методология**

Проблемы реального функционирования полицентричной структуры международных экономических отношений (Россия, Китай, страны Арктического Совета) в Арктическом регионе, исторические и современные измерения морских путей в Арктике исследуются на основе комплексного междисциплинарного подхода. При исследовании грузопотоков по морским путям в Арктике, их эффективности применяются методы системного подхода, качественного и количественного анализа. Исторический метод исследования деятельности Севморпути в разные времена основан на анализе широкого круга источников, начиная со времён Великого Новгорода, хронологическом, сравнительно-историческом подходах, картографии. Используются поисковый, теоретический, исторический, статистический, описательный методы: поиск и изучение литературы, изучение материалов в СМИ, работа с источниками Интернета и электронными ресурсами, анализ и синтез, описание и систематизация полученных данных, общенаучные методы и приёмы исследования. Междисциплинарное предметное поле исследования разных сторон функционирования Арктического региона в целом напоминает палитру различных оттенков и символов, включая самые неожиданные сюжеты из других научных дисциплин.

### **Краткий обзор литературы и источников**

Многоликая Арктика постоянно изменяется в потоке времени и смыслов, пополняется арктический тезаурус знаний о Севморпути. В этом году в АиС опубликована научная статья учёного из Индии *Jawahar Bhagwat*, Ph.D. Arts (History): «Судоходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности. Часть I» [1, с. 5–25]. Автором указанной статьи проанализирован ряд инцидентов, произошедших на трассе СМП с точки зрения соответствия существующим нормам. По его мнению, эти инциденты вызывают необходимость изучения адекватности Полярного кодекса, инфраструктуры вдоль СМП и текущего состояния поисково-спасательных операций. Российские учёные — *К.С. Зайков, Н.А. Кондратов, С.А. Липина, Л.К. Бочарова*, исследуя организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI в., рассмотрели в том числе и особенности Северного морского пути как национальной транспортной коммуникации России в Арктике [2, с. 96–101]. Национальный и международный аспекты, современные предложения и инновации по развитию Севморпути анализирует в одной из своих статей *В.П. Журавель*, руководитель Центра арктических исследований Института Европы РАН [3, с. 1–6]. Северный морской путь, морские порты, Полярный шёлковый путь исследуются в IV главе монографии «Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов», где проанализированы не только объёмы грузоперевозок, но и существующие прогнозы их роста, развития инфраструктуры [4, с. 92–112]. Используются разные источники. В среде бизнеса, министерствах и ведомствах РФ в 2019–2020 гг. развернулась интересная дискуссия о перспективах Северного морского пути, его трансформации в Северный морской транспортный коридор, создании Национальной арктической транспортной линии от Мурманска до Петропавловска-Камчатского. Представляется важным начать исследование заявленной в данной статье тематики с краткого анализа некоторых имеющихся исторических доказательств приоритета России в освоении арктического пространства, так как в литературе ещё нередко искажается роль русских, отечественного мореплавания в освоении Арктики, открытии Севморпути.

#### **«Путь и надежда чужим пресечётся, российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном» (Ломоносов М.В.)**

Ранняя история освоения северных морей и островов, поиска Северо-Западного и Северо-Восточного морских проходов в акватории Северного Ледовитого океана насчитывает по времени несколько столетий и получила отражение в многочисленных научных трудах. С позиций историко-хронологического подхода сегодня в меньшей степени известны первые походы с использованием западной части Северного морского пути, которые начались ещё в период существования Великого Новгорода. Уже в начале XIII в. выходцы из Заволочья освоили Кольский полуостров, Тре и Колу. Ватаги людей для промысла морского зверя и сбора дани с населения Кольского полуострова заходили далеко на запад, за Варангерфьорд (Норвегия), — подчёркивал д.и.н., профессор *В.В. Мавродин* [5, с. 96–108].

В летописях и других источниках получили известность морские походы в Европу из устья Двины через Белое море. Один из таких первых походов состоялся в 1320 г. «В лето 6828...а Лука ходи на Мурманы, а Нъмци избиша ушкуи Игната Молыгина»<sup>1</sup>. Известны по летописям поход 1411 г. из Заволочья на Мурман; походы в 1419, 1445 гг. свеев мурманов в Белое море, на Двину; князей Ушатых, Ивана Бородатого да Петра в 1496 г.<sup>2</sup> и др. Существует гипотеза, что дипломаты Дмитрий Ралевъ да Дмитрий Заецовъ в 1494 г. возвращались из Дании обратно в Москву через Белое море<sup>3</sup>.

*Григорий Истома*, толмач великого князя московского был послан в 1496 г. к королю датскому с его послом шотландцем Давидом<sup>4</sup>. Оправились они не через Балтику, а по Северному морскому пути, который был длиннее, но зато безопаснее. Из Новгорода они добрались до устья Двины, где сели на четыре судна, плыли, держась берега океана. Достигли Каянской земли, затем по суше в Берген (Норвегия) и оттуда на конях в Данию [6, с. 127, 184–188; 7, т.1, с. 509–515]. *Власий* (Влас Игнатов, Игнатъев), переводчик с латыни и немецкого языка, сопровождал русские посольства к датскому королю также морским путём вокруг Скандинавии в конце XV — начале XVI вв. [6, с. 188; 7, т. 1, с. 515–517].

*Сигизмунд фон Герберштейн* (1486–1566), австрийский дипломат и писатель, автор «Записок о Московии», дважды посещал Россию в 1516, 1526 гг. Лично встречавшийся с Истомой и Давидом, упоминает с их слов Двину и другие известные на этом пути места, не всегда правильно определял их локализацию [7, т. 2, с. 165–166, 462].

*Дмитрий Герасимов* (1465 — после 1535 г.) выдающийся русский дипломат и учёный, богослов, переводчик (толмач латинский) участвовал в посольствах из Московии в Данию, Норвегию, Швецию, Пруссию к великому магистру ордена, в Священную Римскую империю к императору Максимилиану, в Рим послом к папе Клименту VII в 1523–1526 гг. В Риме он консультировал ряд итальянских учёных, по его рассказам были изданы книга и одна из первых карт Московии (морская карта из атласа 1553 г. Баттисты Аньезе). Впервые в истории Д. Герасимов составил свой чертёж Северного морского пути. На его чертеже изображён маршрут вокруг Европы и проект плавания в Китай через северные моря.

<sup>1</sup> ПСРЛ. Том 4. Новгородская и Псковская летописи. СПб: типография Эдуарда Праца. 1848. С. 49. Лето 6828.

<sup>2</sup> ПСРЛ. Том 3. Новгородская первая летопись старшего и младшего изводов. Москва-Ленинград: Издательство Академии Наук СССР, 1950. Лето: 6919, 6927, 6953, 6953. ПСРЛ. Том 26. Вологодско-Пермская летопись. М.-Л.-д: Изд-во АН СССР, 1959. С. 290.

<sup>3</sup> ПСРЛ. Том 8. Продолжение летописи по Воскресенскому списку. СПб: типография Эдуарда Праца. 1859. С. 227-228.

<sup>4</sup> Григорий Истома Малый – участник многих русских посольств. По мнению И.Х. Гамеля, Истома мог находиться в свите Ралева в 1493 г., а в 1496 г. ездил в Данию вторично (Гамель, 1865. С. 162–164). А.А. Зимин указывает, что Истома входил в посольство 1496 г. (Зимин, 1982. С.108). Опись архива Посольского приказа 1614 г. упоминает об «отпуске... к датцкому королю» подьячего Истома в 1498/99 г. (ОЦААП. С. 116).

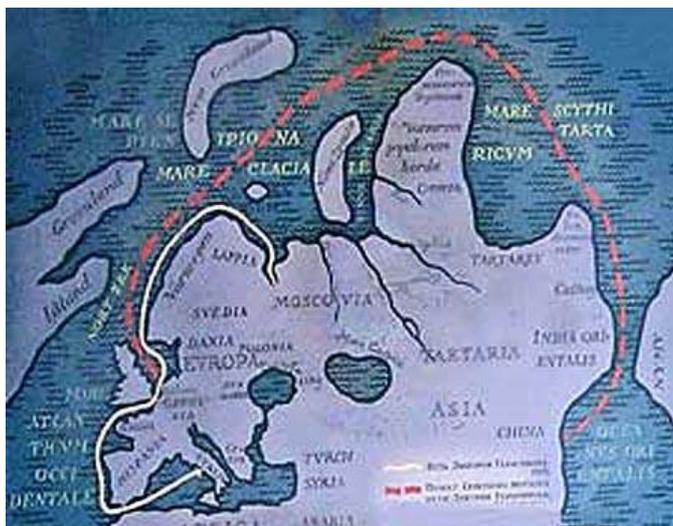


Рис. 1. Карта XVI века. Белая линия — маршрут плавания Д. Герасимова вокруг Европы, красная линия — проект плавания в Китай по северным морям<sup>5</sup>.

*Paolo Giovio* (1483–1520) опубликовал в 1525 г. на латинском языке «Книгу о посольстве Василя, великого князя Московского, к Клименту VII» (переиздана в 1545 и 1551 гг.), в которой воспроизвёл много географических и культурных сведений Д. Герасимова о России и скандинавских странах [6, с. 252–275]. «Книга» Паоло Джовио была одним из немногих для XVI в. европейских сочинений, в которых представлен положительный образ России [8, с. 149]. *Павел Иовий* в своей книге о Московском посольстве отмечал, что «Двина, увлекая бесчисленные реки, несётся в стремительном течении к Северу, и что море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, откуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какой-нибудь земли» [6, с. 262].

Сборные дружины вольных людей (ушкуйников, повольников), в том числе под предводительством воевод, князей, с участием новгородцев, двинян, важан, устюжан, вятичей ходили на Печору, Югру в 1096, 1187, 1193, 1329, 1445, 1465, 1483 гг., до реки Обь и моря в 1364–1365, 1483, 1499 гг., на Мурман (в Норвегию) в 1320, 1323, 1348, 1349, 1411 гг. Можно сделать общий вывод, что русским были известны побережья Северного Ледовитого океана в Сибири и Норвегии ещё в XI–XVI вв. В XVI–XVII вв. начинает осваиваться северо-восточный участок Севморпути — от Северной Двины до Тазовской губы в устье Оби, так называемый «Мангазейский морской ход». История открытия и освоения СМП в целом получила широкое освещение в литературе<sup>6</sup>.

*М.В. Ломоносов* (1711–1765) в своём известном труде «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Во-

<sup>5</sup> Неизвестный адмирал. Часть 44. URL: [https://flot.com/bitrix/components/bitrix/blog/show\\_file.php?fid=30424](https://flot.com/bitrix/components/bitrix/blog/show_file.php?fid=30424) (дата обращения: 17.06.2020).

<sup>6</sup> Северный морской путь – арктическая дорога жизни: история открытия и освоения Северного морского пути: рек. список лит. / Муниципальное учреждение культуры муниципального образования «Город Архангельск» Централизованная библиотечная система», Центр. гор. б-ка им. М. В. Ломоносова; [сост. Г. И. Попова]. Архангельск, 2012. 87 с.

сточную Индию» (1764) исследовал мореплавание, предпринятые для сыскания проходу в Ост-Индию западно-северными морями (§§ 1–21). Во второй главе учёный рассматривал поиски морского проходу в Ост-Индию в северо-восточной стороне Северным Сибирским океаном (§§ 22–42). К своему труду М.В. Ломоносов приложил известную во всём мире Полярную карту. При этом М.В. Ломоносов делает важный вывод о том, что «россияне далече в оный край на промыслы ходили уже действительно близ двухсот лет». При участии поморских жителей с Двины и из других мест, что около Белого моря, были построены по великим рекам в северной части Азии некоторые города, остроги и зимовья. Походом холмогорца Федота Алексеева и казака Ивана Дежнёва в 1647–1648 гг. «доказан проход морской из Ледовитого океана в Тихий, к чему наше главное намерение здесь простирается». Самый лучший проход по Сибирскому океану «упователен мимо восточно-северного конца Новой Земли к Чукотскому носу» (§ 83). В пятой главе «О самом предприятии северного мореплавания и о утверждении и умножении российского могущества на востоке» (§115) М.В. Ломоносов заметил: «Когда по щедрому божескому промыслу и по счастью всемилостивейшия самодержицы наша желаемый путь по Северному океану на восток откроется, тогда свободно будет укрепить и распространить российское могущество на востоке, совокупляя с морским ходом сухой путь по Сибире на берега Тихого океана».

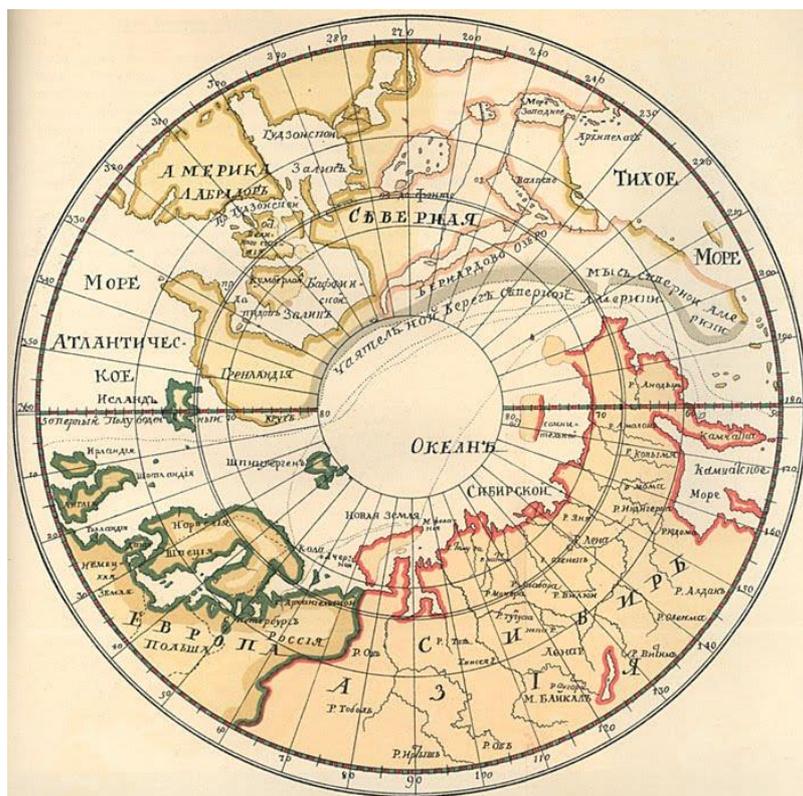


Рис. 2. Полярная карта М.В. Ломоносова <sup>7</sup>.

<sup>7</sup>

В заключение М.В. Ломоносов пишет, что помянутое мореплавание к нам ближе, нежели к прочим европейским державам. «Таким образом, путь и надежда чужим пресеётся, российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке» [9, с. 417–514].

### **Легитимно действующая акватория Северного морского пути 2012–2020 гг.**

В настоящее время легитимно действующая акватория СМП и её использование в правовом пространстве Арктики определены законом № 132-ФЗ от 28 июля 2012 г.<sup>8</sup> Акватория СМП включает разные по правовому статусу модальности: внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону РФ. Её географические границы ограничены «с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар» (ст. 5.1.).

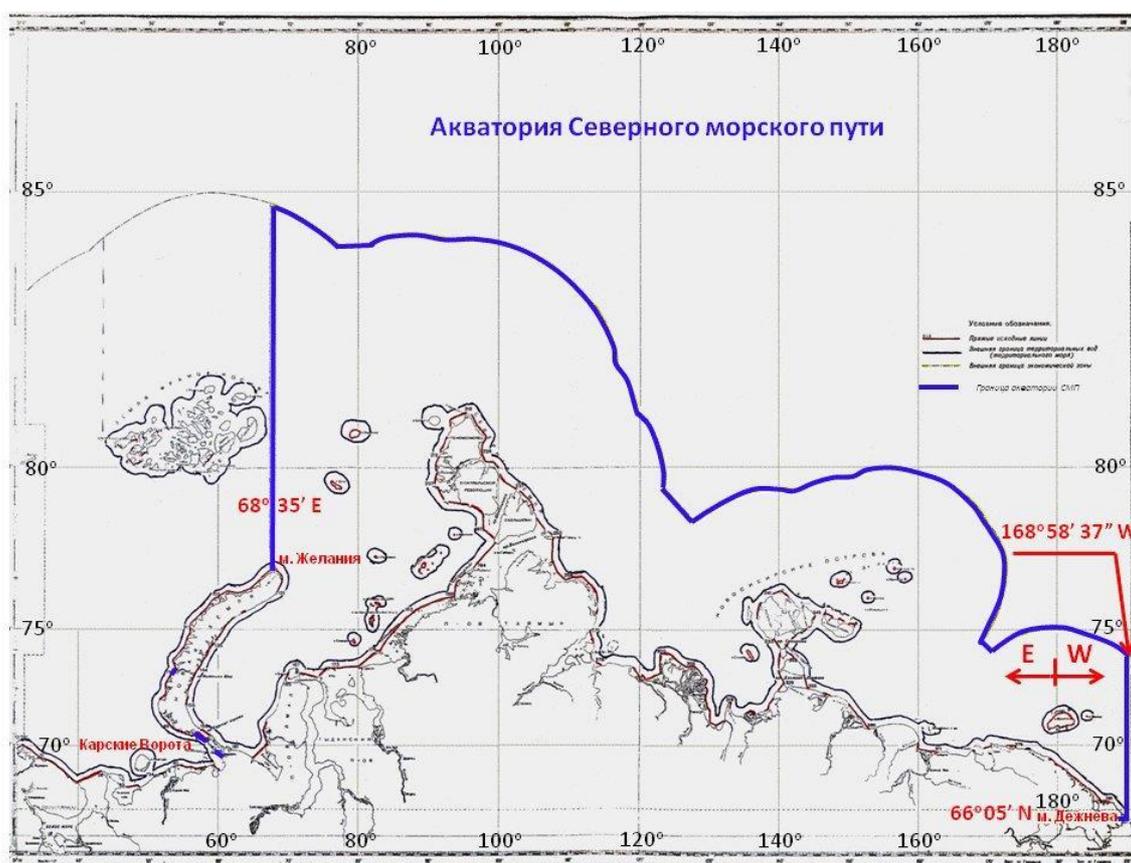


Рис. 3. Акватория Северного морского пути<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> Федеральный закон от 28 июля 2012 г. N 132-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути". URL: <https://base.garant.ru/70207760/> (дата обращения: 17.06.2020).

<sup>9</sup> URL: <https://static.tildacdn.com/f2f2a3bb-6cab-4749-8688-0d8ac0bafb92/1.jpg> (дата обращения: 17.06.2020).

Ранее принятый Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» определяет указанные в названии границы этих акваторий, плавание в акватории Северного морского пути. Однако, географически границы акватории СМП в ФЗ №155 отсутствуют<sup>10</sup>. В «Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 08.06.2020) акватория Северного морского пути ограничивается с востока линией разграничения морских пространств с Соединёнными Штатами Америки и параллелью мыса Дежнёва в Беринговом проливе, с запада меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин Шар, Карские Ворота, Югорский Шар<sup>11</sup>. Все три законодательных акта 1998, 1999, 2012 гг. не дают чёткого доказательного обоснования границ акватории СМП. Трудно понять, например, почему все морские порты Белого, Печорского и Баренцева морей: Архангельск, Северодвинск, Онега, Беломорск, Кандалакша, Кемь, Умба, Нарьян-Мар, Индига, Варандей, Мурманск, Печенга, Анадырь и другие сегодня не входят в акваторию СМП. Хотя нет никаких сомнений в их исторической принадлежности к акватории Русской Арктики, а затем Российской Арктики и даже к арктической зоне, абсолютно нелегитимной в правовом отношении уже в момент её появления в 1989 г. При этом Белое море с древних времён является внутренним морем России.

Согласно закону 2012 г., СМП начинается после прохождения Карских ворот или от северного побережья архипелага Новой Земли и завершается в бухте Провидения. Длина Северного морского пути составляет 3 023 морские мили. Однако и вчера и сегодня в общественном мнении, в СМИ началом Северного морского пути в западной части Арктики нередко называют то Мурманск, то Архангельск, то норвежский Киркинес. Сами же морские маршруты с использованием затем акватории Севморпути могут начинаться в любом морском порту Европы или Азии: Роттердаме, Санкт-Петербурге, Киркинесе, Шанхае, Иокогаме... Суда, идущие из этих портов по арктическим маршрутам, проходят Севморпуть в указанных выше легитимных границах или используют при благоприятных ледовых условиях высокоширотные маршруты. Формально акватория Северного морского пути от Карских ворот до Берингова моря непосредственно включает только 4 моря: Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское. А Белое, Баренцево, Берингово, Печорское моря как бы и не являются арктическими. Поэтому и появляются историко-географический и экономический смыслы в новом концепте «Северный морской транспортный коридор», который официально пока никак не легитимирован.

<sup>10</sup> Федеральный закон от 31 июля 1998 г. N 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации». URL: <http://ivo.garant.ru/#/document/12112602/paragraph/273:0> (дата обращения: 17.06.2020).

<sup>11</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 08.06.2020). URL: <https://base.garant.ru/12115482/> (дата обращения: 17.06.2020).

В новых исторических условиях увеличение акватории СМП фактически представляет возврат к существованию Главного управления Северного морского пути, которое отвечало не только за грузоперевозки во всех морях Северного Ледовитого океана, но и за индустриальное развитие громадных северных территорий в 30–80-е гг. XX в. Главное управление СМП при Совете Народных Комиссаров СССР было образовано 17 декабря 1932 г. Постановлением СНК СССР от 22 июня 1936 г. № 1100 утверждено Положение о Главном Управлении СМП, районом деятельности которого определялись в европейской части Союза ССР острова и моря Ледовитого океана, а в азиатской части Союза ССР — территория севернее 62-ой параллели. Уточнения в этот документ вносились постановлением СНК СССР от 25 января 1941 г. № 189, которое утратило силу в 1988 г. Меры государства по развитию СМП и индустриальному развитию северных регионов, совершенствованию управления принимались в бывшем СССР и Российской Федерации на высшем уровне в 1967, 1994, 1997, 1998, 2011 гг.

В настоящее время Северным морским путём с 2019 г. управляет государственная корпорация «Росатом», в состав которой с 2008 г. входит ФГУП «Росатомфлот». Правительство Российской Федерации своим распоряжением от 21 декабря 2019 г. № 3120-р впервые утвердило *План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 г.*, включающий 84 мероприятия по 11 направлениям. Следует подчеркнуть, что это не обычный отраслевой план, разработанный Госкорпорацией «Росатом» под свои ведомственные задачи, а по сути своей общенациональный межотраслевой проект развития Севморпути, нацеленный на долгосрочную эволюцию российской Арктики с гарантированными инвестициями. При формировании федерального бюджета на очередной финансовый год будут предусматриваться бюджетные ассигнования на реализацию плановых мероприятий, включённых в соответствующие госпрограммы и федеральные проекты<sup>12</sup>. Указанный план основан на прогнозе сырьевых проектов, реализуемых и планируемых ПАО «Новатэк», ПАО «Газпром нефть», ПАО «ГМК «Норильский никель»», ООО «УК «Восток Уголь»», АО «Независимая нефтяная компания», ООО «ГДК «Баимская»» и KAZ Minerals PLC, ООО «Восток Инжиниринг», ООО «Северная звезда». В него включены и другие грузопотоки по трассе Севморпути.

- **2017 г.:** в акватории СМП было перевезено 10,7 млн т, в том числе морскими судами — 9,7 млн т различных грузов (90,65%), речными судами — 797,2 тыс. т грузов (7,45%), транзитными судами — 194,4 тыс. т (1,82%).
- **2018 г.:** общий объём перевозок грузов составил — 20,2 млн т, в том числе транзит — 491,2 тыс. т или 2,43%.
- **2019 г.:** перевезено рекордное количество грузов в истории СМП — **31,5 млн тонн**, в том числе транзит — 697,2 тыс. т или 2,21%. Эти данные в млн т за 2017–2019 гг. приводит Н.А. Менько, и.о. руководителя ФГБУ «Администрация Северного мор-

<sup>12</sup> План развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/itR-86nOgy9xFvUVAgmZ3XoeruY8Bf9u.pdf>; <http://government.ru/docs/38714/> (дата обращения: 05.06.2020).

ского пути»<sup>13</sup>. Основными пунктами, через которые осуществлялись грузоперевозки по СМП в 2019 г., стали порты: Сабетта — 20,5 млн т или 65% от общего объёма грузоперевозок по СМП, терминал вблизи мыса Каменный — 7,7 млн т (24,4%), Дудинка — 1,5 млн т (4,76%). Свою постоянную нишу в грузопотоке по СМП занимает ежегодный северный завоз (уголь, топливо, продукты, лесные и генеральные грузы, контейнеры) в труднодоступные районы Крайнего Севера, сопряжённые с морскими и речными перевозками. Объёмы транзита в 2017–2019 гг. колебались всего лишь от 1,82 % до 2,43 % от общего объёма грузоперевозок по СМП.

Ключевым конкурентом на мировом рынке для СМП является египетский **Суэцкий канал** длиной 193 км, который является одной из самых загруженных морских артерий в мире. Главная его проблема сейчас — это ограничения на габариты судов, так как крупные суда перегружают свои грузы на суда Администрации Суэцкого канала, что ведёт к дополнительным временным и денежным затратам. Рост спроса на услуги канала при этом идёт быстрее, чем рост его пропускной способности.



Рис. 4. Северный морской путь и маршрут через Суэцкий канал<sup>14</sup>.

Сравнительный анализ ключевых показателей двух путей показывает, что судоходство через Суэцкий канал длится круглогодично в отличие от СМП. Для перехода из Европы в Китай Северным морским путём в среднем нужно 25 дней и 625 т мазута, а при использовании Суэцкого канала — 35 дней и 875 т мазута. Проход по Суэцкому каналу стоит 250 000 долл., а плата за ледокольное сопровождение по СМП составляет примерно 380 000 долл. Традиционный маршрут Суэцким каналом проигрывает маршруту вокруг Мыса Доброй Надежды, вокруг Африки<sup>15</sup>. К настоящему времени пришло понимание, что говорить о конкуренции Севморпути с Суэцким каналом в смысле объёма перевозимых грузов пока нет веских оснований. В целом по итогам 2019 г. по Суэцкому каналу прошло порядка 18,9 тыс.

<sup>13</sup> Монько Н. В 2019 году объём грузоперевозок по Севморпути вырос на 56,7%. 20 февраля 2020 г. URL: <https://www.mortrans.info/morskoj-byulleten/v-2019-godu-obem-gruzoperevozok-po-sevmorputi-vyros-na-567/> (дата обращения: 05.06.2020). Проценты по видам перевозок подсчитаны автором статьи.

<sup>14</sup> Деловые новости. URL: [https://delonovosti.ru/wp-content/uploads/posts/2017-04/1493018981\\_smp.jpg](https://delonovosti.ru/wp-content/uploads/posts/2017-04/1493018981_smp.jpg) (дата обращения: 18.06.2020).

<sup>15</sup> Черемных Игорь. Северный морской путь и Суэцкий канал // Деловые новости. ИАА. 18 июня 2020 года. URL: <https://delonovosti.ru/analitika/3921-severnoy-morskoj-put-i-sueckiy-kanal.html> (дата обращения: 18.06.2020).

судов против 18,2 тыс. единиц в 2018 г. Нетто-тоннаж достиг 1,2 млрд т — рост на 5,9%, выручка администрации составила \$5,8 млрд<sup>16</sup>. *Dr Tuomas Kiiski*, эксперт по Арктическому судоходству в Университете Турку (Финляндия), считает, что экономический потенциал Севморпути как сезонного Арктического прохода между Европой и Азией носит противоречивый характер. Несмотря на то, что маршрут по СМП короче, корабли должны идти медленнее через всё ещё ледяные воды. Большинство судов должно быть ледового класса, чтобы работать там вообще, что ведёт к росту затрат. Время транзита для своевременной доставки грузов пока непредсказуемо, а мелководье вдоль побережья России исключает большие контейнерные суда, которые доминируют в меж океанском движении. Подобные аргументы приводит в своей статье и *М.Ю. Гутенев*, отмечая, что относительно короткий срок функционирования не позволяет СМП стать надёжной альтернативой для азиатских транспортных компаний. Эти недостатки объясняют, почему, несмотря на рекламу СМП, судоходные компании не решаются «*окунуть палец ноги в холодные воды*» Арктики [10]. В то же время Китаю, как мировой экономической державе, арктический маршрут даёт возможность сэкономить время и деньги, — подчёркивает китайский учёный *Чэн Хунцзе* [11].

Арктика богата природными ресурсами, но их масштаб и коммерческая выгода от их разработки остаются под вопросом, — подчёркивает исследователь из Индии *Д. Бхагват*. Добыча арктических ресурсов, по его мнению, технически сложна и затратна. Использование энергии и минеральных ресурсов в других частях мира, таких как Ближний Восток, Африка и Южная Америка, намного дешевле, особенно если стоимость нефти упадёт ниже 50 долларов за баррель; существующие судоходные пути, которые проходят через Юго-Восток в Северо-Восточную Азию, имеют несколько преимуществ. Неоптимальной является экономика контейнерных перевозок по СМП [1, с. 9]. Дискуссионным является пессимизм некоторых китайских экспертов в отношении возможностей России наращивать строительство кораблей и морской техники, чтобы поддержать растущий объём грузоперевозок в Арктике. Консорциумом АО «Роснефтегаз», ПАО «НК «Роснефть» и АО «Газпромбанк» с 2015 г. на Дальнем Востоке реализуется крупный отечественный проект — строится судостроительный комплекс «Звезда»<sup>17</sup>.

В настоящее время получает всё большую поддержку тезис о том, что России важно развивать Севморпуть как внутреннюю транспортную артерию с учётом безопасности, и с надеждой на трансформацию со временем в крупный международный путь в Арктике. С 2019 г. суда под флагом РФ получили исключительное право на морские перевозки нефти, природного газа, газового конденсата, угля, добытых на территории России и погруженные на суда в акватории СМП. Вводится уведомительный характер прохода по СМП иностранных военных кораблей.

<sup>16</sup> Суэцкий канал поднимет транзитный сбор. URL: <https://seanews.ru/2020/01/10/ru-sujeckij-kanal-podnimet-tranzitnyj-sbor/> (дата обращения: 07.06.2020).

<sup>17</sup> ССК «Звезда». URL: <https://sskzvezda.ru/index.php/ru/> (дата обращения: 26.06.2020).

### Чем вызвано сегодня внимание в мире к развитию морских коммуникаций в сложных климатических условиях холодной и суровой Арктики?

Природные богатства российской Арктики, её морские пути не имеют сегодня аналогов ни в какой-либо другой арктической стране (США, Канаде, Норвегии, Швеции и др.), ни в мире. Северный морской путь (СМП) в настоящее время обеспечивает не только часть грузов традиционного «северного завоза», но решает и коммерческие задачи современного арктического судоходства, в частности, вывоз продукции нефтегазового и горнорудного комплекса на внутренний и мировой рынки глобального социума Земли. В настоящее время в акватории Северного морского транспортного коридора, включающего в себя порты и судоходные пути арктических морей (от Баренцева до Берингова) и впадающих в них рек, вывоз нефти в рамках как круглогодичной, так и сезонной навигации, производится с терминалов в Печорском море (Поморский сектор) и в Обской губе Карского моря (сектор Севморпути) [12, с. 65–71].

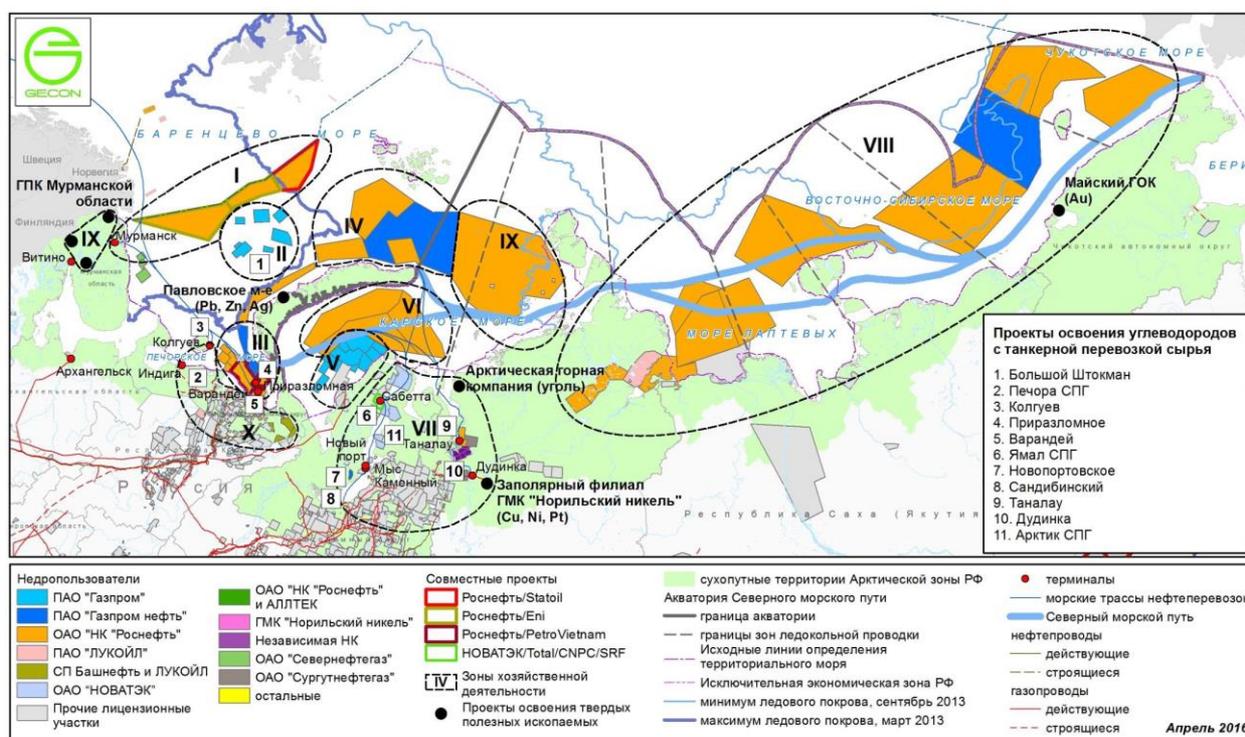


Рис. 5. Григорьев М.Н. Проекты освоения природных ресурсов арктической зоны с использованием морской транспортной системы // VI Международная конференция «Логистика в Арктике». Мурманск, 12 апреля 2016 г.

Анализируя ресурсы российской Арктики, следует учитывать, что это не только нефть и газ, но и уголь, медно-никелевые руды, олово, редкие металлы и редкоземельные элементы, золото, платиноиды, вольфрам, хром, титан и многое другое, что необходимо сегодня для эффективного развития промышленности, технологий в мире<sup>18</sup>.

АЗРФ в настоящее время не позиционируется ни как макрорегион, ни как макрозона, а определяется как **геостратегическая территория** нескольких субъектов и части субъектов

<sup>18</sup> Брехунцов А., Муллин А., Петров Ю., Проскурин Г. (Научно-технический центр МНП "ГЕОДАТА»). 28.02. 2020. Что мы собираемся возить по Севморпути? Обзор сырьевой базы. URL: [https://www.korabel.ru/news/comments/resursnaya\\_baza\\_arktiki\\_i\\_severnuyu\\_morskoy\\_put.html](https://www.korabel.ru/news/comments/resursnaya_baza_arktiki_i_severnuyu_morskoy_put.html) (дата обращения: 20.20.2020).

тов РФ, имеющая существенное значение для устойчивого социально-экономического развития, территориальной целостности и безопасности Российской Федерации, характеризующаяся специфическими условиями жизни и ведения хозяйственной деятельности. Развитие магистральной транспортной инфраструктуры обеспечивается в том числе и за счёт *«функционирования и роста грузопотока Северного морского пути как полноценного международного транспортного коридора, включая развитие ледокольного флота»*. В Стратегии пространственного развития РФ до 2025 г. определяются возможности для реализации инновационных социально-экономических проектов на территориях опережающего развития (ТОР), повышения качества жизни северян<sup>19</sup>.

В акватории Северного Ледовитого океана обостряется конкуренция за эксплуатацию тех или иных морских путей. Возрастает роль Китая в Арктике. В международных отношениях естественно, что каждое арктическое государство защищает свои национальные интересы. Из 21 страны, членов и наблюдателей Арктического Совета, фактически сформировалось три группы государств, входящих в НАТО, Европейский союз — 14 стран; в БРИКС, ШОС — Индия, Китай и Россия; в Азиатско-Тихоокеанское сотрудничество (АТЭС) входят США, Россия, Канада, Япония, Южная Корея, Сингапур. Такое разделение АС фактически в условиях информационно-психологической войны, санкций против России, милитаризации и великого передела Арктики, — уже изначально, генетически создаёт конфликтную ситуацию и напряжённость из-за отсутствия доверия и различий национальных интересов. По населению и территории в АС преобладают Индия, Китая и Россия, в которых проживает 2,9 млрд человек или 38% всего населения глобального социума Земли, обладающих громадным человеческим капиталом и ресурсами. По объёму ВВП (ППС), по подсчётам МВФ в 2017 г., первое место занимал Китай (23 308 млрд), второе — США (19 485 млрд), третье — Индия (9 474 млрд долл.). На 4 и 6 местах в этом рейтинге были: Япония (5 443 млрд), Германия (4 199 млрд) и Россия (4 016 млрд долл.) Паритет покупательной способности (ППС) в отличие от номинальных показателей позволяет отразить реальный объём произведённых в стране товаров и услуг, и выходит при таком подходе за рамки доллара США [4, с. 73, 117].

Пандемия COVID-19 вынудила страны ввести режим «Великой самоизоляции», который помог сдержать распространение вируса и спасти жизни, но при этом спровоцировал самую сильную рецессию со времени Великой депрессии. Совокупные потери объёма производства в мировой экономике в 2020–2021 гг. в результате кризиса, вызванного пандемией, подразумеваются в размере свыше 12 трлн долл. США МВФ прогнозирует значительное снижение темпов роста ВВП в 2020 г.<sup>20</sup>

<sup>19</sup> Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года. 13 февраля 2019 года. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72074066/> (дата обращения: 02.08.2020).

<sup>20</sup> Открытие после «Великой самоизоляции»: неровное восстановление в условиях неопределённости / Гита Гопинат. 24 июня 2020. URL: <https://www.imf.org/ru/News/Articles/2020/06/24/blog-weo-update-reopening-from-the-great-lockdown-uneven-and-uncertain-recovery> (дата обращения: 25.06.2020).

**Прогнозы перспектив развития мировой экономики**

Реальный рост ВВП (изменения в %)	<u>2019</u>	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Все страны мира	2.9 %	- 4.9 %	5.4 %
Китай	6.1 %	1.0 %	8.2 %
Индия	4.2 %	- 4.5 %	6.0 %
США	2.3 %	- 8.0 %	4.5 %
Россия	1.3 %	- 6.6 %	4.1 %
Канада	1.7 %	- 8.4 %	4.9 %
Япония	0.7 %	- 5.8 %	2.4 %
Зона евро	1.3 %	- 10.2 %	6.0 %

Источник: МВФ. Бюллетень перспектив развития мировой экономики, июнь 2020<sup>21</sup>.

Возникают явные вызовы не только для России. Глобальное снижение темпов роста экономики может негативно сказаться и на общем росте грузопотоков в Арктике и в других регионах мира. Каким будет спрос на источники энергии и их востребованность для потребителей во всём мире после глобальной пандемии коронавируса и снижения экономической активности? Многократно возрастает поэтому актуальность модернизации государственного управления российской Арктикой, его деbüroкратизации, повышения эффективности арктических грузоперевозок, качества жизни всего местного населения, включая коренные народы Севера.

**Северный морской транспортный коридор: за и против**

Известный эксперт по Арктике, кандидат геолого-минералогических наук, директор ООО «Гекон» М.Н. Григорьев, член научного совета при Совете Безопасности РФ системно изучив эту тему в своих трудах в 2016–2020 гг., понимает СМТК как исторически сложившуюся национальную транспортную коммуникацию РФ, включающую в себя порты и морские судоходные пути арктических морей и впадающих в них рек Баренцева, Белого и Печорского морей на западном фланге, Северного морского пути (Карское, море Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское) в центральной части и Берингова моря на восточном фланге [13, с. 111].

Границы СМТК на западе — линия разграничения морских пространств РФ и Королевства Норвегия в Баренцевом море по закону от 5 апреля 2011 г. № 57-ФЗ; на востоке — линия разграничений морских пространств СССР и США по соглашению между ними 1990 г. Акватория СМТК разделяется на три сектора: 1) Поморский сектор; 2) Сектор Севморпути; 3) Камчатский сектор (см. карту центра «Гекон»).

<sup>21</sup> МВФ. Бюллетень перспектив развития мировой экономики, июнь 2020. URL: <https://www.imf.org/external/russian/index.html> (дата обращения: 25.06.2020).

## ГРАНИЦЫ СЕВМОРПУТИ В РАЗНЫЕ ВРЕМЕНА

ИСТОЧНИК: КОНСУЛЬТАТИВНЫЙ ЦЕНТР «ГЕКОН».

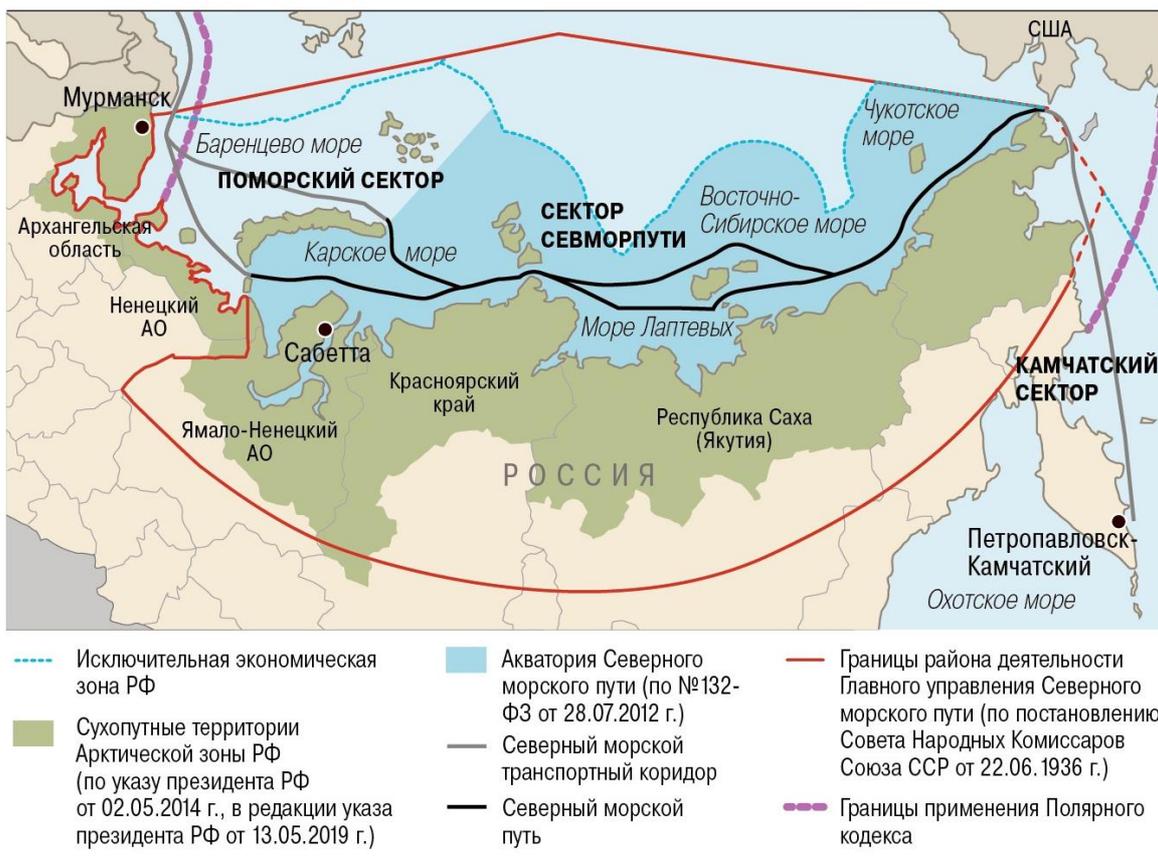


Рис. 6. Границы Севморпути в разные времена <sup>22</sup>.

Северный морской путь един в трёх лицах — трассы, акватория, пути, о чём впервые на VI Международной конференции в Мурманске «Логистика в Арктике» 12 апреля 2016 г. заявил М.Н. Григорьев. **Северный морской транспортный коридор (СМТК)** — Баренцево, Белое и Печорское моря на западном фланге, акватория Севморпути и Берингово море на восточном фланге [14, с. 3]. Развитие СМТК должно происходить эволюционным путём.

- **Первая фаза:** выполнение роли исторически сложившейся национальной транспортной коммуникации России — обеспечение поддержания деятельности поселений («северный завоз») и вывоз продукции (Варандей, Норильск, Певек и др.), обеспечение реализации крупных инвестиционных проектов, национальной безопасности и суверенитета страны.
- **Вторая фаза:** развитие транспортной инфраструктуры для обеспечения вывоза продукции арктического нефтегазового комплекса на рынки АТР. Это потребует развития ледокольного и вспомогательного флота, портовой инфраструктуры, аварийно-спасательных сил, навигационного и гидрографического обеспечения....
- **Третья фаза** развития — формирование международной транспортной артерии, обеспечивающей не только вывоз добываемого в российской Арктике сырья на

<sup>22</sup> Коммерсантъ. Севморпуть. Правительство думает дотянуть маршрут до Сахалина. URL: <https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/DAILY/2020/088/123.jpg> (дата обращения: 07.06.2020).

мировые рынки, но и растущий транзитный грузопоток, как между западными и восточными регионами России, так и между рынками Атлантики и Тихого океана<sup>23</sup>.

28 октября 2019 г. в Совете Федерации Федерального Собрания РФ заместитель Министра РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики А.В. Крутиков заявил, что в арктической стратегии до 2035 г. «мы вводим новое понятие Северного морского транспортного коридора — собственно всей транспортной коммуникации от Мурманска до Камчатки и считаем, что функции единого оператора СМП должны распространяться на весь этот коридор»<sup>24</sup>. Обосновывая это предложение, А.В. Крутиков акцентировал внимание на росте добычи нефти и газа, производства СПГ в Российской Арктике. Увеличение объёмов производства приведёт к росту грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн т в 2024 г., 120 млн т в 2030 г., а к 2035 г. возрастёт до 160 млн т в год<sup>25</sup>. Ведомство также считало, что для того, чтобы морской путь справился с задачей, необходимо создание регулярной контейнерной линии между Мурманском и Петропавловском-Камчатским. Единственный способ не допустить срыва майского указа Президента РФ об увеличении грузопотока по СМП — расширить его границы. В этом случае к его грузообороту будут отнесены действующие проекты в Печорском море — платформа «Приразломная» «Газпром нефти», перевалка на терминале «Варандей» ЛУКОЙЛа, добыча железной руды на Ковдорском ГОКе в Мурманской области, входит в «Еврохим» и др. Таким образом, общий прирост грузопотока за счёт расширения границ СМП составит 61 млн т<sup>26</sup>. Фактически такой увеличенный грузопоток уже существует. И копыя ломаются здесь в том числе из-за менеджмента, конкуренции, бюрократической процедуры, как сосчитать те или иные грузопотоки, как статистически учитывать весь объём грузопотоков всей российской Арктики.

В проекте «**Стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.**» ставилась задача комплексного развития инфраструктуры СМТК, включающего порты и морские судоходные пути Баренцева, Белого, Печорского и Берингова морей. Одновременно использовался и прежний концепт Северного морского пути как части СМТК<sup>27</sup>. На заседании Президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики 13 мая 2020 г. в ходе дискуссии данное нововведение не нашло единой поддержки, несмотря на, что А.В. Крутиков привёл весомые аргументы о конкурентоспособности

<sup>23</sup> Михаил Григорьев об эволюции Северного морского коридора. URL: <https://pro-arctic.ru/03/02/2017/expert/25036> (дата обращения: 07.06.2020).

<sup>24</sup> Роль Арктики в развитии России будет возрастать. 29.10.2019. URL: <https://minvr.ru/press-center/news/23697/> (дата обращения: 15.05.2020).

<sup>25</sup> Грузоперевозки по СМП к 2035 году могут вырасти до 160 млн тонн в год. URL: [https://arctic.gov.ru/digest/?date\\_start=2019-12-06%2000:00#news-21466](https://arctic.gov.ru/digest/?date_start=2019-12-06%2000:00#news-21466) (дата обращения: 12.06.2020).

<sup>26</sup> В правительстве обсудили расширение границ Севморпути за счёт пяти морей. URL: <https://www.rbc.ru/business/20/05/2020/5ec51c9d9a79471c48fb0af3> (дата обращения: 03.06.2020).

<sup>27</sup> «О ходе подготовки проекта стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года» / Рекомендации. Утверждены на заседании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера (протокол № 210 от 10 декабря 2019 года). URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/parliamentary/109343/> (дата обращения 27.06.2020).

Севморпути и о согласовании изменений с Минтрансом, Росатомом и МИДом России. «*Ни мы, ни МИД России не видит никаких негативных правовых последствий использования этой терминологии*», — подчеркнул зам. министра, имея в виду Северный морской транспортный коридор<sup>28</sup>.

Заместитель председателя Правительства России — полномочный представитель президента в Дальневосточном федеральном округе Ю.П. Трутнев на том же заседании Госкомиссии по развитию Арктики 13 мая 2020 г. высказал в качестве контраргумента, что правительство не будет корректировать планы по объёмам транспортировки грузов по Северному морскому пути. «*На сегодняшний день у нас таких планов нет. Но давайте для начала выйдем из этого кризиса, а потом будем принимать решения*», — предусмотрительно заметил он. Более тщательно Ю.П. Трутнев попросил коллег подумать над терминологией, имея в виду предлагаемый концепт СМТК, для более широкого обозначения всего пути от Мурманска до Камчатки. Минвостокразвития, Минтранс, МИД и «Росатом» должны были представить в правительство согласованные предложения по изменениям Кодекса торгового мореплавания (КТМ) и включению в акваторию СМП внутренних морских вод, территориального моря и исключительной экономической зоны РФ в Баренцевом, Белом, Печорском, Беринговом и Охотском морях<sup>29</sup>. Указанные выше ведомства на совещании у вице-преьера Ю.П. Трутнева в июне 2020 г. решили не расширять границы Северного морского пути (СМП), чтобы не возникло противоречий с международным правом. Технически внести изменения в Кодекс торгового мореплавания можно, но тогда действие правил плавания по СМП автоматически расширится на новые акватории и возникнут противоречия с международным правом<sup>30</sup>. Согласно 234-й статье Конвенции ООН по морскому праву, у прибрежных государств есть право в пределах исключительной экономической зоны устанавливать особые правила для судов только в покрытых льдами районах, чтобы предотвратить загрязнения морской среды. Однако доказать наличие долговременных льдов в новых акваториях будет достаточно сложно.

Директор департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий дирекции Севморпути Госкорпорации «Росатом», кандидат юридических наук М.В. Кулилко<sup>31</sup> считает, что по сути речь идёт о возрождении использовавшегося во времена СССР понятия Главсевморпути. Он объяснил: «Это не замена Севморпути, но это более **правильная с**

<sup>28</sup> ИАА «ПортНьюс» 13 мая 2020. URL: <https://www.facebook.com/PortNewsIAA/posts/2995300060549976> (дата обращения: 07.06.2020).

<sup>29</sup> Госкомиссия по Арктике: стратегия развития до 2035 года, расширение СМП и реновация Норильска. 13 мая 2020. URL: <https://ru.arctic.ru/infrastructure/20200513/943068.html> (дата обращения: 07.06.2020).

<sup>30</sup> Власть отказались от расширения границ Северного морского пути. 20 июня 2020 г. URL: <https://www.rbc.ru/business/20/06/2020/5eecb19f9a7947cfd9e8abaf?noredir=true> (дата обращения: 20.06.2020).

<sup>31</sup> М.В. Кулилко работал в аппарате правительства РФ в 2006-2018 гг. в должности помощника заместителя председателя правительства РФ, был помощником вице-преьера Д. Рогозина (2011–2018). В 2015–2018 гг. — ответственный секретарь Госкомиссии по вопросам развития Арктики. С 4 октября 2018 года Максим Кулилко, заместитель директора дирекции — директор Департамента развития Северного морского пути и прибрежных территорий Госкорпорации «Росатом».

*точки зрения экономики модель развития* наших северных морей». Северный морской транзитный коридор, по мнению М.В. Кулинко, — всего лишь название проекта **контейнерной линии от Мурманска до Петропавловска-Камчатского**, проходящей через СМП в его установленных границах, которая должна работать между европейским и азиатскими рынками. В «Росатом Карго» планируют переориентировать на СМТК часть транзитных грузов в контейнерах с южных морских путей, в том числе проходящих через Суэцкий канал. В «Росатоме» уже практически прорабатываются контуры единого инфраструктурного оператора СМП, возможности устройства портов-хабов в Мурманске и Петропавловске-Камчатском для контейнерных перевозок. Росатом и Роскосмос занимаются вопросами создания спутниковой группировки, необходимой для обеспечения судоходства в акватории СМП <sup>32</sup>.

Научно-практическое обоснование проекта создания *Национальной арктической транспортной линии* впервые дано в статье Н.А. Пегина, кандидата социологических наук, генерального директора АО «Корпорация развития Камчатки», опубликованной журналом «Арктика и Север» ещё в 2016 г. Национальная арктическая транспортная линия (НАТЛ), в отличие от традиционного определения СМП, — по мнению Николая Анатольевича, — представляет собой более широкое понятие и подразумевает формирование и развитие комплексного инфраструктурного проекта по организации международной транспортной линии с конкретными точками входа-выхода: *«Мурманского транспортного узла в его западной части и Петропавловск-Камчатского транспортного узла в восточной части, а также опорных портов»* (14, с. 33). Раскрывая уникальные транспортно-логистические преимущества НАТЛ, Н.А. Пегин сформулировал ряд ключевых проблем, в том числе о едином органе управления, едином операторе как едином окне для грузоперевозчиков, обосновал формирование порта-хаба в Петропавловске-Камчатском. Организация такой транспортной линии в Арктике становится реальностью и позволит интегрировать новый морской маршрут в международные грузопотоки между АТР, Западным побережьем Америки и Европой, будет способствовать развитию территорий, сопряжённых с СМП, обеспечит российское присутствие в Арктике и откроет доступ к её ресурсному потенциалу [15, с. 34].

### **Развитие АЗРФ до 2035 г.**

Если подводить некие промежуточные итоги того, что уже сделано на государственном уровне, то вступил в силу Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 г.». Одним из 6-ти национальных интересов РФ в Арктике названо *«Развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуни-*

---

<sup>32</sup> Севморпуть. Правительство думает дотянуть маршрут до Сахалина. 21 мая 2020. URL: <https://www.kommer-sant.ru/doc/4349939>. В начале Севморпути. URL: <http://strana-rosatom.ru/2020/02/04/в-начале-сев-морпути/>; Росатом и Роскосмос создадут спутниковую группировку для обеспечения судоходства в акватории Севморпути. 30 октября 2019 г. URL: <https://portnews.ru/> (дата обращения: 09.06.2020).

кации Российской Федерации»<sup>33</sup>. В.П. Журавель в своей статье отмечал, что в Основах не упоминаются *опорные зоны развития*, которые ранее были предложены Госкомиссией по вопросам развития Арктики. Статус арктических территорий АЗРФ будет определяться с точки зрения значимости проектов, которые там будут осуществляться, а также точечного развития Арктики. В настоящее время из 8-ми развиваются лишь Кольская и Ямало-Ненецкая опорные зоны [16, с. 6].

Правительство РФ завершило подготовку и согласовало в июле 2020 г. проект Стратегии развития АЗРФ до 2035 г., впервые включив в него понятие Северного морского транспортного коридора (СМТК): «13. Основные задачи в сфере развития инфраструктуры Арктической зоны достигаются посредством следующего комплекса мер: а) *комплексное развитие инфраструктуры транспортного коридора, включающего в себя порты и морские судоходные пути Баренцева, Белого и Печорского морей на западном фланге, акватории Северного морского пути, Берингова моря на восточном фланге (далее — **северный морской транспортный коридор**)*; б) создание **штаба морских операций** по управлению судоходством на всей акватории северного морского транспортного коридора; в) интеграция предоставления транспортно-логистических услуг по перевозкам по северному морскому транспортному коридору на основе **цифровой платформы** безбумажного оформления мультимодальных перевозок пассажиров и грузов» (с. 10). Реализация настоящей Стратегии обеспечивается путём внесения изменений в государственную программу РФ «Социально-экономическое развитие АЗРФ», отраслевые государственные программы РФ, государственные программы субъектов РФ, национальные проекты, а также исполнения мероприятий плана развития инфраструктуры Северного морского пути (пункт 36, с. 31)<sup>34</sup>.

Государственной Думой в июле 2020 г. принят пакет законопроектов: № 895550-7 «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне РФ»; № 895543-7 «О внесении изменений в Налоговый кодекс РФ в части стимулирования поиска и оценки месторождений углеводородного сырья, разведки и добычи углеводородного сырья на отдельных территориях АЗРФ»; № 895545-7 «О внесении изменений в Налоговый кодекс РФ в связи с принятием ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в АЗРФ»; № 895557-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в связи с принятием ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в АЗРФ»<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. N 164 "Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года". URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: 14.06.2020).

<sup>34</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. URL: <http://www.azrf.labourmarket.ru/docs/проект%20Стратегии%20АЗРФ-2035.pdf> (дата обращения: 07.08.2020).

<sup>35</sup> ФЗ от 13 июля 2020 г. N 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» и др. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_357078/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_357078/) (дата обращения: 07.08.2020).

Ранее постановлением Правительства РФ № 656 от 12 мая 2020 г. создана территория опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» в Мурманской области<sup>36</sup>. В ТОР входят четыре якорных инвестора, в число которых, помимо ООО «НОВАТЭК-Мурманск» с инвестиционным проектом «Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений», включены: ООО «Морской торговый порт «Лавна» с инвестиционным проектом «Строительство нового угольного терминала в морском торговом порту «Лавна» на западном берегу Кольского залива»; ООО «Морской терминал ТУЛОМА» с инвестиционным проектом создания в морском порту Мурманск терминала минеральных удобрений и апатитового концентрата; АО «Корпорация развития Мурманской области с инвестиционным проектом по созданию международного культурно-делового центра для реализации геополитического и культурного потенциала региона. В своём выступлении на V международной конференции А.В. Крутиков заявил, что Мурманск, как единственный незамерзающий российский порт в Арктике, может стать одним из двух хабов Северного морского транспортного коридора и сервисным центром для шельфовых проектов в России, после запуска центра строительства крупнотоннажных морских сооружений «Новатэка» регион станет одним из крупнейших центров развития судостроительных технологий [17, с. 7].

### ***Географически Китай является «почти арктическим государством»***

Самый короткий морской торговый путь из Атлантического океана в Тихий через воды Арктики в связи с глобальным потеплением и уменьшением площади морских льдов становится вполне доступным для оптимизации судоходства с использованием: Northern Sea Route (NSR) вдоль побережья России, North-West Passage (NWP) у берегов Канады, а также через высокоширотный околополюсной маршрут в центре Северного Ледовитого океана — Trans-Arctic Sea route (TSR), Arctic Sea Bridge (ASB) — Арктический морской мост между портами Мурманск (Россия) и Черчилль (Канада).

В данной статье имеется возможность лишь кратко затронуть стратегические интересы Китая в Арктике в контексте существующих морских путей. Китай использует все возможности прохода своих судов по этому маршруту. Арктические стратегии Исландии, Дании, Канады, Китая, Норвегии, России, США, Финляндии, Швеции нашли отражение в «Арктической энциклопедии» (2017), где в одном из разделов Е.С. Котлова и др. исследуют международные отношения и организации в Арктическом регионе [18].

О Северном морском пути вдоль берегов России и его перспективных проектах развития (СМТК, НАТЛ) уже говорилось ранее. Что касается «Arctic Bridge», то этот «Арктический мост» представляет сезонный, нерегулярный морской маршрут длиной около 4 200 миль, соединяющий порт Мурманск в Баренцевом море с канадским портом Черчилль в Гудзоно-

<sup>36</sup> Постановление Правительства РФ от 12 мая 2020 г. № 656 «О создании территории опережающего социально-экономического развития "Столица Арктики"». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=352331&fld=134&dst=1000000001,0&rnd=0.8424026694568092#0824748575263813> (дата обращения: 17.06.2020).

вом заливе. Арктический мост вместе с Северо-Западным проходом может стать в перспективе главным торговым путём между Европой и Северной Америкой при наличии экономически обоснованных постоянных объёмов грузопотоков.

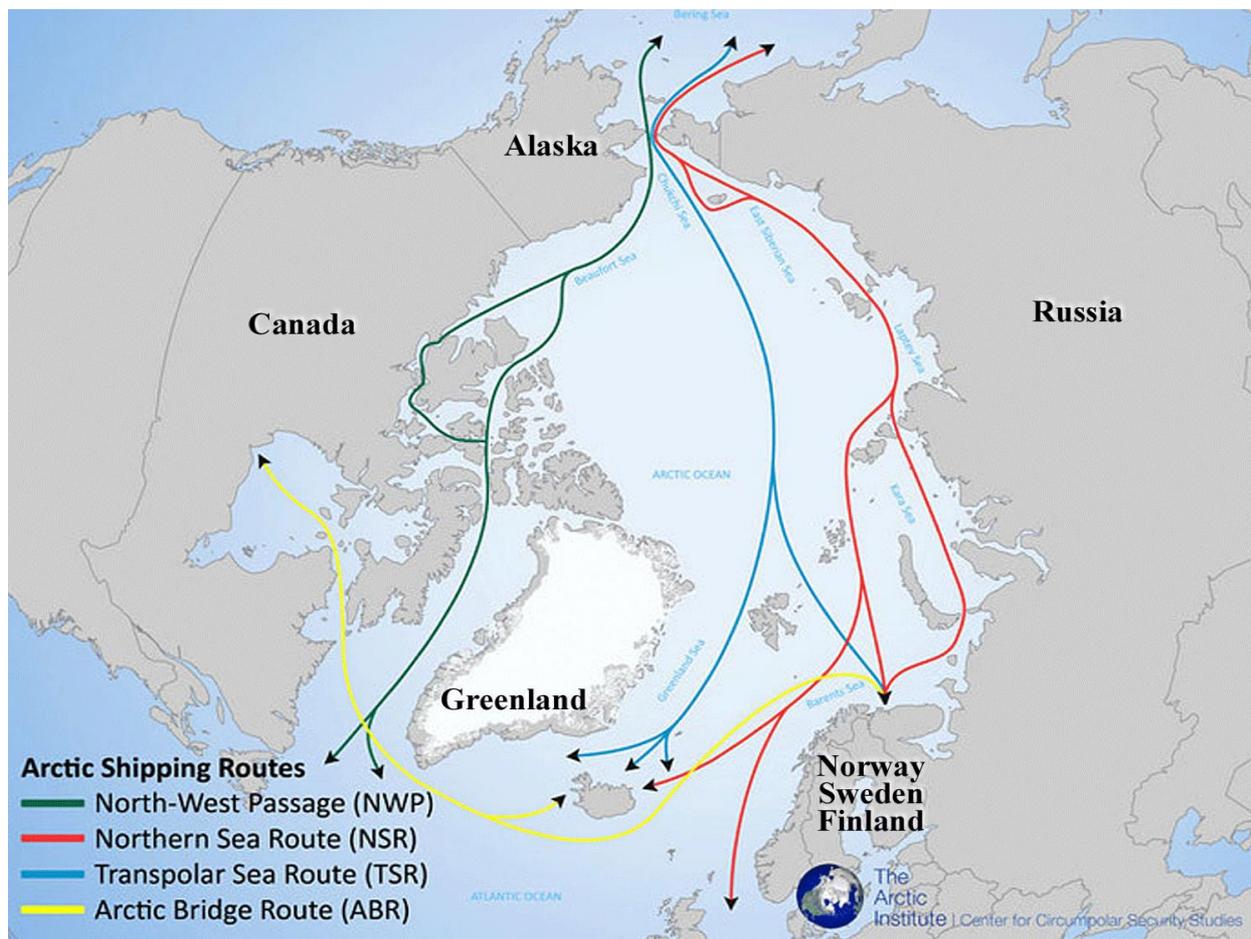


Рис. 7. Морские транспортные пути в Арктике<sup>37</sup>.

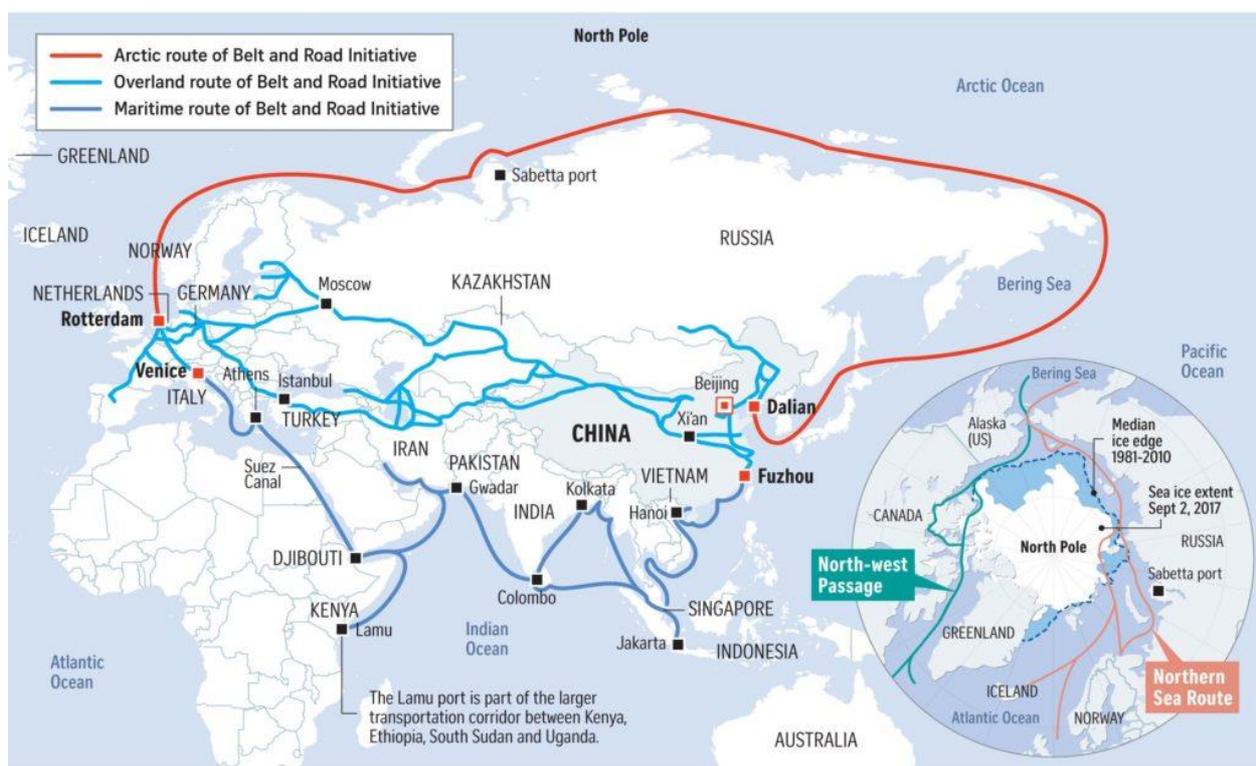
Путь из Канады в Восточную Азию и Атлантический океан через Северо-Западный проход — North-West Passage (NWP) на 7 тысяч км короче пути через Панамский канал. Более короткий маршрут — это экономия не только времени, но и средств (меньший расход топлива, меньшие транзитные пошлины). Ещё в августе 2008 г. датское кабельное судно «Peter Faber» без труда преодолело путь через Северо-Западный проход от Тайваня до пункта назначения, находящегося между Ньюфаундлендом и Гренландией [19, с. 92].

Возможности прохода судов по всем маршрутам в бассейне Северного Ледовитого океана (СЛО) целенаправленно изучает Китай. Ледокол «Сюэлун» в процессе научных экспедиций последовательно прошёл по ним. Климатический мотивационный фактор для Китая в освоении Арктики с использованием трансполярного маршрута Trans-Arctic Sea route (TSR) упоминают многие эксперты, увязывая это с экономической выгодой. Северный же морской путь «является золотой жилой, обладая доступом к которой Китай сможет увеличить свой экспорт не только в уже устоявшиеся страны-партнёры, но и получит

<sup>37</sup> Морские транспортные пути в Арктике. URL: <https://johnenglander.net/wp/wp-content/uploads/2019/05/TAI-Arctic-Shipping-Routes-labeled.gif> (дата обращения: 17.06.2020).

возможность открыть для себя новые торговые цепочки», — отмечали Андреева Ю.В., Гибадулина М.М., Фролова В.А. из ФГБОУ ВПО «Владивостокский государственный университет экономики и сервиса» в 2015 г. Перспективы получения как экономических, так стратегических и военных выгод окупают все те затраты, на которые Пекину приходится идти [20, с. 495–498]. Китайские морские транспортные предприятия постоянно изучают экономический потенциал арктических водных путей. Ускоренными темпами обновляется флот китайских контейнеровозов (Yang Ming Marine Transport Corp). Последовательно раскрывает свои арктические амбиции Программа «Полярный шёлковый путь». Сам концепт Polar Silk Road появился, поскольку Северо-Восточный проход всё больше стал ассоциироваться с Азией, особенно с Китаем, — акцентировала Mia Bennett, Assistant professor at the University of Hong Kong<sup>38</sup>. Инициатива «Пояс и дорога» — это стратегия развития инфраструктуры Китая, которая сосредоточена на развитии и инвестициях в 152 странах и международных организациях на нескольких континентах. «Пояс» относится к сухопутным маршрутам для автомобильных и железных дорог, а «дорога» — к морскому Шёлковому пути XXI в.<sup>39</sup>

## China's polar extension to Silk Road



NOTE: September is the end of summer in the North Pole when the frozen lid of sea ice tends to shrink to its smallest. Unlike the Antarctica, there is no land under the frozen Arctic ice.  
Sources: CHINA'S NATIONAL DEVELOPMENT AND REFORM COMMISSION, THE ARCTIC INSTITUTE, NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTRE, REUTERS STRAITS TIMES GRAPHICS

Рис. 8. Полярный шёлковый путь<sup>40</sup>.

<sup>38</sup> Mia Bennett. Along the Polar Silk Road, China Breaks the Ice. URL: <http://cn.chinausfocus.com/finance-economy/20181106/34091.html#eng> (дата обращения: 17.04.2019).

<sup>39</sup> Полный текст Концепции сотрудничества на море в рамках инициативы «Один пояс и один путь». URL: [http://russian.news.cn/2017-06/20/c\\_136381457.htm](http://russian.news.cn/2017-06/20/c_136381457.htm) (дата обращения: 11.07.2020).

<sup>40</sup> The Polar Silk Road Comes to Life as a New Epoch in History Begins. URL: <https://southfront.org/the-polar-silk-road-comes-to-life-as-a-new-epoch-in-history-begins/> (дата обращения: 11.07.2020).

Географически Китай является «*почти арктическим государством*», одним из континентальных государств, наиболее близких к Полярному кругу, — обосновывается в Арктической политике Китая или в т.н. «Белой книге». Китай намерен сотрудничать с другими странами: 1) в защите окружающей среды; 2) в защите экосистемы; 3) в решении проблемы изменения климата; 4) в разработке арктических морских путей; 5) в разведке и эксплуатации нефти, газа, минеральных и других неживых ресурсов; 6) в сохранении и использовании рыбных и других живых ресурсов; 7) в разработке туристических ресурсов; 8) активно участвовать в управлении Арктикой и международном сотрудничестве, содействуя миру и стабильности в этом регионе<sup>41</sup>. Государства за пределами Арктического региона, по мнению КНР, не имеют территориального суверенитета в Арктике, но у них есть права в отношении научных исследований, навигации, пролёта, рыболовства, прокладки подводных кабелей и трубопроводов в открытом море и других соответствующих морских районах в Арктике. В «Белой книге» подчёркивалось, что капитал, технологии, рынок, знания и опыт Китая будут играть важную роль в расширении сети судоходных маршрутов в Арктике, будут содействовать экономическому и социальному прогрессу прибрежных государств вдоль этих маршрутов [21, с. 126–128].

*Dr Collin Koh Swee Lean*, научный сотрудник Института оборонных и стратегических исследований Школы международных исследований им. С. Раджаратнама, базирующейся в Наньянском технологическом университете Сингапура, в своей статье «Стратегический интерес Китая к Арктике выходит за рамки экономики» подчеркнул, что Пекин уже давно рассматривает Арктику как следствие своих стратегических, экономических и экологических интересов<sup>42</sup>. Это прежде всего экономическое, особенно энергетическое сотрудничество с Россией: газопровод «Сила Сибири», ключевая роль китайских компаний в проекте «Арктик СПГ 2», создание глобального транспортного коридора через Северный морской путь. Китайские спонсоры, в том числе Фонд «Шёлковый путь», предоставили миллиарды долларов, чтобы помочь в строительстве проекта «Ямал СПГ». Китайские эксперты, дипломаты говорят о необходимости достичь «высокого уровня доверия» с Россией и предлагали в своё время пять портов в качестве опорных для участия Китая — Мурманск, Сабетта, Архангельск, Тикси, Уэлен. Интересы Китая в отношении морских транспортных коридоров Арктики, взаимодействие России и Китая в Арктике, потенциал российско-китайского сотрудничества рассматривали в своей статье *Цинь Дун*, аспирант, и *А.Л. Лукин*, доцент Дальневосточного федерального университета [22, с. 158–166]. Преследуя свои собственные интересы, Китай намерен соблюдать надлежащий баланс своих текущих и долгосрочных интересов в целях содействия

<sup>41</sup> Full text: China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. January 26, 2018. URL: [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_2814760\\_26660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_2814760_26660336.htm) (дата обращения: 17.06.2020).

<sup>42</sup> Collin Koh Swee Lean. China's strategic interest in the Arctic goes beyond economics. URL: <https://www.defensenews.com/opinion/commentary/2020/05/11/chinas-strategic-interest-in-the-arctic-goes-beyond-economics/>. URL: <https://www.rsis.edu.sg/profile/collin-koh-swee-lean/#.Xvi75OoudPY> (дата обращения: 10.06.2020).

устойчивому развитию Арктики, в том числе и в научном плане. Генеральный директор Центра МКПП «Экономический пояс Шёлкового пути», д. э. н. *В.Н. Ремыга* будирует возможность создания Российско-Китайского консорциума по реализации арктических проектов. В качестве первого шага он предлагает разработать программу строительства и совместной эксплуатации судов ледового класса. Общий объём финансирования для реализации данной программы составит 2–3 млрд долларов США. В связи с этим на повестке дня стоит вопрос о целесообразности разворачивания в КНР программы строительства собственного ледокольного флота. Более логичным было бы объединить возможности двух стран [23, с. 21]. Институт океанологии РАН имени П.П. Ширшова и Национальная Лаборатория по морской науке и технике Циндао создают арктический научно-исследовательский центр<sup>43</sup>. Тяньцзиньский центр морской картографии КНР подготовил «Сборник карт и справочных материалов о Северном полюсе»<sup>44</sup>.

В основе разногласий между Россией и Китаем по поводу арктических вопросов лежит понятие «общего наследия человечества», которое употребляется в двух аспектах: подчёркивания международного статуса Арктических морских путей и разграничения континентального шельфа в Северном Ледовитом океане, — отмечал *Сунь Сюэнь* в своей диссертации «Проблемы и перспективы российско-китайского сотрудничества в освоении Арктики» (2019). Дипломатическая философия Китая «Цютун Цуньи» (найти общую почву при существующих расхождениях) может способствовать арктическому взаимодействию в целом [24, с. 5–6, 14, 35].

Китай инвестирует немалые средства в развитие Гренландии. В 2017 г. шанхайская компания Shenghe Resources купила 12,5% акций Greenland Minerals and Energy A/S и стала её крупнейшим акционером, имея право увеличить свою долю во флагманском проекте гренландской компании добычи урана в Кванефьелде до 60%. Особым вниманием Китая пользуется ещё одна арктическая страна — Исландия. Центральное расположение Исландии в северном полушарии делает её идеальным северным входом в Европу из Восточной Азии по подобию процветания порта Пирей в Греции, который через несколько лет должен обрабатывать до 6,2 миллиона TEU в год, что сделает его одним из пяти крупнейших портов Европы. Со временем Исландия может стать таким же перевалочным узлом в Атлантической Арктике, расширяя инфраструктуру в соответствии с потребностями, поскольку международная сеть морских перевозок расширяется через арктические маршруты. Премьер Италии Д. Конте и председатель Китая Си Цзиньпин подписали 23 марта 2019 г. соглашение об инвестициях КНР в развитие торговых портов Генуя и Триест, а также о развитии туризма, экспорте итальянских апельсинов. Меморандумы о намерениях сотрудничать с Китаем подписали 13 стран ЕС. Число европейских стран готовых к развитию торговых отношений с Китаем

<sup>43</sup> Россия и Китай начнут совместные исследования в Арктике. URL: <https://ocean.ru/index.php/novosti-left/novosti-instituta/item/1311-rossiya-i-kitaj-v-arktike> (дата обращения: 06.08.2020).

<sup>44</sup> Готовится к изданию первый китайский сборник карт и справочных материалов о Северном полюсе. URL: <https://russian.dbw.cn/system/2014/05/19/000854084.shtml> (дата обращения: 06.08.2020).

ем, продолжает увеличиваться. До конца 2020 г. планируется заключение всеобъемлющего инвестиционного соглашения между ЕС и Китаем.

### **Заключение**

В заключение необходимо отметить, что Великий передел Арктики отнюдь не завершён в XX столетии. Об этом свидетельствуют отказ США ратифицировать Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS), конфликтные ситуации вокруг прохода по Северному морскому пути, незаконченный раздел континентального шельфа Северного Ледовитого океана, ползучая милитаризация Арктики, угрозы кибератак.

Российское государство, организации бизнеса, транспорта реально могут стать катализаторами позитивных перемен в АЗРФ в новых исторических и экономических условиях третьего десятилетия XXI в. Освоение углеводородов, минеральных и биологических ресурсов после пандемии коронавируса в российской Арктике во многом будет определять развитие Северного морского пути и легитимизация Северного морского транспортного коридора, впервые включённого в Стратегию развития АЗРФ до 2035 г. Актуально дальнейшее развитие инфраструктуры для удовлетворения потребностей населения России в увеличении прибрежного плавания, северного завоза. В коммерциализации транзита остаётся ещё множество неопределённостей климатического, юридического, экологического, экономического, политического и технологического характера. В этом контексте логично было бы практически, на деле трансформировать всю российскую Арктику в территорию опережающего социально-экономического развития.

Важно не забывать о возрастающей роли КНР в Арктическом регионе, продвижении проектов в рамках Полярного шёлкового пути. Иначе арктическая картина не будет полной. Капитал, технологии, рынок, знания и опыт Китая в расширении сети морских маршрутов в Арктике и содействии экономическому и социальному прогрессу прибрежных государств вдоль маршрутов, становятся основой китайского лидерства и геополитики в Арктике.

Множественность морских путей грузоперевозок в Арктике вдоль побережья России (СМП, СМТК, Северо-Восточный проход); Северо-Западный проход (СЗП), соединяющий Атлантический и Тихий океаны через Канадский Арктический архипелаг; нерегулярный Арктический мост из Мурманска к канадскому порту Черчилл; самый короткий из арктических морских путей — перспективный околополюсной маршрут Trans-Arctic sea route от Атлантического океана до Тихого океана через центр Северного Ледовитого океана (TSR); Полярный Шёлковый путь Китая, связывающий Азию и Европу; модернизация инфраструктуры СМП; реализация инвестиционных проектов нефтегазового и горнорудного комплекса глобальной значимости — всё это генерирует новые вызовы и возможности развития российской Арктики, обусловленных географически, экономически, геополитически, имеет практическую значимость.

**Благодарности и финансирование**

Автор выражает признательность кандидату геолого-минералогических наук, директору ООО «Гекон», члену научного совета при Совете Безопасности Григорьеву М.Н. за возможность использования его авторских материалов в данной статье.

**Литература**

1. Бхагват Д. Судходство на Северном морском пути: необходимо уделять больше внимания сотрудничеству и безопасности: часть I // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 5–25. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.5
2. Зайков К.С., Кондратов Н.А., Липина С.А., Бочарова Л.К. Организационные механизмы реализации политики России в Арктике в XXI в. // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 75–109. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.75
3. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. № 2. С. 1–6. DOI: 10.15211/vestnikieran22019119124
4. Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. Архангельск, 2019. 241 с.
5. Мавродин В.В. Русское полярное мореходство и открытия русских поморов на Севере Европы с древнейших времён и до XVI века // Вопросы истории. 1954. № 8. С. 96–108.
6. Баронъ Сигизмундъ Герберштейнъ. Записки о московитскихъ дѣлахъ. Павелъ Ювій Новокоскій. Книга о Московитскомъ посольствѣ. Санкт-Петербург: Издание А.С. Суворина, 1908. 382 с.
7. Герберштейн С. Записки о Московии : в 2 т. / Сигизмунд Герберштейн [Под ред. А.Л. Хорошкевич]; Российская акад. наук, Ин-т славяноведения. Москва: Памятники ист. мысли, 2008. Т. 1: Латинский и немецкий тексты, русские переводы с латинского А.И. Малеина и А.В. Назаренко, с ранненововерхненемецкого А.В. Назаренко. 2008. 774 с.
8. Голод Е.В. Русский книжник и дипломат Дмитрий Герасимов: взгляд из Италии // Вестник СПбГУ. 2012. Сер. 2. Вып. 4. С. 147–151.
9. Ломоносов М.В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию // Полн. собр. соч. Т. 6. Москва; Ленинград, 1952. С. 417–514.
10. Гутенев М.Ю. Северный морской путь в арктической политике РФ // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 1. С. 83–87. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87
11. Чэн Х. Стратегия Северного морского пути Китая: сотрудничество и конкуренция // Символ науки. 2016. № 4–4(16). С. 230–235.
12. Григорьев М.Н. Новые возможности арктической логистики. Морские перевозки нефти в 2019 году // Нефтегазовая вертикаль. 2020. №3–4. С. 65–71.
13. Григорьев М.Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 109–129. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129>
14. Григорьев М.Н. Северный морской транспортный коридор: оценка перспектив развития с учётом полученного опыта // VI Международная конференция «Логистика в Арктике». Мурманск, 12 апреля 2016.
15. Пегин Н.А. Национальная арктическая транспортная линия: проблемы и перспективы // Арктика и Север. 2016. № 23. С. 32–45. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.32
16. Журавель В.П. О новой государственной политике России в Арктической зоне до 2035 года // Аналитическая записка № 9. 2020. № 192. Институт Европы РАН. 7 с.
17. Крутиков А.В. Доклад на V Международной конференции «Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие» // Журнал ПОРА «Арктика 2035: актуальные вопросы. Проблемы, решения». 2020. № 1. С. 4–8.
18. Международные отношения и организации в Арктическом регионе / Е.С. Котлова и др. // Арктическая энциклопедия: в 2-х томах. Т. 2 : Социально-экономическое развитие. Международ-

- ные отношения и организации. Культура, наука, образование, религия. История исследования и освоения. Москва: Издательство «Паулсен», 2017. Том 2. 663 с.
19. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского ун-та, Серия 25. Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 92.
  20. Андреева Ю.В., Гибадулина М.М., Фролова В.А. Перспективы влияния Северного морского пути на развитие товарооборота между Китаем и Европой // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 8. С. 495–498.
  21. Журавель В.П. «Белая книга» Китая по Арктике: взгляд в будущее // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество. 2019. С. 126–128.
  22. Цинь Д., Лукин А.Л. Перспективы сотрудничества России и Китая в Арктике и российский Дальний Восток // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2018. № 4. С. 158–167.
  23. Ремыга В.Н. Арктический вектор Шёлкового пути // V Международная конференция «Арктика — 2020». Арктика: шельфовые проекты и устойчивое развитие регионов: Сборник материалов. Москва: ТПП РФ, 19–20 февраля 2020 г. 65 с.
  24. Сунь С. Проблемы и перспективы российско-китайского сотрудничества в освоении Арктики: Автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата политических наук (МГУ им. М.В. Ломоносова). Москва, 2019. 37 с.

## References

1. Bhagwat J. Sudokhodstvo na Severnom morskome puti: neobkhodimo udelyat' bol'she vnimaniya sotrudnichestvu i bezopasnosti: chast' I [Maritime Shipping on the Northern Sea Route: Need for Greater Emphasis on Mutual Cooperation and a Non-Negotiable Safety Culture. Part I]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 5–25. DOI:10.37482/issn2221-2698.2020.39.5
2. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Lipina S.A., Bocharova L.K. Organizatsionnye mehanizmy realizatsii politiki Rossii v Arktike v XXI v. [Organizational Mechanisms for Implementing Russia's Arctic Strategy in the 21st Century]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 75–109. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.75
3. Zhuravel V.P. Razvitie Severnogo morskogo puti: natsional'nyy i mezhdunarodnyy aspekty [Development of the Northern Sea Route: National and International Aspects]. *Nauchno-analiticheskiy vestnik IE RAN* [Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS], 2019, no. 2, pp. 119–125. DOI: 10.15211/vestnikieran22019119124
4. Lukin Yu.F. *Mnogolikaya Arktika v potoke vremeni i smyslov* [The Many-Sided Arctic in the Flow of Time and Meanings]. Arhangelsk, 2019, 241 p. (In Russ.)
5. Mavrodin V.V. Russkoe polyarnoe morekhodstvo i otkrytiya russkikh pomorov na Severe Evropy s drevneyshikh vremyon i do XVI veka [Russian Polar Navigation and Discoveries of Russian Pomors in the North of Europe From Ancient Times to the 16th Century]. *Voprosy istorii*, 1954, no. 8, pp. 96–108.
6. Herberstein S. *Zapiski o moskovitskikh delakh. Pavel Ioviy Novo-komskiy. Kniga o Moskovitskom posol'stv* [Notes on Muscovite Deeds. Pavel Ioviy Novo-Komsky. The Book about the Moskovitsky Embassy]. Saint Peterburg: Izdanie A.S. Suvorina, 1908, 382 p. (In Russ.)
7. Herbershteyn S. *Zapiski o Moskovii : v 2 t. T. 1: Latinskiy i nemetskiy teksty, russkie perevody s latinskogo A.I. Maleina i A.V. Nazarenko, s rannenoverhnenemeckogo A.V. Nazarenko* [Notes on Muscovy: 2 volumes. Vol. 1: Latin and German Texts, Russian Translations from Latin by A.I. Maleina and A.V. Nazarenko, from the Early New High German A.V. Nazarenko]. Moscow, Pamyatniki ist. Mysli Publ., 2008, 774 p. (In Russ.)
8. Golod E.V. Russkiy knizhnik i diplomat Dmitriy Gerasimov: vzglyad iz Italii [Russian Bookman and Diplomatic Figure Dmitriy Gerasimov: a Perspective from Italy]. *Vestnik SPbGU*. [Vestnik of Saint-Petersburg University. Ser. 2. History], 2012, iss. 4, pp. 147–151.
9. Lomonosov M.V. Polnoe sobranie sochineniy. T.6. Kratkoe opisanie raznykh puteshestviy po severnym moryam i pokazanie vozmozhnogo prokhodu Sibirskim okeanom v Vostochnuyu Indiyu [Complete Collection of Works. Vol. 6. Brief Description of Different Voyages Across the Northern Seas and an In-

- dication of the Possible Passage of the Siberian Ocean to Eastern India]. Moskva, Leningrad, 1952, pp. 417–514.
10. Gutenev M.Ju. Severnyy morskoy put' v arkticheskoy politike RF [Northern Sea Route in the Arctic Policy of the Russian Federation]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2019, vol. 63, no. 1, pp. 83–87. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-1-83-87
  11. Chjen H. Strategiya Severnogo morskogo puti Kitaya: sotrudnichestvo i konkurentsia [Strategy of the Northern Sea Route of China: Cooperation and Competition]. *Simvol nauki* [Symbol of Science], 2016, no. 4–4(16), pp. 230–235.
  12. Grigoryev M.N. Novye vozmozhnosti arkticheskoy logistiki. Morskie perevozki nefti v 2019 godu [New Opportunities for Arctic Logistics. Oil Transportation by Sea in 2019]. *Neftegazovaya vertikal'* [Oil and Gas Vertical], 2020, no. 3–4, pp. 65–71.
  13. Grigoryev M.N. Razvitie tranzitnogo potentsiala Severnogo morskogo puti [Development of the Transit Potential of the Northern Sea Route]. *Kontury global'nykh transformatsiy: politika, ekonomika, pravo* [Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law], 2019, vol. 12, no. 5, pp. 109–129. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129>.
  14. Grigoryev M.N. Severnyy morskoy transportnyy koridor: otsenka perspektiv razvitiya s uchytom poluchennogo opyta. VI Mezhdunarodnaya konferentsiya «Logistika v Arktike». Murmansk, 12 aprelya 2016 [Northern Maritime Transport Corridor: Assessment of Development Prospects Based on the Experience Gained. 6th International Conference “Logistics in the Arctic”. Murmansk, 12 April 2016].
  15. Pegin N.A. Natsional'naya arkticheskaya transportnaya liniya: problemy i perspektivy [National Arctic Transport Line: Problems and Prospects]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2016, no. 23, pp. 32–45. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.23.32
  16. Zhuravel V.P. O novoy gosudarstvennoy politike Rossii v Arkticheskoy zone do 2035 goda [On the New State Policy of Russia in the Arctic Zone until 2035]. *Analiticheskaya zapiska* [Analytical Papers of IE RAS], 2020, no. 9, 7 p.
  17. Krutikov A.V. Doklad na V Mezhdunarodnoy konferentsii «Arktika: shel'fovye proekty i ustoychivoe razvitie» [Report at the 5th International Conference “Arctic: Offshore Projects and Sustainable Development”]. *Arktika 2035: aktual'nye voprosy. Problemy, resheniya* [Arctic 2035: Topical Issues. Problems, Solutions], 2020, no. 1, pp. 4–8.
  18. Arkticheskaya enciklopediya: v 2-kh tomakh. T. 2 : Sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie. Mezhdunarodnye otnosheniya i organizatsii. Kul'tura, nauka, obrazovanie, religiya. Istoriya issledovaniya i osvoeniya [Arctic Encyclopedia: 2 volumes. Vol. 2: Socio-Economic Development. International Relations and Organizations. Culture, Science, Education, Religion. The History of Research and Development]. Moscow, Paulsen, 2017, 663 p. (In Russ.)
  19. Bajerz M. Pravovoy status Severo-Zapadnogo prokhoda i arkticheskoy suverenitet Kanady: proshloe, nastoyashchee, zhelaemoe budushchee [Legal Status of the Northwest Passage and the Arctic Sovereignty of Canada: Past, Present, Desired Future]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 25. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika* [Bulletin of Moscow University. Series 25. International Relations and World Politics], 2011, no. 2, p. 92.
  20. Andreeva Ju.V., Gibadulina M.M., Frolova V.A. Perspektivy vliyaniya Severnogo morskogo puti na razvitie tovarooborota mezhdru Kitaem i Evropoy [Prospects for the Influence of the Northern Sea Route on the Development of Trade between China and Europe]. *Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh i fundamental'nykh issledovaniy* [International Journal of Applied and Fundamental Research], 2015, no. 8, pp. 495–498.
  21. Zhuravel V.P. «Belaya kniga» Kitaya po Arktike: vzglyad v budushchee [China's White Paper on the Arctic: A Look into the Future]. *Bol'shaya Evraziya: razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo* [Greater Eurasia: Development, Security, Cooperation], 2019, pp. 126–128.
  22. Cin' D., Lukin A.L. Perspektivy sotrudnichestva Rossii i Kitaya v Arktike i rossiyskiy Dal'niy Vostok [Prospects for Cooperation between Russia and China in the Arctic and the Russian Far East]. *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya* [Oikumena. Regional Studies], 2018, no. 4, pp. 158–167.
  23. Remyga V.N. Arkticheskoy vektor Shyolkovogo puti [Arctic Vector of the Silk Road]. *Mezhdunarodnaya konferentsiya «Arktika — 2020». Arktika: shel'fovye proekty i ustoychivoe razvitie regionov: Sbornik*

- materialov* [5th International Conference “Arctic – 2020”. Arctic: Offshore Projects and Sustainable Development of Regions: Collection of Materials]. Moscow: TPP RF, 19–20 February 2020, 65 p.
24. Sun' S. Problemy i perspektivy rossiysko-kitayskogo sotrudnichestva v osvoenii Arktiki: Avtoreferat dissertatsii na soiskanie uchenoy stepeni kandidata politicheskikh nauk [Problems and Prospects of Russian-Chinese Cooperation in the Development of the Arctic: Cand. Polit. Sci. Diss.]. Moscow, 2019, 37 p.

*Статья принята 29.06.2020.*

УДК [338.26(985)+323(985)](045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.254

## Стратегия развития российской Арктики. Итоги и перспективы \*

© **КРУТИКОВ Александр Викторович**, заместитель Министра Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики

E-mail: pr.07@minvr.ru

Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, Москва, Россия

© **СМИРНОВА Ольга Олеговна**, доктор экономических наук, доцент, заместитель руководителя Отделения «Мировой океан и Арктика»

E-mail: 7823091@bk.ru

Совет по изучению производительных сил ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли» Минэкономразвития России, Москва, Россия

© **БОЧАРОВА Лина Константиновна**, кандидат экономических наук, научный сотрудник Отделения «Мировой океан и Арктика»

E-mail: bocharova\_lina@mail.ru

Совет по изучению производительных сил ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли» Минэкономразвития России, Москва, Россия

**Аннотация.** Президент Российской Федерации 5 марта 2020 г. утвердил новую редакцию Основ государственной политики в Арктике на период до 2035 года. Этот документ определил цели и задачи развития Арктической зоны Российской Федерации на ближайшие 15 лет. Основным инструментом реализации государственной политики в этом высокоширотном регионе должна выступать новая стратегия развития Арктической зоны России. Подведение итогов и анализ достигнутых результатов действующей Стратегии социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. позволит сконцентрировать усилия государства на наиболее значимых проблемах макрорегиона. Статья посвящена рассмотрению итогов реализации стратегии, утверждение которой в 2013 г. в том числе стимулировало процессы выделения макрорегиона в самостоятельный объект государственного управления. Авторами анализируются поставленные на каждом этапе Стратегии цели, задачи и достигнутые результаты. Оценивается их влияние на социально-экономическое развитие региона в целом.

**Ключевые слова:** Арктика, стратегия развития, социально-экономическое развитие, национальная безопасность, перспективы развития, государственное управление.

## Strategy for the Development of the Russian Arctic. Results and Prospects

© **Aleksandr V. KRUTIKOV**, Deputy Minister of the Russian Federation for the development of the Far East

E-mail: pr.07@minvr.ru

The Ministry for the Development of the Russian Far East, Moscow, Russia

© **Olga O. SMIRNOVA**, Doc. Sci. (Econ.), associated professor, deputy director of the division “World Ocean and Arctic”

E-mail: 7823091@bk.ru

Council for the Study of Productive Forces, Russian Foreign Trade Academy of Ministry of economic development of the Russian Federation

© **Lina K. BOCHAROVA**, Cand. Sci. (Econ.), researcher of the division “World Ocean and Arctic”

E-mail: bocharova\_lina@mail.ru

---

\* Для цитирования:

Крутиков А.В., Смирнова О.О., Бочарова Л.К. Стратегия развития российской Арктики. Итоги и перспективы // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 254–269. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.254

For citation:

Krutikov A.V., Smirnova O.O., Bocharova L.K. Strategy for the development of the Russian Arctic. Results and prospects. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 254–269. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.254

Council for the Study of Productive Forces, Russian Foreign Trade Academy of Ministry of economic development of the Russian Federation

**Abstract.** On March 5, 2020, the President of the Russian Federation approved a new edition of the Basics of State Policy in the Arctic for the period until 2035. The document defined the goals and objectives of the development of the Arctic zone of the Russian Federation for the next 15 years. The main tool for implementing state policy in this high-latitude region should be a new strategy for the development of the Russian Arctic zone. Summarizing and analyzing the results of the current Strategy for the socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation and ensuring national security for the period up to 2020 (Strategy) will allow us to concentrate the efforts of the state on the most significant problems of the macroregion. The article is devoted to reviewing the results of the implementation of the Strategy, the adoption of which, in 2013, among other things, stimulated the processes of separating the macroregion into an independent object of state administration. The authors analyze the goals, objectives, and results achieved at each stage of the Strategy. Their impact on the socio-economic development of the region as a whole is evaluated.

**Keywords:** *Arctic, development strategy, socio-economic development, national security, development prospects, public administration.*

### **Введение**

В 2008 г. с утверждением Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу<sup>1</sup> российская Арктика вновь оказалась в фокусе государственного управления после реформ 90-х гг. прошлого столетия. Фактически это стало исходной точкой формирования системы государственного управления Арктической зоны России (далее — АЗРФ, Арктическая зона России). Были определены цели, задачи, приоритеты и механизмы реализации государственной политики, а также состав арктических территорий<sup>2</sup>, создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики, арктическая зона была выделена в отдельный объект статистического наблюдения, что существенным образом способствовало повышению качества мониторинга достижения поставленных целей развития и повышения качества жизни населения в макрорегионе.

Во исполнение Основ государственной политики в Арктике в 2013 г. была утверждена Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года<sup>3</sup> (далее — Стратегия), а в 2014 г. в качестве инструмента реализации Стратегии была принята Государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации<sup>4</sup>.

Разработка и утверждение указанных документов были своевременными, поскольку к 2010 — началу 2011 г. все арктические государства, имеющие выход к Северному ледови-

<sup>1</sup> Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г. (Пр — 1969).

<sup>2</sup> Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. указов Президента Российской Федерации от 27.06.2017 № 287, от 13.05.2019 № 220, от 05.03.2020 № 164). URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>3</sup> Стратегия социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Утверждена Президентом Российской Федерации Пр-232 от 8 февраля 2013 года. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>4</sup> Постановление Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. N 366 г. «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года”».

тому океану, разработали документы, направленные на развитие своих арктических территорий и определяющие в той или иной мере арктические приоритеты, появились первые научные дискуссии о содержании этих документов [1, Brosnan J.G., Leschine T.M., Miles E.L.].

Так, в 2006 г. Норвегией была разработана программа развития северных территорий — «Новые структурные элементы на Севере»<sup>5</sup>, а в 2009 г. была принята новая редакция этой программы и сформирован план по её реализации. Согласно этим документам, Норвегия планировала наращивание усилий в регионе, в первую очередь, в сфере научных исследований. Дания разработала свою стратегию в Арктике<sup>6</sup> в мае 2008 г., её основной целью выступало укрепление автономии Гренландии при сохранении роли Дании как одного из ключевых игроков в регионе. Согласно северной стратегии Канады<sup>7</sup>, принятой в 2009 г., это арктическое государство фокусировалось в Арктике на укреплении суверенитета Канады, социально-экономическом развитии северных территорий, защите хрупкой природы Арктики и развитии самоуправления народов, населяющих север Канады. Президентской Директивой о национальной безопасности<sup>8</sup> в 2009 г. была принята новая арктическая стратегия США. В этот же период свои арктические стратегии разработали страны-члены Арктического Совета (Исландия, Финляндия, Швеция), а также страны-наблюдатели в Арктическом Совете — Китай и Индия. Стоит отметить, что в стратегических документах четырёх прибрежных арктических государств, в отличие от российской арктической Стратегии, прямо отмечалась необходимость добиться лидерства в регионе.

В результате были созданы различные модели управления развитием арктических пространств, которые различаются по многим характеристикам (масштаб территорий, физико-географические и природно-климатические особенности, различные модели административно-территориального и государственного устройства, уровень социально-экономического развития арктических территорий и пр.). При этом страны Европы, входящие в состав Арктического совета, полагают, что разрешение основных проблем развития этого уникального по многим параметрам макрорегиона возможно только при участии крупнейших стран — мировых лидеров, таких как Китай, Индия, Япония, Республика Корея [2, Зайков К.С., Кондратов Н.А и др.].

В текущем году заканчивается реализации российской Стратегии развития Арктики. Подведение итогов, анализ и критическая, реалистичная оценка достигнутых результатов являются основой для разработки новой Стратегии развития макрорегиона, которая будет

<sup>5</sup> New Building Blocks in the North. The next Step in the Government's High North Strategy. URL: [http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/Documents/Reports-programmes-of-action-and-plans/Action-plans-and-programmes/2009/north\\_blocks.html?id=548803](http://www.regjeringen.no/en/dep/ud/Documents/Reports-programmes-of-action-and-plans/Action-plans-and-programmes/2009/north_blocks.html?id=548803) (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>6</sup> Arktis i en brydningstid. Forslag til strategi for aktiviteter i det arktiske område. URL: <http://www.um.dk/da/menu/Udenrigspolitik/GlobalEmner/Arktis/ArktiskStrategi/> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>7</sup> Canada's Northern Strategy. Our North, Our Heritage, Our Future. Сайт Северной стратегии Канады. URL: <http://www.northernstrategy.ca/index-eng.asp> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>8</sup> National Security Presidential Directive and Homeland Security Presidential Directive. Сайт Белого дома. URL: <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/releases/2009/01/20090112-3.html> (дата обращения: 27.07.2020).

выступать инструментом реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года<sup>9</sup>.

### ***Первые итоги реализации Стратегии социально-экономического развития АЗРФ***

В первом десятилетии XX в. в АЗРФ пришлось столкнуться с такими угрозами как отток трудовых ресурсов, низкое качество жизни коренных малочисленных народов, низкая плотность населения и его неравномерное распределение, отсутствие технологий для освоения новых месторождений, старение ледокольного флота, отсутствие средств постоянного комплексного космического мониторинга и др.

В связи с этим реализация Стратегии планировалась в два этапа, первый из которых заканчивался в 2015 г. За этот период планировалось повысить эффективность государственного управления регионом, разработать систему мер экономического стимулирования, включая поддержку коренных малочисленных народов, сформировать информационно-телекоммуникационную инфраструктуру, обеспечить благоприятный оперативный режим, создать систему комплексной безопасности для защиты от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, обеспечить ликвидацию экологического ущерба и предпринять иные меры по обеспечению экологической безопасности в АЗРФ. В качестве приоритетов также было установлено продолжение научных исследований, в том числе и по обоснованию внешней границы континентального шельфа.

Как отмечалось выше, в этот период был заложен фундамент системы государственного управления АЗРФ. Так, Указом Президента Российской Федерации от 03 февраля 2015 г. № 50 была создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. В задачи этого органа входит обеспечение координации деятельности органов государственной власти и местного самоуправления при решении задач развития этого высокоширотного региона.

В утверждённой в 2015 г. Стратегии национальной безопасности Российской Федерации акцентируется внимание на вопросах необходимости решения стратегических задач в Арктике<sup>10</sup>. Не менее значимым документом для развития региона является Морская доктрина Российской Федерации<sup>11</sup>, которая определяет широкий круг задач по развитию морской деятельности в арктических широтах. В этот же период в Федеральный план статистических работ внесены показатели развития Арктической зоны РФ и, в частности, Стратегии её развития. Таким образом, АЗРФ была выделена и как объект государственного управления, и как объект статистического наблюдения.

Помимо совершенствования нормативно-правового обеспечения развития макрорегиона, за первые годы реализации Стратегии были достигнуты значительные результаты.

<sup>9</sup> Указ Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73606526/> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>10</sup> Указ Президента РФ от 31.12.2015 N 683 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации", ст.62.

<sup>11</sup> Морская доктрина Российской Федерации. Утверждена Президентом РФ 26.07.2015 № Пр-1210.

Был утверждён Комплексный проект развития Северного морского пути, начато проведение реконструкции его базовых и опорных портов (Мурманск и Архангельск), продолжено строительство морского порта Сабетта на полуострове Ямал, запущен нефтеналивной терминал «Ворота Арктики». В рамках развития транспортного обеспечения начата модернизация системы аэропортовых комплексов (Нарьян-Мар, Певек, Норильск и др.), автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. В этот же период были предприняты меры по обновлению ледокольного флота: введены в строй ледоколы, способные преодолевать льды толщиной до 1,5 метров, а также принято решение о строительстве новых атомных ледоколов проекта 22220. Мощность этих ледоколов будет позволять преодолевать льды до 3 метров, проводить караваны судов дедвейтом до 100 тыс. тонн и полноценно функционировать, что немаловажно, в устьях арктических рек.

Была проведена масштабная работа по ликвидации накопленного экологического ущерба, включая экологическую очистку мест дислокации воинских формирований. Кроме того, начато формирование системы обращения с отходами производства и создание особо охраняемых природных территорий в АЗРФ. Проведена работа по расширению существующих и созданию новых особо охраняемых природных территорий.

На первом этапе реализации Стратегии начато развёртывание космической группировки дистанционного зондирования.

Крупнейшим проектом в Арктической зоне России стал «Ямал СПГ», активная реализация которого началась в 2013 г. Проект включает не только строительство нового морского порта Сабетта и аэропорта, но и создание завода по сжижению природного газа мощностью 16,5 млн т.

Необходимо отметить, что арктические стратегии государств, не только имеющих выход к Северному Ледовитому океану, но и претендующих на активную хозяйственную деятельность в регионе, опираются на прогнозы значительных запасов природных ресурсов и связываются с перспективами их промышленного освоения. [3, Павленко В.И., Меламед И.И. и др.]. При этом, по сравнению с другими арктическими приморскими государствами, в российской части Арктики создана самая мощная индустриальная база. Доля добывающих предприятий во внутреннем региональном продукте, создаваемом в АЗРФ, составляет около 60%, тогда как в Канаде и на Аляске она не превышает 30%, а в северных странах Европы, которые относятся к Арктике, этот показатель находится на уровне 15%. Вместе с тем по характеристикам качества жизни Арктическая зона России существенно отстаёт от других арктических и приарктических государств. Например, по уровню доходов населения по паритету покупательной способности Россия уступает арктическим регионам Дании в 2 раза, Норвегии и Канады — в 3 раза, США — в 4 раза [4, Залывский Н.П.]. Такое отставание обусловило вызовы устойчивому развитию АЗРФ и обеспечению национальной безопасности России в Арктике. И в настоящее время это отставание не удалось коренным образом сократить, хотя, необходимо отметить, что за годы реализации Стратегии уровень социально-

экономического развития большинства арктических территорий показывает положительную динамику.

Нерешённым или не полностью решённым на момент окончания первого этапа реализации Стратегии остался ряд запланированных задач. Так, не была сформирована нормативная правовая база, комплексно охватывающая вопросы развития региона, в том числе регулирующая сохранение традиционного образа жизни коренных и малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. Возникли сложности со строительством ледокольного флота, а также иных видов судов, необходимых для АЗРФ, не достаточно эффективно осуществлялась модернизация портовой инфраструктуры, по-прежнему наблюдалась слабая координация и поддержка завоза грузов в районы Крайнего Севера и арктические территории. Трудности возникли и с разработкой отечественных арктических технологий, что во многом определило привлечение иностранных партнёров к реализации крупных инвестиционных проектов. Так, при реализации проекта «Ямал СПГ» крупные заказы на разработку необходимого оборудования были размещены на китайских предприятиях, которые не имели опыта такого производства<sup>12</sup>. Фактически было профинансировано формирование новых технологических компетенций у китайских подрядчиков.

По мнению экспертов<sup>13</sup>, к 2015 г. не удалось сформировать базовые условия дальнейшего развития Арктической зоны России [5, Минакир П.А., Леонов С.Н.].

Одной из причин такого низкоэффективного старта реализации Стратегии было отсутствие необходимого ресурсного обеспечения. Согласно Федеральному закону Российской Федерации «О стратегическом планировании в Российской Федерации»<sup>14</sup>, фактическими инструментами реализации стратегий выступают государственные программы. Вместе с тем утверждённая в 2014 г. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» носила аналитический характер и не предполагала выделения самостоятельного финансирования [6, Смирнова О.О.]. Её реализация планировалась за счёт мероприятий, входящих в другие государственные программы. Ряд ключевых задач Стратегии не нашёл своего решения программно-целевым методом, некоторые задачи решались лишь частично. Мероприятия различных государственных программ не охватывали всего спектра задач, определённых Стратегией развития Арктической зоны, а также Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Даже в своей совокупности мероприятия в рамках

<sup>12</sup> Нулевая ставка. «Ямал СПГ» становится порталом перекачки значительных средств зарубежным подрядчикам, компетентность которых порой вызывает сомнение // Коммерсантъ. 2014. № 19 ноября. С. 17. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2612964?query=%D0%BD%D1%83%D0%BB%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D1%8F%20%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%B0> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>13</sup> Трутнев Ю. Арктике нужны льготы и налоговые каникулы на все / Интервью агентству «Интерфакс» 4 марта 2019 г. URL: <https://www.interfax.ru/interview/652915> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>14</sup> Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 N 172-ФЗ (в ред. от 18.07.2019 N 183-ФЗ). URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_164841/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/) (дата обращения: 27.07.2020).

Государственной программы «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации» не стали инструментом реализации документов стратегического планирования развития региона. При этом необходимо отметить, что именно в этом высокоширотном регионе обеспечение социально-экономического развития и национальной безопасности максимально взаимосвязаны. В первую очередь это касается вопросов развития инфраструктуры, разработки арктических технологий, активизации научных исследований, что в совокупности позволит нашей стране наращивать не только технологическое, но и интеллектуальное присутствие в регионе [7, E.V. Kudryashova].

### *Развитие Арктической зоны России 2015–2020 гг.*

На втором этапе реализации Стратегии планировалось осуществить переход к устойчивому инновационному социально-экономическому развитию региона. К 2020 г. должны были быть решены задачи транспортного обеспечения арктических районов, а также евразийского транзита путём строительства судов ледового класса и судов обеспечения, а также развития инфраструктуры Северного морского пути. Кроме того, должна была быть снижена антропогенная нагрузка на окружающую среду арктического региона, предприняты меры по экологически эффективному природопользованию, в том числе по неистощительному использованию водных биологических ресурсов. Не менее важные задачи стояли в сфере информационного обеспечения развития Арктической зоны, среди которых создание информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, развитие радионавигационных систем, развитие системы комплексной безопасности от угроз чрезвычайных ситуаций и многое другое.

Однако итоги реализации первого этапа обусловили необходимость корректировки проводимых мероприятий. Так, к началу второго этапа не была сформирована в полной мере необходимая нормативная правовая база, стимулирующая развитие Арктической зоны России и регулирующая сохранение традиционного образа жизни коренных и малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока. По-прежнему требовалась разработка нормативного инструментария для модернизации систем жизнеобеспечения населения региона и обеспечения завоза грузов в районы Крайнего Севера. Перенос запланированных сроков строительства ледоколов, что во многом было обусловлено общесистемными проблемами отечественного судостроения, являлся сдерживающим фактором в развитии грузовой базы Северного морского пути. Проблемы в области арктического судостроения выступали маркером, сигнализирующим о сложнейших проблемах в области внедрения и разработки передовых технологий, адаптированных к арктическим условиям, а также внедрению и использованию технологий двойного назначения в интересах комплексного решения задач обороны, безопасности и обеспечения устойчивого социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Для решения стоящих задач в августе 2016 г. Был утверждён план реализации Стратегии<sup>15</sup>, который содержал 80 пунктов, сгруппированных по основным приоритетным направлениям. Через год, в 2017 г., была скорректирована и государственная программа<sup>16</sup>, которая определила и закрепила новый подход к реализации государственной политики в АЗРФ. Подпрограммы сфокусированы на трёх ключевых проблемах развития региона: развитие Северного морского пути и создание отечественного оборудования для освоения минерально-сырьевых ресурсов АЗРФ. Основной новацией обновленной государственной программы стало определение опорных зон развития в качестве основного инструмента стимулирования социально-экономического развития арктического региона. Одновременно в госпрограмме было закреплено её финансирование из федерального бюджета, что дало определённый толчок развитию макрорегиона.

Подводя итог реализации второго этапа и всей Стратегии в целом, можно уверенно отметить, что достигнуты значительные результаты.

Для инвесторов, работающих в Арктической зоне, сформирована система преференций, направленных на стимулирование реализации новых инвестиционных проектов в Арктической зоне Российской Федерации. Президентом Российской Федерации подписан пакет соответствующих законов 17. Резидентом Арктической зоны сможет стать любой зарегистрированный в Арктике предприниматель, готовый реализовать новый инвестпроект и вложить не менее 1 млн руб 18. Статус резидента предполагает ряд налоговых льгот и неналоговых преференций. Они предусмотрены и новой редакцией Налогового кодекса РФ 19. Указанные льготы и преференции направлены на активизацию разведки и оценки месторождений углеводородов, а также стимулирование их добычи на территории Арктики.

В сфере развития топливно-энергетического комплекса завершены работы по продлению срока эксплуатации Кольской АЭС в Мурманской области. Завершается введение в промышленную эксплуатацию плавучей атомной электрической станции в г. Певек в Чукотской автономном округе, строительство которой началось в 2008 г. В настоящее время введены в эксплуатацию энергетическая установка, а также гидротехнические сооружения и объекты береговой инфраструктуры. Для запуска станции были построены новые объекты

---

<sup>15</sup> План реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года (№ 6410п-п16 от 30 августа 2016 г.).

<sup>16</sup> Постановление Правительства РФ от 31.08.2017 N 1064 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. N 366».

<sup>17</sup> «Президент РФ подписал закон о налоговых льготах для инвесторов в Арктике». URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/24541/> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>18</sup> Газета «Коммерсант», 13.07.2020 г. «Путин подписал закон о льготах для бизнеса в Арктике». URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4416226> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>19</sup> Федеральный закон от 18.03.2020 № 65-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202003180041?index=27&rangeSize=1> (дата обращения: 27.07.2020).

береговой сети, обеспечивающие связь станции с высоковольтными сетями Чукотского автономного округа. В июне 2020 г. станцию подключили к тепловым сетям г. Певека<sup>20</sup>.

В рамках развития транспортной инфраструктуры начато строительство терминала сжиженного природного газа «Утренний», способствующего освоению Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения на Гыданском полуострове Ямало-Ненецкого автономного округа. Данное месторождение должно стать ресурсной базой проекта «Арктик СПГ 2». Кроме того, начата реконструкция морского канала в Обской губе. Также ведется строительство угольного терминала «Чайка» (Красноярский край) в районе порта Диксон. Терминал позволит освоить Сырадасайское месторождение коксующихся углей в районе реки Лемберова, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района Красноярского края.

Несмотря на перенос сроков ввода в эксплуатацию новых атомных ледоколов, их строительство находится на завершающей стадии. В июне 2020 г. планируется ввод в эксплуатацию головного ледокола «Арктика». Два последующих серийных универсальных атомных ледокола должны быть введены в эксплуатацию до 2022 г. В 2019 г. ФГУП «Атомфлот» и АО «Балтийский завод» подписали договор на выполнение работ по строительству третьего и четвертого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220, их сдача намечена на декабрь 2024 г. и декабрь 2026 г.<sup>21</sup> Кроме того, в период с 2010 г. в состав аварийно-спасательного флота приняты 34 единицы аварийно-спасательных судов. В настоящее время осуществляется строительство ещё 4 судов аварийно-спасательного флота.

Нельзя не отметить изменения, произошедшие в сфере здравоохранения в АЗРФ. За время реализации Стратегии осуществлялась постепенная модернизация материально-технической базы здравоохранения субъектов, чьи территории отнесены к Арктической зоне: были осуществлены поставки автомобилей скорой медицинской помощи, в 2019 г. открыты 35 фельдшерско-акушерских пунктов, а также пять центров амбулаторной онкологической помощи. Активно развиваются телемедицинские технологии, к телемедицинской системе Минздрава России подключено около 100 медицинских организаций АЗРФ. Если в 2016 г. было проведено порядка 115 телемедицинских консультаций, то в 2019 г. таких консультаций было выполнено уже почти 8 тысяч. Продолжает развиваться и санитарная авиация, использование которой осуществляется для оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации. Следует отметить, что в рамках реализации приоритетного проекта «Развитие санитарной авиации»,

<sup>20</sup> Вавина Е. В России заработала первая в мире плавучая атомная станция / Ведомости. 19 декабря 2019 г. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/12/19/819169-rossii-zarabotala-plavuchaya-stantsiya> (дата обращения: 27.07.2020).

<sup>21</sup> Швартовные испытания ледокола «Арктика» начнутся 27 мая, в июне судно уйдет на ходовые испытания / ИА Интерфакс Северо-Запад. 26 мая 2020 г. URL: <https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/shvartovnye-ispytaniya-ledokola-arktika-nachnutsya-27-maya-v-iyune-sudno-uydet-na-hodovye-ispytaniya> (дата обращения: 27.07.2020).

который завершился в 2019 г., использовались новые воздушные суда, произведенных на территории России и оснащённые медицинским модулем.

Достигнутые результаты в сфере здравоохранения существенным образом повлияли на продолжительность жизни в АЗРФ с 70,65 лет в 2014 г. до 72,39 лет в 2018 г. (рис. 1)

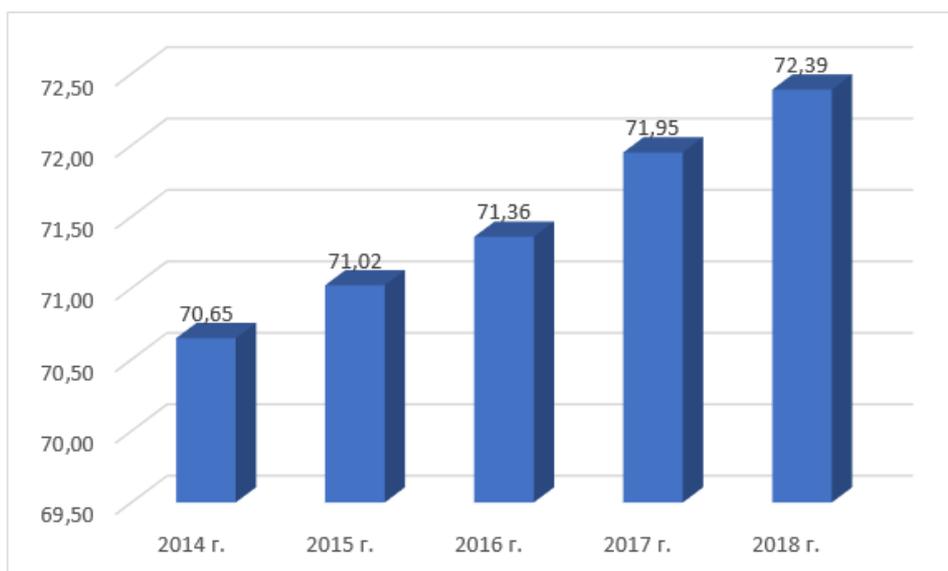


Рис. 1. Ожидаемая продолжительность жизни при рождении, лет <sup>22</sup>.

Вместе с тем, по данным Росстата, в Арктической зоне последовательно снижается коэффициент естественного прироста населения (рис. 2). На фоне относительно стабильных цифр числа уехавших из региона на уровне около 140 тыс. человек в год, это свидетельствует о старении населения АЗРФ.

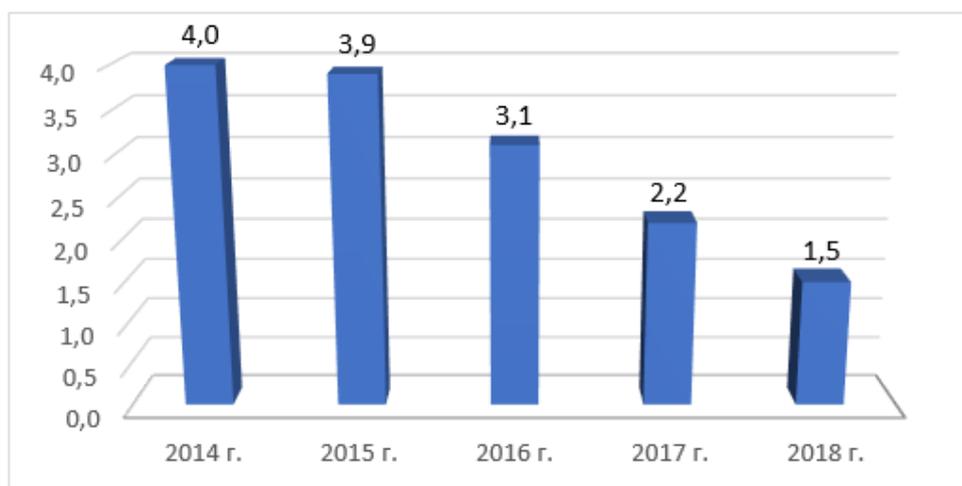


Рис. 2. Динамика коэффициента естественного прироста населения (2014–2018 гг.) <sup>23</sup>.

Однако, в сравнении с общероссийскими данными, согласно которым коэффициент естественного прироста населения в 2018 г. составил «-1,6», коэффициент АЗРФ на уровне 1,5 выглядит хорошо. При этом, если исследовать динамику этого показателя за 2018 г. в

<sup>22</sup> Составлено авторами по данным Росстата.

<sup>23</sup> Составлено авторами по данным Росстата.

разреze территорий АЗРФ, то лидером по приросту рождаемости является Ямало-Ненецкий автономный округ, что объясняется привлечением трудовых ресурсов для разработки месторождений углеводородов (11,8 в 2014 г., 8,7 в 2018 г.). Наиболее значительное снижение коэффициента естественного прироста отмечается в Республике Карелия (-13 в 2018 г.) и в Архангельской области (-2,3 в 2018 г.). В связи с этим можно полагать, что одной из задач государственной политики в Арктическом регионе должно выступать как минимум поддержание таких показателей естественного прироста населения в целом в АЗРФ и увеличение этого коэффициента в регионах, где он значительно ниже общероссийских значений.

Нельзя не отметить, что за период реализации Стратегии миграционный отток населения, как разница между прибывшим и выехавшим населением, снизился на 53 % с 22 835 человек в 2015 г. до 12 335 человек в 2018 г. При этом наибольший миграционный отток в 2018 г. наблюдался на территориях, отнесённых к АЗРФ, в Республике Карелия и Республике Коми из расчёта на 1 000 человек постоянного населения (-15,4 и -34,3 соответственно). Вместе с тем численность постоянного населения в АЗРФ остается на уровне 2,4 млн человек (рис. 3), а негативную тенденцию снижения численности удалось переломить.

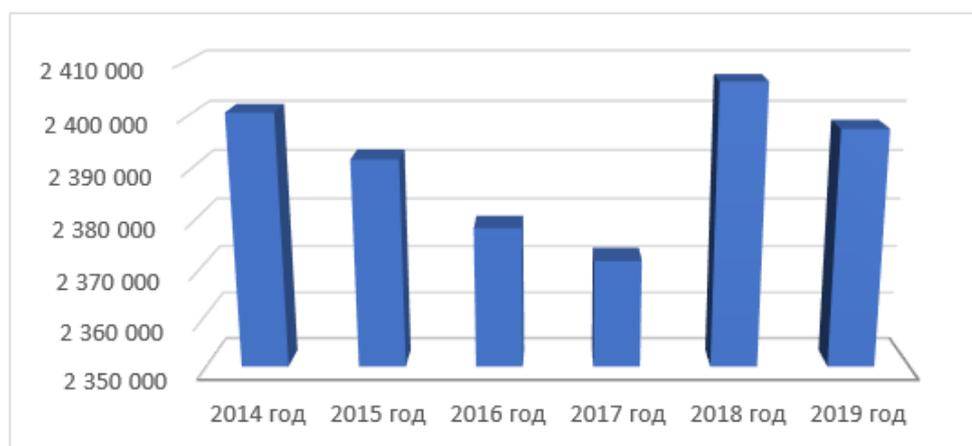


Рис. 3. Динамика численности постоянного населения Арктической зоны России, млн человек<sup>24</sup>.

Во многом это обусловлено созданием новых рабочих мест, что положительно сказалось на уровне безработицы, которая снизилась с 5,6% в 2017 г. до 4,6% в 2019 г. (по методологии Международной организации труда). Это, в свою очередь, явилось одним из факторов увеличения доли валового регионального продукта, произведённого в АЗРФ, в суммарном валовом региональном продукте субъектов Российской Федерации с 5% в 2014 г. до 6,2% в 2018 г. (рис. 4).

<sup>24</sup> Составлено авторами по данным Росстата.

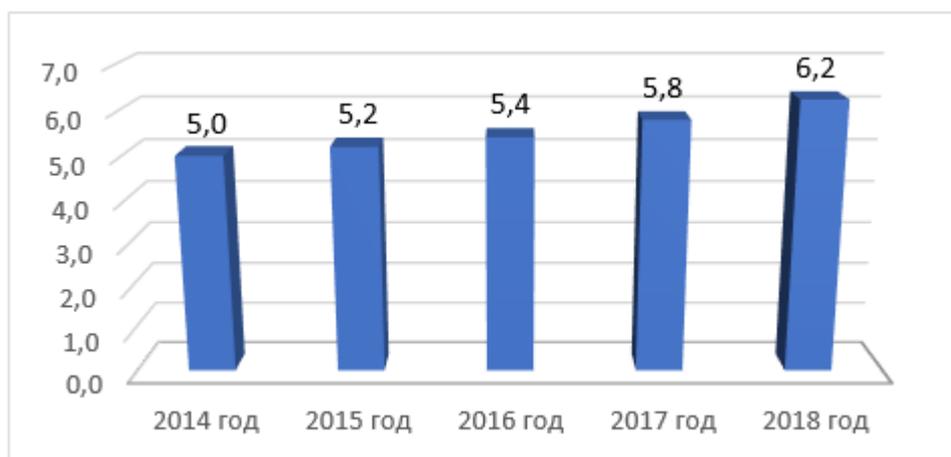


Рис. 4. Динамика прироста доли валового регионального продукта, произведенного в Арктической зоне Российской Федерации, процент<sup>25</sup>.

Этому способствовало увеличение доли бюджетных средств (бюджетов всех уровней) в общем объеме инвестиций в основной капитал на территории Арктической зоны с 5,5% в 2014 г. до 7,6% в 2019 г. Также увеличились текущие затраты на научные исследования и разработки с 4,3 млрд рублей в 2016 году до 4,6 млрд рублей в 2018 г. Однако доля добавленной стоимости высокотехнологичных и наукоёмких отраслей экономики в валовом региональном продукте АЗРФ несколько снизилась с 7,5 % в 2016 г. до 6,1 % в 2018 г.

О темпах развития Арктического региона свидетельствует и рост объемов перевозок по Северному морскому пути, который по сравнению с 2014 г. вырос почти в 8 раз (рис. 5).

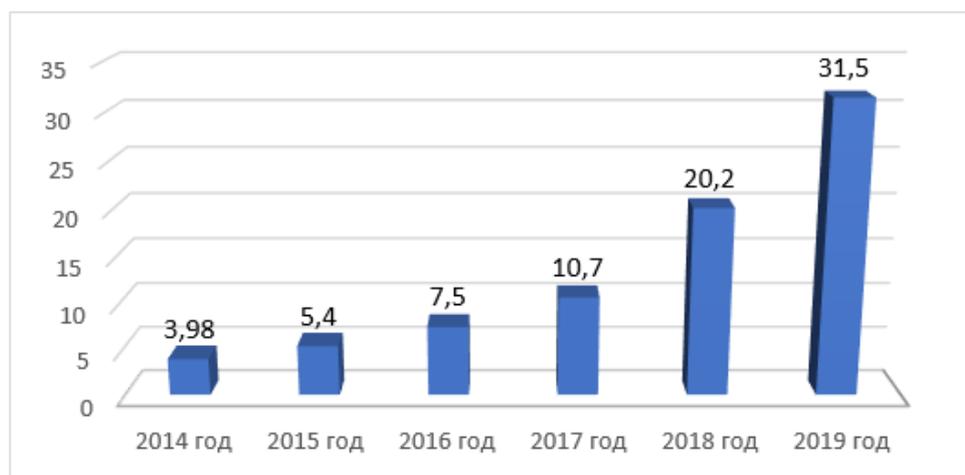


Рис. 5. Динамика объемов перевозок по Северному морскому пути, млн т<sup>26</sup>.

При этом объем перевалки грузов в портах Арктического бассейна увеличился почти в 3 раза (рис. 6), что свидетельствует о преобладании экспортных грузов. В среднем такие грузы составляют около 77%, а каботажные — около 10%. Такой рост экспортных перевозок по Северному морскому пути обеспечил рост перевозок наливных грузов, связанный с разработкой углеводородных месторождений.

<sup>25</sup> Составлено авторами по данным Росстата.

<sup>26</sup> Составлено авторами по данным Росстата.

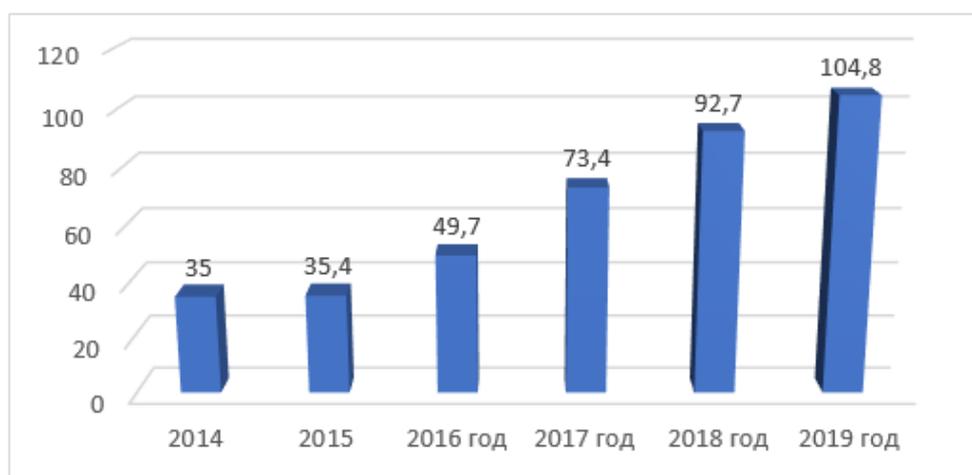


Рис. 6. Динамика объёма перевалки грузов в морских портах Арктического бассейна, млн т <sup>27</sup>.

Вместе с тем сохраняется и ряд негативных тенденций и рисков в сфере социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности в АЗРФ:

- снижение коэффициента естественного прироста населения АЗРФ в 2,5 раза с 4,0 в 2014 г. до 1,5 в 2018 г., что в совокупности с продолжающимся миграционным оттоком формирует устойчивую тенденцию к сокращению численности населения региона;
- высокий процент аварийного жилья на фоне низких объёмов строительства жилищного фонда, недостаточный уровень доступности качественных социальных услуг, рост задолженности по заработной плате с 26,8 млн руб. в 2018 г. до 162,1 млн руб. (по состоянию на 1 января 2020 г., что затрагивает 2 тыс. человек) создают основу для высоких рисков в социальной сфере;
- отставание сроков развития инфраструктуры Северного морского пути, перенос сроков строительства судов ледокольного и иных видов флота от запланированных порождает риски недостижения поставленных национальных целей развития, определённых указом Президента Российской Федерации от 07 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», а также сдерживает реализацию иных инвестиционных проектов в регионе;
- снижение добавленной стоимости высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в валовом региональном продукте АЗРФ с 7,5% в 2016 г. до 6,1 % в 2018 г. На фоне усиления санкционных режимов и постановке задач по разработке отечественных технологий для арктических проектов опасения вызывает то, что финансирование подпрограммы «Создание оборудования и технологий нефтегазового и промышленного машиностроения, необходимых для освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктической зоны Российской Федерации» начнётся с 2021 г. и то при условии выделения дополнительных бюджетных ассигнований федерального бюджета [8, Кудряшова Е.В. и др.]

Необходимо отметить, что Министерством развития Дальнего Востока и Арктики разрабатывается проект новой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Можно полагать, что в новой редакции Стратегии до 2035 года указанные и иные негативные тенденции должны

<sup>27</sup> Составлено авторами по данным открытой печати.

быть учтены, а также должны быть сформулированы меры, направленные на их нивелирование.

### **Заключение**

В последние десятилетия в Арктике происходят значительные трансформации, в основе которых лежат климатические изменения. Это порождает изменение тактики и стратегии развития как арктических государств, так и стран, географически расположенных вне региона. Анализ протекающих процессов, определение перспектив развития региона формирует выбор инструментов государственной политики в Арктике [9, Schach M., Madlener R.]. При этом развитие этого циркумполярного региона это всегда компромисс между необходимостью обеспечения защиты окружающей среды и приспособлением к последствиям климатических изменений и необходимостью развития хозяйственной деятельности [10, Хайниненн Л.]

По сравнению с 2013 г., задачи развития Арктической зоны принципиально не изменились. Это комплексное социально-экономическое развитие, активизация научных исследований, развитие передовых арктических технологий, формирование различной инфраструктуры (от энергетической, транспортной, до информационно-телекоммуникационной), обеспечение экологической безопасности и сохранение Арктики в качестве зоны мира благодаря развитию международного сотрудничества. Вместе тем за прошедшие годы несколько сместились акценты. Если в начале 2010-х гг. стояла задача многое создать заново, то в начале 2020-х гг. стоит задача развивать и совершенствовать достигнутое.

В 2019 г. Президент Российской Федерации в своём выступлении на Международном форуме «Арктика — территория диалога» отметил, что «новая стратегия развития российской Арктики до 2035 года должна объединить мероприятия российских национальных проектов и государственных программ, инвестиционные планы инфраструктурных компаний, программы развития арктических регионов и городов»<sup>28</sup>.

Вместе с тем освоение арктических пространств невозможно без постоянно проживающего в регионе населения. Все арктические государства «опираются» в своих стратегиях на постоянное население, и Россия не является исключением. В связи с этим полагаем, что обеспечение качества жизни на уровне не ниже среднего по стране, а также достижение среднероссийских значений ключевых социально-экономических показателей должно выступать одной из ключевых целей Стратегии до 2035 года. При этом в вопросах развития должна быть учтена специфика жизни коренных малочисленных народов Севера.

Одной из национальных целей развития на период до 2024 г., определённых Президентом Российской Федерации, является обеспечение перевозок грузов по Северному мор-

---

<sup>28</sup> «О ходе подготовки проекта стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации до 2035 года» Рекомендации. Утверждены на заседании Комитета Совета Федерации по федеративному устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера (протокол № 210 от 10 декабря 2019 года). URL: <http://council.gov.ru/activity/activities/parliamentary/109343/> (дата обращения: 27.07.2020).

скому пути в объёме 80 млн т. Достижение настолько масштабной цели подразумевает комплексное развитие сферы транспорта. И это не только строительство ледокольных судов, но и судов для транспортировки грузов, а также судов обеспечения соответствующего ледового класса, развитие портовой инфраструктуры на всём протяжении арктической морской трассы, развитие внутренних водных путей, средств навигации, метеорологического обеспечения и многое другое. Также требуется развитие и иной инфраструктуры, в первую очередь, энергетической. Инфраструктурные проекты могут выступать основой для привлечения дополнительных инвестиций и реализации крупных бизнес-проектов.

Полагаем, что принятие новой Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации на период до 2035 г., а также корректировка Государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны РФ» будут способствовать продолжению проводимой Россией политики в отношении Арктического региона.

### Литература

1. Brosnan J.G., Leschine T.M., Miles E.L. Cooperation or Conflict in a Changing Arctic? // *Ocean Development & International Law*. 2011. No. 42. Pp. 173–210. DOI: <https://doi.org/10.1080/00908320.2011.543032>
2. Зайков К.С., Кондратов Н.А., Кудряшова Е.В., Липина С.А., Чистобаев А.И. Сценарии развития арктического региона (2020–2035 гг.) // *Арктика и Север*. 2019. № 35. С. 5–24. DOI:10.17238/issn2221-2698.2019.35.5
3. Павленко В.И., Меламед И.И., Куценко С.Ю., Тутыгин А.Г., Авдеев М.А., Чижова Л.А. Основные принципы сбалансированного социально-экономического развития территорий Арктической зоны Российской Федерации // *Власть*. 2017. Т. 25. № 6. С. 7–17.
4. Залывский Н.П. Индекс счастья в странах Арктики: индексное измерение и сопоставление динамики развития экономики Арктического мира // *Арктика и Север*. 2016. № 22. С. 43–65. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.43
5. Минакир П.А., Леонов С.Н. Методологические проблемы прогнозирования развития Арктики Дальнего Востока России // *Вестник МГТУ*. 2014. Том 17. № 3. С. 540–551.
6. Смирнова О.О. Диалектика арктических приоритетов // *Стратегические перспективы развития Арктического региона (сборник статей)*. ВАВТ. 2018. С. 6–13.
7. Kudryashova E.V., Lipina S.A., Zaikov K.S., Bocharova L.K. Arctic Zone of the Russian Federation: Development Problems and New Management Philosophy // *The Polar Journal*. 2019. Vol. 9. Iss. 2: Latin America and Antarctica. Pp. 445–458. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1685173>
8. Арктика: стратегия развития: монография / под общ. ред. С.А. Липиной, О.О. Смирновой, Е.В. Кудряшовой. Архангельск: САФУ, 2019. 338 с.
9. Schach M., Madlener R. Impact of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics // *Energy Policie*. 2018. Vol. 122. Pp. 433–448. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.07.009>
10. Хайнинен Л. Обзор арктической политики и стратегий // *Арктика и Север*. 2020. № 39. С. 195–202. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.195

### References

1. Brosnan J.G., Leschine T.M., Miles E.L. Cooperation or Conflict in a Changing Arctic? *Ocean Development & International Law*, 2011, no. 42, pp. 173–210.
2. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V., Lipina S.A., Chistobaev A.I. Stsenarii razvitiya arkticheskogo regiona (2020–2035 gg.) [Scenarios for the Development of the Arctic Region (2020–2035)]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 35, pp. 5–24. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.5
3. Pavlenko V.I., Melamed I.I., Kutsenko S.Yu., Tutygin A.G., Avdeev M.A., Chizhova L.A. Osnovnye printsipy sbalansirovannogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya territoriy Arkticheskoy zony Ros-

- siyskoy Federatsii [The Foundations of Balanced Socio-Economic Development of the Territories of Arctic Zone of the Russian Federation]. *Vlast'* [Power], 2017, vol. 25, no. 6, pp. 7–17.
4. Zalyvskiy N.P. Indeks schast'ya v stranakh Arktiki: indeksnoe izmerenie i sopostavlenie dinamiki razvitiya ekonomiki Arkticheskogo mira [The Index of Happiness in the Arctic: Index Measurement and Comparison of the Dynamics of Arctic Economies]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2016, no. 22. pp. 43–65. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2016.22.43
  5. Minakir P.A., Leonov S.N. Metodologicheskie problemy prognozirovaniya razvitiya Arktiki Dal'nego Vostoka Rossii [Methodological Problems of Forecasting the Development of the Arctic of the Russian Far East]. *Vestnik MGTU* [Bulletin of MSTU], 2014, vol. 17, no. 3, pp. 540–551.
  6. Smirnova O.O. Dialektika arkticheskikh prioritetrov [Dialectics of Arctic Priorities]. In: *Strategicheskie perspektivy razvitiya Arkticheskogo regiona* [Strategic Prospects for the Development of the Arctic Region]. VAVT, 2018, pp. 6–13.
  7. Kudryashova E.V., Lipina S.A., Zaikov K.S., Bocharova L.K. Arctic Zone of the Russian Federation: Development Problems and New Management Philosophy. *The Polar Journal*, 2019, vol. 9, iss. 2: Latin America and Antarctica. Pp. 445–458. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1685173>
  8. Lipina S.A., Smirnova O.O., Kudryashova E.V., eds. *Arktika: strategiya razvitija* [Arctic: Development Strategy]. Arkhangelsk, NArFU Publ., 2019, 338 p. (In Russ.)
  9. Schach M., Madlener R. Impact of an Ice-Free Northeast Passage on LNG Markets and Geopolitics. *Energy Police*, 2018, no. 122, pp. 433–448
  10. Heininen L. Obzor arkticheskoy politiki i strategiy [Overview of Arctic Policies and Strategies]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 39, pp. 195–202. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.195

Статья принята 27.07.2020.

УДК 314.(98)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.270

## Население мировой Арктики: динамика численности и центры расселения \*

© СМІРНОВ Андрей Владимирович, кандидат экономических наук, старший научный сотрудник  
E-mail: av.smirnov.ru@gmail.com

Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми научного центра Уральского отделения РАН, Сыктывкар, Россия

**Аннотация.** В статье с использованием официальных статистических данных восьми арктических государств приводятся оценки численности населения Арктики 1900–2019 гг. в разрезе стран и макрорегионов. Анализ пространственных и временных данных позволил выявить основные закономерности формирования арктического населения. Расчёты показали, что численность населения мировой Арктики увеличилась с 1,3 млн в 1900 г. до 6,1 млн в 1989 г., а затем сократилась до 5,4 млн к 2019 г. Удельный вес России варьировал от 22 до 58%. Установлено, что межрегиональная миграция в российской Арктике оказывала определяющее влияние на демографическую динамику мировой Арктики в целом. Причинами сокращения численности населения арктических регионов в разные временные периоды чаще всего выступали завершение циклов освоения природных ресурсов и низкое, в сравнении с центральными регионами, качество жизни населения. Для нивелирования различий национальных систем статистического учёта рассмотрена динамика численности жителей в 17 крупнейших центрах расселения Арктики, где проживает более двух третей населения. Показано, что в арктическом пространстве продолжают процессы урбанизации и концентрации населения в нескольких наиболее привлекательных для жизни городах. Преимущество получают административные и образовательные центры, ставшие точками притяжения для жителей других арктических территорий. Результаты исследования позволяют спрогнозировать дальнейшую эволюцию арктической системы расселения. Они могут найти применение в разработке стратегий и программ пространственного развития Севера и Арктики.

**Ключевые слова:** население, демография, центры расселения, пространственное развитие, Арктика.

## The Arctic Population: Dynamics and Centers of the Settlement System

© Andrey V. SMIRNOV, Cand. Sci. (Econ.), senior research fellow  
E-mail: av.smirnov.ru@gmail.com

Institute of Social, Economic and Energy Problems of the North, Komi Science Centre, Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Syktывkar, Russia

**Abstract.** The article presents an estimate of the Arctic population in 1900–2019 by country and macro-region, obtained using official statistics of eight Arctic States. Analysis of spatial and temporal data revealed the main patterns of the Arctic population formation. Calculations show the world's Arctic population increased from 1.3 million in 1900 to 6.1 million in 1989, and then declined to 5.4 million in 2019. The share of Russia varied from 22% to 58%. The data show that interregional migration in the Russian Arctic had a decisive influence on the demographic dynamics of the Arctic in general. The main reasons for the decline in the Arctic population in different periods were the completion of cycles of natural resource development and lower quality of life in comparison with the central regions. To smooth out differences in national statistical accounting systems, the article examines the dynamics of the population in 17 major centers of settlement in the Arctic, where more than two-thirds of the population lives. Calculations show that urbaniza-

\* Для цитирования:

Смирнов А.В. Население мировой Арктики: динамика численности и центры расселения // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 270–290. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.270

For citation:

Smirnov A.V. The Arctic Population: Dynamics and Centers of the Settlement System. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 270–290. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.270

tion and population concentration in several of the most attractive areas of the Arctic continue. Administrative and educational centers, which are points of attraction for residents of other Arctic territories, get an advantage. The results of the study allow us to predict the further evolution of the Arctic settlement system. They can be used in the development of strategies and programs for the spatial development of the North and the Arctic.

**Keywords:** *population, demography, centers of the settlement system, spatial development, the Arctic.*

### **Введение**

Интерес к арктической тематике в научном мире обусловлен огромными запасами природных ресурсов, перспективами развития транспортных путей, климатическими изменениями, высоким человеческим развитием и самобытной культурой коренных народов этого мегарегиона [1, Фаузер В.В., Смирнов А.В.]. Не менее важно и то, что Арктика — уникальный пример проживания миллионов людей в экстремальных природно-климатических условиях. Накопленный опыт может быть востребован в самых разных сферах [2, Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.], что обуславливает актуальность изучения арктических социумов.

Высокая пространственная неоднородность демографических характеристик Арктики в сочетании с цикличностью миграционных процессов затрудняют изучение населения. Поэтому в большинстве публикаций об арктическом населении внимание фокусируется либо на отдельных территориях, либо на коротких временных отрезках. Даже наиболее масштабный анализ, приведённый в Докладе о человеческом развитии в Арктике [3, Bogoyavlenskiy D., Siggner A., с. 30], рассматривает только интервал 1940–2000 гг. и имеет множество пропусков в данных. Другая проблема — различия в административно-территориальном и муниципальном устройстве арктических стран, не позволяющие производить прямые сравнения показателей, характеризующих особенности расселения. Всё это затрудняет получение новых знаний о закономерностях развития населения и эволюции систем расселения Арктики.

В данной работе с использованием множества статистических баз данных, опубликованных за последние годы, предпринята попытка рассмотреть динамику численности и размещение населения в разрезе всех арктических стран и макрорегионов на обширном временном промежутке с 1900 по 2019 гг. Для нивелирования влияния национальных особенностей статистического учёта дополнительно рассматривается динамика численности населения в окрестностях семнадцати наиболее заселённых точек мировой Арктики. Расстояния между поселениями могут быть рассчитаны по единой методике для всех стран, что позволяет сформировать сопоставимые статистические единицы для сравнительного анализа.

Объектом исследования выступает население Арктики. Цель статьи — улучшить понимание процессов формирования арктического населения как уникального социально-демографического феномена, с помощью пространственного и временного анализа демографической статистики. Научная новизна исследования состоит в том, что впервые по единой методике получены оценки численности всех территорий мировой Арктики с начала XX в., а также выявлены тенденции в эволюции крупнейших центров расселения Арктики.

В начале статьи рассмотрены теоретические подходы к изучению демографических процессов в Арктике. Затем представлена методика исследования. Основные результаты разбиты на два параграфа: первый посвящён динамике численности населения Арктики в XX–XXI вв., второй — процессам урбанизации и эволюции систем расселения Арктики в начале XXI в. В заключении сформулированы выводы и обозначены перспективы дальнейших исследований.

### ***Население Арктики как социально-демографический феномен***

К основным характеристикам населения Арктики можно отнести: высокую степень урбанизации при низкой плотности населения, высокую долю мужчин при низкой доле пожилых, высокую рождаемость при низкой продолжительности жизни, а также высокую миграционную подвижность населения (в сравнении с неарктическими территориями северных стран). Все демографические характеристики Арктики крайне неоднородны как между странами, так и между территориями отдельных стран. Во многих районах Арктики большое влияние на демографические процессы оказывает пространственное размещение коренных народов Севера. Для районов проживания коренных народов обычно характерны более высокая рождаемость и низкая продолжительность жизни [3, Bogoyavlenskiy D., Siggner A.; 4, Heleniak T., Bogoyavlenskiy D.; 5, Hamilton L.C., Wirsing J., Saito K.]. Коренные жители составляют почти 90% населения Гренландии, более половины населения арктических территорий Канады, 15% — в Аляске и от 0 до 12% — в европейской Арктике. В России коренные народы Севера составляют около 4% населения Арктической зоны, а проживают они преимущественно в азиатской части Арктики и Ненецком автономном округе <sup>1</sup>.

Вышеизложенное нашло отражение в двух теоретических подходах, которые используют для изучения демографических процессов в Арктике — ресурсном и пространственном. Первый фокусируется на временном измерении демографических процессов в контексте экономических циклов, второй — на закономерностях размещения населения, инфраструктуры и природных ресурсов в пространстве. Вместе эти два подхода формируют концептуальные рамки арктической демографии.

*Ресурсный подход* рассматривает демографическое развитие во взаимосвязи со стадиями освоения природных ресурсов. Организация крупномасштабной добычи полезных ископаемых требует привлечения большого числа работников в период «бума», а после их истощения или снижения спроса на ресурсы наступает период «спада», возникает миграционный отток населения, деформируется половозрастная структура [4, Heleniak T., Bogoyavlenskiy D.; 6, Shiklomanov N., Streletskiy D., Suter L. et al.]. Цикличность миграционных процессов, не только долгосрочная, но и сезонная, задаёт ритм жизни арктических сообществ, порождает социальные и инфраструктурные проблемы.

---

<sup>1</sup> Atlas of Population, Society and Economy in the Arctic. Stockholm: Nordregio, 2019. 80 p. DOI: 10.30689/WP2019:3.1403-2511.

Поскольку в западноевропейской Арктике отрасли экономики, не относящиеся к сырьевым, приносят существенную часть валового продукта, там влияние цикличности не так ощутимо. Важно и то, что эти страны занимают лидирующие позиции по уровню человеческого развития и качеству жизни населения. Как следствие, всё большее значение приобретают исследования, направленные на формирование умной специализации территорий [7, Jungsberg L., Copus A. et al.; 8, Teras J., Salenius V. et al.], стимулирование человеческого развития и распространения знаний в Арктике [9, Пилясов А.Н.; 10, Petrov A.; 11, Petrov A.; 12, Смирнов А.В.].

Пространственный подход рассматривает демографические процессы с позиции близости и удалённости поселений [13, Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.], влияния агломерационного эффекта [14, Scott A., Storper M.; 15, Zamyatina N., Goncharov R.], транспортной доступности и географических особенностей систем расселения [16, Huskey L.; 17, Berman M., Lance H.]. Населённые пункты Арктики рассматриваются как «окраинные поселения», демографическая ситуация в которых может кардинально измениться в результате миграций [18, Saxinger G., Petrov A., Krasnoshtanova N. et al.]. Кроме того, в слабозаселённых районах Арктики распространена вахтовая организация труда. Она может породить социально-демографические проблемы, поскольку рабочие места достаются не местному населению, а жителям других территорий. При этом передача компетенций от вахтовых работников местным жителям организована крайне редко [7, Jungsberg L., Copus A. et al.].

К пространственному подходу можно отнести и значительную часть исследований влияния на демографию природно-климатических факторов: это и медико-географические ограничения проживания в Арктике [19, Виноградова В.В., Золотокрылин А.Н., Кренке А.Н.], и миграция под влиянием климатических изменений [20, Heleniak T.; 21, Hamilton L.C., Saito K. et al.]. Ожидается, что изменения климата быстрее и интенсивней будут происходить именно в Арктике [22, Bird D., McLeman R., Gísladóttir G. et al.]. Они вызовут уменьшение площади льда, прибрежные эрозии, исчезновение популяций промысловых животных и оттаивание вечной мерзлоты, что негативно скажется на инфраструктуре арктических поселений и повлияет на уклад коренных жителей.

Очевидно, наиболее продуктивным для исследования населения в Арктике является комплексный подход, одновременно учитывающий как временные, так и пространственные особенности демографического развития. Такой базовый статистический показатель как численность населения позволяет получить подробные данные для самых разных мест и временных отрезков.

### ***Методика исследования***

Хотя люди живут в Арктике уже около 40 тысяч лет [23, Pavlov P., Svendsen J.I., Indrelid S.], наиболее интенсивно Арктика заселялась в XX–XXI в. Кроме того, начиная с конца XIX — начала XX вв. в большинстве стран стали проводиться переписи населения, что позво-

ляет получить более точные данные о динамике численности проживающих в арктических регионах жителей. Поэтому стартовой точкой для анализа численности населения был выбран 1900 г.

К Арктике относят полностью или частично территории восьми стран. Российская Арктика в исследовании принимается в нормативно утверждённых границах Арктической зоны Российской Федерации (в редакции от 13 мая 2019 г.<sup>2</sup>), а зарубежная — в границах, определённых Арктическим Советом<sup>3</sup>. Для удобства анализа Арктику будем рассматривать в рамках трёх макрорегионов: российского, западноевропейского и североамериканского (табл. 1). Население всей мировой Арктики, территории которой занимают около 13,2 млн кв. км (8,9% площади земной суши), составляет всего 5,4 млн человек. Это примерно соответствует по численности таким городам, как Санкт-Петербург или Сингапур. Однако с учётом неблагоприятных природных условий и такое значение достаточно велико. Для сравнения, южный циркумполярный регион — Антарктика — не имеет постоянного населения, а временное не превышает нескольких тысяч человек.

Таблица 1

Состав территорий Арктики<sup>4</sup>

Макрорегион	Страна	Регионы	Площадь территории, км <sup>2</sup>
Российский	Россия	<i>Входят целиком:</i> Мурманская область, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Чукотский АО; <i>Входят частично:</i> Архангельская область (7 городских округов и муниципальных районов), Республика Карелия (3), Республика Коми (1), Красноярский край (3), Республика Саха (Якутия) (13)	4 769 508
Западноевропейский	Финляндия	Лапландия, Северная Остроботния, Кайнуу	168 910
	Швеция	Норботтен, Вестерботтен	153 431
	Норвегия	Нурланн, Тромс, Финнмарк, Шпицберген, Ян-Майен	174 350
	Исландия	<i>Входит целиком</i>	102 775
	Дания	Фарерские острова	1 399
Североамериканский	Дания	Гренландия	2 166 086
	Канада	Юкон, Северо-Западные территории, Нунавут	3 921 739
	США	Аляска	1 723 337
Всего			13 181 534

Оценка численности населения Арктики в XX–XXI вв. производилась в три этапа. Первый этап — сбор данных официальных статистических ведомств о населении 26 приведённых в табл. 1 арктических регионов. Источниками послужили базы данных и публикации ор-

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (в ред. Указов Президента РФ от 27.06.2017 № 287, от 13.05.2019 № 220).

<sup>3</sup> Arctic administrative areas. URL: [https://arctic-council.org/images/PDF\\_attachments/Maps/admin\\_areas.pdf](https://arctic-council.org/images/PDF_attachments/Maps/admin_areas.pdf) (дата обращения: 01.03.2020).

<sup>4</sup> Составлено автором.

ганов статистики восьми арктических стран<sup>5</sup>. Приоритет отдавался итогам переписей населения. На втором этапе оценивались значения численности населения арктических регионов за те годы, по которым отсутствует официальная статистическая информация, что в основном касается первой половины XX в. Зачастую пропуски в официальных данных охватывают не более 4–9 лет подряд. Методом линейной интерполяции промежуточные значения оценивались по ближайшим известным значениям. Это позволило оценить численность населения на начало каждого года, начиная с 1900 г. При интерпретации результатов следует иметь в виду, что такой метод может исказить ситуацию за те годы, когда происходили значительные демографические изменения, например, во время мировых войн. На третьем этапе производилось агрегирование данных на уровни арктических стран, макрорегионов и мировой Арктики в целом.

Наибольшие сложности вызвала оценка численности населения российской Арктики, поскольку вплоть до 1959 г. переписи населения были нерегулярными, а межпереписные периоды чрезвычайно длительными. Кроме того, границы Арктической зоны Российской Федерации проходят не только между регионами, но и между муниципальными образованиями внутри регионов, контуры которых в XX в. неоднократно изменялись. За основу оценки было принято исследование динамики населения Арктической зоны России 1939–2017 гг. [24, Фаузер В.В., Смирнов А.В.]. Оно дополнено учётом отдельных временных периодов и территорий, вошедших в Арктическую зону в результате её расширения в 2019 г. Кроме того, использовались оценки численности населения Ямала в первой половине XX в., полученные Н.А. Михалевым [25, Михалев Н.А.]. Тем не менее, поскольку границы территорий во времена первых переписей населения значительно отличались от нынешних, оценка численности населения российской Арктики на начало XX в. может иметь высокую погрешность.

В XXI в. демографические данные стали публиковаться гораздо чаще и с большей детализацией. Поэтому для периода 2000–2019 гг. стало возможным исследовать не только динамику численности населения, но и детальные закономерности его пространственного размещения. Для этого в мировой Арктике выявлены крупнейшие центры расселения, в радиусе 100 км от которых проживает более 70 тыс. жителей. Всего в 17 центрах проживает более двух третей населения Арктики. Численность жителей центров расселения оценивалась в разрезе трёх зон, различающихся по удалённости от центра: центральный город, поселения в радиусе до 50 км от центра и поселения в радиусе от 50 до 100 км от центра. Такие величины были выбраны потому, что расстояние до 50 км комфортно для «маятниковых» миграций работников, а 100 км — примерная граница зоны влияния крупных городских агломераций на размещение поселений и жителей [26, Pumain D., с. 83]. Для расчётов

---

<sup>5</sup> URL: Россия: [gks.ru](http://gks.ru), [demoscope.ru/weekly/ssp/census.php](http://demoscope.ru/weekly/ssp/census.php); США: [live.laborstats.alaska.gov/cen/hist.cfm](http://live.laborstats.alaska.gov/cen/hist.cfm), [census.gov](http://census.gov); Финляндия: [stat.fi](http://stat.fi), [pxnet2.stat.fi/pxweb/pxweb/en](http://pxnet2.stat.fi/pxweb/pxweb/en); Швеция: [scb.se/en](http://scb.se/en), [statistikdata-basen.scb.se/pxweb/en](http://statistikdata-basen.scb.se/pxweb/en); Норвегия: [ssb.no/en/befolkning](http://ssb.no/en/befolkning); Исландия: [px.hagstofa.is/pxen/pxweb/en](http://px.hagstofa.is/pxen/pxweb/en); Канада: [statcan.gc.ca](http://statcan.gc.ca); Дания: [bank.stat.gl/pxweb/en](http://bank.stat.gl/pxweb/en), [statbank.hagstova.fo/pxweb/en](http://statbank.hagstova.fo/pxweb/en); Мир: [population.un.org/wpp/dataquery](http://population.un.org/wpp/dataquery), The World at Six Billion / UN (дата обращения: 01.03.2020).

использовались базы данных citypopulation.de <sup>6</sup> (численность населения поселений) и geonames.org <sup>7</sup> (географические координаты поселений для расчёта расстояний между ними). Анализ динамики населения в окрестностях этих 17 точек позволил детально оценить современные процессы урбанизации и поляризации населения в арктическом пространстве.

### **Закономерности формирования населения Арктики**

Прежде всего обратим внимание на общую численность населения северного циркумполярного региона Земли. Население мировой Арктики росло в течение большей части XX века (табл. 2). К 1989 г. оно увеличилось в 4,7 раза — с 1,3 млн в начале века до 6,1 млн человек, достигнув своего пика. Темп прироста на протяжении всего этого периода составлял около 1–3% в год. В абсолютных цифрах быстрее всего население Арктики увеличивалось в 1970-х и 1980-х гг. Начиная с 1990 г. восходящий тренд сменился убывающим, но в 2010-х население стабилизировалось и даже начало вновь увеличиваться. Всего после 1989 г. Арктика потеряла 0,6 млн жителей или 10% населения. Удельный вес Арктики в мировом населении возрастал первые шесть десятилетий XX в., после чего, напротив, снижался. К 2019 г. он стал даже ниже, чем в начале XX в.

Таблица 2

Численность населения Арктики по странам, 1900–2019 гг., тыс. человек <sup>8</sup>

Территория	Год												
	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2019
<b>Мировая Арктика</b>	<b>1303</b>	<b>1441</b>	<b>1618</b>	<b>1966</b>	<b>2512</b>	<b>3150</b>	<b>3820</b>	<b>4442</b>	<b>5199</b>	<b>6037</b>	<b>5600</b>	<b>5399</b>	<b>5439</b>
в том числе:													
Россия	282	358	435	643	1043	1398	1766	2257	2819	3429	2867	2526	2439
США	64	64	55	59	73	129	226	300	402	550	627	710	737
Финляндия	281	296	331	384	434	527	612	598	613	641	651	659	664
Швеция	279	323	365	404	436	473	501	490	509	513	515	508	521
Норвегия	243	266	291	315	344	404	437	456	469	464	467	468	489
Исландия	78	85	93	106	120	141	174	204	227	254	279	318	357
Канада	51	18	13	13	17	24	36	51	68	84	93	106	124
Дания	26	31	35	41	46	54	67	85	93	103	102	105	108
в том числе:													
Гренландия	11	13	14	17	18	23	33	46	50	56	56	56	56
Фарерские о-ва	15	18	21	24	27	31	34	39	43	48	45	48	52
Справочно:													
Мир, млн чел.	1650	1750	1860	2070	2300	2536	3035	3700	4458	5327	6144	6957	7714
Доля Арктики в мировом населении, %	0,08	0,08	0,09	0,09	0,11	0,12	0,13	0,12	0,12	0,11	0,09	0,08	0,07

В разрезе стран на протяжении всего периода по численности жителей лидировала Россия (до 1990 г. — СССР), арктическое население которой за период 1900-2019 гг. выросло в 8,6 раз. Благодаря такой концентрации человеческих ресурсов, занимающихся прежде все-

<sup>6</sup> База демографических данных citypopulation.de составлена Т. Бринхоффом на основе официальных статистических публикаций стран мира. URL: [www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de) (дата обращения: 01.03.2020).

<sup>7</sup> Географическая база данных GeoNames охватывает все страны и содержит более одиннадцати миллионов географических наименований. URL: [www.geonames.org](http://www.geonames.org) (дата обращения: 01.03.2020).

<sup>8</sup> Рассчитано автором по данным сборников и баз данных национальных статистических ведомств арктических стран и ООН. Норвегия до 1990 г. — без учёта Шпицбергена.

го добычей полезных ископаемых, Россия стала лидером и по объёму ВРП, произведённого в Арктике, уступая при этом другим странам по относительным экономическим показателям [1, Фаузер В.В., Смирнов А.В., с. 17]. Удельный вес России в населении мировой Арктики составлял от 21,6% в 1900 г. до 57,5% в 1989 г., а к 2019 г. снизился до 44,8%. Арктическое население США, занимающее второе место по численности, за эти 120 лет увеличилось в 11,5 раз. Другие страны продемонстрировали умеренный рост в пределах от 1,9 до 4,6 раз, поскольку не обладали столь высоким потенциалом внутренней миграции. Наименьший удельный вес в населении Арктики у Канады и Дании, несмотря на их обширные территории. Динамика в разрезе макрорегионов показывает, что в разных частях Арктики темпы заселения существенно различались (рис. 1).

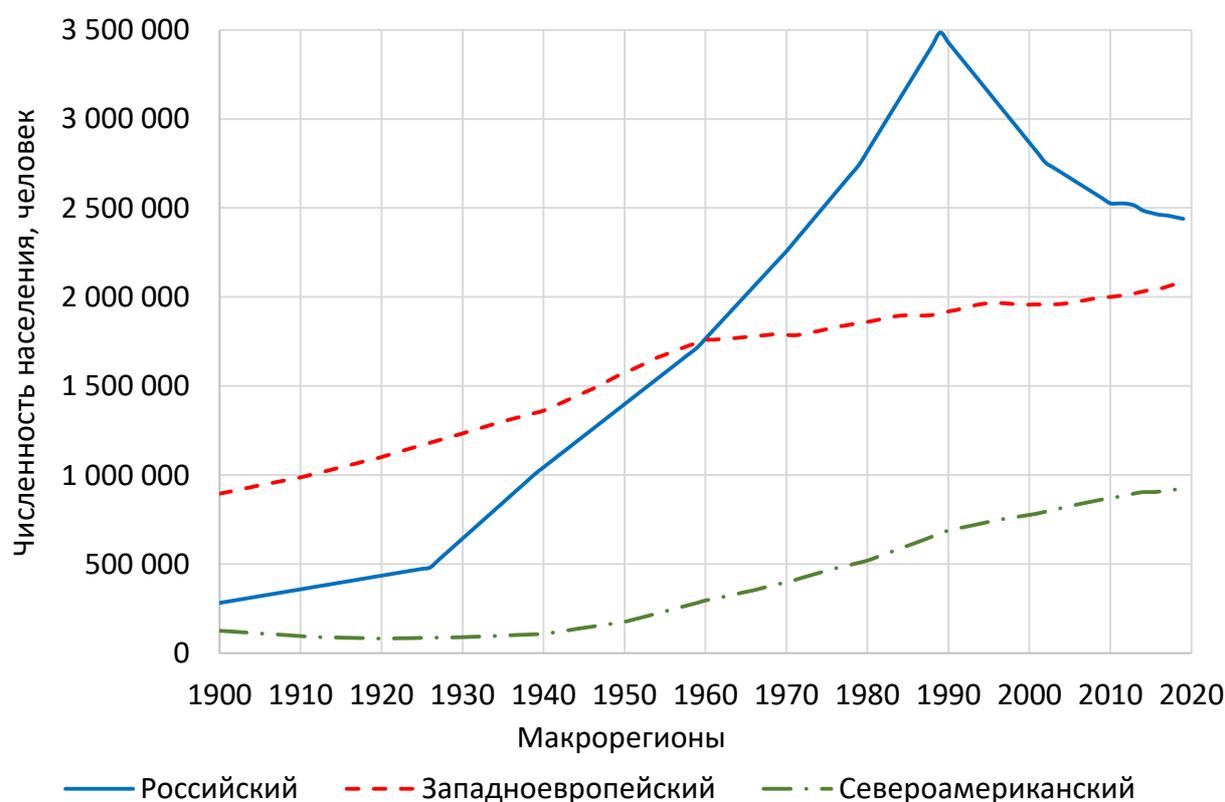


Рис. 1. Численность населения Арктики по макрорегионам, 1900–2019 гг., человек<sup>9</sup>.

Если в начале XX в. наклон кривой динамики численности населения российской Арктики почти не отличался от западноевропейской, то в 1930-х годах он изменился в период масштабного освоения Советским Союзом арктического пространства. График демонстрирует, что именно российская Арктика внесла наибольший вклад в демографическую динамику мировой Арктики в XX в. Более 60% суммарного прироста пришлось на Россию. Стремительное увеличение численности населения в советский период обеспечивалось в первую очередь межрегиональной миграцией, отчасти принудительной [27, Лыткина Т.С., Фаузер В.В.; 28, Фаузер В.В., Лыткина Т.С.].

<sup>9</sup> Составлено автором по данным сборников и баз данных национальных статистических ведомств арктических стран.

Арктическое население не всегда и не везде демонстрировало рост. Имели место три масштабных сокращения численности населения. Первое произошло в североамериканской Арктике в 1900–1919 гг. Миграционный отток в США и Канаде в этот период был вызван завершением Клондайкской золотой лихорадки. Убыль за 20 лет суммарно составила 47 тыс. человек или 41% от населения Аляски и канадской Арктики в 1900 г. Второе сокращение — миграционный отток из арктических регионов Финляндии и Швеции в 1960-х гг. в центральные регионы и соседние страны. Убыль была вызвана прежде всего разницей в уровне жизни между близлежащими территориями и составила 26 тыс. человек или 2,3% арктического населения этих стран.

Наконец, третье и самое масштабное сокращение, продолжающееся и сегодня, это миграционный отток из российской Арктики, начавшийся в 1990 г. Его генезис носит комбинированный характер. Отчасти он вызван снижением потребности в работниках добывающей промышленности под влиянием роста производительности труда и сокращения объемов добычи полезных ископаемых. К 1990-м гг. во многих территориях старого освоения наступила стадия спада ресурсного цикла, связанная как с истощением месторождений, так и со снижением спроса на ресурсы после разрушения советской системы хозяйствования и налаженных цепочек поставок. Многие промышленные производства оказались неконкурентоспособными в рыночной экономике. Кроме того, российская Арктика потеряла свою миграционную привлекательность в восприятии самих жителей в связи со снижением относительного уровня и качества жизни, сжатием некогда обширной социальной и инженерной инфраструктуры, отсутствием перспектив долгосрочного развития территорий [29, Лыткина Т.С., Смирнов А.В.; 30, Лыткина Т.С., Смирнов А.В.]. К 2019 г. убыль составила 1 046 тыс. человек или 30% от населения 1989 г. Несмотря на высокую миграционную подвижность, постоянное население в российской Арктике убывает ежегодно, а переезд из средней полосы России в Арктику продолжает рассматриваться как инструмент накопления ресурсов для дальнейшего перемещения в более крупный и «престижный» город за пределами Арктической зоны [31, Zamyatina N., Yashunsky A., с. 83].

Отмеченные закономерности привели и к некоторым изменениям в плотности населения арктических территорий стран (рис. 2). Высокой плотностью выделяются страны западной Европы, в арктических частях которых на 2019 г. она составляет от 2,8 до 4,0 человек на 1 кв. км. Противоположная ситуация в Канаде и Дании (0,03 и 0,05 соответственно), где плотность населения на два порядка ниже. В российской Арктике (0,51) и Аляске (0,43) плотность примерно соответствует среднему по мировой Арктике значению (0,41). Следствием высокого удельного веса России как в численности населения, так и в площади территории Арктики является то, что на протяжении всего периода плотность населения мировой Арктики не значительно отличалась от плотности российской части. По этому показателю Арктика существенно выделяется в глобальном масштабе. Плотность населения Земли составляет 51,5 человек на 1 кв. км суши, что более чем на два порядка выше плотности населения Арк-

тики. Из арктических регионов похожую величину плотности можно наблюдать только в Фарерских островах (36,8).

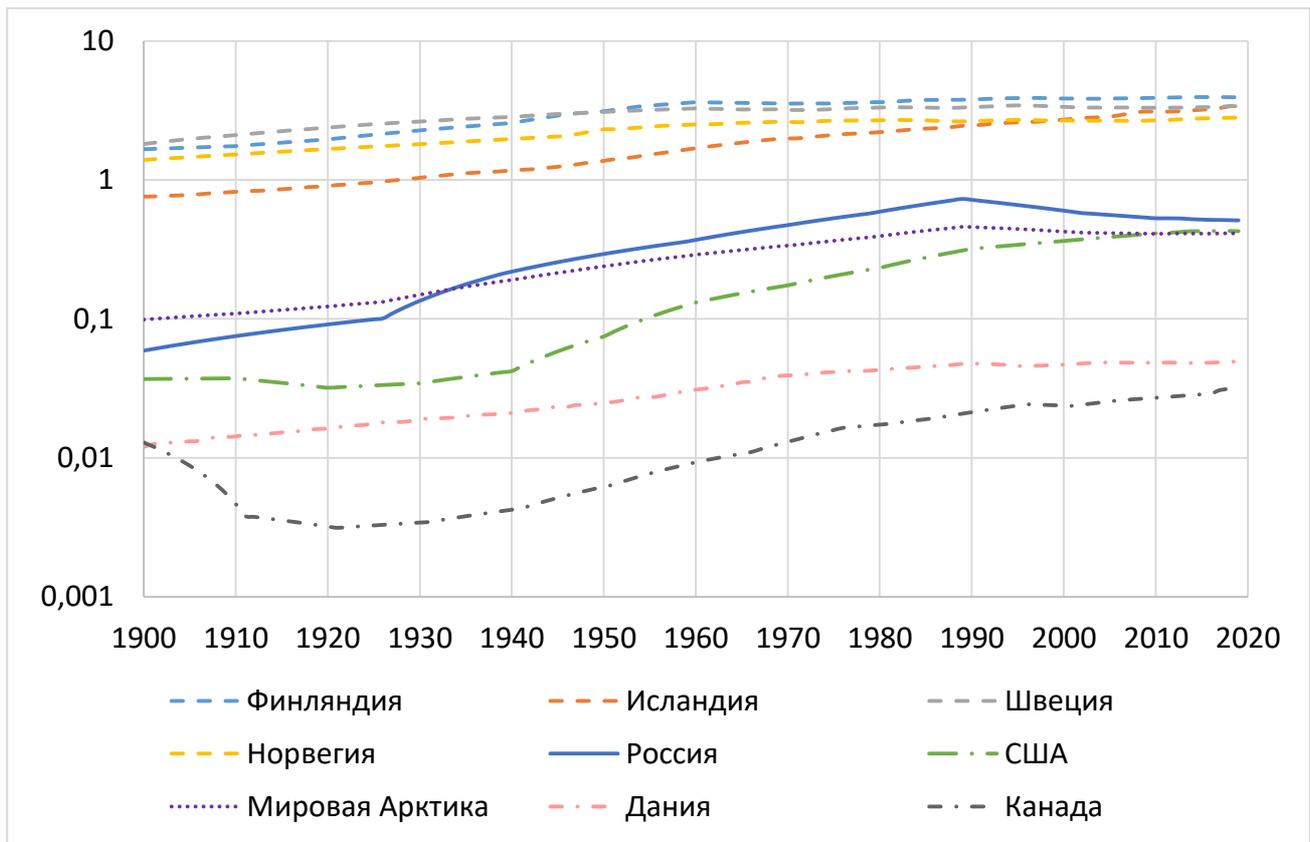


Рис. 2. Плотность населения Арктики по странам, 1900–2019 гг., человек на 1 кв. км<sup>10</sup>.

В динамике населения Арктики XX–XXI в. прослеживается влияние как глобальных демографических тенденций, так и социально-экономических особенностей отдельных стран. Поскольку арктические страны относятся к высокоразвитому «глобальному Северу», они в полной мере ощутили на себе влияние урбанизации первого, а затем и второго демографического перехода к малодетности, что отразилось в снижении темпов естественного прироста населения. После 1960 г. доля Арктики в населении планеты стала сокращаться. При этом основным двигателем демографической динамики оставалась миграция, которая во многом определялась экономическими и геополитическими приоритетами государств. Масштабное и экстенсивное освоение природных ресурсов в Советском Союзе, развитие морского флота и транспортных путей потребовали привлечения огромного числа работников в малозаселённые районы Арктики. Похожие процессы в меньших масштабах происходили в США и Канаде.

В западноевропейских странах арктические территории уже не воспринимаются как источники природных ресурсов, там активно развиваются сфера услуг, экономика знаний. Тем не менее из-за огромных запасов углеводородов в XXI в. сохраняются подъёмы и спады в арктической экономике, связанные с открытием и истощением ресурсов. Они продолжают

<sup>10</sup> Составлено автором по данным сборников и баз данных национальных статистических ведомств арктических стран.

оказывать влияние и на численность населения [4, Heleniak T., Bogoyavlenskiy D., с. 102]. Все демографические прогнозы сходятся на том, что в течение ближайших десятилетий население Арктики будет возрастать умеренными темпами. Продолжающееся сокращение численности населения в российской Арктике будет частично уравновешивать прирост в других арктических странах [32, Emelyanova A.; 33, Gassen N.S., Heleniak T.; 34, Heleniak T.]. В долгосрочной перспективе можно ожидать стабилизации населения Арктической зоне Российской Федерации и прирост населения в мировой Арктике, вызванный высокой миграционной привлекательностью северных стран.

Проведённый анализ показывает, что Арктика в XX–XXI вв. подверглась драматическим колебаниям численности населения, сохранив при этом чрезвычайно высокую неравномерность расселения. И если в первые десятилетия процессы заселения явно подчинялись логике освоения природных ресурсов, то к концу XX в. на передний план стали выходить и другие мотивы — пространственная неравномерность экономического развития и качества жизни населения. Для детального анализа пространственных закономерностей формирования населения необходимо рассмотреть ключевые центры расселения мировой Арктики.

#### ***Население в арктическом пространстве: удалённость и сверхурбанизация***

Малочисленность средних и крупных городов в Арктике и значительные расстояния между ними [35, Фаузер В.В., Лыткина Т.С., Фаузер Г.Н., с. 49] привели к тому, что всего несколько мест концентрируют в себе большую часть демографического и трудового потенциалов, формируют культурную и инфраструктурную обеспеченность огромных территорий. Роль крупнейших городов и их жителей в арктических регионах будет оставаться определяющей. При привлечении большого числа занятых из других регионов происходит сегментация рынка труда на сектор для местного населения и сектор для приезжих. Причём уровень оплаты труда на последнем часто более высок, что приводит к расслоению, консервации бедности и росту социальной напряжённости. Поэтому принципы устойчивого развития предопределяют «дальнейшее формирование расселения Арктики по принципу “базовый город — внутрирегиональная вахта”, когда происходит взаимодействие стационарных базовых городов, с полноценной инфраструктурой и многофункциональным назначением, где постоянно проживает рабочий контингент с семьями, и мелких мобильных посёлков при месторождениях» [36, Благодетелева О.М., с. 21]. В научных работах развиваются концепции самодостаточных поселений [37, Дмитриева Т.Е., Бурый О.В.] и опорных поселений [38, Фаузер В.В., Смирнов А.В., Лыткина Т.С., Фаузер Г.Н.] в Арктике, наиболее подходящими кандидатами на роль которых выступают крупнейшие города, совмещающие множество функций и обладающие достаточным человеческим потенциалом.

Крупные и средние города благодаря экономическим преимуществам, вызванным пространственной близостью жителей и организаций (агломерационный эффект), стягивают

к себе население с прилегающих районов, повышая степень концентрации арктической системы расселения (табл. 3). В 100-километровых окрестностях 17 крупнейших центров расселения мировой Арктики проживает более двух третей всего арктического населения, хотя их площадь составляет всего 4% от площади территорий Арктики. Самые крупные из центров расселения: Архангельск (600 тыс. жителей), Мурманск (458), Анкоридж (369), Оулу (358) и Рейкьявик (268). В этих пяти городах и на окружающих их территориях проживает 38% населения Арктики или более 2 млн человек. Архангельск вместе с Северодвинском и Новодвинском образует крупнейшую в мировой Арктике городскую агломерацию.

Таблица 3

Крупнейшие центры расселения Арктики на начало 2019 г.<sup>11</sup>

Ранг	Центры расселения	Страна	Численность населения, человек		Доля в населении Арктики (100 км), %	Среднегодовая температура воздуха, °С
			в крупнейшем городе	в радиусе 100 км		
1	Архангельск	Россия	348 343	600 463	11,0	0,8
2	Мурманск	Россия	292 465	458 329	8,4	0,2
3	Анкоридж	США	291 538	369 090	6,8	2,1
4	Оулу	Финляндия	202 586	357 567	6,6	1,9
5	Рейкьявик	Исландия	128 793	268 090	4,9	4,7
6	Апатиты	Россия	55 201	213 728	3,9	-1,0
7	Норильск	Россия	180 976	202 378	3,7	-10,2
8	Лулео	Швеция	48 728	185 297	3,4	1,4
9	Умео	Швеция	89 402	164 673	3,0	2,7
10	Ноябрьск	Россия	106 135	142 459	2,6	-5,0
11	Новый Уренгой	Россия	116 938	138 435	2,5	-7,4
12	Тромсё	Норвегия	40 471	132 545	2,4	2,2
13	Рованиеми	Финляндия	53 361	107 862	2,0	0,5
14	Фэрбенкс	США	31 516	99 671	1,8	-2,9
15	Будё	Норвегия	41 720	96 612	1,8	4,6
16	Салехард	Россия	50 064	93 473	1,7	-5,8
17	Воркута	Россия	54 223	74 339	1,4	-6,8

Формы расселения в Арктике во многом обусловлены природно-климатическими особенностями территорий. Во всех крупнейших центрах расселения зарубежной Арктики, кроме Фэрбенкса, среднегодовая температура положительная. Только Россия имеет уникальный опыт строительства крупных городов в абсолютно неблагоприятной зоне с точки зрения природных условий для жизни населения. В этой зоне, куда входят Норильск и Воркута, проживает более 400 тыс. человек. По медико-географическим показателям оптимальный срок проживания пришлое население здесь оценивается в 1–2 года. Ещё более 1 млн человек живёт в очень неблагоприятной климатической зоне российской Арктики, для которой оптимальный срок жизни составляет 2–3 года. Даже в самых благоприятных частях Арктики «велика вероятность природных стрессов и необходимы дополнительные вложения в поддержание нормальной жизни» [19, Виноградова В.В., Золотокрылин А.Н., Кренке А.Н., с. 115]. Ещё одним негативным фактором проживания выступает то, что многие из городов

<sup>11</sup> Составлено автором с использованием баз данных citypopulation.de, geonames.org и www.climate-data.org. Численность населения городов США – на середину 2018 г., сельских поселений России – на 2010 г. Население, проживающее за пределами Арктики, не учитывалось.

Арктики ввиду специализации на добывающей промышленности лидируют по уровню экологического загрязнения и антропогенной нагрузки: Заполярный, Норильск, Билибино и др. [39, Битюкова В.Р., с. 39]. Вместе с тем такие города ввиду своего пространственного положения важны для поддержания опорного каркаса расселения, который может потребоваться будущим поколениям людей при освоении и обживании арктических территорий [38, Фаузер В.В., Смирнов А.В., Лыткина Т.С., Фаузер Г.Н.].

Более половины (9 из 17) крупнейших центров расселения Арктики находятся на небольшом её участке, включающем север Фенноскандии и Архангельской области (рис. 3). Этот же участок характеризуется высокой плотностью населения. Однако даже наличие одного-трёх крупных центров расселения делает плотность населения огромных регионов относительно высокой (например, городской округ Воркута, Ямало-Ненецкий автономный округ и Аляска). В Канаде и Гренландии, как и в восточной части российской Арктики, крупные центры расселения отсутствуют. Здесь высок удельный вес коренных народов Севера, что находит отражение в демографических показателях.



Рис. 3. Плотность населения и центры системы расселения Арктики на начало 2019 г.<sup>12</sup>

<sup>12</sup> Составлено автором.

В большинстве центров расселения в течение XXI в. наблюдается прирост численности населения (табл. 4). Особенно это касается административных центров стран или крупных регионов (Рейкьявик, Анкоридж, Салехард) и университетских городов (Фэрбенкс, Умео, Тромсё, Оулу). Их прирост обеспечивается преимущественно миграцией из других арктических поселений. Экстремальные природно-климатические условия на современном этапе не обязательно являются причиной миграционного оттока. В Фэрбенксе, Салехарде и Новом Уренгое наблюдается прирост численности населения, хотя климатические условия в них крайне неблагоприятные. Для центров расселения, где происходит наибольшая убыль, характерны поздние стадии циклов освоения природных ресурсов (Воркута, Норильск). Похожие процессы в будущем могут ожидать и другие сырьевые города. В российской Арктике число жителей растёт всего в двух центрах расселения из восьми (Салехард и Новый Уренгой), в зарубежной — во всех, кроме финского Рованиеми.

Таблица 4

Изменение численности населения крупнейших центров расселения Арктики (в радиусе до 100 км от центров), 2000-2019 гг.<sup>13</sup>

Ранг	Центры расселения	Страна	Численность населения, тыс. человек			Изменение 2000 (2002)–2019 гг., %
			2000 (2002) г.	2010 г.	2019 г.	
1	Рейкьявик	Исландия	195,9	233,0	268,1	36,8
2	Анкоридж	США	308,6	360,5	369,1	19,6
3	Фэрбенкс	США	83,6	98,2	99,7	19,2
4	Салехард	Россия	80,9	85,6	93,5	15,6
5	Умео	Швеция	144,1	152,6	164,7	14,3
6	Тромсё	Норвегия	116,5	122,8	132,5	13,8
7	Оулу	Финляндия	315,1	342,4	357,6	13,5
8	Новый Уренгой	Россия	125,0	125,3	138,4	10,7
9	Будё	Норвегия	89,5	91,7	96,6	8,0
10	Лулео	Швеция	182,3	181,3	185,3	1,7
11	Ноябрьск	Россия	143,5	148,7	142,5	-0,7
12	Рованиеми	Финляндия	143,8	140,1	137,0	-3,0
13	Архангельск	Россия	628,2	613,2	600,5	-4,4
14	Мурманск	Россия	558,7	509,5	488,3	-12,7
15	Апатиты	Россия	254,8	231,7	213,7	-16,1
16	Норильск	Россия	246,2	198,0	202,4	-17,8
17	Воркута	Россия	132,4	95,3	74,3	-43,9

Как в российской, так и в западноевропейской Арктике продолжается концентрация населения в крупнейших центрах расселения (рис. 4). Особенно она сильна в самой урбанизированной российской Арктике, где на них приходится 78,9% населения. В динамике сокращение численности поселений, не относящихся к этим центрам, в Западной Европе происходит даже интенсивней. Там доля центров расселения в населении выросла в XXI в. с 59,0 до 63,0%. Происходит стягивание населения к нескольким наиболее развитым в экономической, социальной и культурной сферах городам. Несколько другая ситуация в североамери-

<sup>13</sup> Рассчитано автором. По России данные на 2002, 2010 и 2019 гг., по остальным странам – на 2000, 2010 и 2019 гг.

канской Арктике. Поскольку существенную часть прироста численности населения там обеспечивают территории, в которых проживают представители коренных народов, а крупных центров расселения в североамериканской Арктике только два (Анкоридж и Фэрбенкс), доля центров расселения в численности населения выросла незначительно (с 50,5 до 51,1% за период 2000–2019 гг.), а после 2010 г. даже снизилась.

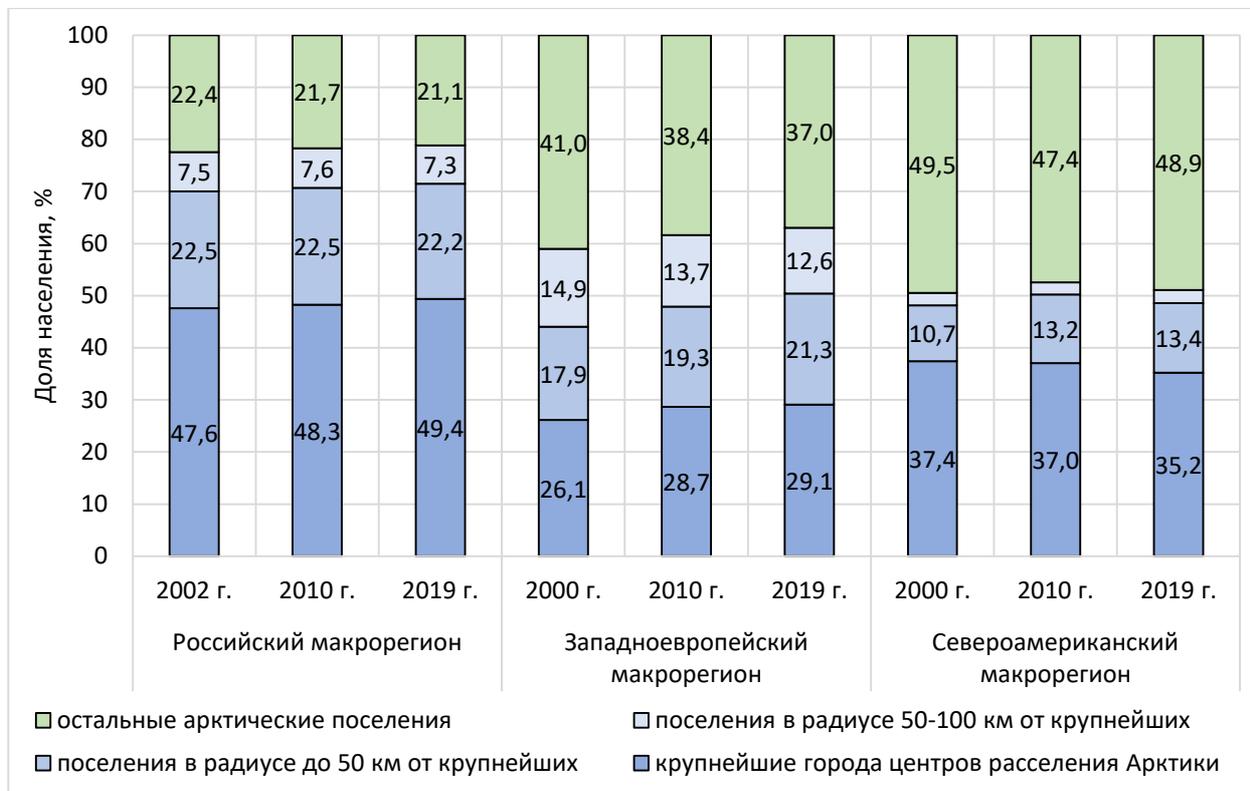


Рис. 4. Динамика численности населения макрорегионов Арктики по близости размещения к крупнейшим центрам расселения<sup>14</sup>.

Демографические тенденции зависят от расстояния до центров расселения. Так, население самих центров в XXI в. увеличилось в России и Западной Европе, поселений в радиусе до 50 км от центров — в Западной Европе и Северной Америке, поселений в радиусе 50–100 км от центров — сократилось во всех трёх макрорегионах Арктики. Таким образом, процессы концентрации населения имеют разные темпы и проявления в различных частях Арктики, но во всех макрорегионах «сил притяжения» центров расселения недостаточно для сохранения стабильной демографической ситуации в радиусе, превышающем 50 км от центров расселения.

Возможности дальнейшей урбанизации и концентрации населения обусловлены преобладающими формами расселения, различия между которыми хорошо видны на ночных спутниковых снимках арктических территорий (рис. 5). Расположение светлых точек коррелирует с численностью населения и экономической активностью мест. В самых удалённых сырьевых центрах расселения (Норильск, Новый Уренгой, Ноябрьск, Воркута) более 70% населения приходится на центральный город. Это очаговая форма расселения, при ко-

<sup>14</sup> Рассчитано автором.

торой территория не обладает высоким потенциалом для дальнейшего увеличения численности населения за счёт прилегающих поселений. С другой стороны, Апатиты, Лулео, Тромсё и Фэрбенкс, хотя и являются центрами систем расселения, включают не более трети жителей, поскольку для них характерно ленточное или даже сплошное расселение. Здесь имеются возможности для ещё большего роста степени урбанизации территорий в будущем.

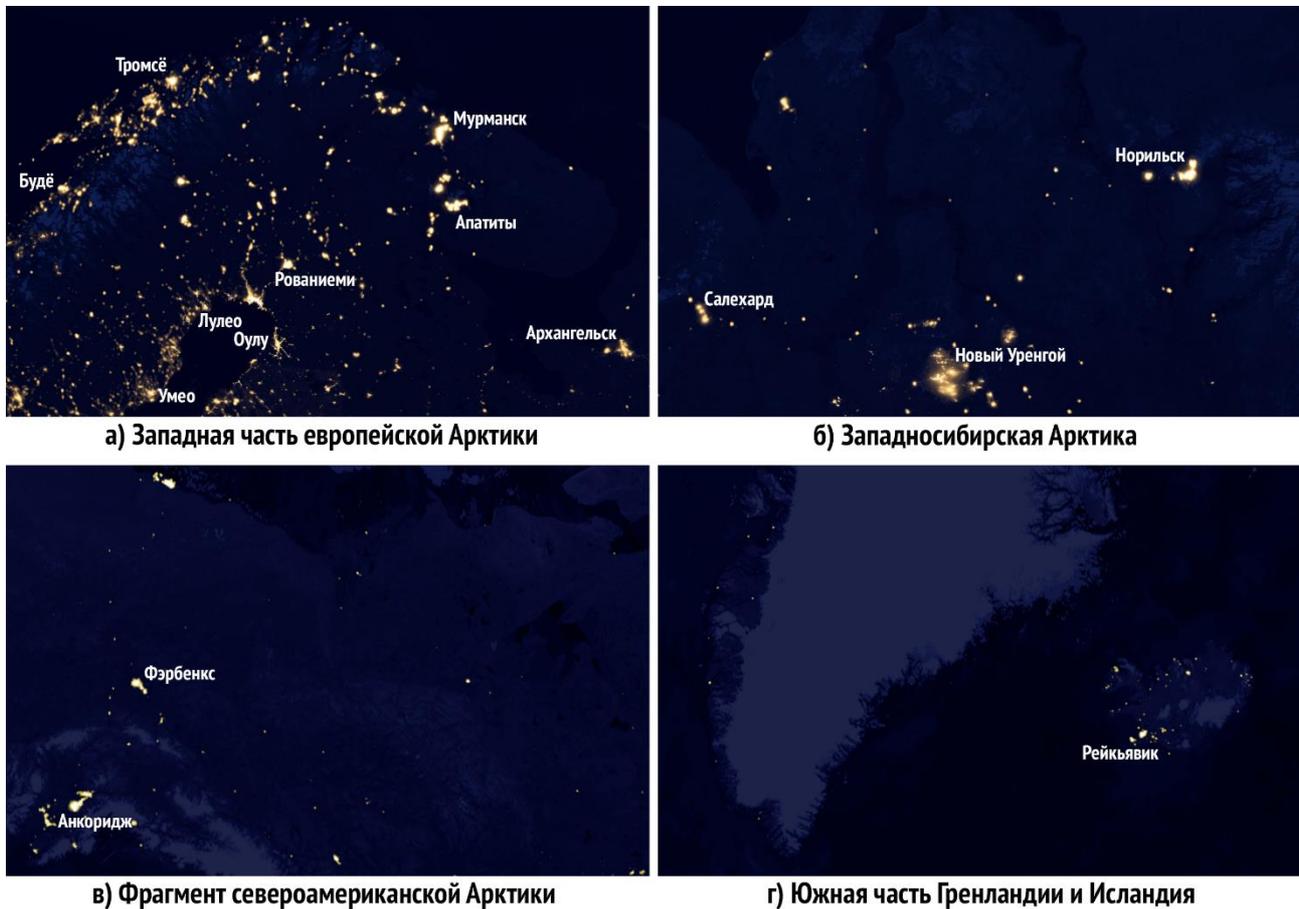


Рис. 5. Спутниковые ночные снимки систем расселения Арктики<sup>15</sup>.

Выделение крупнейших центров расселения с целью изучения изменений их населения показало свою применимость как инструмент анализа демографической динамики в условиях Арктики. В Арктической зоне России центры расселения благодаря положительному салдо миграции внутри регионов в большинстве случаев демонстрируют невысокий миграционный отток или даже прирост. Исключение — сырьевые узкоспециализированные города раннего освоения, не способные сопротивляться спадам ресурсных циклов. В зарубежной Арктике центры расселения растут опережающими темпами благодаря преимуществам высокой концентрации населения — агломерационному эффекту.

### Заключение

Как было показано, население Арктики обладает специфическими характеристиками и требует особых подходов к изучению. Впервые на основе данных официальной статистики

<sup>15</sup> Составлено автором из снимков NASA 2012 года, сделанных с помощью спутника Suomi NPP. URL: [nightearth.com](http://nightearth.com) (дата обращения: 01.03.2020).

восьюми арктических государств дана оценка численности населения Арктики в 1900–2019 гг. в разрезе всех стран и макрорегионов (российский, западноевропейский и североамериканский). Установлено, что удельный вес Арктики в мировом населении достигал пика в 1950-е гг., после чего сократился почти вдвое. Численность населения мировой Арктики выросла с 1,3 млн в 1900 г. до 6,1 млн в 1989 г., а затем снизилась до 5,4 млн к 2019 г. Рассмотрены наиболее масштабные сокращения численности арктического населения: в Северной Америке начала XX в., в Финляндии и Швеции 1960-х гг. и в России после 1989 г. Их причинами становились завершение циклов освоения природных ресурсов и недостаточное качество жизни относительно центральных и южных районов стран. Выявлено, что на протяжении всего периода России лидировала по численности населения. Её удельный вес составлял от 22 до 58%. В XX — начале XXI вв. межрегиональная миграция в Арктической зоне России оказывала определяющее влияние на динамику населения мировой Арктики.

Анализ динамики численности населения 17 крупнейших центров расселения Арктики, где проживают около 68% жителей, за 2000–2019 гг. показал, что в мировой арктическом пространстве по-прежнему усиливается урбанизация и концентрация населения в окрестностях самых привлекательных для жизни районов. В связи с этим необходимо более детальное изучение малых городов и сельских территорий Арктики с целью определения возможностей достижения ими траекторий устойчивого демографического развития в условиях, когда крупнейшие города и центральные регионы служат точками притяжения для населения. Результаты исследования могут найти применение при разработке стратегий и программ развития северных и арктических территорий. Полученные оценки могут стать основой для построения долгосрочных прогнозов демографического развития российской и мировой Арктики.

### *Благодарности и финансирование*

Статья подготовлена в рамках НИР «Население северных территорий России: история формирования и перспективы развития» (№ ГР АААА-А19-119012190103-0, 2019–2021 гг.).

### *Литература*

1. Фаузер В.В., Смирнов А.В. Мировая Арктика: природные ресурсы, расселение населения, экономика // Арктика: экология и экономика. 2018. № 3 (31). С. 6–22. DOI: 10.25283/2223-4594-2018-3-6-22
2. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Новое междисциплинарное научное направление: арктическая региональная наука // Регион: экономика и социология. 2017. № 3 (95). С. 3–30. DOI: 10.15372/REG20170301
3. Bogoyavlenskiy D., Siggner A. Arctic Demography / Arctic Human Development Report. Akureyri: Stefansson Arctic Institute, 2004. Pp. 27–41.
4. Heleniak T., Bogoyavlenskiy D. Arctic Populations and Migration / Arctic Human Development Report. Regional Processes and Global Linkages. Copenhagen: Nordic Council of Ministers, 2014. Pp. 53–104. DOI: 10.6027/TN2014-567
5. Hamilton L.C., Wirsing J., Saito K. Demographic Variation and Change in the Inuit Arctic // Environmental Research Letters. 2018. Vol. 13 (11). 11 p. DOI: 10.1088/1748-9326/aae7ef

6. Shiklomanov N., Streletskiy D., Suter L., Orttung R., Zamyatina N. Dealing with the Bust in Vorkuta, Russia // *Land Use Policy*. 2019. No. 103908. Pp. 2–11. DOI: 10.1016/j.landusepol.2019.03.021
7. Jungsberg L., Copus A., Nilsson K., Weber R. Demographic Change and Labour Market Challenges in Regions with Largescale Resource-based Industries in the Northern Periphery and Arctic. Stockholm: Nordregio, 2018. 42 p.
8. Teras J., Salenius V., Fagerlund L., Stanionyte L. Smart Specialisation in Sparsely Populated European Arctic Regions. Luxembourg: Joint Research Centre, 2018. 50 p. DOI: 10.2760/960929
9. Пилясов А.Н. И последние станут первыми: северная периферия на пути к экономике знания. Москва: Либроком, 2015. 544 с.
10. Petrov A. Creative Arctic: Towards Measuring Arctic's Creative Capital / *Arctic Yearbook 2014. Human Capital in the North*. Akureyri: Northern Research Forum, 2014. Pp. 149–166.
11. Petrov A. Exploring the Arctic's "Other Economies": Knowledge, Creativity and the New Frontier // *The Polar Journal*. 2016. Vol. 6. No. 1. Pp. 51–68. DOI: 10.1080/2154896X.2016.1171007
12. Смирнов А.В. Человеческое развитие и перспективы формирования экономики знаний в российской Арктике // *Арктика: экология и экономика*. 2020. № 2 (38). С. 18–30. DOI: 10.25283/2223-4594-2020-2-18-30
13. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Концепция близости: зарубежный опыт и перспективы применения в России // *Известия РАН. Серия географическая*. 2017. № 3. С. 8–21. DOI: 10.7868/S037324441703001X
14. Scott A., Storper M. The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory // *International Journal of Urban and Regional Research*. 2014. Vol. 39 (1). Pp. 1–15. DOI: 10.1111/1468-2427.12134
15. Zamyatina N., Goncharov R. The Arctic Urbanization: How to Get Resilience in a Condition of Permanent Disaster? / *The 57th Congress of the European Regional Science Association: Social Progress for Resilient regions*. Groningen, 2017. 16 p.
16. Huskey L. Challenges to Economic Development: Dimensions of "Remoteness" in the North // *Polar Geography*. 2005. Vol. 29 (2). Pp. 119–125. DOI: 10.1080/789610129
17. Berman M., Lance H. Remoteness, Transportation Infrastructure, and Urban-Rural Population Movements in the Arctic / *Proceedings of the International Conference on Urbanisation of the Arctic, Nuuk, Greenland, August 2012*. Stockholm: Nordregio, 2012. Pp. 108–122.
18. Saxinger G., Petrov A., Krasnoshtanova N., Kuklina V., Carson D.A. Boom Back or Blow Back? Growth Strategies in Mono-Industrial Resource Towns — 'East' and 'West' / *Settlements at the Edge*. Edward Elgar Publishing, 2016. Pp. 49–74. DOI: 10.4337/9781784711962
19. Виноградова В.В., Золотокрылин А.Н., Кренке А.Н. Районирование территории Российской Федерации по природно-климатическим условиям // *Известия РАН. Серия географическая*. 2008. № 5. С. 106–117.
20. Heleniak T. Migration in the Arctic / *Arctic Yearbook 2014. Human Capital in the North*. Akureyri: Northern Research Forum, 2014. Pp. 82–104.
21. Hamilton L.C., Saito K., Loring P.A., Lammers R.B. Climigration? Population and Climate Change in Arctic Alaska // *Population and Environment*. 2016. Vol. 38 (2). Pp. 115–133. DOI: 10.1007/s11111-016-0259-6
22. Bird D., McLeman R., Gísladóttir G., Kelman I., Warg Næss M., Jóhannesdóttir G., Pétursdóttir G. Climate Change and Settlement Level Impacts / *Settlements at the Edge*. Edward Elgar Publishing, 2016. Pp. 293–319. DOI: 10.4337/9781784711962
23. Pavlov P., Svendsen J.I., Indrelid S. Human Presence in the European Arctic Nearly 40,000 Years Ago // *Nature*. 2001. Vol. 413 (6851). Pp. 64–67. DOI: 10.1038/35092552
24. Фаузер В.В., Смирнов А.В. Российская Арктика: от острогов к городским агломерациям // *ЭКО*. 2018. № 7. С. 112–130. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2018-7-112-130
25. Михалев Н.А. Население Ямала в первой половине XX века: Историко-демографический анализ. Екатеринбург: УрО РАН, 2010. 195 с.
26. Pumain D. Alternative Explanations of Hierarchical Differentiation in Urban Systems / *Hierarchy in Natural and Social Sciences. Methodos Series*. Netherlands: Springer, 2006. Pp. 169–222. DOI:10.1007/1-4020-4127-6

27. Лыткина Т.С., Фаузер В.В. Государственное управление принудительной миграцией как способ освоения Севера России в 1930–1950-е гг. // Журнал социологии и социальной антропологии. 2016. № 1. С. 90–109.
28. Фаузер В.В., Лыткина Т.С. Миграционные процессы на российском Севере // Социальная политика и социология. 2017. № 1 (120). С. 141–149. DOI: 10.17922/2071-3665-2017-16-1-141-149
29. Лыткина Т.С., Смирнов А.В. Российский Север в условиях глобальной неолиберальной политики: преодоление пространственного неравенства или вытеснение? // Мир России. 2019. Том. 28. № 3. С. 27–47. DOI: 10.17323/1811-038X-2019-28-3-27-47
30. Лыткина Т.С., Смирнов А.В. Вытеснение на Российском Севере: миграционные процессы и неолиберальная политика // Арктика и Север. 2019. № 37. С. 94–117. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.37.94
31. Zamyatina N., Yashunsky A. Migration Cycles, Social Capital and Networks. A New Way to Look at Arctic Mobility / New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions. London and New York: Routledge, 2017. Pp. 59–84.
32. Emelyanova A. Population Projections of the Arctic by Levels of Education / Working Paper. WP-17-022. Laxenburg: International Institute for Applied Systems Analysis, 2017. 41 p.
33. Gassen N.S., Heleniak T. The Nordic Population 2040 — Analysis of Past and Future Demographic Trends / Report. Stockholm: Nordregio, 2019. 52 p. DOI: 10.30689/R2019:6.1403-2503
34. Heleniak T. The Future of the Arctic Populations // Polar Geography. 2020. Pp. 1–17. DOI: 10.1080/1088937X.2019.1707316
35. Фаузер В.В., Лыткина Т.С., Фаузер Г.Н. Особенности расселения населения в Арктической зоне России // Арктика: экология и экономика. 2016. № 2 (22). С. 40–50.
36. Благодетелева О.М. Эволюция и современные тенденции развития систем расселения в районах Севера (на примере США, Канады и России) // Урбанистика. 2017. № 3. С. 5–25. DOI: 10.15593/2409-5125/2017.03.01
37. Дмитриева Т.Е., Бурый О.В. Концепция самодостаточного города в Арктике (пример г. Воркута) // Региональные исследования. 2017. № 2 (56). С. 33–43.
38. Фаузер В.В., Смирнов А.В., Лыткина Т.С., Фаузер Г.Н. Методика определения опорных поселений российской Арктики // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2019. № 5. С. 25–43. DOI: 10.15838/esc.2019.5.65.2
39. Битюкова В.Р. Экологический рейтинг городов России // Экология и промышленность России. 2015. Т. 19. № 3. С. 34–39.

## References

1. Fauzer V.V., Smirnov A.V. Mirovaya Arktika: prirodnye resursy, rasselenie naseleniya, ekonomika [The World's Arctic: Natural Resources, Population Distribution, Economics]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2018, no. 3 (31), pp. 6–22. DOI: 10.25283/2223-4594-2018-3-6-22
2. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Novoe mezhdistsiplinarnoe nauchnoe napravlenie: arkticheskaya regional'naya nauka [A New Interdisciplinary Area of Study: Arctic Regional Science]. *Region: jekonomika i sociologija* [Region: ekonomika i sotsiologiya], 2017, no. 3 (95), pp. 3–30. DOI: 10.15372/REG20170301
3. Bogoyavlenskiy D., Siggner A. Arctic Demography. In: *Arctic Human Development Report*. Akureyri, Stefansson Arctic Institute, 2004, pp. 27–41.
4. Heleniak T., Bogoyavlenskiy D. Arctic Populations and Migration. In: *Arctic Human Development Report. Regional Processes and Global Linkages*. Copenhagen, Nordic Council of Ministers, 2014, pp. 53–104. DOI: 10.6027/TN2014-567
5. Hamilton L.C., Wirsing J., Saito K. Demographic Variation and Change in the Inuit Arctic. *Environmental Research Letters*, 2018, vol. 13 (11). DOI: 10.1088/1748-9326/aae7ef
6. Shiklomanov N., Streletskiy D., Suter L., Orttung R., Zamyatina N. Dealing with the Bust in Vorkuta, Russia. *Land Use Policy*, 2019, no. 103908. DOI: 10.1016/j.landusepol.2019.03.021

7. Jungsberg L., Copus A., Nilsson K., Weber R. *Demographic Change and Labour Market Challenges in Regions with Largescale Resource-Based Industries in the Northern Periphery and Arctic*. Stockholm, Nordregio, 2018, 42 p.
8. Teras J., Salenius V., Fagerlund L., Stanionyte L. *Smart Specialisation in Sparsely Populated European Arctic Regions*. Luxembourg, Joint Research Centre, 2018, 50 p. DOI: 10.2760/960929
9. Piljasov A.N. *I poslednie stanut pervymi: severnaya periferiya na puti k ekonomike znaniya* [And the Last shall Be First: Northern Periphery on the Way to Knowledge Economy]. Moscow, Kn. dom "LIBROKOM", 2009, 544 p.
10. Petrov A. Creative Arctic: Towards Measuring Arctic's Creative Capital. In: *Arctic Yearbook 2014. Human Capital in the North*. Akureyri, Northern Research Forum, 2014, pp. 149–166.
11. Petrov A. Exploring the Arctic's "Other Economies": Knowledge, Creativity and the New Frontier. *The Polar Journal*, 2016, vol. 6, no. 1, pp. 51–68. DOI: 10.1080/2154896X.2016.1171007
12. Smirnov A.V. Chelovecheskoe razvitiye i perspektivy formirovaniya ekonomiki znaniy v rossiyskoy Arktike [Human Development and Prospects for the Knowledge Economy Formation]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2020, no. 2 (38), pp. 18–30. DOI: 10.25283/2223-4594-2020-2-18-30
13. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. Kontsepciya blizosti: zarubezhnyy opyt i perspektivy primeneniya v Rossii [Concept of Proximity: Foreign Experience and Prospects of Application in Russia]. *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, 2017, no. 3, pp. 8–21. DOI: 10.7868/S037324441703001X
14. Scott A., Storper M. The Nature of Cities: The Scope and Limits of Urban Theory. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2014, vol. 39 (1), pp. 1–15. DOI: 10.1111/1468-2427.12134
15. Zamyatina N., Goncharov R. The Arctic Urbanization: How to Get Resilience in a Condition of Permanent Disaster? *The 57th Congress of the European Regional Science Association: Social Progress for Resilient Regions*. Groningen, 2017, 16 p.
16. Huskey L. Challenges to Economic Development: Dimensions of "Remoteness" in the North. *Polar Geography*, 2005, vol. 29 (2), pp. 119–125. DOI: 10.1080/789610129
17. Berman M., Lance H. Remoteness, Transportation Infrastructure, and Urban-Rural Population Movements in the Arctic. In: *Proceedings of the International Conference on Urbanisation of the Arctic, Nuuk. Greenland, August 2012*. Stockholm, Nordregio, 2012, pp. 108–122.
18. Saxinger G., Petrov A., Krasnoshtanova N., Kuklina V., Carson D.A. Boom Back or Blow Back? Growth Strategies in Mono-Industrial Resource Towns — 'East' and 'West'. In: Taylor A., Carson D.B., Ensign P.C., Huskey L., Rasmussen R.O., Sa G., eds. *Settlements at the Edge*. Edward Elgar Publishing, 2016, pp. 49–74. DOI: 10.4337/9781784711962
19. Vinogradova V.V., Zolotokrylin A.N., Krenke A.N. Rayonirovanie territoriy Rossiyskoy Federatsii po prirodno-klimaticheskim usloviyam [Zoning of the Territory of the Russian Federation According to Natural and Climatic Conditions]. *Izvestiya RAN. Seriya geograficheskaya*, 2008, no. 5, pp. 106–117.
20. Heleniak T. Migration in the Arctic. In: *Arctic Yearbook 2014. Human Capital in the North*. Akureyri, Northern Research Forum, 2014, pp. 82–104.
21. Hamilton L.C., Saito K., Loring P.A., Lammers R.B. Climigration? Population and Climate Change in Arctic Alaska. *Population and Environment*, 2016, vol. 38 (2), pp. 115–133. DOI: 10.1007/s11111-016-0259-6
22. Bird D., McLeman R., Gísladóttir G., Kelman I., Warg Næss M., Jóhannesdóttir G., Pétursdóttir G. Climate Change and Settlement Level Impacts. In: Taylor A., Carson D.B., Ensign P.C., Huskey L., Rasmussen R.O., Sa G., eds. *Settlements at the Edge*. Edward Elgar Publishing, 2016, pp. 293–319. DOI: 10.4337/9781784711962
23. Pavlov P., Svendsen J.I., Indrelid S. Human Presence in the European Arctic Nearly 40,000 Years Ago. *Nature*, 2001, vol. 413 (6851), pp. 64–67. DOI: 10.1038/35092552
24. Fauzer V.V., Smirnov A.V. Rossiyskaja Arktika: ot ostrogov k gorodskim aglomeratsiyam [The Russian Arctic: From Ostrogs to Urban Agglomerations]. *ECO* [ECO], 2018, no. 7, pp. 112–130. DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2018-7-112-130
25. Mikhalev N.A. *Naselenie Yamala v pervoy polovine XX veka: Istoriko-demograficheskiy analiz* [Population of Yamal in the First Half of the Twentieth Century: Historical and Demographic Analysis]. Yekaterinburg, UB RAS Publ., 2010, 195 p.

26. Pumain D. Alternative Explanations of Hierarchical Differentiation in Urban Systems. In: *Hierarchy in Natural and Social Sciences. Methodos Series*. Netherlands, Springer, 2006, pp. 169–222. DOI:10.1007/1-4020-4127-6
27. Lytkina T.S., Fauzer V.V. Gosudarstvennoe upravlenie prinuditel'noy migratsiyey kak sposob osvoeniya Severa Rossii v 1930–1950-e gg. [Forced Migration as a Way of Russian North Development in the 1930s–1950s]. *Zhurnal sotsiologii i sotsial'noy antropologii* [The Journal of Sociology and Social Anthropology], 2016, no. 1, pp. 90–109.
28. Fauzer V.V., Lytkina T.S. Migratsionnye protsessy na rossiyskom Severe [Migration Processes in the Russian North]. *Sotsial'naya politika i sotsiologiya* [Social Policy and Sociology], 2017, no. 1 (120), pp. 141–149. DOI: 10.17922/2071-3665-2017-16-1-141-149
29. Lytkina T.S., Smirnov A.V. Rossiyskiy Sever v usloviyakh global'noy neoliberal'noy politiki: preodolenie prostranstvennogo neravenstva ili vytesnenie? [The Russian North in the Context of Global Neoliberal Politics: Overcoming Spatial Inequality or Expulsion?]. *Mir Rossii* [Universe of Russia], 2019, no. 3, pp. 27–47. DOI: 10.17323/1811-038X-2019-28-3-27-47
30. Lytkina T.S., Smirnov A.V. Vytesnenie na Rossiyskom Severe: migratsionnye processy i neoliberal'naya politika [Expulsions in the Russian North: Migration Processes and Neoliberal Policy]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 37, pp. 94–117. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.37.94
31. Zamyatina N., Yashunsky A. Migration Cycles, Social Capital and Networks. A New Way to Look at Arctic Mobility. In: *New Mobilities and Social Changes in Russia's Arctic Regions*. London and New York, Routledge, 2017, pp. 59–84.
32. Emelyanova A. Population Projections of the Arctic by Levels of Education. *Working Paper. WP-17-022*. Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis, 2017, 41 p.
33. Gassen N.S., Heleniak T. *The Nordic Population 2040 — Analysis of Past and Future Demographic Trends*. Stockholm, Nordregio, 2019, 52 p. DOI: 10.30689/R2019:6.1403-2503
34. Heleniak T. The Future of the Arctic Populations. *Polar Geography*, 2020, pp. 1–17. DOI: 10.1080/1088937X.2019.1707316
35. Fauzer V.V., Lytkina T.S., Fauzer G.N. Osobennosti rasseleniya naseleniya v Arkticheskoy zone Rossii [Features of Population Settlement in the Arctic Zone of Russia]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2016, no. 2 (22), pp. 40–50.
36. Blagodeteleva O.M. Evolyutsiya i sovremennye tendentsii razvitiya sistem rasseleniya v rayonakh Severa (na primere SShA, Kanady i Rossii) [Evolution and Current Trends of Development of Settlement Systems in the North Areas (on the Example of the USA, Canada and Russia)]. *Urbanistika* [Urban Development], 2017, no. 3, pp. 5–25. DOI: 10.15593/2409-5125/2017.03.01
37. Dmitrieva T.E., Buryy O.V. Konceptsiya samodostatochnogo goroda v Arktike (primer g. Vorkuta) [The Self-Reliant Arctic City Concept (Vorkuta's Pattern)]. *Regional'nye issledovaniya* [Regional Studies], 2017, no. 2 (56), pp. 33–43.
38. Fauzer V.V., Smirnov A.V., Lytkina T.S., Fauzer G.N. Metodika opredeleniya opornykh poseleniy rossiyskoy Arktiki [Methodology for Defining Pivotal Settlements in the Russian Arctic]. *Ekonomicheskie i sotsialnye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz* [Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast], 2019, vol. 12, no. 5, pp. 25–43. DOI: 10.15838/esc.2019.5.65.2
39. Bityukova V.R. Ekologicheskiy reiting gorodov Rossii [Environmental Rating of Cities of Russia]. *Ekologiya i promyshlennost' Rossii* [Ecology and Industry of Russia], 2015, vol. 19, no. 3, pp. 34–39.

Статья принята 23.04.2020.

УДК 314(470.22)(045)

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.291

## Обсерватория коренных финно-угорских народов республики Карелия \*

© ПИТУХИНА Мария Александровна, доктор политических наук, ведущий научный сотрудник  
E-mail: maria.pitukhina@gmail.com

ФИЦ «Карельский научный центр» Российской Академии Наук, Петрозаводск, Россия

© РАДИКОВ Иван Владимирович, доктор политических наук, профессор

E-mail: ivirrad@gmail.com

Факультет политологии Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербург, Россия

© ВОЛОХ Владимир Александрович, доктор политических наук, профессор

E-mail: v.volokh@yandex.ru

Государственный Университет Управления, Москва, Россия

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности потенциала реализации прав карелов, вепсов и финнов — представителей коренных народов и этнических (национальных) меньшинств Карелии. Целью статьи является формирование обсервационного паспорта коренных малочисленных народов Республики Карелия (для вепсов, карелов, финнов), который зафиксировал бы различную степень удовлетворённости представителей коренного малочисленного населения Республики результатами проводимой политики. Предметом настоящей статьи являются особенности потенциала реализации прав карелов, вепсов и финнов — представителей коренных малочисленных народов и этнических (национальных) меньшинств Карелии. В рамках исследования был разработан инструмент оценки потенциала реализации их прав в Республике Карелия — обсервационный паспорт коренных малочисленных народов. Представленный материал базируется на результатах опроса, организованного осенью 2017 г. во всех муниципальных образованиях Республики Карелия. Обосновывается разграничение потенциала реализации прав коренных малочисленных народов Республики в 4 секторах (экономическом, социальном, культурном, религиозном), по 3 уровням (низкому, среднему, высокому). Установлено, что низкий потенциал реализации своих прав практически в каждом секторе исследования характерен для вепсов, карелы и финны характеризуются в целом потенциалом реализации среднего уровня.

**Ключевые слова:** коренные малочисленные народы, этнические (национальные) меньшинства, обсерватория, Республика Карелия, вепсы, карелы, финны, этнокультурное развитие, национальная идентичность, реализация прав.

## The Observatory of Finno-Ugric Indigenous Peoples in the Republic of Karelia

© Maria A. PITUKHINA, Doc. Sci. (Polit.), leading researcher

E-mail: maria.pitukhina@gmail.com

Karelian Research Center, Russian Academy of Sciences, Petrozavodsk, Russia

© Ivan V. RADIKOV, Doc. Sci. (Polit.), professor

E-mail: ivirrad@gmail.com

Faculty of Political Science, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

© Vladimir A. VOLOKH, Doc. Sci. (Polit.), professor

E-mail: v.volokh@yandex.ru

State University of Management, Moscow, Russia

---

\* Для цитирования:

Питухина М.А., Радиков И.В., Волох В.А. Обсерватория коренных финно-угорских народов республики Карелия // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 291–309. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.291

For citation:

Pitukhina M.A., Radikov I.V., Volokh V.A. The Observatory of Finno-Ugric Indigenous Peoples in the Republic of Karelia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 40, pp. 291–309. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40.291

**Abstract.** The article deals with the potential rights implementation assessment for the Karelians, the Vepsians, and the Finns — indigenous minorities and ethnic (national) minorities in the Republic of Karelia. The purpose of the article is to form an observational passport of the indigenous small-numbered peoples of the Republic of Karelia (i.e., the Vepsians, the Karelians, and the Finns), which would record the varying degrees of satisfaction of the indigenous small-numbered population of the Republic with the results of the policy pursued. The subject of this article is the peculiarities of the potential rights implementation Karelians, Vepsians, and Finns - indigenous peoples and ethnic (national) minorities of Karelia. As part of the study, a tool was developed to assess the potential rights implementation in the Republic of Karelia - an observational passport of indigenous peoples. The presented material is based on the results of a survey organized in the fall of 2017 in all municipalities of the Republic of Karelia. The authors substantiate the differentiation of potential rights implementation of the indigenous peoples of the Republic in 4 sectors (economic, social, cultural, and religious), according to 3 levels (low, medium, and high). It was found that the low potential rights implementation in almost every sector of the study is typical of the Vepsians, the Karelians, and the Finns are generally characterized by the potential rights implementation of the average level.

**Keywords:** *indigenous peoples, ethnic (national) minorities, observatory, Republic of Karelia, Vepsians, Karelians, Finns, ethnocultural development, national identity, implementation of rights.*

### **Введение**

Своеобразным и довольно точным индикатором развития демократии в государстве является степень реализации в нём прав коренных малочисленных народов и этнических меньшинств. Коренные малочисленные народы — это народы, проживающие на территориях традиционного расселения своих предков, сохраняющие свойственный им образ жизни, специфику хозяйствования и промыслов и осознающие себя самостоятельными этническими общностями. Вместе с тем указанные характеристики не являются константами: интенсивно развивающиеся процессы глобализации, аккультурации, ассимиляции, урбанизации, хозяйственной деятельности организаций всех форм собственности, а также физических лиц наносят ущерб исконной среде обитания коренных малочисленных народов, трансформируют их традиционный образ жизни.

В соответствии с Единым перечнем коренных малочисленных народов Российской Федерации, утверждённым постановлением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2000 года № 255 (с изменениями на 25 августа 2015 г.) к представителям таких народов на территории Республики Карелия отнесены вепсы<sup>1</sup>. Заметим здесь, что в самой Республике Карелия к коренным народам относят не только вепсов. Так, Государственная Программа Республики Карелия «Этносоциальное и этнокультурное развитие территорий традиционного проживания коренных народов», утверждённая Постановлением Правительства Республики Карелия от 24 января 2018 г. № 22-П, констатирует, что «в Карелии проживают коренные народы: карелы и вепсы, а также этнолокальные группы коренного русского населения — заонежане, пудожане и поморы» и отмечает, что для них в современных условиях сложились неблагоприятные социально-экономические и демографические обстоятельства<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 24.03.2000 № 255. URL: <http://base.garant.ru/181870/> (дата обращения: 23.02.2020).

<sup>2</sup> Постановление Правительства Республики Карелия от 24.01.2018 № 22-П. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/1000201801260004> (дата обращения: 23.03.2020).

Обратим внимание на то, что Программа фокусируется лишь на «коренных народах», вне её поля остаются национальные меньшинства. Историческая обоснованность отнесения карелов к числу коренных народов Республики проистекает из глубокой древности: известно, что на территории Карелии жили финно-угорские племена: лопари (саамы), корела (карелы) и весь (вепсы). В начале II тыс. н.э. здесь появились славяне-новгородцы, осваивающие северные земли. Русское население изначально закрепилось на берегах Белого моря и Онежского озера (в Поморье и Заонежье), а затем распространилось по всей Карелии. Преобладание карельского населения было зафиксировано также и в XX в. — с момента образования Карельской трудовой коммуны, карельской автономии в составе РСФСР (8 июня 1920 г.). Численность её составляла 147,3 тыс. человек, из них около 60% карелов и 37% русских. За счёт переселенцев из Финляндии формировалась финская диаспора.

Напомним, что в принятой 7 февраля 2001 г. Конституции Республики Карелия декларировалось, что в республике «осуществляются меры по возрождению, сохранению и свободному развитию карелов, вепсов и финнов, проживающих на её территории»<sup>3</sup>. Очевидно, что финны как раз и относятся к такому этническому (национальному) меньшинству. Однако существующая правовая и категориальная нечёткость позволяет сегодня активистам оппозиционных организаций в республике рассматривать финнов как ещё один «коренной» народ Карелии.

Целью статьи является формирование обсервационного паспорта коренных малочисленных народов Республики Карелия (для вепсов, карелов, финнов), который зафиксировал бы различную степень удовлетворённости представителей коренного малочисленного населения Республики результатами проводимой политики.

Предметом настоящей статьи являются особенности потенциала реализации прав карелов, вепсов и финнов — представителей коренных малочисленных народов и этнических (национальных) меньшинств Карелии.

### ***Фундаментальные основания потенциала реализации прав малочисленных народов***

Гарантией реализации прав малочисленных народов в России является Конституция. Конституция Российской Федерации (ст. 69) устанавливает, что «Российская Федерация гарантирует права коренных малочисленных народов в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации». Дополняя это положение нормами, закрепляющими право населения на самоуправление, на участие в управлении местными делами, Конституция формирует первичный, высший уровень защиты прав малочисленных народов.

Вместе с тем реальные возможности реализации декларированных прав малочисленных народов создаются рядом конкретных обстоятельств: степенью развития нацио-

---

<sup>3</sup> Конституция Республики Карелия, 2001. URL: <http://docs.cntd.ru/document/919001576> (дата обращения: 23.03.2020).

нального законодательства, связанного с регулированием жизнедеятельности и защитой прав коренных малочисленных народов на федеральном, региональном и местном уровнях; комплексностью решения задач социального, политического, экономического и культурного плана не только на территориях традиционного проживания малочисленных народов, но и на всей территории России; эффективностью деятельности органов местного самоуправления, Уполномоченных по правам человека в регионах по созданию условий для реализации прав этих народов, защите исконной среды обитания, традиционных образа жизни, хозяйствования и промысла малочисленных народов. Эти обстоятельства задаются политикой государства по отношению малочисленным народам. Российское государство во взаимоотношениях с малочисленными народами эволюционировало от властно-императивных методов, политики протекционизма к политике партнёрства.

Специфика правового статуса коренных малочисленных народов РФ состоит в том, что наряду с полнотой их прав и свобод как граждан Российской Федерации, они дополнительно наделяются коллективными индивидуальными правами: в экономической сфере — льготными условиями для развития традиционной хозяйственной деятельности; в социокультурной сфере — поддержкой в развитии родного языка и литературы, этнических СМИ, льготами при поступлении в учебные заведения, правом на замену военной службы альтернативной гражданской службой; в политической сфере — предоставлением права законодательной инициативы этническим объединениям, некоторыми преференциями, касающимися формирования избирательных округов в местах компактного проживания коренных малочисленных народов. Если по общему правилу при образовании избирательных округов должно соблюдаться примерное равенство по числу избирателей и допустимым считается отклонение не более чем на 10%, то в местах компактного проживания коренных малочисленных народов допустимым считается отклонение не более чем на 40% (ч. 4 ст. 18)<sup>4</sup>. Практика выделения квот в органы власти для малых народов в России не прижилась.

Уже почти четверть века, с провозглашения Генеральной Ассамблеей ООН 21 декабря 1993 г. Международного десятилетия коренных народов, актуализируется проблема прав и свобод коренных малочисленных народов и этнических (национальных) меньшинств. Наиболее полным международным эталонным документом, касающимся прав коренных народов, сегодня является Декларация о правах коренных народов, принятая Генеральной Ассамблеей ООН 13 сентября 2007 г. 45 статей Декларации определяют минимальные стандарты для обеспечения выживания, уважения достоинства и благополучия коренных народов мира, в том числе прав на самобытность, язык, охрану здоровья, образование, сохранение образа жизни коренных народов, их традиций, культуры<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Федеральный закон от 12.06.2002 № 67-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_37119/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37119/) (дата обращения: 23.03.2020).

<sup>5</sup> Декларация коренных народов ООН 2007 года. URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/indigenous\\_rights](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/indigenous_rights) (дата обращения: 23.03.2020).

За десятилетие, прошедшее с момента принятия Декларации, международное сообщество и многие государства сделали значительный шаг вперёд в формировании правового и институционального механизмов обеспечения прав коренных народов.

Так, в рамках ООН Советом по правам человека в 2007 г. был создан и успешно действует «Экспертный механизм ООН по правам коренных народов», состоящий из семи независимых экспертов, назначаемых на трёхлетний срок. Экспертный механизм обеспечивает Совет по правам человека экспертным опытом и консультациями по правам коренных народов, а также оказывает помощь государствам-членам по их просьбе в достижении целей Декларации. В эпицентре Экспертного механизма находятся вопросы реализации права коренных народов на участие в процессе принятия решений, роли языков и культуры в поощрении и защите прав и самобытности коренных народов. На восьмой сессии Экспертного механизма представитель Республики Карелия А.В. Цыкарев стал его Председателем.

Продолжал работу созданный ещё в 2002 г. Постоянный форум по вопросам коренных народов. Он является вспомогательным органом Экономического и Социального Совета. Его мандат предусматривает обсуждение вопросов коренных народов, связанных с экономическим и социальным развитием, культурой, охраной окружающей среды, образованием, здравоохранением и правами человека. Среди 16 независимых экспертов Постоянного форума, выступающих в личном качестве, два представителя России: Д. Харакка-Зайцев и А. Мукабенова.

22–23 сентября 2014 г. состоялась Первая Всемирная конференция по коренным народам, участники которой обменялись передовым опытом по вопросам осуществления прав коренных народов. Конференция подтвердила ту значимую роль, которую коренные народы могут играть в социально-экономическом развитии и охране окружающей среды, практикуя традиционные неистощительные методы ведения сельского хозяйства, включая традиционные системы снабжения семенами, и обладая доступом к кредитованию и другим финансовым услугам, рынкам, защищённому правовыми гарантиями землевладению, медицинскому обслуживанию, социальным услугам, образованию, профессиональной подготовке, знаниям и соответствующим недорогим технологиям, включая технологии орошения, а также сбора и хранения воды <sup>6</sup> [4, Резолюция ООН].

Отметим также и Первые всемирные игры коренных народов, проведённые в Бразилии, где были представлены около 2 200 атлетов, представителей самых старых и наиболее подверженных угрозе исчезновения народов мира.

Наконец, укажем, что Генеральная Ассамблея ООН провозгласила 2019 г. Международным годом языков коренных народов. Данное решение не случайно. В мире сегодня насчитывается порядка 7 тысяч языков, каждые две недели умирает один из них. 96% лингвистического разнообразия — это языки коренных народов, на которых говорит всего 4%

---

<sup>6</sup> Итоговая резолюция Всемирной конференции ООН по вопросам коренных народов от 22 сентября 2014 года. URL: <https://www.un.org/ru/ga/69/meetings/indigenous/documents.shtml> (дата обращения: 23.03.2020).

населения планеты. В соответствии с Атласом языков мира, 90% языков этих народов находится под угрозой исчезновения.

Эта проблема актуальна и в России. В настоящее время в стране насчитывается 28 регионов, где проживают коренные малочисленные народы. По данным переписи 2010 г. зафиксировано, что на территории Республики Карелия проживали русские — 82,2% (507 654 чел.), карелы — 7,4% (45 570 чел.), белорусы — 3,8% (23 345 чел.), украинцы — 2% (12 677 чел.), финны — 1,4% (8 577 чел.), вепсы — 0,5% (3 423 чел.), представители других национальностей — 2,7% (16 422 чел.)<sup>7</sup> [2, ВПН]. В настоящее время в Республике Карелия выделяются 3 муниципальных образования с повышенной концентрацией карелов — Олонецкий МР (ливвики 58%), Пряжинский МР (людики 37%) и Калевальский МР (36%).

На основании документов, принятых в ООН в целях реализации Декларации о правах коренных народов, за прошедшее десятилетие в России был осуществлён комплекс мероприятий. На федеральном уровне были утверждены Единый перечень коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации; Концепция устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации; Правила распределения и предоставления из федерального бюджета субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на поддержку экономического и социального развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации; Перечень мест традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации. Планируется создание Реестра коренных малочисленных народов. Его принятие должно облегчить получение представителями коренных малочисленных народов преференций, связанных с пользованием землёй и промыслами. В реестр будут включены все граждане, которые проживают в местах традиционного проживания, осуществляют традиционную хозяйственную деятельность и ведут традиционный образ жизни. Пилотным регионом, в котором будет составлен такой реестр, станет Республика Карелия.

Обширная программа реализована в регионах, в которых проживают коренные малочисленные народы. Например, в Республике Карелия разработаны и реализованы региональные целевые программы: «Государственная поддержка карельского, вепского и финского языков в Республике Карелия на 2006–2010 гг.»; «Гармонизация национальных и конфессиональных отношений, формирование гражданского согласия в Республике Карелия на 2007–2011 гг.» («Карелия — территория согласия»); «Сохранение единства народов и этнических общностей Карелии на 2012–2016 гг.» («Карьяла — наш дом»); «Развитие образования в Республике Карелия в 2011–2015 гг.»; «Развитие сферы культуры Республики Карелия на период до 2013 года»; «Молодёжь Карелии» на 2012–2015 гг. Особо отметим значимость

<sup>7</sup> Всероссийская Перепись Населения 2010. URL: [http://www.gks.ru/free\\_doc/new\\_site/perepis2010/croc/perepis\\_itogi1612.htm](http://www.gks.ru/free_doc/new_site/perepis2010/croc/perepis_itogi1612.htm) (дата обращения: 23.03.2020).

проведения в 2012 г. Года вепсской культуры, а в 2013 г. Года карельского языка и национальной культуры.

В этот период публикуются специальные работы, посвящённые проблеме реализации прав малочисленных народов. Среди авторов в России назовем Аверина А.Н., Малого А.Ф., Новикову Н.А.; Кряжкова В.А.; Строгальщикову З.И. [1, с. 70–75; 2, с. 44–55; 3, с. 5–15; 5; 7, с. 54–55]. Отдельного внимания заслуживает монография САФУ 2017 г. под названием «Этнонациональные процессы в Арктике: тенденции, проблемы и перспективы», подготовленная в рамках проекта РНФ «Российская Арктика: от концептуализации к эффективной модели государственной этнонациональной политики в условиях стабильного развития регионов». Значительная часть монографии посвящена анализу потенциального конфликта между народностями на территории различных регионов, входящих в АЗРФ, что является крайне важным в условиях и многонационального состава России, и отдалённости самой Арктики, и социальной напряжённости, порождённой работой предприятий в исследуемом макрорегионе [8, Этнонациональные процессы в Арктике]. Именно в связи с вышеобозначенной проблематикой особую важность приобретают опросы жителей России из числа коренных малочисленных народов; становится очевидно, что такие опросы редки. В связи с этим появление «Обсервационного паспорта коренных малочисленных народов Республики Карелия» было обусловлено проведением пилотажного опроса одновременно трёх финно-угорских народов, проживающих на территории Республики Карелия, в преддверии 100-летия региона.

Среди зарубежных авторов отметим работы антрополога П. Швайцера из Университета Вены о влиянии крупных инфраструктурных проектов в Арктике на жизнь коренных малочисленных народов; Т. Койвурова из Университета Лапландии с идеей «транснациональных коренных народов» — саамов, которые проживают на Кольском полуострове в России, Финляндии, Норвегии. Применительно к Республике Карелия таким «транснациональным коренным народом» выступают финны и карелы, проживающие на территории Финляндии и России [9, Koivurova T., 10, Schweitzer P., Povoroznyuk O.].

Представления о реализации прав коренных народов, проживающих в Карелии, в частности, на образование, дают данные Министерства образования Республики Карелии (табл. 1), в которой приводится информация о преподавании карельского, вепсского и финского языков в школах Карелии <sup>8</sup>.

Таблица 1

Данные о преподавании карельского, вепсского и финского языков в школах Карелии, 2014–2015 гг.

Учебный год	Карельский язык		Вепсский язык		Финский язык	
	Число школ	Количество учеников	Число школ	Количество учеников	Число школ	Количество учеников
2014/15	25	2311	4	235	31	4433
2015/16	26	2128	4	256	32	4393
2016/17	25	2243	4	267	28	4330

<sup>8</sup> Министерство образования Республики Карелии, статистические данные по школам Карелии. URL: <http://minedu.karelia.pro/structure> (дата обращения: 23.03.2020).

Из табл. 1 следуют выводы:

- Число школ в Карелии, в которых преподается финский и карельский язык — сокращается постепенно.
- Число школ, преподающих карельский язык (25 школ) и вепсский язык (4 школы), ничтожно мало, и не способно обеспечить эффективно задачу сохранения и защиты самобытности, культуры, языков и традиций коренных малочисленных народов, населяющих Республику. Это подтверждается количественными данными в сравнении с другим регионом Арктической Зоны РФ, где также проживают коренные малочисленные народы, например, с Чукотским автономным округом (табл. 2). Данные по Чукотке представлены в Докладе Департамента образования Чукотского автономного округа<sup>9</sup>.

Таблица 2

*Данные о преподавании чукотского, эвенского и эскимосского языков в школах Чукотки, 2014–2015 гг.*

Учебный год	Чукотский язык		Эвенский язык		Эскимосский язык	
	Число школ	Количество учеников	Число школ	Количество учеников	Число школ	Количество учеников
2014/15	28	1 602	2	107	3	98

Так, в 2015 г. в школах Карелии, согласно данным Росстата<sup>10</sup>, обучалось 65 243 школьников, в Чукотском автономном округе — 7 258 школьников. Соответственно, процент детей на Чукотке, изучающих языки коренных малочисленных народов Севера, составляет 25%, а в Республике Карелия — 10,7%, что является исключительно малым числом.

Отмечается также, что в Карелии используется метод «языковых гнёзд» в отношении карельского и вепсского языков [6, Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение, с. 222]. Ребёнок, который в семье научился говорить только на языке национального большинства, приходит в группу детского сада, где персонал с самого начала и во всех ситуациях разговаривает с ним только на языке национального меньшинства. Ребенок начинает понимать новый язык очень быстро. Несмотря на эффективность методики, Министерство регионального развития Российской Федерации выступало против её введения в России, отмечая, что метод не подходит для России, поскольку «ведёт к этнической сегрегации».

### ***Каков же потенциал реализации прав коренных малочисленных народов в республике Карелия?***

Основываясь на фундаментальных началах, проанализируем, как в Республике Карелия реализуется конституционная декларация об осуществлении мер по возрождению, со-

<sup>9</sup> Департамент образования Чукотского автономного округа, статистические данные по школам ЧАО URL: <https://www.edu87.ru/index.php/departament/otchety> (дата обращения: 23.03.2020).

<sup>10</sup> Форма ФСН №76-РИК «Сведения об учреждениях, реализующих программы общего образования». URL: <https://www.gks.ru/> (дата обращения: 23.03.2020).

хранению и свободному развитию карелов, вепсов и финнов, проживающих на её территории.

*Методология этого анализа* предполагает мониторинг коренных малочисленных народов в четырёх секторах, проведение опроса представителей этих народов, создание инфографического инструмента «Обсервационный паспорт малочисленных коренных народов Республики Карелия».

Обсервационный паспорт коренных малочисленных народов Республики Карелия — инфографический инструмент, представляющий результаты мониторинга и анализа по оценке потенциала реализации прав коренных народов, проживающих в Республике Карелия.

Сфера мониторинга включает 4 информационных сектора: социальный, экономический, культурный, религиозный. В рамках секторов определяются различные индикаторы (не менее двух для каждого сектора и агрегирующие).

Технология разработки «Обсервационного паспорта коренных малочисленных народов Республики Карелия» включает три этапа:

1) предварительный этап, включающий анализ регионального контекста по 4 секторам изучения — социальному, экономическому, культурному, религиозному; сбор данных из открытых источников информации; выявление факторов и мер по развитию потенциала коренных народов.

2) теоретический этап, предполагающий содержательную разработку методологии формирования «Обсервационного паспорта коренных малочисленных народов Республики Карелия», составление перечня из 5 качественных показателей, включающих:

1. национальную идентичность коренных народов;
2. малочисленные коренные народы на рынке труда;
3. кросс-культурную коммуникацию малочисленных коренных народов,
4. погружение в религиозные практики,
5. заболеваемость малочисленных коренных народов.

Более детально 5 показателей представлены в табл. 3 применительно к секторам изучения — социальному, экономическому, культурному, религиозному.

*Таблица 3*

*Сектора изучения коренных малочисленных народов Карелии и соответствующие им показатели*

<b>Социальный сектор</b>	<b>Экономический сектор</b>	<b>Культурный сектор</b>	<b>Религиозный сектор</b>
перечень болезней, свойственных коренным народам, доступ к медицине,	уровень безработицы коренных народов	оценка права на этнокультурное развитие (повседневное использование языка, присутствие традиций)	вероисповедание
льготы коренных народов в сфере образования (при поступлении в ОУ)	по какой профессии работают	национальная идентичность коренных народов (костюмы, кухня)	участие в религиозных обрядах
правовая грамотность коренных народов		кросс-культурная коммуникация (взаимодействие с другими народами)	

уровень образования		развитие традиционного промысла (кюккя, рыболовство, оленеводство)	
---------------------	--	--	--

3) основной этап, охватывающий проведение опроса коренных малочисленных народов в Республике Карелия, обработку полученных данных по 5 заявленным показателям и создание инфографического инструмента «Обсервационный паспорт малочисленных коренных народов Республики Карелия», представляющим результаты мониторинга и анализа по оценке реализации прав коренных финно-угорских народов.

### *Результаты опроса коренных малочисленных народов Карелии*

На 1 декабря 2017 г. в опросе приняли участие 250 респондентов из всех муниципальных образованиях Республики Карелия. Среди них 67,2% карел, 23,7% вепсов, 8,3% финнов. Профайл респондента — мужчина с высшим образованием. Возраст респондентов, принимающих участие в опросе — средний — 16,2% — 36–40 лет; 14,2% — 31–35 лет; 10,7% — 41–45 лет; 9,5% — 46–50 лет. Половина респондентов проживает в Петрозаводске, 14,6% в Олонецком районе, 10,3% в Прионежском районе.

Общая численность населения Республики Карелия на 1 января 2017 г. составляет 627,1 тыс. человек. Ядро населения территории Республики Карелия составляют народы — карелы (7,4%), вепсы (0,7%), финны (1,4%) (согласно Всероссийской Переписи Населения 2010 г.)<sup>11</sup>.

В табл. 4 представлена численность карелов, вепсов и финнов как генеральная совокупность для проводимого исследования.

*Таблица 4*

*Численности карелов, вепсов и финнов в Республике Карелия по данным переписи населения за 2010 г*

Наименование народностей	Удельный вес народности в общей численности населения Республики, %	Численность народности, чел.	Удельный вес	Структура выборочной совокупности
Карелы	7,4%	55 570	79,5%	168
Вепсы	0,4%	3 423	5,8%	61
Финны	1,4%	8 577	14,7%	21
Всего	9,2%	67 570	100%	250

Цели данного исследования не предполагают распределение выборочной совокупности по муниципальным образованиям, полу и возрасту респондентов. Главный интересующий признак генеральной совокупности — это народность. Критерий отбора — постоянное проживание на территории Республики Карелия. Данное исследование является концептуальным и относится к пилотажному виду социологического исследования, которое предполагает получение пер-

<sup>11</sup> Основные итоги всероссийской переписи населения 2010 года по Республике Карелия, Том 3 / Карелиястат. Петрозаводск, 2012. 175 с. URL: [http://krl.old.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/krl/ru/census\\_and\\_researching/census/national\\_census\\_2010/score\\_2010/](http://krl.old.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/krl/ru/census_and_researching/census/national_census_2010/score_2010/) (дата обращения: 23.03.2020).

вичных ориентировочных сведений об исследуемом объекте. Размер выборочной совокупности в соответствии с теорией выборочного метода рассчитан в зависимости от требований достоверности и точности проводимого опроса.

При достоверности опроса 95% минимально необходимая численность народностей (ка렐ов, вепсов и финнов) составляет 250 человек при опросе с учетом ошибки (0,5%).

Размер выборки опроса коренных народностей Республики Карелия рассчитывался по формуле:

$$n = \frac{z^2 * 0,25}{\Delta^2} \quad (1)$$

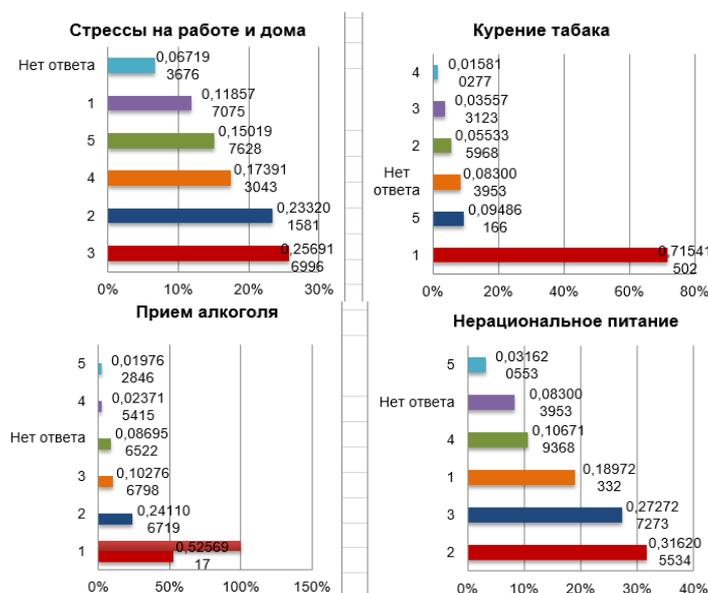
Где  $n$  — размер выборки,  $\Delta$  — доверительный интервал,  $z$  — значение функции нормального распределения для данной вероятности отклонения (для вероятности 5% это значение составляет 1,96).

Итоговая численность народностей распределена по их типам в соответствии с их структурой генеральной совокупности (табл. 4).

Результаты опроса группировались по следующим блокам — социальный, экономический, культурный, религиозный.

**Социальный блок опроса.** Установлено, что о льготах для малочисленных коренных народов респонденты практически ничего не знают, из всех респондентов льготами в сфере образования пользовались только 4,3%.

Половина респондентов (41,5%) оценивает состояние своего здоровья как удовлетворительное, 41% как хорошее. Возможно, это обусловлено тем, что в опросе приняли участие не только молодые респонденты (большинство опрошенных — свыше 35 лет). Большинство опрошенных респондентов ведет нездоровый образ жизни: 71,5% курят, 52,6% принимают алкоголь; 80,6% не переносят белок, 74,3% — не переносят молоко и молочные продукты, 33,2% имеют хронические заболевания (рис. 1).



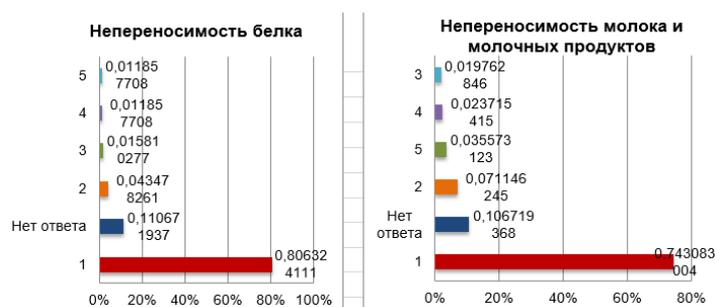


Рис. 1. Факторы риска по здоровью для коренных народов Карелии.

**Экономический блок опроса.** В экономическом блоке были получены данные об экономическом положении коренных малочисленных народов Республики Карелия. Выявлено, что 38,7% респондентов работают по найму в бюджетной организации, 17% трудятся в частной фирме, 13,8% находятся на пенсии. 65,3% респондентов абсолютно не удовлетворены заработной платой и только 22,5% высказали удовлетворённость ею. Материальное положение семьи респонденты характеризуют как минимальное («денег хватает на еду и коммунальные услуги» (46,6%), приемлемое («хватает на всё, кроме дорогих вещей» (42,3%) (рис. 2).



Рис. 2. Материальное положение респондентов.

Опрос коренных малочисленных народов показал, что, несмотря на сложное экономическое положение, 64,8% не хотели бы уехать в поисках лучшей жизни за пределы Республики Карелия. Среди тех, кто выразил желание покинуть регион — 31,6% — хотели бы уехать в другую страну (не Финляндию) или другой регион России, 3,2% — готовы переехать в другой район Республики Карелия.

**Культурный блок опроса.** В результате опроса в этом блоке сформировалась следующая картина: коренные малочисленные народы, проживающие в Карелии, в большинстве

своём считают русский язык родным языком (66%), карельский язык в качестве родного отметили 30,8%, и 2,4% респондентов отметили, что их родной язык — финский, а 0,8% — вепсский. На родном языке повседневно общаются 48,2%, несколько раз в неделю общаются 15,8%, 1 раз в месяц — 6,7%. В основном на своём родном языке общаются дома большинство респондентов (44,7%), на рабочем месте — 17,8%, на культурных мероприятиях — 19% (рис. 3).

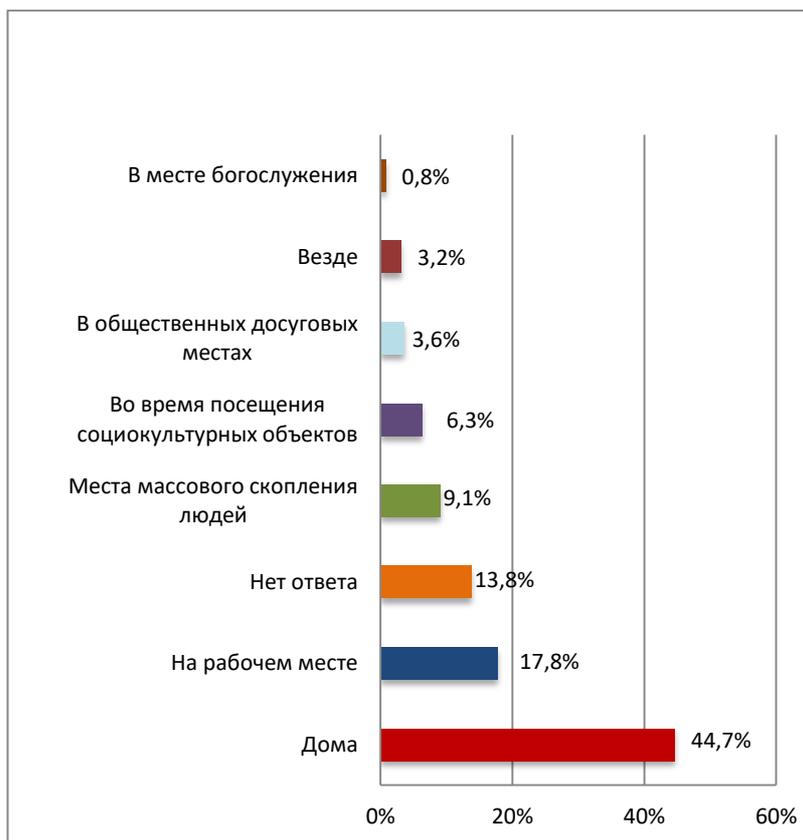


Рис. 3. Частота использования родного языка респондентом.

Важным атрибутом национальной идентичности считается специфика приготовления блюд национальной кухни. Результаты опроса показали, что мнения коренных малочисленных народов, проживающих в Карелии, по поводу особенностей национального питания, разделились. Так, примерно половина опрошенных готовит регулярно блюда национальной кухни (36% несколько раз в месяц, 15,8% несколько раз в неделю). При этом другая половина респондентов — 33,6% готовят менее 1 раза в месяц, а 8,3% — никогда (рис. 4).

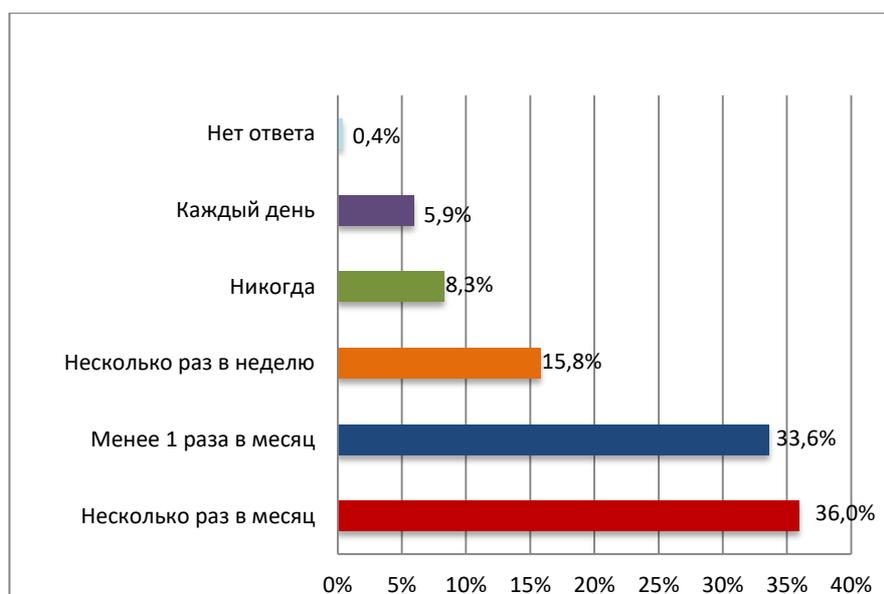


Рис. 4. Приготовление блюд национальной кухни респондентом.

Зафиксировано, что у большинства коренных малочисленных народов Карелии в широком ассортименте представлены предметы традиционного быта — 35,2% имеют костюмы, почти 50% сохранили кухонную утварь, 53,4% — предметы декора (рис. 5).



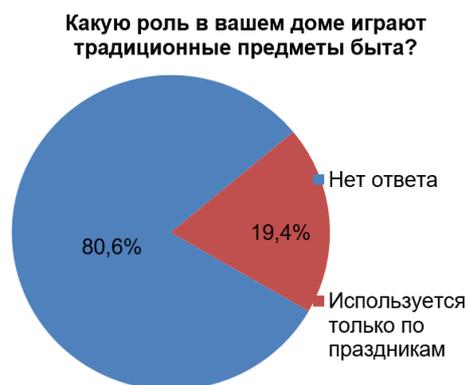


Рис. 5. Роль традиционных предметов быта в жизни коренных народов Карелии.

**Религиозный блок опроса.** Большинство коренных малочисленных народов Карелии, принявших участие в опросе (70,8%), считает себя православными. 20,2% не исповедуют никакой религии, 4,3% — лютеране, 1,2% — язычники. При этом 35% опрошенных принимают участие в религиозных обрядах своих народностей, в частности, на свадьбах.

### Обсервационный паспорт коренных малочисленных народов Карелии

Все полученные данные по 4 секторам исследования были проранжированы при помощи баллов от 1 до 3, где 1 балл соответствовал бы низкому потенциалу реализации прав коренных народов, 2 балла — среднему потенциалу, 3 балла — высокому потенциалу. За основу для ранжирования брались ответы карелов, вепсов, финнов на все вопросы.

Благодаря балльному ранжированию удаётся выявить низкий/средний/высокий потенциал реализации прав коренных народов в Республике Карелия по 4 блокам (культурному, социальному, экономическому, религиозному).

Таблица 5

Бальное ранжирование оценки потенциала реализации прав коренных малочисленных народов в Республике Карелия

Вопрос в анкете	Карелы / баллы	Вепсы / баллы	Финны / баллы
№1	-	-	-
№2 (социальный блок)	56,5%	2	41,7%
№3(социальный блок)	55,4%	2	64,8%
№4(социальный блок)	1,8%	1	0%
№5(социальный блок)	5,9%	3	1,7%
№6 (культурный блок)	35,9%	2	38,3%
№7(культурный блок)	44,1%	3	3,3%
№8(культурный блок)	69,4%	2	45%
№9(культурный блок)	46,5%	2	39,7%
№10(культурный блок)	25,9%	3	10%
№11(культурный блок)	26,%	1	29,7%
№12(культурный блок)	42,9%	3	36,1%
№13(культурный блок)	58,2%	3	56,7%
№14(культурный блок)	22,4%	3	16,7%
№15	-	--	--
№16 (религиозный блок)	36,5%	2	28,3%
№17 (экономический блок)	20%	1	23,3%
№18(экономический блок)	57,6%	2	56,7%
№19(экономический блок)	1,8%	3	0%

№20(экономический блок)	60%	1	68,3%	3	66,7%	2
<b>Итоговая сумма баллов</b>		<b>39</b>		<b>27</b>		<b>35</b>

В результате бального ранжирования стало очевидно, что в Республике Карелия права карелов и финнов реализуются более полно, данные народности в сумме набрали 39 и 35 баллов соответственно. Вепсы набрали по итогам ранжирования только 27 баллов. Исходя из ответов вепсов на вопросы, стало очевидно, что они мало удовлетворены реализуемой политикой Республики Карелия в отношении коренных народов.

В итоге была сформирована табл. 6, демонстрирующая низкий / средний / высокий потенциал реализации прав малочисленных коренных народов (вепсов, карелов, финнов) в Республике Карелия отдельно по секторам исследования.

Таблица 6

Оценка потенциала реализации коренных малочисленных народов в Республике Карелия в разрезе секторов

Название коренных народностей	Экономический сектор	Социальный сектор	Религиозный сектор	Культурный сектор
Карелы	средний	высокий	средний	высокий
Вепсы	низкий	средний	низкий	низкий
Финны	высокий	низкий	высокий	средний

Очевидно, что вепсы демонстрируют низкий потенциал реализации своих прав практически в каждом секторе исследования, карелы и финны характеризуются в целом потенциалом реализации среднего уровня.

В результате исследования была сформирована суммирующая диаграмма мониторинга и анализа потенциала реализации прав коренных народов в Республике Карелия (рис. 6).



Рис. 6. Обсервационный паспорт коренных народов Республики Карелия.

Представляется обоснованным произведённое разграничение потенциала реализации прав коренных малочисленных народов (карелов, вепсов, финнов) в разрезе 4 секторов по 3 уровням — низкий / средний / высокий.

### **Заключение**

1. 8 июня 2020 г. исполнится 100 лет Республике Карелия. Малочисленные народы, населяющие Карелию, как и большинство малых народов России, на протяжении этого столетия испытали на себе разную государственную политику. Российское государство во взаимоотношениях с малочисленными народами эволюционировало от властно-императивных методов, политики протекционизма к политике партнёрства.

2. Постсоветский период развития Республики Карелия характеризуется заметным улучшением возможностей для реализации прав коренных малочисленных народов. В Республике достаточно успешно реализуются региональные целевые программы, направленные на развитие этих народов. Значительные средства выделяются из федерального бюджета на поддержку экономического и социального развития, включая деятельность некоммерческих организаций. Осуществляется программа содействия осуществлению традиционных видов хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов. Однако образовательная политика в отношении этих народов отнюдь не совершенствуется.

3. Вместе с тем интенсивно развивающиеся, в том числе и в Республике Карелия, процессы глобализации, аккультурации, ассимиляции, урбанизации, хозяйственной деятельности организаций всех форм собственности, а также физических лиц наносят ущерб исконной среде обитания коренных малочисленных народов, трансформируют их традиционный образ жизни. Эти объективные и субъективные обстоятельства сдерживают возможности реализации гарантированных Конституцией прав малочисленных народов.

4. Проведённое исследование позволило сформировать Обсервационный паспорт коренных малочисленных народов Республики Карелия, который зафиксировал разную степень удовлетворённости представителями коренного населения Республики результатами проводимой политики. В частности, в результате балльного ранжирования результатов опроса выявлено, что низкий потенциал реализации своих прав практически в каждом секторе исследования характерен для вепсов, карелы и финны характеризуются в целом потенциалом реализации среднего уровня.

5. Установленная в результате исследования низкая степень удовлетворённости вепсов проводимой политикой (с учётом выделенных за последнее десятилетие целевых средств федерального бюджета на поддержку их экономического и социального развития, а также при софинансировании из бюджета Республики Карелия и Прионежского муниципального района) требует совершенствования политики региональной и особенно местной власти.

### Благодарности и финансирование

Статья подготовлена в рамках проекта РФФИ «Жить? Работать? или Уехать? Благополучие молодёжи и жизнеспособность (пост)добывающих Арктических промышленных городов России и Финляндии».

### Литература

1. Аверин А.Н. Коренные малочисленные народы: динамика развития // Вестник Бурятского государственного университета. 2015. № 14. С. 70–75.
2. Кряжков В.А. Традиционный образ жизни коренных малочисленных народов в конституционно-правовом измерении // Государство и право. 2017. № 12. С. 44–55.
3. Малый А.Ф. О роли органов местного самоуправления в реализации прав малочисленных народов России // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. 2016. № 2 (38). С. 5–15.
4. Материалы исследований и экспертного семинара по теме «Коренные народы и право на здоровье». Петрозаводск: Периодика, 2016. 88 с.
5. Новикова Н.И. Люди Севера: права на ресурсы и экспертиза. Серия: Исследования по антропологии права. М.: «Стратегия», 2008.
6. Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение / Под ред. В.А. Тишкова; Институт этнологии и антропологии РАН им. Н.Н. Миклухо-Маклая. Москва: «Нестор-История», 2016. 272 с.
7. Строгальщикова З.И. Роль данных статистики в контроле по реализации Концепции устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ // Мир коренных народов. Живая Арктика. 2017. № 34. С. 54–55.
8. Этнонациональные процессы в Арктике: тенденции, проблемы и перспективы / Под общ. ред. Н.К. Харлампеевой. САФУ, 2017. 325 с.
9. Koivurova T. Sovereign States and Self-Determining Peoples: Carving out a Place for Transnational Indigenous Peoples in a World of Sovereign States // International Community Law Review. 2010. No. 12. Pp. 191–212.
10. Schweitzer P., Povoroznyuk O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad // Social Anthropology / Anthropologie Sociale. 2019. No. 27 (2). Pp. 236–252. <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12648>.

### References

1. Averin A.N. Korennye malochislennye narody: dinamika razvitiya [Indigenous Small Peoples: Dynamics of Development]. *Vestnik Buryatskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of the Buryat State University], 2015, no. 14, pp. 70–75.
2. Kryazhkov V.A. Traditsionnyy obraz zhizni korennykh malochislennykh narodov v konstitutsionno-pravovom izmerenii [The Traditional Way of Life of Indigenous Peoples in the Constitutional and Legal Dimension]. *Gosudarstvo i pravo* [State and Law], 2017, no. 12, pp. 44–55.
3. Malyy A.F. O roli organov mestnogo samoupravleniya v realizatsii prav malochislennykh narodov Rossii [On the Role of Local Self-Government Bodies in the Implementation of the Rights of the Small Peoples of Russia]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Povolzhskiy region. Obshchestvennyye nauki* [University Proceedings. Volga Region. Social Sciences], 2016, no. 2 (38), pp. 5–15.
4. Materialy issledovaniy i ekspertnogo seminaru po teme «Korennye narody i pravo na zdorov'e». [Materials of Research and Expert Seminar on the Topic “Indigenous Peoples and the Right to Health”]. Petrozavodsk, Periodika Publ., 2016, 88 p. (In Russ.)
5. Novikova N.I., ed. *Lyudi Severa: prava na resursy i ekspertiza. Seriya: Issledovaniya po antropologii prava* [People of the North: Rights to Resources and Expertise. Series: Studies in the Anthropology of Law]. Moscow, Strategiya Publ., 2008, 512 p. (In Russ.)

6. Tishkov V.A., ed. *Rossiyskaya Arktika: korennye narody i promyshlennoe osvoenie* [Russian Arctic: Indigenous Peoples and Industrial Development]. Moscow, Nestor-Istoriya Publ., 2016, 272 p. (In Russ.)
7. Strogal'shchikova Z.I. Rol' dannykh statistiki v kontrole po realizatsii Kontseptsii ustoychivogo razvitiya korennykh malochislennykh narodov Severa, Sibiri i Dal'nego Vostoka RF [The Role of Statistical Data in Monitoring the Implementation of the Concept of Sustainable Development of the Indigenous Peoples of the North, Siberia and the Far East of the Russian Federation]. *Mir korennykh narodov. Zhivaya Arktika* [World of Indigenous Peoples. Living Arctic], 2017, no. 34, pp. 54–55.
8. Kharlampyeva N.K., ed. *Ethno-National Processes in the Arctic: Tendencies, Problems, and Prospects*. Arkhangelsk, NArFU Publ., 2017, 325 p. (In Russ.)
9. Koivurova T. Sovereign States and Self-Determining Peoples: Carving out a Place for Transnational Indigenous Peoples in a World of Sovereign States. *International Community Law Review*, 2010, no. 12, pp. 191–212.
10. Schweitzer P., Povoroznyuk O. A Right to Remoteness? A Missing Bridge and Articulations of Indigeneity along an East Siberian Railroad. *Social Anthropology / Anthropologie Sociale*, 2019, no. 27 (2), pp. 236–252. <https://doi.org/10.1111/1469-8676.12648>.

Статья принята 15.04.2020.

## Редакционный совет журнала «Арктика и Север» Editorial board of the “Arctic and North” journal

1. Alfred Colpaert (Альфред Кулпарт), доктор географических наук, профессор физической географии и геоинформатики, отделение географии и истории, Университет Восточной Финляндии.
2. Arild Moe (Арилд Мое), кандидат политических наук, старший научный сотрудник, Институт Фритьофа Нансена, Норвегия.
3. Jens Petter Nielsen (Йенс Петтер Нильсен), доктор исторических наук, профессор отделения истории и религиоведения, Университет Тромсё — Арктический университет Норвегии.
4. Jukka Nyysönen (Юкка Нюссонен), доктор искусств, научный сотрудник отделения Крайнего Севера, Норвежский институт по изучению культурного наследия.
5. Lassi Heininen (Ласси Хайнинен), доктор социальных наук, заслуженный профессор Лапландского университета (Финляндия), приглашенный профессор САФУ имени М.В. Ломоносова, редактор «Арктического ежегодника».
6. Maria Lähteenmäki (Мария Лахтенмаки), доктор философских наук, профессор кафедры географии и истории, Университет Восточной Финляндии.
7. Natalia Loukacheva (Лукашева Наталья Вячеславовна), доктор юридических наук, доцент кафедры политических наук, Университет Британской Колумбии, Канада.
8. Andrey N. Petrov (Петров Андрей Николаевич), доктор географических наук, доцент кафедры географии, директор Центра междисциплинарных исследований Арктики, отдаленных и холодных территорий, Университет Северной Айовы, США.
9. Øyvind Ravna (Ойвинд Равна), доктор юридических наук, профессор права юридического факультета, Университет Тромсё — Арктический университет Норвегии.
10. Paul Josephson (Пол Джозефсон), доктор политических наук, профессор, отделение истории, Колби Колледж, США.
11. Голохваст Кирилл Сергеевич, доктор биологических наук, проректор по научной работе, Дальневосточный федеральный университет.
12. Дрегалю Александр Алексеевич, доктор философских наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России.
13. Зайков Константин Сергеевич, доктор исторических наук, доктор философии, проректор по международному сотрудничеству, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова.
14. Кефели Игорь Фёдорович, доктор философских наук, профессор, директор Центра геополитической экспертизы Северо-Западного института управления РАНХиГС при Президенте Российской Федерации, вице-президент Академии геополитических проблем, эксперт Российской академии наук. Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации.
15. Котляков Владимир Михайлович, доктор географических наук, профессор, научный руководитель Института географии РАН. Почётный президент Русского географического общества. Действительный член Российской Академии наук, член Европейской академии наук, иностранный член Французской и Грузинской академий наук. Учёная степень Doctor Honoris Causa Тбилисского государственного университета. Почётный член Американского, Мексиканского, Итальянского, Грузинского, Эстонского и Украинского географических обществ, Почётный президент Русского географического общества. Член Межправительственной группы экспертов по проблеме изменения климата, удо-

- стоенной (2007) Нобелевской премии мира. Лауреат 11 золотых медалей и премий, в том числе Государственной премии РФ в области науки и техники (2001).
16. Кудряшова Елена Владимировна, доктор философских наук, профессор, главный редактор журнала "Арктика и Север", ректор, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова.
  17. Лукин Юрий Федорович, доктор исторических наук, профессор. Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации.
  18. Маслобоев Владимир Алексеевич, доктор технических наук, профессор, советник председателя ФИЦ «Кольский научный центр РАН», научный руководитель Института проблем промышленной экологии Севера ФИЦ КНЦ РАН, почетный доктор Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова.
  19. Пилясов Александр Николаевич, доктор географических наук, профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. Генеральный директор АНО «Институт регионального консалтинга». Председатель российской секции Европейской ассоциации региональной науки. Заместитель председателя секции по экономике Совета по Арктике и Антарктике Совета Федерации. Член Президиума Экспертного совета по вопросам законодательного обеспечения развития районов Крайнего Севера Государственной Думы.
  20. Сергиенко Людмила Александровна, доктор биологических наук, профессор кафедры ботаники и физиологии растений Института биологии, экологии и агротехнологий, Петрозаводский государственный университет.
  21. Сергунин Александр Анатольевич, доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, внешний совместитель кафедры мировой политики МГИМО МИД РФ.
  22. Сизова Ирина Леонидовна, доктор социологических наук, профессор кафедры прикладной и отраслевой социологии, Санкт-Петербургский государственный университет.
  23. Соколова Флера Харисовна, доктор исторических наук, профессор кафедры регионоведения, международных отношений и политологии, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России.
  24. Ульяновский Виктор Иванович, доктор социологических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России.
  25. Фаузер Виктор Вильгельмович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Лаборатории демографии и социального управления, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера ФИЦ «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук». Заслуженный деятель науки Российской Федерации.

Утверждён на заседании редакции журнала «Арктика и Север»

30 марта 2018 года,

07 мая 2020 года.

Веб-версия доступна по ссылке: <http://www.arcticandnorth.ru/DOCS/redsovet.php>

## Выходные данные Output data

### АРКТИКА и СЕВЕР. 2020. № 40

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40

Главный редактор — Кудряшова Елена Владимировна  
Ответственный секретарь — Кузнецова Елена Геннадьевна. E-mail: e.g.kuznetsova@narfu.ru  
Редактор — Грошева Татьяна Евгеньевна. E-mail: t.grosheva@narfu.ru  
Художественный редактор (английская версия) — Котлова Екатерина Сергеевна.  
E-mail: e.kotlova@narfu.ru  
Размещение на сайте — Кузнецова Елена Геннадьевна

Свидетельство о регистрации — Эл № ФС77-42809 от 26 ноября 2010 года  
Свидетельство о перерегистрации — Эл № ФС77-78458 от 08 июня 2020 года  
Учредитель — ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова»  
Адрес учредителя: Россия, 163002, г. Архангельск, наб. Северной Двины, д. 17  
Адрес для писем и иной корреспонденции: Россия, 163002, г. Архангельск, наб. Северной Двины, д. 17, редакция журнала «Арктика и Север»  
Электронный адрес редакции: e.g.kuznetsova@narfu.ru

Подписано «в печать» для размещения на сайте <http://www.arcticandnorth.ru/> — 23.09.2020

### ARCTIC and NORTH, 2020, no. 40

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.40

Editor-in-chief — Kudryashova E.V.  
Executive secretary — Kuznetsova E.G. E-mail: e.g.kuznetsova@narfu.ru  
Editor — Grosheva T.E. E-mail: t.grosheva@narfu.ru  
Art editor (English version) — Kotlova E.S. E-mail: e.kotlova@narfu.ru  
Placement on the webpage by E.G. Kuznetsova.

Registration certificate Эл No. ФС77-42809 from November 26, 2010  
Re-registration certificate Эл No. ФС77-78458 from June 08, 2020  
Founder — Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov  
Address of the founder: Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia  
Address for correspondence: “Arctic and North” journal, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia  
E-mail address of the editorial office: e.g.kuznetsova@narfu.ru

Signed for placement on the webpage <http://www.arcticandnorth.ru/> on 23.09.2020