

## ОБЗОРЫ И СООБЩЕНИЯ REVIEWS AND REPORTS

Арктика и Север. 2025. № 58. С. 226–238.

Краткое сообщение

УДК 339.92(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.58.226>

### Проблемы развития арктического региона на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024)

**Невская Наталья Александровна**<sup>1✉</sup>, кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник

<sup>1</sup> Институт Европы РАН, ул. Моховая, 11, стр. 3, Москва, Россия

<sup>1</sup> [nnevskaya@gmail.com](mailto:nnevskaya@gmail.com) ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2344-0549>

**Аннотация.** В статье анализируются результаты прошедшего 5–8 июня 2024 г. XXVII Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024, Форум). Направленность Форума отражал его девиз «Основа многополярности — формирование новых центров роста». В течение этих трёх дней на площадке ПМЭФ-2024 были представлены дискуссии, посвящённые арктической повестке. Научные сотрудники РАН В.П. Журавель и Н.А. Невская были участниками ряда заседаний ПМЭФ-2024 в рамках мероприятий арктического семинара Института Европы РАН имени В.П. Фёдорова. На Форуме вопросам Арктики были посвящены две дискуссионные панели: «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» и «Арктический план. Международный аспект». Но арктические проблемы поднимались и на дискуссионных панелях «Климатическая повестка ЕАЭС, ШОС, БРИКС: партнерство для устойчивого развития», «Инклюзивный рост для устойчивого будущего» и др., а также в выступлениях и интервью для СМИ губернаторов арктических субъектов РФ и должностных лиц Минвостокразвития России, госкорпорации «Росатом», которые представляли позицию органов власти. Взгляд бизнеса отражали в основном представители китайской транспортной компании, а также руководители крупных российских предприятий, работающих в Арктическом регионе. На основе обзора панельных дискуссий, бесед с участниками Форума выявлены основные результаты диалога между властью и бизнесом в вопросах экономической поддержки арктических проектов, направления стимулирования отраслей промышленности в Арктической зоне в соответствии с заявленными приоритетами. Показана роль государственного регулирования экономики в Арктике.

**Ключевые слова:** ПМЭФ-2024, Арктика, Росконгресс, международное сотрудничество, Северный морской путь, планирование

### Благодарности и финансирование

Статья подготовлена при поддержке гранта Министерства науки и высшего образования РФ на проведение крупных научных проектов по приоритетным направлениям научно-технологического развития №075-15-2024-551 «Глобальные и региональные центры силы в формирующемся мироустройстве».

\* © Невская Н.А., 2025

Для цитирования: Невская Н.А. Проблемы развития арктического региона на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024) // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 226–238. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.58.226>

For citation: Nevskaya N.A. Problems of Arctic Region Development at the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 58, pp. 226–238. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.58.226>



Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

## Problems of Arctic Region Development at the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024)

Natalya A. Nevskaya<sup>1</sup>✉, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Leading Researcher

<sup>1</sup> Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, ul. Mokhovaya, 11-3, Moscow, Russia

<sup>1</sup> nnevskaya@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2344-0549>

**Abstract.** The article analyses the results of the 27th St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024). The focus of the Forum was reflected in its motto “The basis of multipolarity is the formation of new growth centers”. Discussions on the Arctic agenda were presented at SPIEF-2024 during 3 days. RAS researchers V.P. Zhuravel and N.A. Nevskaya were participants in a number of SPIEF-2024 sessions as part of the Arctic Seminar events at the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences. The Forum devoted two panels to Arctic issues: “The Northern Sea Route: Expanding Arctic Horizons” and “The Arctic Plan. International Perspective”. Arctic issues were also raised at the discussion panels “Climate Agenda of the EAEU, SCO, BRICS: Partnership for Sustainable Development”, “Inclusive Growth for a Sustainable Future”, etc., as well as in speeches and interviews for the media by governors of the Arctic regions of the Russian Federation and officials of the Ministry of Eastern Development and Rosatom State Corporation, who represented the position of the authorities. The view of business was reflected mainly by representatives of a Chinese transport company, as well as heads of large Russian enterprises operating in the Arctic region. Based on the review of panel discussions and conversations with Forum participants, the main results of the dialogue between the government and business on issues of economic support for Arctic projects and directions for stimulating industries in the Arctic zone in accordance with the stated priorities are revealed. The role of state regulation of the economy in the Arctic is shown.

**Keywords:** SPEF-2024, Arctic, Roscongress, international cooperation, Northern Sea Route, planning

### Введение

В условиях обострения конкуренции между основными глобальными центрами экономической силы Арктика стала важнейшей точкой пересечения интересов крупнейших экономических, политических и военных акторов мирового сообщества. Возрастающая роль этого региона была учтена и в программе Петербургского международного экономического форума 2024 г., организованного Фондом «Росконгресс» 5–8 июня 2024 г. Вопросам Арктики были посвящены две сессии. Первая сессия «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» открывала основную программу Форума. Сессия «Арктический план. Международный аспект» открывала второй основной рабочий день программы. Отдельные проблемы развития этого российского макрорегиона были рассмотрены на сессиях, посвящённых энергетике, климату, транспорту и логистике, международному сотрудничеству и инклюзивному росту. Такая структура программы отражает многоаспектность проблем развития Арктики, что требует комплексного подхода к их решению со стороны всех вовлечённых участников. Арктические проблемы были представлены в докладах губернаторов северных регионов на площадках стендов субъектов РФ — Республика Карелия, Архангельская и Мурманская области. Позицию федеральных органов власти РФ на ПМЭФ–2024 отражали глава Минвостокразвития и представитель МЧС России. Проблемы развития российской Арктики с позиций бизнеса были представлены руководством китайской транспортной компании и российскими компаниями — Норильский никель, НОВАТЕК, Роснефть, Росатом и др. Выбор участников дискуссии обоснован экономической ролью внешнеторговых связей РФ и пото-

ками экспорта из Российской Федерации, переориентированными в 2022 г. в сторону «дружественных» стран, крупнейшими из которых являются Китай и страны Ближнего Востока. На повышение важности проблемы развития Северного морского пути косвенно указывает первое место этой панели в списке дискуссий программы 2024 г. Все участники подчёркивали, что 90% мировой торговли осуществляется при помощи морских перевозок. В условиях нарастающих проблем в районе Суэцкого канала и Красного моря, а также климатических трансформаций растёт интерес к Севморпути. Институт Европы РАН представлен на площадке не первый год ведущими научными сотрудниками отделов страновых и экономических исследований [1, Журавель В.П.; 2, Тимошенко Д.С.].

### **Международный бизнес на ПМЭФ-2024 о проблемах развития Арктики**

Представители бизнес-сообщества в своём взгляде на развитие Арктики и Северного морского пути ориентируются прежде всего на коммерческие интересы — повышение прибыли за счёт максимизации объемов реализуемой продукции и захвата большей доли рынка на начальном периоде его формирования. Оценка перспектив связана, в первую очередь, с транспортно-логистическими преимуществами развития Севморпути, а также с доступом к водородному сырью и возможностям развития новых технологий в рамках «зелёной» и устойчивой экономики [3, Леонов С.Н., Заостровских Е.А.].

Одними из важнейших иностранных торговых партнёров, заинтересованных в развитии Северного морского пути, выступили представители Китая. На ПМЭФ-2024 китайскую сторону представляли генеральный директор китайской транспортно-экспедиционной компании господин Кэ Дзинь и председатель китайской логистической компании NewNew Shipping Co. Ltd госпожа Фан Юсинь.

Кэ Дзинь в докладе на сессии «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» отметил, что активно работая с прошлого года на Севморпути китайская компания накопила большой опыт в новых условиях и может выделить достоинства этого маршрута:

- выгодная логистика через Архангельск, который находится недалеко от Москвы — основного транспортного хаба России;
- вовлечённость лесодобывающей отрасли в логистическую сеть, наравне с товарами ТЭК;
- ценность Севморпути и как транзита в Европу, и как конечного пункта для поставки товаров в Россию<sup>1</sup>.

В интервью на стенде ПМЭФ-2024 Кэ Дзинь отметил, что самое важное для китайских партнёров — это логистика, так как она позволяет экономить около 30% топлива и срок до-

<sup>1</sup> Фонд Росконгресс. Арктический план. Международный аспект. URL: <https://www.forumspb.com/programme/business-programme/131511/> (дата обращения: 30.06.2024).

ставки будет быстрее на 2–3 недели по сравнению со стандартным маршрутом<sup>2</sup>. Из Китая в Россию поставляются автомобили, техника и товары народного потребления, из России в Китай поступают грузы компаний «Русал» и группы «Илим». По подсчёту китайского бизнеса, уровень цен с ледокольной проводкой примерно такой же, как прохождение по Суэцкому каналу, но груз доставляется быстрее. Китайская компания подписала на ПМЭФ договор с «Росатомом» (инфраструктурный оператор Севморпути с 2018 г.) о возможности совместного строительства судов ледового класса, которые могут дольше ходить по Севморпути (класса от ARC 7)<sup>3</sup>. Хочется верить, что его выполнению ничто не помешает.

Фан Юсинь выступила докладчиком на сессии «Арктический план. Международный аспект». Она отметила, что компания представлена в России с 2009 г. в рамках проекта «Один пояс — один путь». Обострение международных отношений и рост товарооборота с Китаем способствовал увеличению товарооборота компании сухопутным и морским путём. Инициатива арктического развития России и Китая будет способствовать росту благосостояния всех вовлечённых сторон. Компанией было запущено 7 маршрутов, что очень значимо для китайской стороны. Развиваются как новые маршруты, так и система безопасности, обеспечивающая транспортировку товаров. Компания планирует запуск нового проекта «Арктический экспресс №1», который охватывает основные порты Китая: Шанхай и Нинбо через север до Архангельска и далее железнодорожным транспортом до Москвы и Санкт-Петербурга. Этот путь занимает 25–27 дней. В настоящее время путь от Шанхая до Санкт-Петербурга составляет 12 600 миль, а через Арктику — 6 700 миль, что сокращает расстояние пути до трети. Китайская компания планирует создание совместного предприятия в Санкт-Петербурге для разработки новых маршрутов и технических решений развития Арктики<sup>4</sup>.

По данным агентства «Атоммедиа», в продолжение развития отношений между Росатомфлотом (предприятие госкорпорации «Росатом») и китайской компанией Newnew Shipping Line 5 июля 2024 г. из логистического центра Подмоскovie в Архангельск отправился контейнерный груз первым железнодорожным «Экспрессом Северный морской путь № 1». Груз доставлен в Китай по Севморпути<sup>5</sup>.

Япония была представлена в режиме онлайн Хиде Сакагучи, Президентом Научно-исследовательского института океанической политики, Фонд мира Сасакавы. Он отметил высокий потенциал Севморпути благодаря экономико-географическому положению, логистическим и туристическим возможностям территории. Раскрытие этого потенциала осуществ-

<sup>2</sup> Кэ Дзинь: Логистика на Севморпути для Китая очень выгодная. Проектный офис развития Арктики. URL: <https://porarctic.ru/ru/comments/ke-dzin-logistika-na-sevmorputi-dlya-kitaya-ochen-vygodnaya/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>3</sup> Росатом в 2024 г. намерен перевезти по СЕВМОРПУТИ до 3 млн т транзитных грузов // Нефтегаз. 06.2024. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/837475-rosatom-v-2024-g-nameren-perevezti-po-smp-do-3-mln-t-tranzitnykh-gruzov/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>4</sup> Фонд Росконгресс. Северный морской путь: расширяя арктические горизонты. URL: <https://www.forumspb.com/programme/business-programme/131409/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>5</sup> В Подмоскovie запустили новый логистический маршрут в Китай // АтомМедиа. URL: <https://atommedia.online/2024/07/08/v-podmoskove-zapustili-novyj-logist/> (дата обращения: 27.08.2024).

ляется через инвестиции в туризм и развитие контейнерных хабов, что даст импульс развитию во всём регионе. Япония с интересом следит за ситуацией, так как экономическая и инвестиционная динамика в Арктике повлияет на все территории, входящие в акваторию Севморпути. Он отметил потенциальную роль России в новых экологических проектах, так как в российской Арктике есть большие запасы водорода и новые технологии по его использованию, а водород — это драйвер перехода к «зелёной» и устойчивой экономике. Позиция японского коллеги отличается от точки зрения представителей Китая в вопросе цены фрахта на Севморпути и совпадает в оценке преимуществ скорости. Докладчик считает, что по стоимости фрахт Севморпути существенно выше, чем фрахт через Суэцкий канал, но скорость доставки выше в 2–3 раза, что важно для производителей товаров с высокой добавленной стоимостью. Япония с надеждой смотрит на возможности участия в развитии Севморпути<sup>6</sup>.

В работе сессии «Арктический план. Международный аспект» в онлайн формате принял участие исполнительный директор Арктического экономического совета Мадс Квист Фредериксен, гражданин Норвегии, которая председательствует в Арктическом совете в 2023–2025 гг. Ярко выраженная переориентация России на Восток и поддержка развития Севморпути важными контрагентами Юго-Восточной Азии являлись факторами смягчения риторики Норвегии в отношении России, что проявилось в сдержанной и взвешенной оценке эксперта ситуации в Арктической зоне. Он усомнился в возможности прогноза развития отношений с Россией в ближайшее время, но констатировал, что фактически работа в Арктике идёт и судоходство не остановилось. Отмечено, что в Арктическом совете понимают важность Севморпути, компании из этих стран увеличили перевозки грузов по Севморпути. Норвегия признаёт сложности страхования в связи с санкциями, но роль СМП это не уменьшает<sup>7</sup>. Директор Арктического экономического совета подчеркнул актуальность проблемы потепления и климатических изменений, которые выступают объективной причиной для изменений карты морских маршрутов с увеличением количества перевозок по Севморпути. В заключение эксперт выразил надежду на сотрудничество, обозначив невозможность конкретных решений в настоящий момент<sup>8</sup>.

### **Федеральные органы власти РФ на ПМЭФ-2024 о проблемах развития Арктики**

Представители органов государственной власти рассматривают вопросы развития Арктики и Северного морского пути не только с экономической, но и с политической и военной позиций, учитывая важность геостратегического положения региона и указывая на проблемы милитаризации Арктики. Президент РФ В.В. Путин объявил о формировании комис-

<sup>6</sup> Фонд Росконгресс. Арктический план. Международный аспект. URL: <https://www.forumspb.com/programme/business-programme/131511/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> Ключевые арктические участники ПМЭФ-2024 о перспективах развития важнейшего макрорегиона России. Проектный офис развития Арктики. URL: <https://porarctic.ru/ru/comments/ke-dzin-logistika-na-sevmorputi-dlya-kitaya-ochen-vygodnaya/> (дата обращения: 30.06.2024).

сии по развитию Северного морского пути и арктических регионов в Госсовете<sup>9</sup>. Комиссия будет объединять и координировать работу федеральных ведомств и корпораций с органами власти арктических субъектов. Инструментами развития арктических территорий предложены мастер-планы, которые должны иметь определённый лимит и приоритетное финансирование в проектах в рамках национальных целей развития<sup>10</sup>.

Глава Минвостокразвития А.О. Чекунков обозначил важность развития Арктики в рамках государственной политики РФ, отметил увеличивающийся интерес стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока к Арктике и Севморпути. Интерес к Арктике помимо нового транспортного пути связан с развитием зелёной энергетики и политикой энергоперехода. Арктика богата редкоземельными металлами — продукцией «Норникеля», углеводородами Ямала, продукцией деревообрабатывающей и целлюлозной промышленности Архангельска, алмазами Якутии, медью Чукотки [4, Ампилов Ю.П., Григорьев М.Н.]. Товарооборот на Севморпути вырос в 36 раз за 12 лет. Такая динамика требует ускоренных вложений в социальную базу территории. Россия построила самые большие арктические города, развитие которых будет осуществлено в рамках формулы «3 Д: дом, достаток, досуг». Программы развития Арктики предполагают повышение доступности комфортного жилья, рост благополучия жителей Арктики, формирование культурной среды и создание условий для разнообразного культурного досуга граждан<sup>11</sup>.

В своём выступлении на стенде регионов ПМЭФ-2024 глава Минвостокразвития А.О. Чекунков отметил проблему наращивания Вооружённых сил в Арктике. США, Канада и скандинавские страны, с одной стороны, признают суверенитет и свободу действий России в Арктике, с другой стороны, способствуют увеличению напряжения и милитаризации арктического макрорегиона. Для РФ главным фактором стабильности в Арктике является присутствие Северного флота как ключевого элемента ядерной триады. При этом развитие Северного морского пути и прилегающих прибрежных территорий невозможно без комплексной системы гражданской безопасности. Они необходимы для реализации мегапроектов по сжиженному природному газу компании Роснефть — ВостокОйл, по новым проектам Норильского никеля в области развития Баимской рудной зоны. Для реализации продукции этих проектов необходимо развивать Северный морской путь. Не менее важны точечные проекты, которые позволяют повысить эффективность арктических маршрутов для российских населённых пунктов, в первую очередь для северного завоза. Одним из способов развития Арктики и Северного морского пути выбрано создание единого морского оператора

<sup>9</sup> Заседание Совета по стратегическому развитию и нацпроектам и комиссий Госсовета по направлениям социально-экономического развития. URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/74162> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>10</sup> Указ Президента РФ от 07.05.2024 N 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». URL: <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/84648.html> (дата обращения: 29.06.2024).

<sup>11</sup> Фонд Росконгресс. Арктический план. Международный аспект. URL: <https://www.forumspb.com/programme/business-programme/131511/> (дата обращения: 30.06.2024).

для улучшения доставки товаров по северным маршрутам. Пилотным регионом выступает Чукотка. Чтобы доставка товаров по северному маршруту была более эффективной, прозрачной и выгодной для отправителей, Правительство РФ субсидирует перевозки, уделяя особое внимание каботажу<sup>12</sup>.

Важнейшим условием развития арктического макрорегиона является социально-экономическое положение людей, проживающих в тяжёлых климатических условиях Арктики [5, Григорьев М.Н.]. Поэтому глава министерства возлагает надежду на приход крупных застройщиков в Арктику. За основу принимается четырёхлетний опыт работы механизма дальневосточной ипотеки.

Руководитель оперирует следующей статистикой: долгое время средняя цена за квадратный метр квартиры на Дальнем Востоке была выше, чем средняя цена за квадратный метр в России. Но введением программы удалось преломить ситуацию, удвоив объём жилищного строительства, так как увеличенное предложение снижает цену. В настоящее время дальневосточный квадратный метр стоит на 12% ниже, чем среднероссийский. Для Арктики строительство новых домов — это большой шаг, так как с советских времён во многих арктических регионах не было построено ни одного нового дома. Но проблема оттока населения из регионов Дальнего Востока и Арктики сохраняется. Это указывает на недостаточность фактора «обеспеченность жильём» для оценки благополучия и привлекательности территории для проживания и жизнедеятельности [6, Nevskaya N.A.].

Развитие Севморпути тесно связано с безопасностью территории Арктической зоны и предупреждением чрезвычайных ситуаций [7, Григорьев М.Н.]. МЧС РФ ведёт работу по созданию комплексной системы безопасности. На ПМЭФ-2024 работу МЧС РФ представлял А.И. Бондар, директор департамента образовательной и научно-технической деятельности Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. МЧС РФ представило на ПМЭФ-2024 комплексную систему гражданской безопасности на основе спасательных центров МЧС нового типа. Такой центр открылся в Певеке на Чукотке, а систему, покрывающую всю Арктику без слепых зон, планируют запустить к концу 2027 г. А.И. Бондар отметил, что «до недавнего времени мореспасательная инфраструктура России в арктическом регионе была представлена центрами в Мурманске, Архангельске, Воркуте, Нарьян-Маре, Дудинке»<sup>13</sup>. Но они были созданы до возникновения идеи круглогодичного использования Севморпути. Новые условия и вызовы требуют новых решений. МЧС разработана стратегия прикрытия восточной части Арктики новыми центрами. «Новые вызовы потребовали формирования нового отноше-

<sup>12</sup> Алексей Чекунов: Созидательное, мирное развитие Арктики защищено Северным флотом. Проектный офис развития Арктики. URL: <https://porarctic.ru/ru/comments/aleksey-chekunov-sozidatelnoe-mirnoe-razvitie-arktiki-zashchishcheno-severnym-flotom/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>13</sup> Представитель МЧС России о ходе создания комплексной системы безопасности в Арктике. URL: <https://porarctic.ru/ru/comments/aleksandr-bondar-aviatsionnym-krylom-mozhno-budet-dostat-do-lyuboy-tochki-sevmorputi/> (дата обращения: 30.06.2024).

ния к обеспечению безопасности в Арктике, и МЧС РФ была разработана стратегия о прикрытии восточной части Арктики спасательными центрами нового типа. Это означает, что центр включает, кроме самих спасателей, орган повседневного управления. Это те, кто мониторят и вырабатывают управленческие решения, взаимодействуют с другими федеральными органами исполнительной власти (с морским спасательным координационным центром, с субъектом Российской Федерации, на территории которого находятся), поддерживают принятие решений, запускают в воздух беспилотные воздушные суда, позволяющие увидеть картинку. Третья важнейшая составляющая центра — это авиационное звено, которое в каждом из центров будет представлено двумя вертолётами Ми-8 и Ми-38 с радиусом действия 750 км, что по завершении реализации этого проекта позволит авиационным крылом из мест базирования авиации МЧС России достать до любой точки Северного морского пути»<sup>14</sup>.

В выступлении на стенде ПМЭФ-2024 А.И. Бондар ещё раз подчеркнул целевую функцию доступности спасательной инфраструктуры для пользователей Севморпути и жителей региона. «Очень важной составляющей является развитая аварийно-спасательная инфраструктура по прикрытию Севморпути. Теперь гарантируется безопасность самих жителей арктического региона и тех малочисленных посёлков, которые до настоящего времени могли увидеть спасателя через сутки-двое-трое, а может быть и позже, в зависимости от погодных условий. Сегодня спасатели становятся к ним гораздо ближе. Для того чтобы достать до любой точки арктического региона и успешно вернуться обратно с помощью авиации МЧС России, мы рассматриваем вместе с Росатомом возможность базирования авиации МЧС России на атомных ледоколах проекта 22220. Росатомом сегодня делается всё, для того чтобы ледокол был способен принимать не только Ми-8, которые изначально заложены в проектную документацию этих судов, но и Ми-38, с учётом возможности дозаправки на атомном ледоколе, возможности авиации МЧС России по доставке врачей или спасателей становятся безграничными»<sup>15</sup>.

### ***Губернаторы на ПМЭФ-2024 о проблемах развития Арктики***

На ПМЭФ-2024 губернаторы субъектов РФ Арктического региона делали доклады на сессии «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты». С докладами выступили губернаторы: Александр Цыбульский (Губернатор Архангельской области), Андрей Чибис (Губернатор Мурманской области), Владислав Кузнецов (Губернатор Чукотского автономного округа). Порты Мурманска и Архангельска являются базовыми морскими портами, и их развитие как главных контейнерных хабов Арктики относится к основным целям развития Севморпути [8, Furuichi, M., Otsuka, N.]. В Мурманской области строится морской порт Лавна

<sup>14</sup> Там же.

<sup>15</sup> Ключевые арктические участники ПМЭФ-2024 о перспективах развития важнейшего макрорегиона России. Проектный офис развития Арктики. URL: <https://porarctic.ru/ru/comments/ke-dzin-logistika-na-sevmorputi-dlya-kitaya-ochen-vygodnaya/> (дата обращения: 30.06.2024).

— первый современный порт со времен СССР, планируют создание судоремонтного комплекса и газификации региона.

Архангельская область привлекает внимание китайских инвесторов. Для развития портовой инфраструктуры Архангельского порта как важнейшей точки на маршруте Севморпути на ПМЭФ-2024 было подписано соглашение между правительством Архангельской области, ЕВРОСИБом и Сбербанком. Крупная девелоперская группа «Самолёт» подписала соглашение о комплексной застройке столицы Поморья Архангельске. К 2030 г. запланировано строительство асфальтированной дороги, соединяющей Кировскую и Архангельскую области.

Для Чукотского автономного округа (ЧАО) Севморпуть крайне важен. Первое направление использования Севморпути в ЧАО — это северный завоз: более 80% товаров — продукты, ГСМ, топливо — завозят морем. В прошлом году принят Федеральный Закон от 04.08.2023 N 411-ФЗ «О северном завозе»<sup>16</sup>, который систематизирует процесс с учётом роста амбиций в использовании Севморпути. ЧАО, Минвостокразвития РФ и корпорация «Росатом» работают в координации для создания Единого морского оператора северного завоза для перехода к среднему горизонту планирования. Второе направление использования Севморпути — вывоз из региона минерально-сырьевых ресурсов. Руководитель Чукотки возлагает надежды на два месторождения руд цветных металлов. Первый большой проект — освоение крупнейшего в мире месторождения меди, которое позволит обеспечить грузопоток весом около 2 млн тонн в год. Второй большой проект был разведан в 1970-х гг., но не разрабатывался — это месторождение олова, также являющееся крупнейшим в мире. Разрабатывать эти месторождения не представлялось возможным, так как их нельзя было вывезти. В связи с развитием Севморпути началась работа по добыче руд в регионе.

Основным инструментом развития арктических регионов РФ являются мастер-планы регионов арктической зоны РФ [9, Журавель В.П.]. В них власти субъектов АЗРФ обосновывают развитие арктических агломераций местного значения — опорных населённых пунктов — и выделение инвестиций в инфраструктурные проекты. На стендах ПМЭФ-2024 были представлены мастер-планы опорных городов Арктической зоны РФ. Во всём мире при определении значимости населённого пункта применяется критерий численности населения, что не применимо к Арктической зоне. Их население существенно меньше средних значений, но и важность города в экономическом развитии региона определяется в Арктике не численностью населения. Важна значимость населённого пункта в предоставлении услуг для окружающего пространства: это «точки входа» на труднодоступную территорию, базы Севморпути, крупные месторождения природно-минеральных ресурсов, точки обеспечения и поддержания национальной безопасности и безопасности жизнедеятельности человека в условиях Арктики и Крайнего Севера.

<sup>16</sup> ФЗ от 04.08.2023 № 411-ФЗ «О северном завозе». URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_453883/](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_453883/) (дата обращения: 30.06.2024).

В ходе обсуждения данного вопроса была выработана система критериев для формирования перечня (16 агломераций) опорных населённых пунктов АЗРФ. В соответствии с представленной методикой выделены следующие критерии:

- «Критерий 1. Выполнение функции в области обеспечения национальной безопасности. Подкатегории: «ЗАТО», «Пункт погранзоны»;
- Критерий 2. Выполнение функции базы для развития минерально-сырьевых центров. Подкатегории: «Стратегическое минеральное сырьё», «Обеспечение металлургических предприятий критически важным сырьём»;
- Критерий 3. Реализация экономических или инфраструктурных проектов. Подкатегории: «Инвестпроекты», «Логистические центры»<sup>17</sup>.

Представляя на стендах ПМЭФ-2024 мастер-планы по своим регионам, губернаторы увязывали их функционирование с проблемами Севморпути, а также с общеэкономическими проблемами субъектов АЗРФ: борьбой с падением численности населения, стимулированием роста благополучия и повышением комфорта для жителей региона. Из Арктических регионов на ПМЭФ-2024 были представлены отдельные стенды Карелии, Мурманской области и Ямало-Ненецкого АО. Презентации мастер-планов проходили в рамках Арктического дня.

Губернатор Карелии делал представление инвестиционных проектов Кемско-Беломорской агломерации, входящей в перечень опорных пунктов развития Арктики на площадке ВЭБ.РФ<sup>18</sup>. Мурманская область представила три агломерации: Мурманская, Кировско-Апатитская и Мончегорская. Следует отметить, что Мурманская область является в настоящее время лидером среди арктических регионов по количеству вложенных инвестиций и созданных рабочих мест, что обусловлено функционированием преференциальных режимов: территории опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» и АЗРФ. Глава Республики Саха (Якутия) рассказывал об агломерации Тикси-Найба как способе сохранить традиции и культуру малых коренных народов и новых возможностях промышленного освоения территории в рамках мастер-плана развития территории<sup>19</sup>. Чукотка представила мастер-планы развития Эгвекинота, Билибино и Певека<sup>20</sup>.

Мастер-план Архангельской агломерации в период проведения ПМЭФ-2024 находился на последней стадии разработки, но основные элементы были представлены на сессии

<sup>17</sup> Опорные населённые пункты — каркас Российской Арктики. URL: [https://minec.gov-murman.ru/about/obsch\\_sovet/rab/2023-god/opornye\\_naslennye\\_punkty\\_karkas\\_rossiyskoy\\_arktiki\\_final\\_19122023.pdf](https://minec.gov-murman.ru/about/obsch_sovet/rab/2023-god/opornye_naslennye_punkty_karkas_rossiyskoy_arktiki_final_19122023.pdf) (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>18</sup> ПМЭФ — 2024. Глава Карелии Артур Парфенчиков представил инвесторам потенциал Кемско-Беломорской агломерации. URL: <https://gov.karelia.ru/news/06-06-2024-pmef-2024-glava-karelii-artur-parfenchikov-predstavil-investoram-potentsial-kemsko-belomorskoy-aglom/> (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>19</sup> Глава Якутии выступил на сессии ПМЭФ-2024, посвященной развитию Арктики. URL: [https://yakutsk.mid.ru/ru/press-centre/news/glava\\_yakutii\\_vystupil\\_na\\_sessii\\_pmef\\_2024\\_posvyashchennoy\\_razvitiyu\\_arktiki/](https://yakutsk.mid.ru/ru/press-centre/news/glava_yakutii_vystupil_na_sessii_pmef_2024_posvyashchennoy_razvitiyu_arktiki/) (дата обращения: 30.06.2024).

<sup>20</sup> Делегация Чукотки участвует в Петербургском экономическом форуме. URL: <https://goo.su/YS9esN> (дата обращения: 30.06.2024).

«Арктический план. Международный аспект». Архангельская агломерация имеет ключевым элементом развития транспортный узел.

В рамках деловой программы платформы «Росконгресс Урбан Хаб» созданию и реализации мастер-планов была посвящена отдельная сессия ПМЭФ-2024 «Новые мастер-планы городов — как реализовать». Участником дискуссии от арктического региона стала заместитель Губернатора Мурманской области Ольга Вовк. На сессии обсуждались проблемы теории и практики эффективного управления городом, а также новые механизмы государственного территориального планирования.

### **Заключение**

Площадка ПМЭФ-2024 является важным местом встречи представителей бизнеса и власти для формирования и реализации скоординированной политики, достижения целей развития и расширения бизнес-проектов. Обострение международных отношений в последние годы повлияло на круг присутствующих представителей стран на Форуме в Санкт-Петербурге, и общий настрой дискуссий поляризовался. Актуальность проектов, объективные изменения в развитии территорий, достижения научно-технического прогресса показывают, что есть вопросы, в обсуждении которых заинтересованы основные участники международных процессов. ПМЭФ-2024 показал, что арктические проблемы вызывают интерес у широкой мировой общественности. Тема форума «Основа многополярного мира — формирование новых точек роста» была очень тесно связана с Арктикой как инструментом, способным поменять геополитический расклад на экономической карте мира. Развитие Севморпути касается интересов не только дружественных стран Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока. В мероприятиях были задействованы представители Японии и Норвегии. В дистанционном формате обсуждались проблемы развития Севморпути и Арктической зоны, что особенно важно в условиях ограничения политического, экономического, научного и технического сотрудничества. При сдержанной позиции представителей Японии и Норвегии очень активное участие в развитии Севморпути принимает Китай. В результате арктических сессий были достигнуты соглашения по ряду кооперированных шагов в транспортно-логистических вопросах, координации усилий субъектов РФ с представителями российского и международного бизнеса. Через месяц после проведения Форума заявленный Арктический «Экспресс Северный морской путь № 1» отправился в путь. В августе 2024 г. были поддержаны мастер-планы развития опорных территорий арктических регионов РФ. Большое внимание федеральных органов власти было уделено проблемам Арктики. Помимо выступления главы Минвостокразвития РФ по обширному перечню арктических вопросов, на ПМЭФ-2024 было представлено неочевидное для экономического форума выступление должностного лица МЧС РФ с результатами работы по безопасности жизнедеятельности человека в Арктике. Это говорит о реализации комплексного подхода к развитию арктической территории. Слабой стороной подхода к развитию больших малозаселённых территорий

Арктика является недостаточный учёт действия рыночных механизмов при реализации государственных программ и проектов. Реализация национальных целей строится на основе уже существующей структуры экономики Арктики со слабоконкурентным рынком, структуре, заложенной ещё в системе отношений планового хозяйства. Это влечёт за собой затратный подход финансирования арктических проектов, нередко без возможности оценить положительный эффект для жителей региона. В системе государственного планирования реализуется новый для нашей страны подход к развитию территорий через разработку мастер-планов опорных населённых пунктов арктической зоны. Этот инструмент активно используется на территории Дальнего Востока и при координации Минвостокразвития РФ распространён на Арктику. Документ связывает национальные цели социально-экономического развития страны и развитие территорий со сложными природно-климатическими условиями и богатым экономическим потенциалом. Основной проблемой таких документов является высокий уровень вовлечения компаний федерального уровня в реализацию проектов и снижение участия местных компаний в строительстве и благоустройстве родной территории.

Расширение круга участников с вовлечением научной общественности в обсуждение проблем развития Арктики позволит избежать недостатков в реализации мероприятий по достижению национальных целей в арктическом регионе.

### **Список источников**

1. Журавель В.П. Арктическая повестка Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2023) // Арктика и Север. 2024. № 55. С. 196–207. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.196>
2. Тимошенко Д.С. Арктическая повестка ПМЭФ-2023 — цифровые, экономические, экологические и социально-культурные аспекты // Арктика и Север. 2024. № 55. С. 208–226. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.208>
3. Леонов С.Н., Заостровских Е.А. Влияние портов северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. Т. 1. № 1. С. 6–18. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>
4. Ампилов Ю.П., Григорьев М.Н. Северный морской путь в контексте освоения недр Арктики (экспертный доклад) // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2023. № 5 (184). С. 28–42.
5. Григорьев М.Н. Задачи развития северного морского пути как составной части комплексной транспортной системы арктической зоны России // Научные труды Вольного экономического общества России. 2022. Т. 233. № 1. С. 109–132. DOI: <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2022-233-1-109-132>
6. Nevskaya N.A. Northern Sea Route and the New Energy Agenda // Energy of the Russian Arctic. Ed. by V.I. Salygin. Palgrave Macmillan, Singapore. 2022. Pp. 299–317. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8\\_15](https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8_15)
7. Григорьев М.Н. Создание новой логистики экспорта арктических минеральных ресурсов как условие их устойчивого освоения // Георесурсы. 2023. Т. 25. № 2. С. 36–46. DOI: <https://doi.org/10.18599/grs.2023.2.3>
8. Furuichi M., Otsuka N. Proposing a common platform of shipping cost analysis of the Northern Sea Route and the Suez Canal Route // Maritime Economics and Logistics. 2015. Vol. 17. No. 1. Pp. 9–31. DOI: <https://doi.org/10.1057/mel.2014.29>

9. Журавель В.П. Мурманская область — форпост российской Арктики // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2024. № 2. С. 112–124. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran22024112124>

## References

1. Zhuravel V.P. Arctic Agenda of the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2023). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 55, pp. 196–207. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.196>
2. Timoshenko D.S. Arctic Agenda of SPIEF 2023 — Digital, Economic, Environmental, and Socio-Cultural Aspects. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 55, pp. 208–226. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.208>
3. Leonov S.N., Zaostrovskikh E.A. Influence of the Ports of the Northern Sea Route on the Formation of Focal Zones for the Development of the Eastern Arctic. *Arctic: Ecology and Economy*, 2021, vol. 1, no. 1, pp. 6–18. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2021-1-6-18>
4. Ampilov Yu.P., Grigoriev M.N. The Northern Sea Route in the Context of Mineral Resource Development in the Arctic Region (Expert Report). *Mineral Resources of Russia. Economics and Management*, 2023, no. 5 (184), pp. 28–42.
5. Grigoryev M.N. Tasks for the Development of the Northern Sea Route as an Integral Part of the Integrated Transport System of the Arctic Zone. *Scientific Works of the Free Economic Society of Russia*, 2022, vol. 233, no. 1, pp. 109–132. DOI: <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2022-233-1-109-132>
6. Nevskaya N.A. Northern Sea Route and the New Energy Agenda. In: *Energy of the Russian Arctic*. Palgrave Macmillan, Singapore, 2022, pp. 299–317. DOI: [https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8\\_15](https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8_15)
7. Grigoryev M.N. Creation of New Logistics for the Export of Arctic Mineral Resources as a Condition for Their Sustainable Development. *Georesources*, 2023, vol. 25, no. 2, pp. 36–46. DOI: <https://doi.org/10.18599/grs.2023.2.3>
8. Furuichi M., Otsuka N. Proposing a Common Platform of Shipping Cost Analysis of the Northern Sea Route and the Suez Canal Route. *Maritime Economics and Logistics*, 2015, vol. 17, no. 1, pp. 9–31. DOI: <https://doi.org/10.1057/mel.2014.29>
9. Zhuravel V.P. The Murmansk Region – The Outpost of Russian Arctic. *Scientific and Analytical Herald of the Institute of Europe RAS*, 2024, no. 2, pp. 112–124. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran22024112124>

Статья поступила в редакцию 14.09.2024; принята к публикации 17.09.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов