

Арктика и Север. 2024. № 57. С. 254–266.
Краткое сообщение
УДК 339.92(985)(045)
DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.254>

Арктические сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024)

Журавель Валерий Петрович ^{1✉}, кандидат педагогических наук, ведущий научный сотрудник

¹ Институт Европы РАН, ул. Моховая, 11, стр. 3, Москва, Россия
¹ zhvalery@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1786-6754>

Аннотация. В статье подводятся общие итоги XXVII Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024, Форум), который состоялся в Санкт-Петербурге с 5 по 8 июня 2024 г. Автор принимал участие в заседании двух основных арктических сессий, которые были посвящены Северному морскому пути и международным аспектам развития Арктики, взаимодействовал с практическими работниками федеральных и региональных министерств, транспортных компаний. Анализ этих сессий посвящена данная статья.

Ключевые слова: Россия, Арктика, Фонд «Росконгресс», международное сотрудничество, азиатские страны, Северный морской путь

Arctic Sessions of the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024)

Valery P. Zhuravel ^{1✉}, Cand. Sci. (Pedag.), Associate Professor, Leading Researcher

¹ Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, ul. Mokhovaya, 11-3, Moscow, Russia
¹ zhvalery@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1786-6754>

Abstract. The article summarizes the general results of the 27th St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024, Forum), which took place in St. Petersburg from 5 to 8 June 2024. The author participated in two main Arctic sessions, which were devoted to the Northern Sea Route and international aspects of Arctic development, interacted with practitioners from federal and regional ministries and transport companies. This article is devoted to analysing these sessions.

Keywords: Russia, Arctic, Roscongress Foundation, international cooperation, Asian countries, Northern Sea Route


Благодарности и финансирование

Работа выполнена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (тема НИР No FMZS-2024-0013 «Системный анализ хозяйственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона»).

* © Журавель В.П., 2024

Для цитирования: Журавель В.П. Арктические сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 254–266. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.254>

For citation: Zhuravel V.P. Arctic Sessions of the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 57, pp. 254–266. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.254>

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

Введение

Главным мероприятием XXVII Петербургского международного экономического форума стало пленарное заседание, на котором выступил Президент России В.В. Путин. В своей речи и ответах на многочисленные вопросы глава государства дал глубокий анализ международной обстановки, развития российской экономики, осветил проблемы, в том числе касающиеся урегулирования украинского кризиса. Из того, что касается непосредственно Арктики: президент сообщил о формировании в Госсовете РФ комиссии по развитию арктических регионов России и Северного морского пути (СМП). Он отметил «Востребованной глобальной артерией становится Северный морской путь. В прошлом году по нему прошло 36 миллионов тонн грузов, а в перспективе перевозки могут превысить 150 миллионов тонн. Для этого мы продолжим развивать инфраструктуру Севморпути, строить транспортные подходы к арктическим портам. Особая роль в этой работе отводится руководителям наших северных субъектов Федерации. В этой связи сформируем в рамках Госсовета комиссию по развитию арктических регионов и Северного морского пути»¹.

По информации Советника президента РФ, ответственного секретаря Организационного комитета ПМЭФ А.А. Кобякова, в мероприятиях форума приняли участие 21,3 тысячи делегатов и гостей из 139 стран мира, 3,5 тыс. российских и иностранных компаний. На форум приехали зарубежные делегации из 95 стран, в том числе 63 главы дипломатических корпусов и 48 министров. За четыре дня на площадке форума было подписано 982 соглашения на общую сумму 6,43 триллиона рублей без учёта договорённостей, представляющий собой коммерческую тайну². ПМЭФ-2024 проходил под лозунгом «Основа многополярности — формирование новых центров роста».

Основные итоги работы предыдущих форумов по арктическим вопросам в прямой постановке были рассмотрены в журнале «Арктика и Север» в статьях В.П. Журавеля [1; 2] и Д.С. Тимошенко [3]. Следует отметить, что в 2022–2023 гг. вопросы Арктики обсуждались на многочисленных мероприятиях деловой программы «Арктика — территория диалога», организатором которых выступило Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. Во многом это было связано с тем, что Россия председательствовала в Арктическом совете. В 2024 г. на Форуме арктическая тематика в плане количества мероприятий была представлена скромно. Конкретно рассматривались вопросы Северного морского пути и международные проблемы развития Арктики. Их анализу посвящена данная статья.

¹ Пленарное заседание Петербургского международного экономического форума. Владимир Путин принял участие в пленарном заседании XXVII Петербургского международного экономического форума. 07.06.2024. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/74234> (дата обращения: 20.06.2024).

² На ПМЭФ-2024 заключили соглашения на 6,43 трлн рублей. 08.06.2024. URL: <https://rg.ru/2024/06/08/reg-szfo/v-pmef-2024-priniali-uchastie-213-tysiachi-chelovek-iz-139-stran-mira.html> (дата обращения: 20.06.2024).

Северный морской путь: расширяя арктические горизонты

Особое внимание на всех Петербургских международных экономических форумах уделялось Северному морскому пути. 6 июня 2024 г. на сессии «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты» основное внимание было уделено средне- и долгосрочным перспективам Севморпути и их влиянию на развитие российских арктических регионов. Открывая сессию, её модератор Михаил Баженов, партнёр и руководитель практики инфраструктурного и проектного финансирования «Технологии доверия», предложил участникам оценить значимость СМП в качестве международного транспортного коридора альтернативного маршруту через Суэцкий канал.

Интерес участников мероприятия вызвало выступление Советника Президента Российской Федерации, специального представителя Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в сфере транспорта И.Е. Левитина, который обозначил необходимость и принципы формирования на базе СМП международного транспортного коридора и усиления его железнодорожной составляющей. По этому вопросу он высказался так: «Перспектива у этого транспортного коридора очень серьёзная. Проблема у нас такая, что железнодорожные выходы только в Мурманске, Архангельске и Владивостоке. Нам нужен выход на Северный морской путь где-то в районе Урала или Сибири. Минимум один или два [дополнительных] железнодорожных выхода на Севморпуть, тогда он будет конкурентным»³. Обосновывая данный тезис, он обратил внимание на необходимость увеличения по данному маршруту контейнерных перевозок. При этом он отметил, что «объём между Азией и Европой очень значительный, а Транссибирская магистраль, Восточный полигон не смогут обеспечить эти объёмы, идти через Южную Африку тоже невыгодно. Без СМП мировой логистики, в том или ином её виде, не будет. От России ждут прорывных технологий в развитии этого международного транспортного коридора»⁴. Данная постановка вопроса является, на наш взгляд, принципиально важной, она предполагает если не изменение подхода по дальнейшему развитию Севморпути на ближайшую перспективу, то её значительную корректировку за счёт усиления в его интересах материковой части РФ.

Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекунков отметил, что активное развитие Северного морского пути возможно только с комплексным развитием арктических регионов России. «СМП не случится без жителей Крайнего Севера. Этот маршрут невозможен без создания для всех жителей комфортных условий проживания и работы. В российской Арктике живёт 2,5 млн человек»⁵. Он не стал обосновывать это утверждение, но речь идёт о недавно выдвинутой министерством идее по созданию 16 агломераций в АЗРФ. В данном направлении министерством и регионами проводится значительная организатор-

³ Эксперт: конкурентоспособность СМП могут повысить два ж/д выхода к нему на Урале и Сибири. 06.06.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21014357?ysclid=ly8i7sgh6d417909712> (дата обращения: 20.06.2024).

⁴ Там же.

⁵ Эксперт: конкурентоспособность СМП могут повысить два ж/д выхода к нему на Урале и Сибири. 06.06.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21014357?ysclid=ly8i7sgh6d417909712> (дата обращения: 20.06.2024).

ская и аналитическая работа по подготовке мастер-планов опорных населённых пунктов. Часть из них первично презентовалась в ходе работы ПМЭФ-2024. А.О. Чекунков отметил, что министерство формирует реестр лучших отечественных и мировых практик работы на севере, чтобы создать международный стандарт. Заявления министра о лучших практиках вызвало значительный интерес участников форума, но потом выяснилось, что это является перспективой в деятельности ведомства. Говоря о росте грузопотока по Севморпути, он отметил, что перевезённые в 2023 г. «36,2 млн тонн — это рекорд, о котором недавно ещё страшно было подумать», ведь 2012 г. грузооборот составлял 1 млн т. Для того чтобы нарастить объёмы, необходимо возить грузы внутри России по СМП». Эту задачу частично решают субсидированные каботажные рейсы. До последнего времени для этого привлекался атомный лихтеровоз «Севморпуть», сейчас на конкурсной основе на эти цели привлекаются другие суда. В 2022 г. состоялось 8 судозаходов, в 2023 г. — 16, в этом 2024 г., со слов А.О. Чекунова, запланировано 18. Всё это делается для того, «чтобы «раскатать» маршрут. Показать грузоотправителям, что СМП — это не страшно. Это — предсказуемо и, что важно, по стоимости как железная дорога»⁶. Как всегда, в выступлениях министра было много цифр, он отметил «в следующие 11 лет провоз по СМП достигнет 1,8 млрд т грузов общей стоимостью 111 трлн руб. Также это 20 трлн руб. налоговых поступлений»⁷.

Спецпредставитель госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики В.А. Панов пытался обосновать угрозы мировой морской логистики. Это пиратство у берегов Африки, инцидент в Суэцком канале с контейнеровозом Evergreen, недавнее обмеление Панамского канала и военный конфликт в Красном море, события на Украине. По его мнению, это «чёрные лебеди», которые влияют на направления грузопотоков и формирование новых торговых связей. Суэцкий канал за последний отчётный год, до событий в Красном море, достиг рекорда с точки зрения объёма перевозок — 1,5 млрд т. Огромная цифра! Но после событий в Красном море отмечается падение грузопотока на две трети. В то же время судоходство вокруг Африки выросло примерно на 75%. Самые дорогие контейнерные грузы идут в обход Африки, туда же пошли все СПГ-танкеры, в том числе российские. Это дорого, долго, но безопасно. Потеря дорогостоящего танкера может обойтись намного дороже⁸. По словам В.А. Панова, на сегодняшний день морские перевозки по СМП ограничены периодом летне-осенней незамерзающей навигации. Для перехода на круглогодичные перевозки необходимо строить арктические контейнеровозы ледового класса Arc7⁹. Он отметил, что в акватории в настоящее время работает 10 ледоколов., из них 7 — атомных, ещё пять атомных ледоколов строятся. В стадии подготовки к контрактации находятся ещё

⁶ ПМЭФ-2024: Без СМП нет мировой логистики. 06.06.2024. URL: <https://www.rzd-partner.ru/water-transport/comments/pmef-2024-bez-smp-net-mirovoy-logistiki/> (дата обращения: 20.06.2024).

⁷ На ПМЭФ-2024 раскатали маршрут Севморпути. 07.06.2024. URL: https://www.prometall.info/ludi/menedgeri/na_pmef_2024_raskatali_marshrut_sevmorputi (дата обращения: 20.06.2024).

⁸ Там же.

⁹ «Росатом» будет развивать проект СМП.07.06.2024. URL: <https://regnum.ru/news/3893971> (дата обращения: 20.06.2024).

четыре неатомных ледокола, мощностью не менее 40 мегаватт. И мы планируем их заказать уже в этом году¹⁰. Также в своём выступлении он отметил, что в 2024 г. ожидается рекордный транзитный грузопоток по СМП до трёх млн т, а кроме того — очередной рекорд по грузопотоку на СМП. Речь идёт о 40 млн т. Данную цифру он назвал позднее, 8 августа 2024 г., выступая на пленарной сессии форума «Арктика — регионы», который состоялся в Архангельске. В своём выступлении на форуме он анонсировал на октябрь 2024 г. первое заседание российско-китайской подкомиссии по развитию Северного морского пути. На форуме российской и китайской сторонами было подписано соглашение о намерениях по организации круглогодичной контейнерной линии между Россией и Китаем с использованием акватории Северного морского пути. Следует отметить, что китайская компания в 2023 г. впервые вышла на Севморпуть и осуществила 7 рейсов между портами Китая и России, в 2024 г. она планирует выполнить 12 рейсов.

Статс-секретарь — заместитель министра промышленности и торговли Российской Федерации В.Л. Евтухов в свою очередь заметил, что для реализации потенциала СМП нужен крупнотоннажный флот ледового класса, способный обеспечить круглогодичную перевозку грузов. Согласно планам министерства, до 2035 г. на СМП будут работать 14 ледоколов. На конец 2029 г. — начало 2030 г. назначено завершение строительства на судостроительном комплексе «Звезда» ультрасовременного ледокола «Лидер». Судно этого класса сможет справиться со льдами в море Лаптевых, которые не поддаются даже 60-мегаваттным ледоколам. По планам министерства до 2026 г. планируется построить 15 аварийно-спасательных судов, а в целом их будет 40 единиц [4, Алексушин Г.В.]. На заводе «Волга» начато строительство первого из трёх гидрографических судов для СМП. В своём выступлении он отметил, что ключевой задачей является строительство отечественных газозовозов под перевозку сжиженного природного газа, оснащённых российским и китайским оборудованием. Как считает В.Л. Евтухов, ещё одним вызовом российским корабелостроителям является необходимость создания своего малооборотного двигателя мощностью более 8 МВт для больших судов. Он отметил, что такие агрегаты производятся за рубежом на трёх заводах: Vartsila, Man и по лицензии в Китае, в России за этот проект готовы взяться на волгоградском заводе «Красный Октябрь». Он проинформировал, что среди судостроителей прорабатывается идея развивать строительство больших судов на турбинных установках, такой потенциал у РФ есть. Он сообщил, что до последнего времени верфь работала в технологическом партнёрстве с коллегами из Республики Корея, которые в одностороннем порядке, нарушив условия, вышли из проекта.

Конструктивно выступили иностранные участники. Султан Ахмед Бин Сулайем — председатель Правления и главный исполнительный директор компании DP World, ведущий бизнесмен Объединённых Арабских Эмиратов откровенно отметил, что на трассе СМП пока нет регулярного и качественного сервиса, т. е. рано говорить о Севморпути как об альтернативном маршруте, но,

¹⁰ Рекордные пробки, СМП, РЖД и БРИКС. Первый день ПМЭФ-2024 в специальном репортаже Vgudok с полях форума. 07.06.2024. URL: <https://vgudok.com/lenta/rekordnye-probki-smp-rzhd-i-briks-pervyy-den-pmef-2024-v-specialnom-reportazhe-vgudok-s-poley> (дата обращения: 20.06.2024).

по мнению докладчика, их станет меньше, когда во Владивостоке и в Мурманске построят логистические хабы. Он отметил, что из-за геополитики цепочки поставок меняются, грузоотправители теперь не смотрят на стоимость транспортировки, их теперь интересуют сроки доставки или даже сама возможность доставки груза. Ранее в 2023 г., выступая на ПМЭФ-2023 на сессии «Северный морской путь: новые вызовы», он отметил, что за последние 60 лет так и не появилось новых маршрутов, за исключением Северного морского пути¹¹.

Генеральный директор Китайской транспортно-экспедиционной компании Кэ Цзинь с удовлетворением сообщил, что в 2023 г. его компания выполнила первые восемь контейнерных рейсов из Китая в Санкт-Петербург, Калининград и Архангельск, особенно выделив перевозки между Китаем и Россией через порт Архангельска, что позволяет сократить транзитный срок доставки грузов за период навигации. По его мнению, Архангельск имеет идеальное (близкое) расположение от Москвы (всего 1,1 тыс. км) для перевалки импортных грузов из Китая [5, Зайков К.С., Спиридонов А.А., Фадеев А.М.].

Губернатор Мурманской области А.В. Чибис отметил, что Северный морской путь — мощная точка роста для Мурманской области [6, Журавель В.П.]. Он подчеркнул: «Мурманск — базовый порт СМП. Грузооборот по итогам 2023 г. составил 58 млн тонн. Рост почти на 3% к предыдущему году. Порт Мурманск является глубоководным и незамерзающим, входит в пятёрку крупнейших в России. Мы работаем вместе с правительством России и компаниями над задачей, поставленной Президентом РФ В.В. Путиным, по увеличению мощности мурманского порта до 110 млн т в год»¹². Он также подчеркнул, что «одним из ключевых проектов области является Мурманский транспортный узел, который включает в себя строительство порта и почти 50 км железнодорожной ветки. Порт Лавна — первый новый порт в Мурманской области со времён Советского Союза, который будет работать на западном берегу Кольского залива, куда и пошла новая железная дорога. Это 18 млн т, мы планируем, что он заработает уже в текущем году»¹³. Он также с удовлетворением рассказал участникам форума о создании в пос. Белокаменка Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений, который не имеет аналогов в мире и является ключевым объектом для создаваемой в России отрасли по производству СПГ-оборудования. В настоящее время успешно завершено строительство первой линии сжижения для проекта «Арктик СПГ-2», ведутся работы созданию второй линии. Данный проект реализует ПАО «НОВАТЭК».

Губернатор Архангельской области А.В. Цыбульский, продолжая дискуссию, отметил: «Важно, чтобы к выполнению новых масштабных задач была готова и береговая инфраструктура — важнейшая часть в общей системе СМП». Далее он перечислил преимущества Архангельского транспортного узла: круглогодичная навигация (с ледокольной проводкой) с выходом в Мировой

¹¹ Бизнес ОАЭ выразил интерес к использованию Севморпути. 15.06.2023. URL: <https://lenta.ru/news/2023/06/15/оае/?ysclid=lyag1krde3953645055> (дата обращения: 25.06.2023).

¹² Андрей Чибис на ПМЭФ: «Мурманск может стать главным контейнерным хабом в Арктике при обеспечении соответствующей инфраструктуры». 06.06.2024. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/523098/?ysclid=m0p8yvg05y779388794> (дата обращения: 20.06.2024).

¹³ Там же.

океан без пересечения территориальных вод других государств; современная система «цифрового порта», делающая реальным получение детальных данных и их обработку в режиме реального времени; готовность к двукратному увеличению объёмов перевалки грузов уже сегодня; регулярное транспортное сообщение с другими регионами — ж/д и автодорогам; наличие компетенций в судостроении и судоремонте; полноценная база по подготовке кадров для отрасли¹⁴. Следует отметить, что в сентябре 2023 г. был утверждён Комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 года¹⁵. План предусматривает обустройство глубоководного района, расширение судоходных путей на реках Двине и Печоре и водных подходов к предприятиям, железных и автомобильных дорог, обновление и создание новых научных центров и профессиональных учебных заведений. Предусмотрено также строительство на архипелаге Новая Земля морского терминала по отгрузке свинцово-цинкового концентрата. Ввод в эксплуатацию нового терминала и глубоководного района морского порта Архангельск намечен на 2031 г. Планируется, что ориентировочная мощность нового терминала к 2040 г. составит 25 млн т в год.

Своё выступление Губернатор Чукотки В.Г. Кузнецов начал с того, что отметил, что Северный морской путь является одним из важнейших элементов экономики Чукотского автономного округа. Для нужд округа по СМП доставляется более 80% всех грузов¹⁶. Он также подчеркнул, что правительство региона совместно с госкорпорацией «Росатом» и Минвостокразвития РФ ведёт работу по запуску с 2025 г. единого морского оператора северного завоза¹⁷ в рамках пилотного проекта на базе Чукотского автономного округа. На форуме это предложение было закреплено в трёхстороннем соглашении, реализация которого должна способствовать улучшению транспортировки грузов в округ. Чукотка выбрана, потому что она на 100 процентов обеспечивается северным завозом. Туда доставить грузы можно только по воздуху, либо морским путём. Лучше это делать морем.

Директор Департамента образовательной и научно-технической деятельности МЧС России А.И. Бондар сообщил, что 4 июня 2024 г. в самом северном городе России, Певеке (Чукотский автономный округ), открылся арктический комплексный аварийно-спасательный центр. Он отметил, что впервые здесь совместно размещены спасательное подразделение МЧС, сотрудники Федерального медико-биологического агентства и ФГБУ «Морспасслужба», что значительно уменьшает финансирование проекта, повышает оперативность, слаженность действий сотрудников при ЧС. В центре будут работать 50 специалистов, оснащённых современными аварийно-

¹⁴ Сегодня на ПМЭФ-2024 — «Арктический день» и дискуссия на тему «Северный морской путь: расширяя арктические горизонты». 06.06.2024. URL: <https://goarctic.ru/news/segodnya-na-pmef-2024-arkticheskiy-den-i-diskussiya-na-temu-severnoy-morskoj-put-rasshiryaya-arktich/> (дата обращения: 20.06.2024).

¹⁵ Распоряжение Правительства РФ от 22 сентября 2023 г. № 2555-р. 22.10.2023. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202310020003?ysclid=loykmyr8e9578950869> (дата обращения: 25.10.2023).

¹⁶ Делегация Чукотки участвует в Петербургском экономическом форуме. 07.06.2024. URL: <https://chaogov.ru/press-tsentr/novosti-chao/delegatsiya-chukotki-uchastvuet-v-peterburgskom-ekonomicheskom-forume/?ysclid=m4b3aythxt177133976> (дата обращения: 20.06.2024).

¹⁷ Федеральный закон от 04.08.2023 г. № 411-ФЗ «О северном завозе». URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040016?ysclid=ll1356qrls698740393&index=1> (дата обращения: 24.08.2023).

спасательными машинами, вездеходами, аэролодками и катерами. В дальнейшем ведомство планирует создать аналогичные центры в других населённых пунктах Северного морского пути: Сабетте, Диксоне и Тикси [7, Шеншин В.М., Назарова И.С., Уткин Н.И.].

Ректор МГТУ им. Баумана М.В. Гордин в своём выступлении обратил внимание на важность подготовки инженерных кадров для отечественной промышленности, на стимулирование мотивации молодёжи к получению профессии инженера. В связи с этим крайне важно переформатировать основные подходы к подготовке кадров, чтобы соответствовать современным вызовам, добиваться технологического суверенитета, в т. ч. в арктических технологиях. В этом плане знаковым событием явилось подписание им и ректором Дальневосточного государственного университета путей сообщения В.В. Буровцевым соглашения о научно-образовательном сотрудничестве.

По итогам сессии можно констатировать постоянное возрастание интереса к СМП. В отличие от дружественных стран, недружественные государства пытаются тормозить развитие его инфраструктуры, ограничивают его логистические возможности. Лучше развивается и эксплуатируется западная часть Севморпути.

Международные проблемы Арктики

На следующий день состоялась сессия «Арктический план. Международный аспект». На ней выступили представители Китая, Японии, Норвегии. Российская сторона была представлена должностными лицами Минвостокразвития РФ, Архангельской области, госкорпорации «Росатом», ООО «ГДК Баимская» (Чукотский автономный округ), ВЭБ.РФ и Арктическим и Антарктическим научно-исследовательским институтом Росгидромета.

В содержательном плане она была продолжением разговора по проблемам Северного морского пути, развития и освоения Арктики, с акцентом на некоторые международные проблемы Арктики [8, Марченков М.Л.; 9, Палилов Д.Е.].

Чекунков А.О., Министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, отметил важность Арктики для развития мировой экономики. Арктика — это «минерально-сырьевые ресурсы — удобрения, никель, кобальт, платина, медь; углеводороды — нефть, газ; целлюлозно-бумажное производство и продукция лесопромышленного комплекса, алмазы. А ещё судостроение»¹⁸, а также обозначил рост объёма перевозок по Севморпути: «Динамика развития СМП для всех очевидна: рост за 12 лет — 36 раз, с 1 млн тонн до 36 млн тонн. Планы, уже проинвестированные компаниями по производству товаров, которые нужно будет вывести по СМП, — 2 млрд тонн за следующие 12 лет. Это целый пласт экономики, который стоит более 100 триллионов рублей в сегодняшних ценах, которые только налоговых поступ-

¹⁸ ПМЭФ: «Арктический план», выступление президента, создание новой комиссии по развитию Арктики и Северного морского пути. 08.06.2024. URL: <https://goarctic.ru/news/pmef-arkticheskiy-plan-vystuplenie-prezidenta-sozdanie-novoy-komissii-po-razvitiyu-arktiki-i-severno/> (дата обращения: 20.06.2024).

лений в России должны обеспечить 20 триллионов рублей»¹⁹. Эти цифры впечатляют, но требуют значительных усилий государства, арктических регионов, коммерческих структур, финансовых ресурсов и непосредственной работы северян.

Панов В.А., специальный представитель госкорпорации «Росатом» по вопросам развития Арктики, обратил внимание на комплексный характер развития Арктического региона: «Арктика будет развиваться через экосистему, которая будет состоять из четырёх равновесных элементов. Первый — это, конечно, минерально-сырьевая база. Второй — это энергетика, третий — это логистика, или транспорт, и четвёртый — это международное сотрудничество, потому что у нас практически все проекты в Арктике так или иначе ориентированы на экспорт»²⁰. Такая постановка вопроса, на наш взгляд, является попыткой обосновать научный характер работы в Арктике, хотя в действительности эти процессы в большей степени самостоятельны, и непонятно, причём здесь «экосистема». Хотя согласен с экспертом, что в Арктическом регионе возрастает важность экологических проблем.

Цыбульский А.В., губернатор Архангельской области, отметил, что все задачи, связанные с освоением Арктики и развитием СМП, должны решаться опережающими темпами²¹. С данной мыслью согласились все выступающие.

М. Хомич, главный управляющий директор, главный стратег ВЭБ.РФ, директор по специальным проектам Агентства стратегических инициатив по продвижению новых проектов, указал, что Правительством России поставлены очень амбициозные задачи, связанные с освоением Арктической зоны, и их невозможно решить без международного сотрудничества.

Фотин Г.В., генеральный директор горнодобывающей компании «ГДК Баимская», отметил, что Баимский проект не только укрепит позиции России на международном рынке, но и кардинально преобразит жизнь в восточных арктических территориях страны. Компании принадлежит лицензия на добычу металлов в пределах Баимской площади, включающей месторождение медно-порофировых руд Песчанка в Чукотском автономном округе. Переработка руды, производство меди и золота потребуют значительных объёмов электроэнергии.

Обсуждению мировой климатической повестки посвятил своё выступление директор Арктического и антарктического научно-исследовательского института А.С. Макаров, который обратил внимание на важность научных исследований в регионе [9, Савинова В.А.].

Госпожа Фан Юсинь, председатель китайской логистической компании NewNew Shipping Line указала, что освоение Арктики — это миссия эпохи. При этом Северный морской путь и

¹⁹ Текущие темпы развития Севморпути соответствуют плановым показателям — эксперты. 10.06.2024. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/tekuschie_tempy_razvitiya_sevmorputi_sootvetstvuyut_planovym_pokazat_elyam_-_eksperty.html?ysclid=m0ma8l6qr7764095867 (дата обращения: 20.06.2024).

²⁰ В Росатоме заявили, что экосистема из четырех элементов станет основой развития Арктики. 07.06.2024. URL: <https://tass.ru/ekonomika/21044807> (дата обращения: 20.06.2024).

²¹ ПМЭФ: «Арктический план», выступление президента, создание новой комиссии по развитию Арктики и Северного морского пути. 08.06.2024. URL: <https://goarctic.ru/news/pmef-arkticheskiy-plan-vystuplenie-prezidenta-sozdanie-novoy-komissii-po-razvitiyu-arktiki-i-severno/> (дата обращения: 20.06.2024).

освоенный маршрут Архангельск — Шанхай, она назвала «Арктическим экспрессом № 1». По её мнению, Северный морской путь создаёт благо и благосостояние всему миру.

Хиде Сакагуч, президент Научно-исследовательского института океанической политики Японии, исполнительный директор Фонда мира Сасакавы, отметила, что у Арктического региона огромный экономический потенциал благодаря полезным ископаемым, стратегическому расположению и туристическим возможностям. По её оценке, в российской Арктике расположены значительные запасы водорода, и технологии по их использованию могут оказать значительный эффект на региональную и мировую экономику.

Мадс Квист Фредериксен, исполнительный директор Арктического экономического совета (выступал онлайн) заявил, что председательство Норвегии в Арктическом совете набирает обороты, возобновили свою деятельность его шесть рабочих групп, более доброжелательным стало отношение к России, которая является её полноправным членом. Он отметил «у нас глобальные цели, и мы уверены, что в дальнейшем сотрудничество будет развиваться и активизироваться». С учётом проблем в деятельности Арктического совета и председательства в нём Норвегии, РФ необходимо более глубоко анализировать складывающуюся арктическую ситуацию [11, Nevskaya N.A.].

Заключение

За более чем четверть века Форум стал востребованной мировой площадкой для налаживания кооперационных связей, авторитетным и представительным мероприятием мирового уровня, которое прошло на фоне спецоперации на Украине, масштабных санкций и ухода из России значительного количества иностранных компаний.

Состоявшиеся сессии внесли свой вклад во всестороннее понимание реальной ситуации в Арктике, позволили выработать конкретные шаги и эффективные решения по выполнению поставленных руководством России задач по обеспечению сбалансированного устойчивого развития Арктического региона. У руководства страны и глав субъектов АЗРФ есть понимание того, что этот регион является важной и перспективной территорией России. В обозримом будущем, по мнению экспертов, главными станут экономические проекты, в том числе с азиатскими странами. К сожалению, всё реже на форумах можно услышать о проблемах, которые затрудняют развитие Арктики. Это во многом связано и с тем, что из года в год выступают одни и те же эксперты.

Динамичное развитие Северного морского пути и превращение его в круглогодичный международный транспортный коридор напрямую зависит как от роста объёмов транзитных перевозок, так и от развития российских арктических территорий. Его развитие открывает для арктических регионов серьёзные экономические и логистические перспективы, а также даёт мощный толчок для улучшения качества жизни, появления высокооплачиваемых рабочих мест в разных сферах. Констатируется, что для реализации в полном объёме потенциала СМП, нужно иметь круглогодичную транспортную систему.

Арктика обладает огромным экономическим потенциалом и является ключевой зоной для глобального развития и экономической интеграции. При этом значительную роль в развитии этой территории должно сыграть восстановленное международное сотрудничество. В этих условиях Северный морской путь откроет новые возможности для международной торговли и экспорта арктических ресурсов.

Российские эксперты в своих выступлениях избегали оценок состояния и перспектив международного сотрудничества в Арктике, за исключением В.Л. Евтюхова, который отметил, что Республика Корея отказалась от договора по строительству ледоколов и не возвращает денежные средства по контракту, а также А.А. Макарова, который выразил надежду на достижение прорывных результатов в арктической науке на основе восстановленной международной кооперации.

Для некоторых спикеров арктических сессий участие в работе ПМЭФ-2024 имело своё рабочее и кадровое продолжение. Губернатор Мурманской области А.В. Чибис первый среди руководителей арктических регионов 6 августа 2024 г. получил одобрение у Президента РФ В.В. Путина мастер-планов по развитию опорных населённых пунктов Мурманской области²², второй раз был избран Губернатором Мурманской области. 12 июня 2024 г. В.Л. Евтюхов был назначен начальником Управления Президента РФ по государственной политике в сфере оборонно-промышленного комплекса²³, а ректор МГТУ им. Баумана М.В. Гордин 19 августа 2024 г. был включён в состав Совета при Президенте РФ по науке и образованию²⁴. Теперь у них появилось дополнительная возможность в своей деятельности уделять больше внимания арктическим проблемам.

На этих двух сессиях участники форума, к сожалению, не вспомнили о вкладе недавно умершего (1 июня 2024 г.) Героя Советского Союза, Героя Российской Федерации, депутата Государственной Думы, специального представителя Президента РФ по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике, Артура Николаевича Чилингарова в изучение и освоение полярных регионов.

В работе XXVII Петербургского международного экономического форума активное участие приняла делегация Института Европы РАН в лице её ведущих научных сотрудников — В.П. Журавеля, Н.А. Невской и М.В. Ведерникова. В.П. Журавель является руководителем Центра арктических исследований, автором более 100 научных работ по проблемам развития и освоения Арктики; Н.А. Невская — руководитель Центра макроэкономических исследований, автор более 90 работ, среди которых авторский учебник федерального значения «Макроэкономическое планирование и прогнозирование», выдержавший три переиздания; М.В. Ведерников — заместитель

²² Президент России Владимир Путин одобрил мастер-планы по развитию опорных населённых пунктов Арктики в Мурманской области. 06.08.2024. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/526452/?ysclid=m0qxnf5uh353465491> (дата обращения: 15.06.2023).

²³ Указ Президента Российской Федерации от 12.06.2024 г. № 483 «О должностных лицах Администрации Президента Российской Федерации». 12.06.2024. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202406120010> (дата обращения: 20.06.2023).

²⁴ Указ Президента Российской Федерации от 19.08.2024 № 706 «Об утверждении состава Совета при Президенте Российской Федерации по науке и образованию и состава президиума этого Совета». 19.08.2024. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202408190015> (дата обращения: 20.06.2023).

главного редактора журнала «Научно-аналитический вестник Института Европы РАН», автор более 90 научных работ, уроженец Архангельской области.

Организатором XXVII Петербургского международного экономического форума выступил Фонд «Росконгресс» — социально ориентированный нефинансовый институт развития, крупнейший организатор общероссийских, международных, конгрессных, выставочных, деловых, общественных, молодёжных, спортивных мероприятий и событий в области культуры. Он был создан в соответствии с решением Президента Российской Федерации в 2007 г. с целью содействия развитию экономического потенциала, продвижения национальных интересов и укрепления имиджа России. По итогам ПМЭФ-24 глава государства 22 июля 2024 г. утвердил перечень поручений (Пр-1381), состоящий из 21 поручения. В поручении 6 Фонду «Росконгресс» поставлена задача обеспечить до 1 октября 2024 г. проведение анализа и обобщение итоговых материалов форума. В этом плане закономерно возникает вопрос о том, как идёт реализация соглашений, подписанных на предыдущих форумах. Так, по итогам ПМЭФ-2022 было подписано 695 соглашений на общую сумму 5 трлн 670 млрд рублей²⁵, на ПМЭФ-2023 было подписано более 900 соглашений на общую сумму 3 трлн 860 млрд рублей²⁶. Это соглашения, сумма которых не является коммерческой тайной.

Список источников

1. Журавель В.П. Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ-2022) и его арктическая повестка // Арктика и Север. 2022. № 48. С. 244–260. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.48.244>
2. 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>
3. 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>
4. Алексушин Г.В. Развитие атомного ледокольного флота и его роли в экономическом освоении Северного морского пути // Арктика и Север. 2023. № 53. С. 28–35. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2023.53.28>
5. Зайков К.С., Спиридонов А.А., Фадеев А.М. Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22–37. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.22>
6. 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>
7. Шеншин В.М., Назарова И.С., Уткин Н.И. О месте МЧС России в системе обеспечения национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации // Право и государство: теория и практика. 2023. № 5 (221). С. 50–55. DOI: https://doi.org/10.47643/1815-1337_2023_5_50

²⁵ Итоги работы юбилейного XXV Петербургского международного экономического форума. 18.06.2022. URL: <https://forums.spb.com/archive/2022/outcomes-of-spief/> (дата обращения: 20.06.2024).

²⁶ Итоги работы ПМЭФ-2023. 17.06.2023. URL: <https://forums.spb.com/news/news/itogi-raboty-pmef-2023/> (дата обращения: 20.06.2024).

8. Марченков М.Л. Политико-философские аспекты повестки международных отношений в Арктическом регионе (кейс Баренцева сотрудничества) // Гуманитарные и социальные науки. 2023. Т. 98. № 3. С. 14–19. DOI: <https://doi.org/10.18522/2070-1403-2023-97-2-14-19>
9. Палилов Д.Е. Политико-экономические особенности эксплуатации северного морского пути в условиях геополитического противостояния // Социально-гуманитарные знания. 2023. № 3. С. 114–117.
10. Савинова В.А. Типология научно-исследовательских объектов в полярных регионах // Academia. Архитектура и строительство. 2023. № 2. С. 97–107. DOI: <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2023-2-97-107>
11. Nevskaya N.A. Northern Sea Route and the New Energy Agenda. In: Salygin V.I. (eds). Energy of the Russian Arctic. Palgrave Macmillan, Singapore. 2022. Pp. 299–317. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-19-2817-8_15

References

1. Zhuravel V.P. The St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2022) and Its Arctic Agenda. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 48, pp. 244–260. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.48.244>
2. 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>
3. 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>
4. Aleksushin G.V. The Nuclear Icebreaker Fleet and Its Role in the Economic Development of the Northern Sea Route. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2023, no. 53, pp. 28–35. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2023.53.28>
5. Zaikov K.S., Spiridonov A.A., Fadeev A.M. Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 22–37. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.22>
6. 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>
7. Shenshin V.M., Nazarova I.S., Utkin N.I. About the Place of the Russian Emergencies Ministry in the System of Ensuring National Security in the Arctic Zone of the Russian Federation. *State and Law: Theory and Practice*, 2023, no. 5 (221), pp. 50–55. DOI: https://doi.org/10.47643/1815-1337_2023_5_50
8. Marchenkov M.L. Politico-Philosophical Aspects of the Agenda of International Relations in the Arctic Region (The Case of the Barents Cooperation). *The Humanities and Social Sciences*, 2023, vol. 98, no. 3, pp. 14–19. DOI: <https://doi.org/10.18522/2070-1403-2023-97-2-14-19>
9. Palilov D.E. Political and Economic Features of Operation of the Northern Sea Route under the Conditions of Geopolitical Standoff. *Social and Humanitarian Knowledge*, 2023, no. 3, pp. 114–117.
10. Savinova V.A. Typology of Research Facilities in the Polar Regions. *Academia. Architecture and Construction*, 2023, no. 2, pp. 97–107. DOI: <https://doi.org/10.22337/2077-9038-2023-2-97-107>
11. 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

Статья поступила в редакцию 14.09.2024; принята к публикации 16.09.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов