



НЕГОСУДАРСТВЕННАЯ АВТОНОМНАЯ НЕКОММЕРЧЕСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ  
ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ИНСТИТУТ МИРОВЫХ ЦИВИЛИЗАЦИЙ»

---

# **ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ РОССИИ**

*Материалы III научно-практической конференции  
(9 декабря 2021 г.)*

*Сборник статей*

Москва  
Издательский дом «ИМЦ»  
2022

УДК 332.145(98)  
ББК 65.04(21)  
Ц 57

Ц 57 **Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы III научно-практической конференции (9 декабря 2021 г.): сборник статей. — М.: Издательский дом «ИМЦ», 2022. — 320 с.**

ISBN 978-5-907445-79-6

В сборнике представлены материалы выступлений на научно-практической конференции, посвященной цивилизационным аспектам развития Арктических регионов России. Сборник материалов содержит научные статьи представителей политических партий, научно-исследовательских институтов РАН, Общероссийских общественных организаций и высших учебных заведений РФ, заинтересованных бизнес-структур. Работы освещают актуальные вопросы политического, социально-экономического, промышленно-технологического и образовательно-культурного развития Арктических регионов России.

Издание адресовано научно-педагогическим сотрудникам, аспирантам, студентам, работникам, осуществляющим свою профессиональную деятельность в данной области.

УДК 332.145(98)  
ББК 65.04(21)

*Материалы публикуются в авторской редакции.  
Авторы опубликованных материалов несут ответственность  
за подбор и точность приведенных фактов, цитат, собственных имен,  
статистических данных и прочих сведений.*

ISBN 978-5-907445-79-6

© Коллектив авторов, 2022  
© НАНО ВО «ИМЦ», 2022

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>Барсукова Н.И.</b> Создание общественных пространств для арктических городов России .....	8
<b>Barsukova N.I.</b> Creating public spaces for Russian Arctic cities .....	8
<b>Барсукова Н.И., Фомина Э.В.</b> Парки в экстремальных условиях Арктики. Принципы организации.....	18
<b>Barsukova N.I., Fomina E.V.</b> Parks in extreme Arctic conditions. Principles of organization .....	18
<b>Волков К.С., Петушкова Т.А.</b> Kumandins: traditions, religion, myths, history .....	28
<b>Volkov K.S., Petushkova T.A.</b> Кумандинцы: традиции, религия, мифы, история .....	28
<b>Гаськова К.А., Паллотта В.И.</b> Особенности Ханты-Мансийского орнамента в национальном костюме .....	34
<b>Gaskova K.A., Pallotta V.I.</b> Features of the Khanty-Mansiyo ornament in the national costume .....	34
<b>Гладышева И.М.</b> Ресурсный потенциал Арктического региона .....	42
<b>Gladysheva I.M.,</b> Resource potential of the Arctic region .....	42
<b>Грицан Е.Д.</b> Реализация энергетических проектов в Арктике: перспективы и вызовы.....	60
<b>Gritsan E.D.</b> Implementation of energy projects in the Arctic: prospects and challenges .....	60

<b>Журавель В.П.</b>	
О национальных интересах Российской Федерации в Арктике: российский и международный аспекты.....	67
<b>Zhuravel V.P.</b>	
On the national interests of the Russian Federation in the Arctic: Russian and international aspects .....	67
<b>Залыевский Н.П.</b>	
М.В. Ломоносов на начальном рубеже современной арктической геополитики и геоэкономики .....	84
<b>Zalyevskiy N.P.</b>	
M.V. Lomonosov at the initial turn of modern arctic geopolitics and geo-economics .....	84
<b>Ибраева А.И.</b>	
Экологический туризм в Арктических регионах России .....	100
<b>Ibraeva A.I.</b>	
Ecological tourism in the Arctic regions of Russia.....	100
<b>Ичетовкин М.А., Панкратов А.Ю., Литуновский А.А., Глазунова Ю.В.</b>	
Цивилизационные аспекты климатических изменений в Арктическом регионе России: от патриотически-воспитательных до семейно-бытовых и экономических отношений .....	108
<b>Ichetovkin M.A. Pankratov A.Y., Letunovsky A.A., Glazunova Yu.V.</b>	
Civilizational aspects of climate change in the Arctic region of Russia: from patriotic and educational to family and household and economic relations .....	108
<b>Карпова А.А.</b>	
Взаимодействие России и Китая в рамках освоения Арктики: вызовы, противоречия и пути их решения.....	117
<b>Karпова A.A.</b>	
Interaction between Russia and China in the development of the Arctic: challenges, contradictions and ways to solve them.....	117
<b>Кривоспицкая Е.Ф.</b>	
Повышение эффективности международной торговли между европейскими и азиатскими странами в результате освоения Северного морского пути .....	127

<b><i>Krivospitskaya E.F.</i></b>	
Improving the efficiency of international trade between European and Asian countries after the development of the Northern Sea Route .....	127
<b><i>Леус А.М., Петушкова Т.А.</i></b>	
Народные промыслы удэгейцев .....	135
<b><i>Leus A.M., Petushkova T.A.</i></b>	
Folk crafts of the Udege people .....	135
<b><i>Лукин Ю.Ф.</i></b>	
Депривация Арктики — изменение ценностей к нефти и газу? .....	148
<b><i>Lukin Yu.F.</i></b>	
Deprivation of the Arctic — Changing values for oil and gas? .....	148
<b><i>Манин Я.В.</i></b>	
Международное морское право в Арктике .....	171
<b><i>Manin I.V.</i></b>	
International Marine Law in Arctic .....	171
<b><i>Митько А.В., Сидоров В.К.</i></b>	
Основные тенденции формирования госполитики стран Арктического Совета .....	180
<b><i>Mitko A.V., Sidorov V.K.</i></b>	
The main trends in the formation of state policies of countries Arctic Council .....	180
<b><i>Мусяенко Т.В.</i></b>	
Стратегические приоритеты управления рисками экологической безопасности Арктики.....	195
<b><i>Musienko T.V.</i></b>	
Strategic priorities of risk management of environmental safety of the Arctic .....	195
<b><i>Пархалова В.В., Сичкар Т.В.</i></b>	
Этнокультурные традиции народов севера: от этнической самобытности до современных реалий .....	212
<b><i>Parkhalova V.V., Sichkar T.V.</i></b>	
Ethnocultural traditions of the peoples of the north: from ethnic identity to modern realities .....	212

<b>Подоплёкин А.О., Малинина К.О., Блынская Т.А.</b>	
Особенности реализации государственной политики по развитию территорий Арктической зоны Российской Федерации .....	221
<b>Podoplekin A.O., Malinina K.O., Blynskaya T.A.</b>	
Features of the implementation of state policy for the development of the territories of the Arctic zone of the Russian Federation .....	221
<b>Попова С.А., Кокорева Е.А., .....</b>	238
Обеспечение условий доступности городской среды для инвалидов в Арктической зоне Российской Федерации на основе опыта зарубежных стран .....	238
<b>Popova S.A., Kokoreva E.A.</b>	
Ensuring accessibility of the urban environment for the disabled in the Arctic zone of the Russian Federation based on the experience of foreign countries.....	238
<b>Потапова Д.С., Петушкова Т.А.</b>	
Символизм Манси в образах кукол .....	250
<b>Potapova D.S., Petushkova T.A.</b>	
Mansi symbolism in the images of toys .....	250
<b>Почуева П.С., Сичкарь Т.В.</b>	
Колористические особенности национального костюма теленгитов .....	255
<b>Pochueva P.S., Sichkar T.V.</b>	
Coloristic features of the national Telengt costume .....	255
<b>Прусакова А.Д., Паллотта В.И.</b>	
Синтез культур в творчестве долган.....	264
<b>Prusakova A.D., Pallotta V.I.</b>	
Synthesis of cultures in the works of dolgans .....	264
<b>Сазонов С.Л., Вавилов О.К., Лозинский А.Н.</b>	
Взгляды китайских экспертов на арктический транзит .....	271
<b>Sazonov S.L., Vavilov O.K., Lozinskiy A.N.</b>	
Views of Chinese experts on Arctic transit .....	271
<b>Севастьянов Д.В.</b>	
Современные тренды развития социально-экономического и этнокультурного пространства Арктического региона РФ ..	286

***Sevastyanov D.V.***

Modern trends in the development of the socio-economic and ethnocultural space of the Arctic region of the Russian Federation..... 286

***Федотовских А.В.***

Создание зон экспериментально-правовых режимов в Арктике для развития малой и беспилотной авиации ..... 301

***Fedotovskikh A.V.***

Creation of zones of experimental legal regimes in the Arctic for the development of small and unmanned aircraft..... 301

**Барсукова Н.И.,**

доктор искусствоведения, профессор,  
Национальный институт дизайна, Москва

## **СОЗДАНИЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ПРОСТРАНСТВ ДЛЯ АРКТИЧЕСКИХ ГОРОДОВ РОССИИ**

**Barsukova N.I.,**

Doctor of Art History, Professor,  
National Design Institute, Moscow  
E-mail: bars\_natali@mail.ru

### **CREATING PUBLIC SPACES FOR RUSSIAN ARCTIC CITIES**

**Аннотация.** В статье раскрывается актуальность формирования общественных пространств для жителей Арктического региона Российской Федерации с учётом специфических условий Арктики. Анализируются природные условия арктических регионов и их особенности. Предлагается типологическая характеристика общественных пространств: открытые, закрытые и смешанные. Анализируются виды досуговой деятельности и в связи с этим даются дополнительные характеристики общественным пространствам — места встреч, площадки городской активности, живые участки, места притяжения. Обосновывается индивидуальный подход к каждому урбанистическому пространству из-за неоднородности климатических условий. Подчёркивается роль дизайна и его методологии в формировании общественных пространств города: комплексный подход, функциональные процессы, ориентация на современные материалы и технологии.

**Ключевые слова:** русская Арктика, общественные пространства, места встреч, площадки городской активности, живые участки, места притяжения, дизайн городской среды, «Арктический дизайн».

**Abstract.** The article reveals the relevance of the formation of public spaces for residents of the Arctic region of the Russian Federation, taking into account the specific conditions of the Arctic. The natural conditions of the Arctic regions and their features are analyzed. The typological characteristics of public spaces are proposed: open, closed and mixed. The types of leisure activities are analyzed and, in this regard, additional characteristics of public spaces are given — meeting places, sites of urban activity, living areas, places of attraction. An individual approach to each urban space is justified due to the heterogeneity of climatic

conditions. The role of design and its methodology in the formation of public spaces of the city is emphasized: an integrated approach, functional processes, orientation to modern materials and technologies.

**Key words:** Russian Arctic, public spaces, meetingplaces, urban activity sites, live site, places of attraction, urban environment design, «Arctic design».

В настоящее время возрастает интерес к проблематике благоустройства арктических городов и создания в них разнообразных общественных пространств. Актуальность проблемы разработки особых проектов для городской среды арктических населённых пунктов вызвана тем, что официально более двух третей территории Российской Федерации отнесены к районам Крайнего Севера или местностям, приравненным к ним. Около одной пятой территории страны — находится в Арктической зоне, которую отличает большая заселённость и освоенность. Однако вопросы комфорта городской среды ранее стали подниматься только сейчас. По оценке специалистов, более половины территории Российской Федерации находится вне зоны климатического комфорта, а Арктическая зона вообще характеризуется экстремальными природно-климатическими условиями. Конечно это предопределяет особенности жизнедеятельности человека, что должно учитываться при проектировании комфортной городской среды.

Климатическую экстремальность Российской Арктики создаёт не только большая повторяемость низких отрицательных температур, что составляет около 45–65% дней в году, но и преобладание пасмурной погоды, и полярная ночь, из-за которых жители испытывают недостаток солнечной радиации зимой, а также сильный ветер с частыми низовыми метелями. Долгая полярная ночь и минусовые температуры являются факторами, создающие дискомфорт городской среды и мешающими находиться долго на улице, следовательно, влияют на отсутствие разнообразия в повседневной жизни. Но экстремальные условия Арктики — это не только природно-климатические особенности. Изолированность и отдалённость населённых пунктов друг от друга определяют специфику образа жизни и особенности проживания, что также затрудняет создание комфортной городской среды.

Понятие «городская среда» в арктических населённых пунктах и мероприятия, повышающие её комфортность, включая досуговую и рекреационную деятельность, требуют дополнительного осмысления в связи со специфичностью природно-климатических условий. Дизайн рассматривает городскую среду как особый тип пространственной среды для комфортной повседневной жизни человека, для поддержания его физического и психического здоровья, как совокупность условий жизнедеятельности человека. Поэтому в основе методологии дизайна лежит комплексный подход к её формированию с учётом многих других факторов.

Считается, что стиль жизни горожанина, обычно формирующий ключевую идею развития общественных пространств в городе с более-менее комфортными климатическими условиями, в арктических городах не применим. Однако в последнее время тенденции по усовершенствованию арктических городов свидетельствуют о том, что климат уже не является определяющим фактором, важна комфортная среда и выработка механизмов управления ею. После реализации некоторых региональных инициатив, таких как программа «Комфортная городская среда», предназначенная сначала только для городов Лабытнанги и Салехард, появилась возможность формулирования самых общих принципов создания общественных пространств в экстремальных природно-климатических условиях. Первый опыт был признан удачным и в 2018 г. к программе подключились остальные города Ямала, при этом задачи создания комфортной среды поставлены даже в самых маленьких населённых пунктах с числом жителей от 200 человек.

В литературе проблемам арктических территорий уделяется в последнее время много внимания. Выявляются принципы проектирования наиболее устойчивых конструкций в архитектуре, создания эффективных объёмов и оптимальных пространств. При этом обсуждаются возможности симбиоза местных традиций и современных материалов и технологий [8]. Подчеркиваются приоритеты зелёной архитектуры, отмечается важность привлечения пространственных ресурсов и природной среды для создания комфортной городской среды, прогулок и игр в комфортных микроклиматических условиях [9].

В связи с развитием культурно-познавательного туризма отмечается необходимость сохранения культурных кодов и развитие новых брендов русской Арктики [4; 6; 7]. Один из таких культурных кодов — культовая архитектура Поморья, которая послужила фактором адаптивного механизма освоения и организации жизненного пространства и сакрального ландшафта для русского населения Арктики, выполняя защитную и сакральную миссию. Поморские храмы и кресты выступали навигационными знаками, которые были нанесены на лоцманские карты. В Арктике, где сложилась православная морская культура, поклонные кресты и сейчас отражают особые условия жизни, являются центром окружающего ландшафта и его культурным кодом [10].

Проблема формирования открытых городских пространств в арктических городах связана с ограничением возможности реализации досуговых практик, общепринятых для городов, расположенных в более комфортных климатических условиях. Открытые пространства обладают значительным потенциалом для изменения характера городской среды. Они являются территориями общего пользования, свободными от транспорта, доступными для жителей и гостей города, служат для проведения досуга, разных видов отдыха, организации пешеходных потоков, массовых мероприятий и способствуют городской активности населения [3]. В небольших по размеру арктических городах зачастую отсутствует элементарная возможность такой досуговой деятельности как расслабленная пешеходная прогулка или перемещение с неопределённой конечной целью. Как правило для этого в урбанистических пространствах создают различного типа пешеходные зоны, предполагающие непрерывное активное использование объектов благоустройства, случайный выбор досуговых объектов, что в целом соответствует требованиям гуманизации среды [5]. Но немногочисленность открытых и закрытых общественных пространств в городах русской Арктики не позволяет разнообразить свободное время.

В последнее время наблюдается тенденция постепенного расширения официальных границ Арктики, повышения внимания к арктическим территориям и арктическому дизайну. Термин

«Арктический дизайн» (Arctic design) впервые стал предметом общественного обсуждения в 2010 году, когда в финском городе Рованиemi планировались мероприятия проекта «Хельсинки — столица мирового дизайна» (World Design Capital 2012 Helsinki). Понятие воспринималось неоднозначно, так как отражало историю и идеологию освоения Севера, сформировавшего экзотический и колониальный взгляд на Арктику, а также утилитарный подход к эксплуатации её природных ресурсов. А.Н. Соловьёва отмечает, что «Арктический дизайн» ассоциировался сначала в основном с традициями и стилистикой скандинавского дизайна с его универсальными принципами функциональности и природосообразности [11]. Ясно одно, что арктический дизайн может быть современным трендом, течением, предполагающим индивидуальный подход в каждом конкретном случае. На скандинавских примерах показаны композиционные приёмы открытых общественных пространств, которые создают атмосферу свободы и лёгкости, помогают формировать сообщество граждан: асимметричная динамическая сбалансированность, отсутствие осевой или центрικής организации, однозначное направление движения [12].

Наметились и новые тенденции проектирования закрытых креативных общественных и открытых городских пространств, которые можно применять и в арктических условиях [1]. Однако актуальность проблемы обеспечения полноценной связи с растительными компонентами, создание ландшафтных композиций в городской среде с учётом природных факторов сохраняется для арктической зоны [2]. Стоит задача организовывать городскую среду таким образом, чтобы человек чувствовал себя комфортно в северном климате, удовлетворить его потребность в зелёных парках летом и грамотно их использовать зимой. Для этого нужна продуманная городская система, раскрывающая особенности формирования комфортной среды в условиях Арктики. Общие тенденции средового дизайна и благоустройства арктических российских городов должны быть ориентированы на минимизацию вторжения в окружающую среду. Так например, благоустройство территории парка «Здоровье» в г. Тарко-Сале выполняли с минимальным вмешательством в экосистему,

с максимальным сохранением зелёных насаждений и естественного рельефа, высадили специально выращенные 14 тысяч растений.

В России накоплен большой градостроительный опыт на Севере. Большая заселённость и освоённость являются отличительной чертой Российской Арктики. На территории Российской Арктики, по оценке, проживает около 2,5 млн. человек. Поэтому проблема создания комфортной среды в арктических поселениях не является надуманной. Последнее время благоустраиваются парки, скверы, дворовые территории. Но создать комфортные общественные пространства в арктических городах — задача другого уровня сложности, что и является темой данной статьи.

Арктический климат — это не обязательно низкие температуры, это и частые скачки температур через «0», что характерно для Мурманска. Этот фактор отрицательно влияет на свойства материалов. Поэтому технологии создания объектов и элементов благоустройства для улицы должны быть адаптированы к экстремальным климатическим условиям.

Внутри арктического региона климатические условия не одинаковые, и хоть в целом опыт внедрения принципов и приёмов организации комфортной среды, ориентированной на реализацию разнообразных потребностей жителей, может быть достаточно схож как для арктической зоны, так и в целом для северных территорий России, должны применяться различные подходы к благоустройству городской среды в различных регионах.

Климатические условия Арктики сезонны, изменчивы и во многом зависят от моря: его течений, атмосферных явлений, розы ветров. Так, например, потенциал незамерзающего залива в Мурманске благодаря тёплому течению Гольфстрим можно использовать в организации фрагментарных пешеходных зон или локальных открытых общественных пространств на набережных, не занятых под портовые промышленные территории. При проектировании общественных пространств в арктических городах с низкими зимними температурами, где зимняя температура в минус 40 градусов считается комфортной, напротив, необходимо рядом с открытыми площадками городского

притяжения и скверами городской активности размещать закрытые объекты, где можно было бы согреться. Это могут быть специальные тёплые павильоны или объекты инфраструктуры, с размещением в них небольших кафе, кофеен, мест для зарядки телефонов или просто скамей и стульев. Есть опыт и на открытых площадках в арктических городах устанавливать скамьи с подогревом.

Поскольку арктические города не однородны по условиям, в каждом из них есть свои природные, географические и климатические особенности, необходимо выявлять запросы и образ жизни местных жителей и формировать индивидуальную концепцию и проектный образ общественных пространств для каждого арктического города.

Все общественные пространства для городской среды Арктики условно можно разделить на открытые, закрытые и смешанные.

1. Открытые традиционные общественные городские пространства — это площади и площадки, пешеходные улицы и рекреационные территории, такие как набережные, парки, скверы, междомовые и дворовые территории.
2. Закрытые общественные пространства могут размещаться в торговых центрах, Дворцах спорта, Домах культуры, теперь уже и в современных музеях. Общественные пространства в закрытых помещениях позволяют человеку находиться в социуме в течение всего года, независимо от погодных условий и предоставляют инфраструктуру для реализации разнообразных досуговых запросов. Формы организации закрытых общественных пространств могут быть различными.
3. Смешанными можно назвать открытые площадки, на которых устанавливают небольшие павильоны или крытые беседки, предназначенные для обогрева и кратковременного отдыха. Это катки с расположенными рядом кафе, детские игровые комплексы, парковые зоны с изолированными от непогоды досуговыми объектами и др. Для арктического региона они наиболее предпочтительные.

Типологически открытые и смешанные пространства должны учитывать следующие виды деятельности: проведение праздников, прогулки, места встреч, то есть быть по сути площадками городской активности,

живыми участками (live site), местами притяжения взрослых и детей для совместной досуговой деятельности. Они должны быть небольшими по размерам и комфортными, следовательно, главную роль для их создания должен играть дизайн городской среды — «арктический дизайн», учитывающий все условия арктической жизнедеятельности.

Большое значение в этом случае должно придаваться озеленению и ландшафтному благоустройству городской среды. Люди, месяцами лишённые солнечного света, испытывают особую потребность в общении с природой. Именно природа в суровых условиях помогает создать психофизиологический комфорт, необходимый человеку. Проблема соотношения арктического промышленного города и природного компонента имеет некоторый дисбаланс: большой удельный вес промышленных районов, их отрицательное воздействие на природное окружение, низкая устойчивость ландшафтов к самовосстановлению. Поэтому формирование ландшафтных композиций в структуре открытых городских площадок должно устанавливать сбалансированное равновесие между искусственным, промышленным и природным, играть важную социальную и защитную роль. «Арктический дизайн» должен использовать традиционные приёмы создания комфортной городской среды посредством средового дизайна, учитывая климатические особенности. Важную функцию должны выполнять оборудование, уличная мебель, при проектировании и изготовлении которой прежде всего необходимо ориентироваться на материалы и технологии, адаптированные к большим перепадам температур, ветровым нагрузкам и наличию криогенных (мёрзлых) пород.

Элементы среды должны быть индивидуальны и адаптированы не только к природно-климатическим условиям, но и к местным культурным традициям. Среди характерных особенностей проектирования городских общественных пространств для арктических поселений можно отметить следующие:

- климатоориентированность (ветрозащитная отделка фасадов, декорирование свайных оснований зданий, особые колористические решения);
- лаконичный урбанистический дизайн, отражающий специфику северного положения городов, минимализм благоустройства;
- использование артефактов, аналогов природных форм, воплощения этнокультурного своеобразия. Этнокультур-

ная самобытность создают выразительную и запоминающуюся среду, в которой комфортно чувствуют себя как местные жители, так и многочисленные туристы.

Данный стиль способствует сохранению локальной идентичности населённых пунктов, становясь неотъемлемой частью культуры. Они могут быть использованы и в качестве неких прообразов футуристических полифункциональных пространств. Активно могут использоваться современные решения благоустройства — аналоги светодинамических фонтанов, искусственные светодиодные деревья в скверах, велосипедные трассы памп-трек для активного отдыха молодёжи, стрит-арт.

Помимо специально спроектированного предметного и информационного окружения, необходимо формировать систему освещения каждого города в зимний период, вырабатывать концептуальные подходы в организации наружного освещения в условиях нехватки солнечного света в период полярной ночи, использовать архитектурную подсветку, малые дизайн-формы как элементы светодизайна. Немаловажным фактором является общедоступность, открытость и «дружелюбность» общественных пространств, что будет компенсировать ограниченные, в сравнении с умеренным поясом, климатические и сезонные возможности.

Таким образом, необходимо учитывать уникальность каждого региона и формировать новые тренды благоустройства городов и посёлков Русской Арктики, что позволит избежать унификации и тиражирования приёмов создания комфортной среды. Из-за климатических особенностей арктические регионы требуют индивидуального подхода к созданию особых городских общественных пространств и особенной городской среды.

### Список литературы

1. Акунина Ю.А., Ванина О.В. Проектирование креативных общественных пространств: социально-культурный подход // Вестник Московского государственного университета культуры и искусств. — 2019. — № 3 (89). — С. 167–174.
2. Бабурин В.Л., Бадина С.В., Горячко М.Д., Земцов С.П. Природные факторы развития урбанизированных пространств Арктической зоны России // Вопросы географии: Сб. 142: География полярных регионов. — М.: Кодекс, 2016. — С. 47–56.
3. Барсукова Н.И. Дизайн-проектирование площадок городской активности для проведения массовых мероприятий // Modern Science. — 2021. — № 5-1. — С. 12–17.

4. *Барсукова Н.И.* Русская повседневная культура — особенности организации жилого пространства// Вестник славянских культур. — 2018. — Т. 49. — С. 327–342.
5. *Барсукова Н.И.* Ландшафтная организация многофункциональных открытых городских пространств// Инновации в социокультурном пространстве/ Мат. IX междунауч.-практ. конф. Ч. 1. — Благовещенск: АмГУ, 2016. — С. 58–68.
6. *Барсукова Н.И.* Культурные коды в дизайн-проектировании городской среды// Образование. Наука. Культура: мат. междунауч. форума. — Гжель: ГГУ, 2018. — С. 116–119.
7. *Игнатъева С.С.* Культурно-образовательный ландшафт российской Арктики: современные реалии модернизации// Вестник культуры и искусств. — 2016. — С. 47–53.
8. *Калинина Н.С., Морозов Н.В.* Архитектурные, технические и дизайнерские особенности проектирования жилых и общественных зданий в условиях Крайнего Севера// Системные технологии. — 2019. — № 3(32). — С. 40–46.
9. *Меренков А.В., Янковская Ю.С.* Арктика. Опыт экспериментального проектирования в контексте «зелёной архитектуры»// Архитектон: известия вузов. — 2021. — № 1 (73).
10. *Пермиловская А.Б.* Культурное пространство Русской Арктики// Ярославский педагогический вестник. — 2015. — № 3. — С. 362–365.
11. *Соловьёва А.Н.* «Арктический дизайн» в контексте социальных инноваций// Международный журнал исследований культуры. — 2016. — № 4 (25). — С. 1–10.
12. *Dormidontova V., Belkin A.B.* Compositional features of modern open public spaces// IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. International Science and Technology Conference «FarEastCon 2019». — 2020. — С. 022047.

**Барсукова Н.И.,**

доктор искусствоведения, профессор,  
Национальный институт дизайна, Москва

**Фомина Э.В.,**

кандидат искусствоведения,  
Поволжский государственный университет сервиса, г. Тольятти

## **ПАРКИ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ АРКТИКИ. ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ**

**Barsukova N.I.,**

Doctor of Art History, Professor,  
National Design Institute, Moscow  
E-mail: bars\_natali@mail.ru

**Fomina E.V.,**

PhD in of Art History,  
Volga Region State University of Service, Togliatti  
E-mail: fomina2004@rambler.ru

## **PARKS IN EXTREME ARCTIC CONDITIONS. PRINCIPLES OF ORGANIZATION**

**Аннотация.** В статье ставится вопрос об особенностях организации парковых зон в арктических регионах, анализируются парки российского арктического региона по типологическим признакам — национальные природные парки, культурно-ландшафтные парки, городские парки и скверы. Акцент сделан на принципах организации парков и целесообразности комплексного дизайнерского подхода к проектированию комфортной городской среды с учётом экстремального климата.

**Ключевые слова:** национальные природные парки, культурно-ландшафтные парки, городские парки, русская Арктика, дизайн городской среды.

**Abstract.** The article raises the question of the peculiarities of the organization of park zones in the Arctic region, analyzes the parks of the Russian Arctic region according to typological characteristics — national natural parks, cultural-landscape parks, city parks and squares. The emphasis is placed on the principles of the parks organization and the expediency of an integrated design approach to the design of a comfortable urban environment taking into account the extreme climate.

**Key words:** national natural parks, cultural-landscape parks, urban parks, Russian Arctic, urban environment design.

Арктика, её культура и история являются примером устойчивого развития региона. Именно здесь накоплен уникальный опыт технологий для жизнедеятельности человека в суровых климатических условиях. Существует практика создания открытых пространств в населенных пунктах Арктики, что позволяет выявить и сформулировать общие принципы их организации в экстремальных природно-климатических условиях.

Освоенность и большая заселённость является отличительной чертой Российской Арктики по сравнению с арктическими территориями Скандинавских стран, севером Канады, Гренландией. Российская Арктика — это территория больших и малых городов, среди которых Норильск, Воркута, Дудинка, Мурманск, Мончегорск, Салехард, Новый Уренгой, Надым, Губкинский и другие.

Проблемам арктических территорий уделяется в последнее время много внимания, в том числе природным факторам развития урбанизированных пространств Арктической зоны России [1]. Выявляются особенности архитектуры, принципы проектирования наиболее практичных форм, комфортной среды и эффективных объемов с оптимальными пространствами. Обсуждаются возможности симбиоза местных традиций и современных материалов и технологий, особенности этнокультурного ландшафта [7; 8]. Архитекторы, подчёркивающие приоритеты зелёной архитектуры для Арктических регионов, отмечают вместе с тем важность привлечения пространственных ресурсов для создания комфортной городской среды [9]. Проекты разрабатываются исходя из необходимости обеспечения полноценной связи с растительным компонентом. В связи с развитием культурно-познавательного туризма отмечается необходимость сохранения этнохудожественных особенностей регионов и формирование новых культурных кодов, которые часто располагают именно на открытых городских пространствах [3; 4; 6; 10].

Наметились и новые тенденции проектирования открытых городских пространств, которые можно применять и в арктических условиях [12]. Отдельно следует отметить появление новых транспортных технологий, уже используемых в мире, таких как подогреваемые тротуары, теплые закрытые остановки, ска-

мейки с подогревом и др. Новые технологии позволяют создать комфортную среду в регионах с суровым климатом [2]. Прежние попытки организации парков не увенчались успехом по многим причинам, и не только по экономическим: не хватало специалистов, мешали региональные системные проблемы [11]. Сегодня организация открытых городских пространств ориентирована на использование высокотехнологичных материалов, инновационные технологии, методы ландшафтного дизайна и строительства [5; 13].

В 2019 году Казани прошел всемирный парковый конгресс. Важным вопросом стал вопрос о возможности создания общественного пространства в регионах, где большую часть года холодно. На конгрессе обсуждалось, какими характеристиками должен обладать парк в экстремальных природно-климатических условиях с точки зрения дизайна, социальных, культурных факторов. Главная идея, которая была сформулирована — это возможность и необходимость создания парков и скверов в регионах с суровым арктическим климатом. В связи с этим актуальным становится выявление принципов организации открытых общественных пространств в экстремальных условиях Арктики.

Арктическая зона России в природно-климатическом отношении не однородна. Здесь находятся районы с экстремальными климатическими условиями и районы, сходные по температурно-влажностным характеристикам с Уральским, Восточно-Сибирским, Северо-Западным регионами. Также, климатические условия сезонны и изменчивы и зависят от моря, его течений, атмосферных явлений, розы ветров. Поэтому опыт внедрения приемов организации комфортной среды, ориентированной на реализацию разнообразных потребностей жителей, может быть достаточно схож как для арктической зоны, так и в целом для северных территорий России.

В результате исследования существующих открытых территорий для посещения в российской арктической зоне, были выявлены следующие типы парков: национальные природные парки («Русская Арктика»), культурно-ландшафтные парки («Кенозерье», «Голубино») и городские парки отдыха.

Проблема формирования открытых пространств важна как для городов Арктики, так и для национальных парков, в которых стоит задача сохранения природной среды, и вместе с тем, необходимость организации пространств для комфортного отдыха посетителей. Кроме того, Арктический регион воспринимается в общественном мнении как резервное экологическое пространство всего мира, глобальный резерват чистого воздуха, пресной воды. Это более важная арктическая мотивация, чем добыча нефти и газа. Поэтому в Арктической части России создано несколько национальных парков, один из них — «Русская Арктика».

Национальный природный парк «Русская Арктика» располагается на двух полярных архипелагах в Архангельской области: в северной части архипелага Новая Земля, на архипелаге Земля Франца-Иосифа, к которым относятся и морские акватории вокруг них. Уникально не только природное, но и культурное наследие парка. Здесь находятся места и объекты связанные с историей открытия и освоения российской Арктики с XVI века, с историей и культурой поморов. Парк представляет интерес для развития экологического научного и познавательного туризма. Посетить заповедную территорию можно в ходе морского круиза. На территории парка располагаются сезонные полевые базы, в которых может укрыться от холода до двадцати человек.

В национальных парках, расположенных в Арктике, прослеживается особый подход к организации комфортной среды — это сохранение уникальности места. Такой подход выражается в сохранении природной среды, вместе с этим создаются комфортные места для отдыха и ночлега туристов. При этом архитектура и организация территорий для отдыха являются традиционными для Арктики или подражают им. Именно так формируется среда в парках «Кенозерье», «Голубино».

Кенозерский парк представляет собой природно-культурный комплекс. Это охраняемая природная территория. Парк представляет собой образец североевропейской природы, включает в себя леса, озёра, реки, ручьи, родники, болота. Животный и растительный мир парка разнообразны, включают в себя уни-

кальные виды. Также в парке находятся памятники традиционной деревянной архитектуры. Основная цель, стоящая перед работниками парка, — это сохранение природной среды, а также культурного ландшафта, архитектуры, исконно русского жизненного уклада и традиций.

В «Кенозерье» располагается несколько музеев: архитектурный парк «Кенозерские бирюльки» (миниатюрные макеты историко-архитектурных памятников Кенозерья), ландшафтный театр «Северный экватор» (более двадцати арт-объектов), экспозиция «Северный шелк», организованная в информационном центре «Рукодельная изба», рассказывающая о местном производстве льна, Экомузей Парка (экспозиция о природном и культурном наследии Кенозерья), рухлядный амбар, музейный комплекс «Амбарный ряд» и т.д. Для отдыха туристов возведены традиционные деревянные дома с русской печью, комфортабельная гостиница, разработаны туристические маршруты, экскурсии. То есть, созданы условия для безопасного и комфортного пребывания гостей на территории парка.

Культурно-ландшафтный Парк «Голубино» расположен в Пинежском районе Архангельской области в непосредственной близости от Голубинского карстового массива и Пинежского государственного заповедника на берегу реки Пинега. Парк «Голубино» — это туристический комплекс. На территории комплекса располагается лесной отель «Голубино», вся необходимая инфраструктура для отдыха. Посетителям предлагаются маршруты для культурно-познавательного, экологического и активного туризма.

Главная цель создания национальных природных парков — сохранение природы и её ресурсов. Поэтому в таких естественных природных зонах минимизируется антропогенная нагрузка на природную среду: зоны для отдыха туристов располагаются компактно на небольших территориях, количество посетителей парков ограничено, недопустимо складирование мусора на территории парка.

Федеральный проект «Формирование комфортной городской среды» национального проекта «Жилье и городская среда» стал импульсом для разработки и реализации проектов обществен-

ных пространств в городах Арктики. В проектах учитываются природно-климатические условия, особенности городской среды, удаленность и изолированность населенных пунктов, а также сложившийся особый образ жизни северян. Бесспорно, природно-климатические условия являются важным фактором, влияющим на проектирование открытых пространств. Но современные технологии создания архитектурных и средовых объектов, а также способы организации пространства позволяют организовать комфортную среду даже в регионах с экстремальным климатом.

Пример городского открытого пространства в экстремальных природно-климатических условиях — это парк отдыха «Озеро долгое» (другое название — «Парк Арктический») в Норильске. Реализация проекта началась в 2017 году, но пока полностью не завершена. Проект стал попыткой создания значительного по площади открытого пространства общегородского значения. Проектировщики уделяют внимание цвету среды: в парке использованы яркие цвета для разных видов покрытия почвы, декоративное освещение. При этом ресурсы местности, такие как идеально ровный ландшафт, вид на горы плато Путоран, местные виды растений, климатические особенности, практически не учитываются. Материалы, которые используются в парке: бетон, из которого выполнены дорожки и подиумы для сидения, пластик (газон, вечнозеленые ели, деревья-светильники). Сценарии поведения, предложенные посетителям парка, — это прогулки по извилистым дорожкам. При этом объектов притяжения на пути нет. В зимнее время, учитывая низкие температуры, сильные ветра, продолжительные прогулки по открытой местности не возможны.

В городе есть и небольшие открытые общественные пространства: Комсомольский парк, сквер им. Пушкина. Они, как и парк «Озеро долгое», организованы без учета местных особенностей. Ничто не указывает на то, что эти парки созданы в Арктике, на историю, культуру, природные особенности местности. То есть социальные и средовые особенности не учитываются. При этом градостроительные принципы, по которым строился город в советское время, учитывают местные средовые особен-

ности. Город спроектирован таким образом, чтобы защитить жителей от ветра. Дома возведены близко друг к другу, образуя противветровые стены.

Проект городского парка реализован в Воркуте. Территория, на которой организован парк, обладает рядом ресурсов, благодаря чему можно создать комфортную среду рекреационного характера. Несмотря на суровый климат, Воркута — это город, в котором есть деревья, с их помощью можно создавать уютные камерные пространства для отдыха. В городском парке есть естественное озеро. Территория парка обширна и может быть использована для разнообразных видов отдыха горожан. Но отсутствие комплексного подхода при проектировании открытых пространств не позволяет создать среду высокого качества.

Таким образом, можно отметить, что национальные природные парки и парки в городской среде организованы по совершенно разным принципам. Национальные парки и включенные в них зоны отдыха для туристов созданы по принципу сохранения природной среды, уменьшения антропогенной нагрузки на нее, с учётом культурных, исторических, социальных, а также природно-климатических факторов. При этом городские парки организованы без учета местных средовых и социальных условий.

Одним из примеров создания комфортного общественного пространства в Арктике является городской парк в Ноябрьске (Ямало-Ненецкий автономный округ). Парк создан по принципам, по которым сформирована среда национальных природных парков, при его проектировании использован комплексный подход, учтены социальные и средовые аспекты. Проект реконструкции Детского парка, получивший название «Ноябрьск парк», был создан в рамках программы «Комфортная городская среда» и стал самым масштабным проектом общественного пространства на Ямале. Площадь парка 44 гектара, он представляет собой участок тайги — реликтового леса в условиях городской застройки. Проект парка включает в себя разветвленную сеть пешеходных дорожек, зоны для тихого отдыха, для игр детей, спортивный стадион и площадки с тренажерами. Парк — очень хорошо озелененная территория. Материалы, которые использо-

ваны для мощения дорожек и детских площадок, нескользящие, для скамеек — это бетон и дерево. Цветокolorистическое решение среды парка — это использование ярких акцентных цветов для оборудования и мощения детских площадок, и приглушенное подражающее природе — для тихих зон и пешеходных путей. Особое внимание уделяется садово-парковому освещению. Используются функциональное и декоративное освещение. Уникальность пространства парка достигается путем разработки уникальных объектов входной группы, игровых объектов детских площадок, скульптуры. «Ноябрьск парк» — это проект, в котором в гармоничное целое объединяются природные ресурсы, современные материалы и технологии, средства дизайна и искусства, в котором учитываются природно-климатические условия Арктики, социальные и культурные факторы.

В результате исследования современных парков было выявлено, что они должны отвечать таким потребностям горожанина, как:

- возможность отдыха для всех социальных и возрастных групп населения,
- защита от экстремальных климатических условий,
- компенсация ограничений экстремального климата, таких как солнечный свет, зеленые растения, разнообразные цвета, комфортные материалы,
- всесезонное использование,
- комфортное общение с природой,
- экологичность,
- безопасность.

Таким образом, можно сделать вывод, что организация городского парка в условиях Арктики возможна. При проектировании следует учитывать две большие группы факторов, влияющих на проектирование, — природно-климатические и социально-культурные. Парк является средством, значительно улучшающим качество городской среды и качество жизни человека.

Типология парков позволила выявить общие и индивидуальные принципы их организации. Способы организации национальных природных и культурно-ландшафтных парков могут

быть использованы для организации парков в городской среде. Исследования принципов организации туристической среды в национальных парках, опыт проектирования городской среды в целом и общественных пространств в частности, показали, что использование комплексного подхода, средств и методов среднего дизайн-проектирования делает возможным организацию высококомфортных общественных пространств в экстремальных условиях Арктики.

### Список литературы

1. *Бабурин В.Л., Бадина С.В., Горячко М.Д., Земцов С.П.* Природные факторы развития урбанизированных пространств Арктической зоны России // Вопросы географии: Сб. 142: География полярных регионов. — М.: Кодекс, 2016. — С. 47–56.
2. *Барсукова Н.И.* Транспортные инновации в городском дизайне // Высокие технологии и инновации в науке: Сб. ст. Межд. науч. конф. — СПб., 2021. — С. 28–31.
3. *Барсукова Н.И.* Этнохудожественные особенности регионального дизайна // Образование. Культура. Общество: Сб. ст. по материалам Межд. науч. конф. — СПб., 2021. — С. 6–8.
4. *Барсукова Н.И.* Культурные коды в дизайн-проектировании городской среды // Образование. Наука. Культура: мат. межд. науч. форума. — Гжель: ГГУ, 2018. — С. 116–119.
5. *Гарин Н.П., Кравчук С.Г., Гостяева М.А.* Школа арктического дизайна: основы проектно-исследовательской методологии // Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник МГХПА. — 2017. — № 3. — С. 300–311.
6. *Игнатьева С.С.* Культурно-образовательный ландшафт российской Арктики: современные реалии модернизации // Вестник культуры и искусств. — 2016. — С. 47–53.
7. *Калинина Н.С., Морозов Н.В.* Архитектурные, технические и дизайнерские особенности проектирования жилых и общественных зданий в условиях Крайнего Севера // Системные технологии. — 2019. — № 3 (32). — С. 40–46.
8. *Калуцков В.Н.* Основы этнокультурного ландшафтоведения. — М.: МГУ, 2000. — 94 с.
9. *Меренков А.В., Янковская Ю.С.* Арктика. Опыт экспериментального проектирования в контексте «зелёной архитектуры» // Архитектон: известия вузов. — 2021. — № 1 (73).
10. *Пермиловская А.Б.* Культурное пространство Русской Арктики // Ярославский педагогический вестник. — 2015. — № 3. — С. 362–365.

11. *Федотова Д.С.* Концепция проекта центрального парка культуры и отдыха в Якутске // Архитектон: известия вузов. — 2019. — № 1 (65).
12. *Фомина Э.В., Барсукова Н.И.* Открытые городские пространства. Новые тенденции проектирования // Modern Science. — 2021. — № 9-2. — С. 9–14.
13. *Meseneva N.V., Milova N.P.* Design Of Urban Parks // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. — Vladivostok, 2018. — С. 022015.

**Волков К.С.,**  
студент 1 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва  
**Петушкова Т.А.,**  
кандидат искусствоведения,  
доцент кафедры цивилизационного дизайна  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## **KUMANDINS: TRADITIONS, RELIGION, MYTHS, HISTORY**

**Volkov K.S.,**  
1<sup>st</sup> year student,  
Department of design and civilizational communications  
Institute of World Civilizations, Moscow,  
Email address: angelaleus@mail.ru

**Petushkova T.A.,**  
PhD in of Art History,  
Associate Professor of the Department of Civilizational Design,  
Institute of World Civilizations, Moscow,  
E-mail: tatyana\_petushkova@yahoo.com

## **КУМАНДИНЦЫ: ТРАДИЦИИ, РЕЛИГИЯ, МИФЫ, ИСТОРИЯ**

**Аннотация.** В статье рассмотрены и обобщены традиции, религия, мифы и история коренного этноса Алтая — Кумандинцев. В научном плане данный этнос представляет значительный интерес для изучения благодаря своей оригинальной саамобытной культуре, во многом обусловленной способами выживания в жестоких природных условиях северных пригорий Алтая.

**Ключевые слова:** Кумандинцы, этносы Сибири коренные малочисленные народы, Республика Алтай.

**Abstract.** The article examines and summarizes the traditions, religion, myths and history of the indigenous ethnic group of Altai — the Kumandy people. Scientifically, this ethnos is of significant interest for study due to its original Sami-original culture, largely due to the methods of survival in the harsh natural conditions of the northern Altai mountains.

**Key words:** Kumandins, ethnic groups of Siberia, indigenous small peoples, Republic of Altai.

Кумандинцы — одна из ветвей северных алтайцев (рис. 1). Их история на данной территории прослеживается с древних времен. Происхождение кумандинского этноса связано с длительно протекавшими процессами внедрения кочевников монгольских степей в лесные районы Северного Алтая, где они входили в контакт с издревле обитавшими здесь таежными охотниками, рыбаками, собирателями и мотыжными земледельцами.



*Рис. 1. Кумандинцы*

Кумандинцев называют люди-лебеди. По одной версии народ приплыл на Алтай на плоту во время Всемирного потопа, так и оставшись здесь жить. Интересна и история сотворения мира по-кумандински: считается, что земля и люди появились из яйца, которое лебедь достал со дна моря.

Основная зона расселения кумандинцев — бассейны рек Катунь, Бия. Территориально местность относится к юго-восточным зонам Алтайского края, Кемеровской области, Республике Алтай. Крупные поселения располагаются южнее и восточнее

Бийска в верхнем течении Катуня, на расстоянии порядка 100–150 км от города [8; 9].

Данные переписи 2002 года показали наличие 3114 представителей кумандинского народа на территории России. Наиболее многочисленные диаспоры:

- Алтайский край — 1663 чел.;
- Республика Алтай — 931 чел.;
- Кемеровская область — 294 чел.

Коренным народом Алтая кумандинцев признали в 2000 г.: раньше народность включали в состав алтайцев. В прошлом в качестве самостоятельного этноса кумандинцев внесли в перепись 1926 года, показавшую наличие на территории РСФСР 6327 представителей народности.

Древние предки кумандинцев составляют коренное население алтайского региона. Согласно одной из версий, предками народа выступили представители андроновской и афанасьевской культур бронзового века. Преобладающие европеоидные черты внешности кумандинцев заставляют думать, что их формирование связано с кетскими племенами. Исследователь Грум-Гржимайло выдвинул версию происхождения народа от динлинов — коренных светлокожих голубоглазых европеоидов Азии, Алтая, Дальнего Востока, Монголии [10; 11].

Известно, что кумандинцы проживают в алтайских землях с III века до нашей эры, сформировавшись путем взаимоотношений кетских и угро-самодийских племен. Первые свидетельства создания общности относятся к IX столетию — созданию Кимакского государства. С VI по XVII столетия кумандинцы находятся под значительным влиянием со стороны тюрков. Народ жил в зависимости у 1-го и 2-го Тюркских каганатов, Уйгурских и Кыргызских правителей, империи Юань, Белой Орды. После вторжения в регион в XVI столетии Ермака положение кумандинцев не улучшилось. Благодаря переделу сфер влияния они долгое время оставались двоеданцами: платили ясак Российскому Государству и Джунгарии. Лишь во второй половине XVIII века, после поражения джунгарцев от Цинской империи и Казахского ханства, народы Алтая добровольно вошли в состав России. Кумандинцы были признаны кочующими и закреплены за Бийским уездом.

Верования кумандинцев предполагали существование трех миров.

- **Верхний.** Здесь обитал верховный бог Ульген, наделявший духом шаманства, рядом жили духи предков «тесы».
- **Средний** — место расселения людей.
- **Нижний** — царствие владыки демонических порождений Эрлика, брата Ульгена.

Согласно легенде, первый шаман в битве за мир столкнулся с ним в преисподнюю. Однако победить не смог, поэтому кумандинцы приносят жертвы обоим братьям. Камлания и жертвоприношения связаны с культом предков, почитанием духов-хранителей гор, рек, тайги. Традиционное жертвенное животное — конь. Его вычисляли с момента появления на свет по необычной окраске или рождению одновременно с ребенком. Животное освобождали от всякой работы, старались не подходить к нему без необходимости, не объезжать. В ряде случаев Ульгену приносили в жертву белых коней, Эрлику — черных.

Посредником между мирами выступал шаман, важнейший член общества. Шаманы получали силу, когда в них вселялся дух теса: это сопровождалось сильными физическими страданиями, психическим помешательством, полным перерождением личности.

Распространены песни: долгие сарын и короткие плясовые (с формульными напевами) — так пак; и те и другие по тематике могут быть любовными, бытовыми и др. Преобладает сольное пение; хоровое пение в своей основе гетерофонное. Исполнение эпических сказаний (кай чёрчэк) включает горловое пение (кай) в сопровождении комуса (щипковый инструмент типа лютни). Во время весенне-осеннего обряда Табыр водили хороводы и пели песни (солист и хор участников обряда). Распространены мифологические рассказы, исторические предания, легенды, бытовые и волшебные сказки (чёрчэк).

Один из главных традиционных праздников — карнаваль- ный праздник плодородия Коча-кан, отмечающийся после сбора урожая. Выбранного из числа местных жителей мужчину наряжали в маску и шапку из бересты, в качестве атрибута выдавали деревянный фаллический символ.

В компании с другими мужчинами селения Коча-кан ходил по дворам, распевая неприличные песни и прося угощения. После на общем празднике их ели всем селом, проводили конкурсы, благодарили духов за плодородный год, готовили национальную лапшу на бульоне из конины — тутпач. Кумандинцы пытаются возродить праздник в сегодняшних реалиях, устраивая ежегодные гулянья [12; 13].

Кумандинцы очень интересный и мифический народ. Их история увлекает и заинтересовывает всех, кто начнет интересоваться ими. Кумандинцы готовы удивлять и пугать своими древними традициями, именно поэтому и хочется узнать много нового о разных народах Арктики.

### Список литературы

1. Карасева Н.К. Традиционная культура кумандинцев как фактор развития экологического образования / Н.К. Карасева // Наука и образование: новое время. — 2014. — № 1 (1). — С. 104–106.
2. Назаров И.И., Функ Д.А., Добжанская О.Э. Кумандинцы // Музыкальная культура Сибири. — Новосиб., 1997. — Т. 1. — Кн. 1.
3. Потапов Л.П. Пережитки родового строя у северных алтайцев. — Л., 1987. — С. 11–12.
4. Сатлаев Ф.А. Кумандинцы. Историко-этнографический очерк XIX– первой четверти XX в. — Горно-Алтайск, 1974.
5. Федеральная служба статистики — <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Calendar2-2021.htm>.
6. Дыков С.В. Орнамент кумандинцев (по материалам Саяно-Алтайской экспедиции П.И. Каралькина) / С.В. Дыков // Актуальные проблемы современного искусствоведа в Республике Алтай: Материалы научных чтений, посвященных 80-летию со дня рождения известного алтайского искусствоведа В.И. Эдокова, Горно-Алтайск, 15 января 2016 года. — Горно-Алтайск: Бюджетное научное учреждение Республики Алтай «Научно-исследовательский институт алтаистики им. С.С. Суразакова», 2016. — С. 52–57.
7. Кадиков Б.Х. Зал истории, быта и культуры кумандинцев Бийского краеведческого музея им. В.В. Бианки / Б.Х. Кадиков // Этнография Алтая и сопредельных территорий: Материалы III научно-практической конференции, Барнаул, 13–14 октября 1998 года. — Барнаул: Барнаульский государственный педагогический университет, 1998. — С. 209–211.

8. *Пчелинцева А.О., Кирсанов К.А., Сичкарь Т.В.* Мобильные города как основа стратегии развития севера России// *Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей.* — М., 2021. — С. 429–440.
9. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития// *Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч.* — М., 2019. — С. 530–535.
10. *Глазунова Ю.В., Громадский В.В.* Воспитательные мотивы народов севера или, что мы должны взять в будущее// *Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей.* — М., 2021. — С. 99–108.
11. *Сичкарь Т.В., Кирсанов К.А.* Подходы к пониманию нации, народа, этноса и цивилизации// *Мировые цивилизации.* — 2018. — Т. 3. — № 1. — С. 4.
12. *Глазунова Ю.В.* Формирование новых цивилизационных отношений вдоль северного морского пути: учет особенностей культуры и социально-экономических доминант местных народов и их воспитательного воздействия// *Вестник Института мировых цивилизаций.* — 2020. — Т. 11. — № 1 (26). — С. 60–69.
13. *Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В.* Роль искусства в диалоге культуры// *Вестник Института мировых цивилизаций.* — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.

**Гаськова К.А.,**  
студентка 2 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**Паллотта В.И.,**  
кандидат педагогических наук,  
доцент кафедры гуманитарных наук,  
АНО ВО «ММУ»,  
доцент кафедры цивилизационного дизайна  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## ОСОБЕННОСТИ ХАНТЫ-МАНСИЙСКОГО ОРНАМЕНТА В НАЦИОНАЛЬНОМ КОСТЮМЕ

**Gaskova K.A.,**  
2<sup>nd</sup> year student,  
Department of design and civilizational communications,  
Institute of World Civilizations, Moscow

**Pallotta V.I.,**  
PhD in Pedagogical Sciences,  
Associate Professor of the Department of Humanities,  
ANO VO «MIU»,  
Associate Professor at the Department of Civilizational Design,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail:pallotta@yandex.ru

## FEATURES OF THE KHANTY-MANSIYO ORNAMENT IN THE NATIONAL COSTUME

**Аннотация.** В статье рассматривается и анализируется отражение уклада и стиля жизни в особенностях национальных образов.

**Ключевые слова:** костюм, орнамент, ханты, символика, Ханты-Мансийский АО-ЮГРА, мифология.

**Abstract.** The article examines and analyzes the reflection of the way of life and lifestyle in the peculiarities of national images.

**Key words:** Costume, ornament, Khanty, symbolism, Khanty-Mansi Autonomous Okrug-UGRA, mythology.

У каждого народа культура формировалась веками, которая теперь имеет свои определенные особенности и тонкости, играю-

щие важную роль для своего коренного населения. Для народов севера орнамент играет важную роль в их жизни, так как отражает их исторический путь, ценности, которые они формировали на протяжении долгого времени, он также способен передать информацию об укладе и стиле жизни [11–13]. Поэтому орнамент становится предметом исследования для в таких науках, как этнология, культурология, искусствоведение. Для дизайна особенности орнаментального искусства древности также актуальны, поскольку содержат большой потенциал творческого выражения предметного мира в современном мире [8; 14].

Исследуя потенциал орнамента как артефакта с широким культурным контекстом теоретики рассматривают его как рисунок, составленный по определенным законам композиции, на декоративном языке в определенной знаковой форме. Эти орнаментальные знаки, включавшие религиозные, философские и духовные архетипы людей разных культур, отражали взгляды на устройство Вселенной и человека [2, 15].

Орнамент считает И.В. Алексеева, является универсальным языком, посредством которого происходит передача информации, т.е. общение поколений через время и пространство разных эпох, этнических групп и обществ различных социальных категорий [1].

Орнамент применяют в качестве декоративного оформления различных изделий, делая их привлекательнее для визуального восприятия, и отличными от предметов других народов, благодаря использованию различных цветов, форм, значений и ритмов [5; 16]. Следовательно, у всех народностей свое представление о том, как должен выглядеть их орнамент.

Так, среди коренных народов Западной Сибири, а именно Ханты-Мансийского АО, ярким обладателем богатой коллекции орнаментов являются ханты. Множество предметов быта и одежды украшены их национальными узорами, играющие важную роль в становлении культуры, которую мы можем наблюдать и по сей день. Исследователи определяют мировоззрение хантов состоящее из трех классов древних верований: поклонение богу воды, тотемизм и поклонение стихиям. Именно в фетишизме можно видеть источник особенно благочестивого отношения

этих людей к тому, что они сделали для себя и своими руками [6; 17], украшая одежду из кожи, меха, ткани, бисера, металла, пимы<sup>1</sup>, деревянные предметы быта, оружие, сумки, платки.

Исследуя орнамент и вещь в культуре хантов, А.М. Сязи отмечает, что почти весь предметный мир их традиционной культуры как фетиш воспринимался своего рода богом и по отношению к жизни человека был строго регламентирован. Некоторые вещи могли принести удачу, чтобы быть счастливыми, и тогда они особенно ценились. С более разумной технической точки зрения, чем совершенное изделие, тем более «надежным» оно считалось, поскольку что свойства и потенциал вещей напрямую зависят от их красоты и точности изготовления [9; 18].

Для различных материалов мастерицы выбирали определенный узор и его мотив. Так, например, платья и мужские рубахи чаще всего украшали вышивкой из бисера (рис. 1). На такую работу мог уйти год или два, так как процесс проходил в плохом освещении и в холодный период. Также предметом декорирования могли быть украшения для шеи, свадебные головные уборы и повязки, и воротники. Существовало несколько видов вышивки. Самой древней была вышивка маленькими параллельными стежками красной нитью, почти вплотную следовавшими друг за другом. Внутри контуров, выполненных таким образом, белые фигуры остались незаполненными вышивкой — полем ткани. Другая вышивка имела черные контуры, для цветных декоративных фигур. Есть вышивка крестиком. Разновидностью вышивки нитками является нашивание бисера на ткань и кожу по форме простейших квадратов, треугольников, ромбов, шестиугольников, крестов, звезд, зигзагов, цветных узких полосок-аппликаций.

Женщины очень любили, когда верх их обуви был расшит сеткой из цветного бисера и для этого они часто выбирали красные, синие, зеленые и белые цвета. Если говорить о цветовых предпочтениях, то как правило, для платьев и халатов используются цветные одного тона ткани, в основном красные и синие, а иногда и черные. На красном поле платья есть аппликации си-

<sup>1</sup> *Пимы* — национальная обувь из оленьих шкур финно-угорских народов и коренных народов Крайнего Севера.

него и белого цветов. Иногда можно встретить вставки с желтыми полосками. Если декорируется синее поле платья, то делается это красными и белыми полосками, желтый цвет также редко используется. Зеленый цвет мало не встречается в традиционной одежде хантов. Предпочтение того или иного цвета соотносится со своей символикой, например, синий цвет характеризует озера и реки Югры, зеленый — цвет густых лесов тайги, красный — цвет огня, а белый использовали для снега или чаще всего как фон для целого полотна.



*Рис. 1. Летняя одежда Хантов.*

Фото с официального сайта ARTEFACT —

интерактивного гида по выставкам и музеям/ [Электронный ресурс].

Режим доступа: <https://ar.culture.ru/rusub/ectrubaha-iz-krapiniogo-polotna>

Но большую часть года Ханты ходят в меховой одежде, на которой уже располагаются довольно крупные мотивы. Часть узора выполнена широкой полосой из сложных орнаментов на рукавах и мелкой росписью на подоле наряда (рис. 2). Также в их жилище можно встретить высушенные лапки разных мелких животных, и считается, чем больше их в доме, тем охотник удачливее. Именно по этой причине, множества орнаментов в названии имеют слова «коготки» и «лапки» [10]. В основном, орнамент выполняет магическую, защищающую от сглаза, коммуника-

тивную, несущую в себе некую информацию, и эстетическую функцию. Магический орнамент используют в быту меньше всего, чаще изображают узор с растительным и животным мотивом. Орнамент выполняют в геометрической форме; в него вкладывают определенный сюжет, который отражает флору и фауну местного региона [7].



Рис. 2. Зимняя верхняя одежда из шкур диких животных.

Фото с официального сайта ARTEFACT —  
интерактивного гида по выставкам и музеям [Электронный ресурс].  
Режим доступа: <https://ar.culture.ru/ru/subject/nibaha-iz-krapivnogo-polotna>

Преимущественно это мелкие животные, например, заяц, лиса, соболь; крупные — медведь, лошадь; птицы — утка, ворон, глухарь; из природных мотивов — береза, река, человек, рога и обереги (рис. 3). Нередко мастерицы выполняли орнаменты перед каким-то важным событием, например, вышивали на рукавицах следы медведя и дарили охотнику в честь удачной добычи [3].

Орнаменты наносят на одежду в качестве оберега, и они обладают магическими свойствами, защищая от зла и вовлекая в дом только хорошую энергию. По этой причине, часто встречаются узоры, связанные с оленем — священным животным. Равным образом, популярностью пользуется орнамент «солнце», который по старинным обычаям делится силой и энергией, а «лучи»

солнца олицетворяют семена жизни, из которых рождается вся флора и фауна. Ханты очень дорожат своими мастерицами, которые благодаря своим умениям способны изготавливать красивые вещи, ведь не всем удастся настолько аккуратно сшить полосы кожи и меха.



Рис. 3. Хантыйские мотивы в орнаменте.

Фото с официального сайта ARTEFACT —

интерактивного гида по выставкам и музеям [Электронный ресурс].

Режим доступа: <https://ar.cultme.ruru/subject/rubaha-iz-krapivnogo-polotna>

В итоге можно прийти к такому выводу: коренное население считает, что вещь можно пользоваться, только когда на нее нанесен орнамент. Поэтому узор наносят практически на новые предметы, и уже эти изделия доживают свои жизненный цикл до полного изнашивания. Все продукты производства с традиционными орнаментами сопутствуют народу от начала и до конца, являясь средством выражения национальных особенностей народа и его мировоззрения. Потенциал орнаментального искусства хантов для дизайна в том, что творческая интерпретация народного искусства, мифов, образов и символов характерная для современных художественных процессов в целом, в проектной деятельности в частности так же необходима [19; 20]. «Изучение исторического наследия, позволяет обогатить современное искусство. Постоянно растущий интерес к народному искусству показывает, что в нем всегда можно найти что-то новое и неизученное» [4].

Мы видим многообещающие тенденции профессионального развития. Системы, которые художественно переосмысливают

и преобразуют образы традиционных образов и символов, создают мощные предпосылки для формирования общих художественных стилей в архитектуре, дизайне, живописи, графике, декоративно-прикладном искусстве.

### Список литературы

1. *Алексеева И.В., Паллотта В.И.* Актуальность проблемы исследования основ народного искусства в образе и символике орнаментальной культуры России и Абхазии// Теория и практика общественного развития. — 2015. — № 16. — С. 205–206.
2. *Алексеева И.В., Паллотта В.И.* Потенциал орнамента как артефакта с широким культурным контекстом в образовательном процессе подготовки студентов-дизайнеров// Теория и практика общественного развития. — 2015. — № 18. — С. 292–294.
3. *Бардина П.Е.* Русские и ханты Васюганья (из истории некоторых родословных// В мире научных открытий. — 2014. — № 2 (50). — С. 310–316.
4. *Василенко Е.В., Василенко П.Г.* Особенности орнамента адыгского народного костюма, его применение в современном дизайне// Костюмология. — 2019. — Т. 4. — № 2. — С. 17.
5. *Василенко П.Г., Василенко Е.В.* Интеллектуальный ландшафт народного искусства Кубани и республики Адыгея// Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — 2019. — С. 364–372.
6. *Васильева Е.Н.* Узоры хантов: живая традиция// Современные проблемы сервиса и туризма. — 2012. — № 4. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/uzory-hantov-zhivaya-traditsiya> (дата обращения: 16.12.2021).
7. *Веснина О.В.* Хантыйские орнаменты: виды и символы, их значение// URL: <https://fb.ru/article/384878/hantiyiskie-ornamentyi-vidyi-i-simvoliyi-ih-znachenie-pravila-vyazaniya-i-instruktsii-po-vyipolneniyu-uzorov> (дата обращения: 16.12.2021).
8. *Лопасова Е.В.* Образ в монументальной композиции древнерусского искусства// Культурная жизнь Юга России. — 2010. — № 4 (38). — С. 81–82.
9. *Сязи А.М.* Орнамент и вещь в культуре хантов Нижнего Приобья. — Томск, 2000.
10. Хантыйский орнамент и его символика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [https://museumsrussian.blogspot.com/2013/03/blog-post\\_9.html](https://museumsrussian.blogspot.com/2013/03/blog-post_9.html) (дата обращения: 16.12.2021).
11. *Пчелинцева А.О., Кирсанов К.А., Сичкарь Т.В.* Мобильные города как основа стратегии развития севера России// Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. — М., 2021. — С. 429–440.

12. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития// Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.
13. *Сичкарь Т.В., Кирсанов К.А.* Подходы к пониманию нации, народа, этноса и цивилизации// Мировые цивилизации. — 2018. — Т. 3. — № 1. — С. 4.
14. *Глазунова Ю.В., Громадский В.В.* Воспитательные мотивы народов севера или, что мы должны взять в будущее// Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. — М., 2021. — С. 99–108.
15. *Глазунова Ю.В.* Формирование новых цивилизационных отношений вдоль северного морского пути: учет особенностей культуры и социально-экономических доминант местных народов и их воспитательного воздействия// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2020. — Т. 11. — № 1 (26). — С. 60–69.
16. *Сичкарь Т.В.* Экономика сокровищ в общей проблематике индустрии моды и красоты// Интернет-журнал Науковедение. — 2017. — Т. 9. — № 6. — С. 157.
17. *Муранова Н.Н., Морозова Л.В., Сичкарь Т.В., Остапенко Н.Д.* Использование инновационных технологий для расширения одежды из трикотажа Интернет-журнал Науковедение. — 2013. — № 1 (14). — С. 31.
18. *Сичкарь Т.В., Морозова Л.В.* Особенности технологического обеспечения качества процесса производства верхнего трикотажа// Интернет-журнал Науковедение. — 2013. — № 6 (19). — С. 157.
19. *Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В.* Роль искусства в диалоге культуры// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.
20. *Чередниченко А.О., Дзюбан В.В.* Возрождение культурно-нравственных ценностей в современном обществе// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 74–77.

**Гладышева И.М.,**

студентка,

факультет внешнеторгового менеджмента,

Всероссийская академия внешней торговли

Министерства экономического развития Российской Федерации, Москва.

## **РЕСУРСНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА**

**Gladysheva I.M.,**

student,

faculty of foreign trade management,

Russian Foreign Trade Academy, Moscow

E-mail: i.gl.ya10@yandex.ru

## **RESOURCE POTENTIAL OF THE ARCTIC REGION**

**Аннотация.** В статье рассматривается ресурсный потенциал Арктического региона, анализируется многообразие природных ресурсов Арктики, особое внимание уделено минерально-сырьевой базе и главным арктическим месторождениям, делается акцент на потенциально благоприятном влиянии разработки арктических ресурсов на темпы экономического роста. Проводится сравнение месторождений в различных секторах Арктики. В перспективе усиление тенденций развития Арктического региона возможно при условии всеобщей диверсификации рынка, что позволит нарастить объемы добычи сырья как для нефтяной отрасли, так и для черной, цветной металлургии и высокотехнологических отраслей промышленности (машиностроения, альтернативной энергетики). Более того, ресурсы Арктики в будущем могут стать основой для доминирования интересов государств, получивших доступ к ним, при продолжении сокращения доступности жизненно-необходимых факторов. Масштабному освоению Арктической зоны России в современном мире препятствуют условия неустойчивости цен на мировых рынках на ресурсы и постоянно возникающие геополитические конфликты, обостряющаяся борьба за покупателей углеводородов и секторальные санкции. Важная роль в реализации арктического потенциала принадлежит государству, поэтому дается оценка степени участия государства в развитии региона путем рассмотрения проектов по обнаружению и добычи ресурсов и уровню льгот для компаний, работающих в Арктическом регионе.

**Ключевые слова:** Арктический регион, природные ресурсы, полезные ископаемые, месторождения, добыча, разработка.

**Abstract.** The article gives the information about the resource potential of the Arctic region, analyses the diversity of natural resources of the Arctic, special attention is paid to the

mineral resource base and the main Arctic deposits, emphasis is placed on the potential beneficial impact of Arctic resource development on economic growth. The comparison of deposits in various sectors of the Arctic is made. In the long run, the development trends of the Arctic region can be enhanced if the market is diversified across the board, allowing for an increase in the production of raw materials for both the oil sector and the steel, non-ferrous and high-tech industries (mechanical engineering, alternative energy). Moreover, the resources of the Arctic may become the basis for the preponderance of the interests of the country that has access to them in the future, while the availability of vital factors continues to decline. The large-scale development of the Russian Arctic zone is being hampered by the volatility of prices on the world markets for resources and by constantly emerging geopolitical conflicts, escalating competition for hydrocarbon buyers and sectoral sanctions in today's world. The country has an important role in the realization of the Arctic potential, so it assesses the degree of state participation in the development of the region by considering projects for the discovery and extraction of resources and the level of benefits for companies operating in the Arctic region.

**Key words:** Arctic region, natural resources, minerals, deposits, mining, operation.

В мире все больше внимания уделяется развитию Арктики. На сегодняшний день, по оценкам многих экспертов, это направление деятельности становится одним из приоритетных как для нашей страны, так и для всего мира в целом. Как известно, в Арктике можно обнаружить практически любой вид природных ресурсов. Арктика остается одним из немногих мест на нашей планете, которое смогло сохранить свой первозданный вид. В современном мире люди все чаще сталкиваются с проблемой нехватки ресурсов, поэтому логично предположить, что несмотря на всю сложность и дороговизну работ в условиях вечной мерзлоты, разработка ресурсов Арктики будет стремительно развиваться.

Площадь Арктики составляет примерно 27 млн км<sup>2</sup> [4.3]. При этом вся территория поделена между 5 странами: США, Канадой, Данией, Норвегией и Россией. Арктика является самой северной из природных зон и занимает часть бассейна Северного Ледовитого океана. Вся арктическая территория представляет собой совокупность ледников, обломков камней и щебня. На территории Арктики 2 основные природные зоны:

- ледяная зона, состоящая из островов, находящихся в Северном Ледовитом океане, и морей, входящих в его бассейн;

- зона арктических пустынь, представляющая собой небольшие участки суши, где практически круглогодично лежит снег.

Стоит отметить, что климат Арктики считается очень суровым, температуры зимой могут опускаться до  $-60\text{ }^{\circ}\text{C}$ , при этом летом в среднем температура не выше  $+3\text{ }^{\circ}\text{C}$ . Такие низкие температурные значения объясняются несколькими причинами. В первую очередь, для высоких широт в целом характерна низкая температура. Во-вторых, в Арктике очень распространено явление «альбедо», т.е. отражение тепла от снега, льда и других покрывающих землю единиц в светлое время суток. При этом годовое количество атмосферных осадков не превышает 400 мм.

Сегодня развитие Арктики позволит не только создать оптимальную базу для успешного функционирования сырьевой экономики, но и обеспечит стабильный экономический рост. На ближайшие 5–7 лет освоение Арктики — это одна из ключевых позиций для экономического роста России, учитывая увеличение количества внешнеэкономических проблем. На сегодняшний день лишь Россия обладает всем необходимым набором технологий и техники для освоения Арктики, поэтому именно благодаря этим факторам в ближайшем будущем многие исследования и работы в Арктике будут вестись в основном на базе наших технологий.

Разработка трудноизвлекаемых запасов (ТРИЗ) — это, конечно, же процесс с повышенным уровнем риска (в первую очередь, связанного с геологическими особенностями местности). Более того, ТРИЗ требуют индивидуального подхода, использования только современных технологий с широким спектром применения, которые, в свою очередь, получить без ощутимых финансовых вложений практически невозможно [6].

Весь объем проблем освоения ТРИЗ можно разделить на 2 группы.

1. Внутренние или объективные:

- отсутствие необходимых технологий;
- нехватка профессиональных кадров, обладающих подходящими навыками и компетенциями;
- большой объем затрат, связанных с внедрением необходимых технологий, с неясным горизонтом окупаемости;

- наличие более надежных и выгодных условий инвестирования в иностранные проекты.
2. Внешние или субъективные:
- отрицательное влияние вводимых санкций;
  - невозможность точного понимания стоимости проекта в условиях нестабильности мировых цен на ресурсы;
  - отсутствие поддержки проектов со стороны государства;
  - более благоприятные условия в смежной сфере возобновляемой экономики.

Арктику называют завтрашней кладовой ресурсов, ее относят к стратегическим регионам мира с колоссальным природно-ресурсным потенциалом, включающим в себя минерально-сырьевые, топливно-энергетические, лесные и биологические ресурсы [4.1].

Пресная вода в перспективе может стать одним из самых важных ресурсов планеты. Около 2,5 млрд человек живет в районах, испытывающих среднюю или острую нехватку воды. Предполагается, что к 2025 г. это число возрастет до 5,5 млрд и составит две трети населения Земли [4.2]. Вероятно, такой неблагоприятный прогноз будет своеобразным толчком для нахождения новых источников питьевой воды, огромное число которых расположены за Северным Полярным кругом (около 70% всех водных ресурсов Земли законсервированы в льдах Антарктиды и Арктики). Уже сейчас ученые сходятся во мнении, что ныне живущие поколения могут дожить до времен, когда вода станет «нефтью будущего» и обгонит этот углеводород в цене. Все более возможным представляется сценарий, когда именно пресная вода будет наиболее прибыльным экспортируемым ресурсом для России. Поэтому при освоении Арктики стоит использовать более экологичные технологии, чтобы не загрязнять потенциально ключевой ресурс экономики будущего.

В Арктической зоне РФ расположены более 2,5 млн водоемов, что составляет около 75% водоемов Северного Ледовитого океана. Суммарная площадь водной поверхности арктических озер составляет ~160 тыс. км<sup>2</sup>, или чуть менее половины суммарной площади водной поверхности всех естественных водоемов РФ [3]. Самые глубокие арктические озера расположены на

плато Путорана и Балтийском кристаллическом щите. Это стало возможным благодаря движению ледников, сформировавших устья рек и наиболее глубокие, но узкие озера. Среди наиболее крупных — Хантайское, Кета, Лама, Мелкое, Виви, Дюпкун, Глубокое, Агата и другие. Некоторые из данных озер обладают глубиной больше 100 метров, они настолько глубокие, что вместили в себя ~45% водных запасов Арктики.

В 89 водоемах Балтийского кристаллического щита находится 11% запасов воды Арктики, хотя площадь самого щита занимает лишь 5% от площади российского сектора Арктики.

Довольно глубокими (около 10 м) считаются и водоемы горно-ледникового и ледниково-тектонического происхождения Полярного и Приполярного Урала, а также островов архипелага Новая Земля. Конечно, размеры этих водоемов уже не настолько велики, однако они все-таки относятся к категории средних. В их число входят озера Гольцовое, Ледниковое, Нехватова 1, Нехватова 2, Гусиное, Крест-То (Саханова), Большое Пуховое, Обманный Шар, Большое Щучье.

Следующая категория ресурсов — биологические. В Арктике обитают представители редких видов растений и животных, которые находятся под угрозой вымирания в силу необратимых процессов таяния льдов из-за глобального потепления. На данный момент известно более 20 тыс. видов уникальных растений и животных. Арктика — это место обитания огромного числа эндемиков. Например, овцебык, дикий северный олень, снежный баран, белый медведь. Именно белого медведя негласно называют символом Арктики. Среди морских животных можно выделить тюленей, морских зайцев и моржей. Моря Арктики богаты китообразными: усатые киты, косатки, нарвалы, белухи. Более того, Северный Ледовитый океан — это «гнездо» промысловой рыбы, поэтому таяние ледяного покрова для отрасли рыболовства означает рост оборота и потенциально получаемой прибыли. Но в связи с этим фактом уже сейчас разрабатываются и внедряются проекты, запрещающие неконтролируемый промысел в открытом море для сохранения численности рыбы.

Российская Арктика располагает уникальными по масштабу и разнообразию запасами природных ресурсов. Здесь со-

средоточены запасы медно-никелевых руд, платиноидов, олова, агрохимических руд, золота, алмазов, разнообразных черных металлов, а также вольфрама, ртути, оптического сырья и поделочных камней.

Кольский полуостров обладает большим количеством полезных ископаемых. Самое главное, что их добыча здесь не обременена высоким уровнем сложности благодаря тому, что много тысяч лет назад верхние слои почвы были уничтожены движущимся ледником, что открыло доступ к запасам.

Безусловно, Россия обладает огромными запасами ресурсов, но это не означает 100% обеспеченность всем необходимым. Например, в нашей стране считаются дефицитными некоторые виды руд. И поэтому их месторождения в арктической зоне могут стать спасительными. Так, на Новой Земле разрабатывается марганец. В Ямало-Ненецком АО и Мурманской области обнаружены запасы хрома, а тот же Кольский полуостров богат запасами титана.

В Арктике также сосредоточено около 97% запасов рассыпного олова, основными характеристиками которого выступают высокое качество и широкий спектр применения при производстве. Около 700 тыс. т олова сосредоточены в Ляховском районе. Большая часть (до 85%) запасов олова всех узлов может быть обнаружена вблизи акваторий.

Запасы вольфрама разделены между 4 крупнейшими месторождениями: Иультинское (более 50% всех запасов), Чаунское (около 25%), Шмидтовское и Северо-Янское.

Известные месторождения ртути сосредоточены на Таймыре, однако главные разведанные запасы расположены в Чаунском районе (более 90%).

Свинцово-цинковые запасы сосредоточены в Павловском полиметаллическом месторождении, расположенном на Южном острове архипелага Новая Земля. По прогнозам, здесь могут быть обнаружены более 10 млн т свинца и цинка, сотни тонн серебра.

Также с 2016 г. на Таймыре ведется разработка антрацитов (высококачественных углей). При этом найденное месторождение является одним из крупнейших в мире. Экспорт добытого угля осуществляется по Северному морскому пути из порта Диксон в Европу.

Конечно же, Арктика богата и благородными металлами (платиновые металлы, золото, серебро). Разведанные в рудах Норильских месторождений платиноиды ныне составляют около 98% запасов РФ. Именно ресурсы Арктики обеспечивают мировое хозяйство палладием на 70% и платиной на 20%. Прогнозируется, что разведанные запасы станут основой обеспечения внутренних потребностей России и займут весомое место в экспорте (особенно платины) на ближайшие 100 лет.

Найденные на о. Большевик запасы золота смогут обеспечить не менее 30% рентабельности сферы золотодобычи в ближайшие 30 лет даже при условии постоянной открытой раздельной добычи. На Чукотке, по данным на 01.01.2019 г., в среднем добыча золота составляет 25 тонн в год.

Запасы алмазов разведаны в Золотистом кимберлитовом поле (основное месторождение носит имя М.В. Ломоносова), а также в Республике Саха (Якутии). Сегодня именно в Якутии добывается около четверти всех алмазов в мире. Однако перспективными также считаются прибрежные зоны морей Северного Ледовитого океана (Белого и Баренцева).

Арктика богата также редкими металлами и редкоземельными элементами: ниобием, танталом, скандием и др. Однако промышленная добыча распространена лишь в пределах Мурманской области (в 3 из 12 участков Ловозерского месторождения). При использовании рационального подхода к добыче РФ способна обеспечить себе первые позиции на рынках ниобия, скандия и иттрия.

На сегодняшний день наиболее ярким примером успешной деятельности в области добычи и обработки полезных ископаемых в зоне Арктики считается компания «Норильский никель» — предприятие, которое находится за северным полярным кругом. Ее доля в ВВП РФ составляет около 1,9%, а работы, проводимые на ее базе, обеспечивают полноценное функционирование крупного города за полярным кругом.

Месторождения нефти и газа Арктики в будущем могут играть первостепенную роль в мире.

В табл. 1 [7] приведены данные о количестве месторождений и доли ресурсов в каждом из рассматриваемых секторов Арктики — Североамериканском, Скандинавском и Российском.

Таблица 1

Распределение месторождений по секторам Арктики<sup>1</sup>

Арктическая зона	Нефтегазоносные районы	Количество месторождений УВ	Доля ресурсов УВ, %
Североамериканский сектор	Арктического склона Аляски, Бофорта, Западно-Канадский, Прилабрадорский, Сведруп бассейны	165	18,50
Скандинавский сектор	Западно-Шотландский, Норвежскоморский, Хаттон, Центрально-Европейский, Шетландско-Фарерский	91	8,30
Российский сектор	Анадырско-Наваринский, Баренцево-Карский, Восточно-Арктический, Енисейско-Анабарский, Западно-Сибирский, Лено-Виллюйский, Лено-Тунгусский, Пенжинский, Притихоокеанский, Тимано-Печорский, Усть-Индигирский, Южно-Чукотский	731	73,20

Шельф Баренцева моря богат на месторождения, здесь их 11: 4 нефтяных, 3 газовых, 3 газоконденсатных и 1 нефтегазоконденсатное. Одно из самых известных месторождений Баренцева моря — Приразломное, именно отсюда в апреле 2014 г. впервые отгрузили новый сорт нефти, который назвали «Arctic Oil» (ARCO). Месторождение открыто в 1989 г и содержит более 70 млн т нефти. Добыча здесь осуществляется уникальным способом, ведется с морской ледостойкой стационарной платформы.

<sup>1</sup> Яценко И.Г., Нестерова Г.В. Нефтегазовые ресурсы Арктического сектора // Журнал «Интерэкспо Гео-Сибирь». — 2015 г. — Т. 2. — № 1. — С. 222–226. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/neftegazovye-resursy-arkticheskogo-sektora> (дата обращения: 07.11.2021).

Поэтому здесь возможно проведение всех возможных операций: от бурения скважин до хранения и отгрузки нефти на танкеры.

Однако большие запасы углеводородов не являются гарантией быстрого начала работ по добычи. Крупнейшее Штокмановское месторождение Баренцева моря, обладающая около 3,9 трлн. кубометров газа и около 56 млн т газового конденсата, временно не разрабатывается из-за высокого уровня сложности проводимых работ и невероятного количества затрат, а также появления новых проектов по добыче сланцевого газа.

По данным Национального нефтяного совета России (National Petroleum Council), 191 млрд баррелей нефтяного эквивалента есть ни что иное как лишь часть из 25% неразведанных запасов нефти и газа, расположенных на территории Арктики. Более того, потенциальные запасы составляют 525 млрд баррелей нефтяного эквивалента.

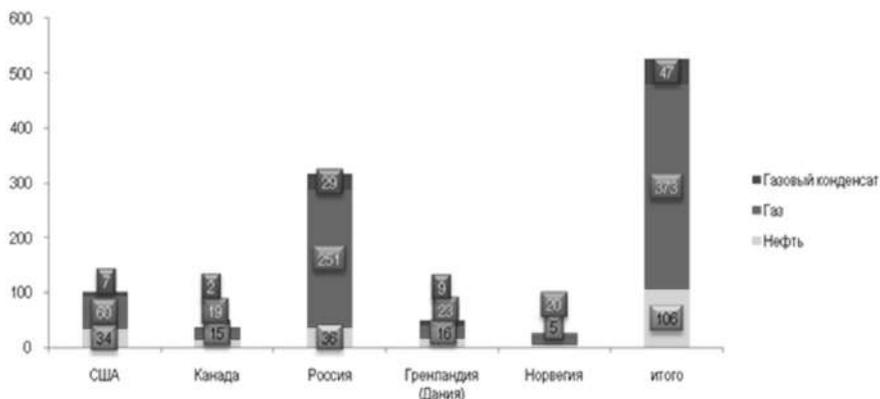


Рис. 1. Суммарные потенциальные ресурсы традиционных углеводородов Арктики и их распределение по странам, млрд баррелей нефтяного эквивалента<sup>2</sup>

В ноябре 2019 г. в журнале «Энергетическая политика» на основании информации, полученной от министра природных

<sup>2</sup> Сафонова Т.Ю. Перспективы российской нефтегазодобычи в Арктике: от обвала до развития // Креативная экономика. — 2020. — Т. 14. — № 10. — С. 2569–2590. — URL: <https://creativeconomy.ru/lib/111085> (дата обращения: 07.11.2021).

ресурсов и экологии России Дмитрия Кобылкина, появились следующие факты о запасах Арктики. Было указано, что запасы нефти составляют 7,3 млрд тонн (52 млрд баррелей нефтяного эквивалента), конденсата — 2,7 млрд тонн (19 млрд баррелей нефтяного эквивалента) и природного газа — ~55 трлн кубометров (354 млрд баррелей нефтяного эквивалента) [6].

Прогнозы говорят, что до 2025 г. основными источниками нефти все также будут месторождения Баренцева и Печерского морей, при этом роль Приразломного месторождения будет очень велика. На Кравцовском месторождении ожидается спад, а Обская и Тазовская губы лишь только будут пытаться превращаться в районы масштабных промышленных разработок.

В силу дороговизны и сложности добычи углеводородов в Арктике в 2017 г. Министерство энергетики РФ объявило о введении льгот для окупаемости подобных проектов, чтобы предотвратить остановку работы по разведке и добыче нефти и газа на шельфе.

Современный этап развития добычи ресурсов Арктики осложняется еще и тем, что много внимания уделяется не самому процессу разработки месторождений, а именно экологической составляющей. На суше подобные катастрофы люди научились ликвидировать довольно быстро, но в условиях арктического шельфа любая ошибка может стать фатальной для окружающего мира. Например, при условиях низкой температуры разлив нефти устранить очень проблематично, так как нефть сразу же становится густой, поэтому работа насосов или иных средств может быть менее эффективной. К тому же, нефть может сразу загрязнить окружающий мир токсичными веществами, ущерб от которых ликвидировать очень сложно. А разлив на шельфе опасен еще и тем, что нефть быстро заполняет море и делает его непригодным для обитания [5].

С неподвижных платформ нефть с помощью подводного трубопровода переправляется до плавучего нефтехранилища или до нефтехранилища, расположенного на суше, что повышает риск подводных катастроф разлива нефти. Также велика вероятность загрязнения и при разгрузке-загрузке танкеров. Так, в 2013 г. в Баренцевом море случился разлив нефти, который привел

к попаданию 200 л топлива в море и образованию пятна размером 52 км<sup>2</sup>.

Еще одна трудность добычи нефти — это айсберги Арктики. Столкновение с ними чаще всего заканчиваются крахом для нефтедобывающих платформ. Для предотвращения таких необратимых последствий предлагается использовать брандеры, т.е. специальные корабли, полные горючих веществ.

В 2019 году Минприроды разработало комплекс из 118 проектов, посвященных вопросам, связанными с минерально-сырьевой базой Арктики. Среди 118 проектов выделены следующие проекты, представляющие потенциал развития Арктики и Северного морского пути.

Таблица 2

Мероприятия по реализации комплексного проекта  
«Реализация минерально-сырьевого и логистического потенциала Арктики» /  
проекты добычи углеводородного сырья<sup>3</sup>

№	Наименование мероприятия/проекта	Название мероприятия/проекта (генерализованное)	Территория реализации мероприятия/проекта	Статус проекта
1	2	3	4	5
1	Развитие группы Пайяхских месторождений	Развитие группы Пайяхских месторождений	Красноярский край	Проектируемый
2	Проекты освоения месторождения Ванкорской группы (Сузунское, Тагульское, Лодочное) Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район	Проекты освоения месторождения Ванкорской группы (Сузунское, Тагульское, Лодочное)	Красноярский край	Действующий

<sup>3</sup> Сафонова Т.Ю. Перспективы российской нефтегазодобычи в Арктике: от обвала до развития // Креативная экономика. — 2020. — Т. 14. — № 10. — С. 2569–2590. — doi: 10.18334/ce.14.10.111085 URL: <https://creativeconomy.ru/lib/111085> (дата обращения: 07.11.2021).

1	2	3	4	5
3	Проект «Печора СПГ» (разработка двух газоконденсатных месторождений — Кумжинского и Коровинского — и создание газотранспортной инфраструктуры от места добычи газа к месту его переработки либо сжижения)	Проект «Печора СПГ»	Ненецкий АО	Заявленный
4	Совместное предприятие ПАО «Газпром» и ПАО «ЛУКОЙЛ» (разработка Ванейвисского и Лаявожского месторождений)	Совместное предприятие ПАО «Газпром» и ПАО «ЛУКОЙЛ» (разработка Ванейвисского и Лаявожского месторождений)	Ненецкий АО	Проектируемый
5	Разведка, разработка, добыча углеводородного сырья и переработка природного газа	Разведка, разработка, добыча УВС и переработка природного газа (ООО «ТПГК»)	Республика Коми	Проектируемый
6	Обустройство месторождений Большехетской впадины ООО «ЛУКОЙЛ — Западная Сибирь» в 2012–2041 гг.	Обустройство месторождений Большехетской впадины ООО «ЛУКОЙЛ — Западная Сибирь»	ЯНАО	Действующий

1	2	3	4	5
7	Разработка, освоение и промышленная эксплуатация участка 1А Ачимовских отложений Уренгойского нефтегазоконденсатного месторождения	Разработка, освоение и промышленная эксплуатация участка 1А Ачимовских отложений Уренгойского нефтегазоконденсатного месторождения	ЯНАО	Действующий
8	Разработка Уренгойского и Яро-Яхинского нефтегазоконденсатных месторождений	Разработка Уренгойского и Яро-Яхинского нефтегазоконденсатных месторождений	ЯНАО	Действующий
9	Инвестиционный проект развития Русского месторождения	Разработка Русского месторождения	ЯНАО	Действующий
10	Инвестиционный проект развития месторождений (Берегового нефтегазоконденсатного месторождения и Хадырьяхинского газоконденсатного месторождения)	Разработка месторождений (Берегового нефтегазоконденсатного месторождения и Хадырьяхинского газоконденсатного месторождения)	ЯНАО	Действующий
11	Бизнес-проект полномасштабной разработки Восточно-Уренгойского	Разработка Восточно-Уренгойского и Ново-Уренгой-	ЯНАО	Действующий

1	2	3	4	5
	и Ново-Уренгойского лицензионных участков ЗАО «РОСПАН ИНТЕРНЕШНЛ»	ского лицензионных участков ЗАО «РОСПАН ИНТЕРНЕШНЛ»		
12	Инвестиционный проект развития месторождений (Барсуковского, Комсомольского, Тарасовского, Харампурского)	Разработка месторождений (Барсуковского, Комсомольского, Тарасовского, Харампурского), ПАО «НК «Роснефть» «	ЯНАО	Действующий
13	Обустройство Термокарстового газоконденсатного месторождения на период промышленной эксплуатации	Обустройство Термокарстового газоконденсатного месторождения	ЯНАО	Действующий
14	Пробная эксплуатация Ярудейского месторождения	Пробная эксплуатация Ярудейского месторождения	ЯНАО	Действующий
15	Инвестиционный проект комплексного развития, направленный на достижение максимальной выработки запасов и накопленного денежного потока на активах ОАО «Газпромнефть — Ноябрьскнефтегаз» в 2016–2020 гг.	Комплексное освоение месторождений углеводородного сырья ОАО «Газпромнефть — Ноябрьскнефтегаз»	ЯНАО	Действующий
16	Инвестиционный проект комплексного развития, направленный	Комплексное освоение месторождений	ЯНАО	Действующий

1	2	3	4	5
	на достижение максимальной выработки запасов и накопленного денежного потока на активах ООО «Заполярнефть» в 2016–2020 гг.	углеводородного сырья ООО «Заполярнефть»	ЯНАО	Действующий
17	Промышленная разработка газовых объектов Находкинского месторождения	Промышленная разработка газовых объектов Находкинского месторождения	ЯНАО	Действующий
18	Ввод в эксплуатацию и бурение кустов Фазы 1 Восточно-Мессояхского нефтегазоконденсатного месторождения	Разработка Восточно-Мессояхского нефтегазоконденсатного месторождения	ЯНАО	Действующий
19	Разработка Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения	Разработка Новопортовского нефтегазоконденсатного месторождения	ЯНАО	Действующий
20	Разработка Восточно-Уренгойского + Северо-Есетинского (ВУСЕ) месторождения и Ач5-1 Уренгойского месторождения в пределах Самбургского л.у.	Разработка Восточно-Уренгойского и Северо-Есетинского месторождения и Ач5-1 Уренгойского месторождения в пределах Самбургского лицензионного участка	ЯНАО	Проектируемый

С 28 августа 2020 г. на территории РФ согласно подписанным Президентом РФ Владимиром Путиным федеральным законам заработала система преференций организациям и предприятиям, ведущим разведку и разработку в арктическом регионе. Были установлены налоговые льготы для разработчиков месторождений Баренцева, Белого, Печорского и Охотского морей, где до этого ресурсы были нетронутыми. Снижена ставка НДС до 5%, и срок действия льготы теперь составляет 15 лет [4.1; 1].

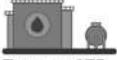
Преференция	Территория предоставления	Суть преференции
 <p><b>Добыча УВ на арктическом шельфе</b></p>	 <p>Все морские воды АЗ РФ + Охотское море</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ставка НДС на нефть 5% на 15 лет с начала промышленной добычи.</li> <li>– Ставка НДС на природный газ 1% на 15 лет с начала промышленной добычи.</li> </ul>
 <p><b>Добыча УВ на суше в Арктике</b></p>	 <p>Нижняя граница области – 70° с. ш.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Право на применение НДД (5-я группа).</li> <li>– Льготный коэффициент Кг к НДС в режиме НДД: 0 на 12 лет с начала промышленной добычи, далее – 5 лет ежегодный рост на 0,2 до достижения 1.</li> <li>– Льготная ставка налога на прибыль в режиме НДД (при принятии субъектом РФ регионального закона).</li> </ul>
 <p><b>Проекты СПГ и/или нефте- и газохимии</b></p>	 <p>Границы области – 67–69° с. ш.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Вычет из НДС инвестиций в создание объектов дорожной, транспортной, инженерной, энергетической инфраструктур в течение 10 лет.</li> </ul>
	 <p>Нижняя граница области – 66,5622° с. ш.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Нулевой НДС на 250 млрд куб. м добытого природного газа и 20 млн т газового конденсата, переработанных в СПГ или в продукцию нефте- и газохимии в течение 12 лет с отгрузки первой партии СПГ/продукции нефте- и газохимии.</li> </ul>

Рис. 2. Преференции для компаний, активно развивающих Арктический регион

Эксперты утверждают, что через 50 лет Арктика может стать одним из основных источников ресурсов и важным транспортным узлом. Более того, именно Арктика все еще будет оставаться глобальным ресурсом пресной воды и местом обитания редких животных.

Для России, с её сырьевой экономикой, освоение ресурсов Арктики имеет стратегическое значение. Арктический шельф

позволит преодолеть дефицит углеводородов, мировой нехватки нефти и газа. Освоение ресурсов Арктики обеспечит базу для решения задач Энергетической стратегии РФ на ближайшее время. Однако выгодно ли добывать ресурсы в Арктике с экономической точки зрения? Эксперты утверждают, что эффект составит несколько триллионов рублей в ближайшее время, но эту позицию поддерживают не все нефтяные компании РФ. Экономический эффект от освоения Арктики к 2038 г может превысить 30 триллионов рублей.

Однако нужно понимать, что такой огромный ресурсный потенциал не должен быть использован сразу в полном объеме. Нужно соблюдать осторожность и не забывать о будущих поколениях. Грамотная работа в Арктике возможна только при условии продуманной экономической модели и четко структурированной стратегии, поэтому важно уделять особое внимание операционному и инвестиционному планированию освоения Арктики.

\* \* \*

Таким образом, для России первостепенную значимость приобретает создание особой системы управления Арктическим регионом, которая стала бы устойчивой платформой для интеграции коммерческих и военно-направленных проектов на основе четко разработанных стандартов. Однако подобная политика не должна быть препятствием для быстрых изменений в области инвестиционной деятельности и использования организационных ресурсов. Все это возможно только при обновленной кадровой политике и исключительно системном характере принимаемых решений. Эффективные решения в этой области станут толчком для новых управленческих и экономических решений, влияющих на обозримое будущее. Ресурсный потенциал Арктики лишь при поверхностном рассмотрении вопроса является только экономическим поводом для развития страны, на самом деле, ресурсы Арктики — это база для введения системных изменений в системе государственного управления.

## Список литературы

1. *Епрынцева Е., Попов С.* Льготный период// Онлайн-журнал «Сибирская нефть» — 2020. — № 169. (дата обращения: 07.11.2021).
2. Инвестиционный портал Арктической зоны России. Вода Арктики: запас на будущее. — 27.09.2020. (дата обращения: 06.11.2021).
3. *Измайлова А.В., Румянцев В.А., Крюков Л.Н.* Состояние водных ресурсов озер Арктической зоны Российской Федерации// Проблемы Арктики и Антарктики. — 2018. — Т. 64. — № 1 (дата обращения: 06.11.2021).
4. Интернет-ресурсы
  - 4.1. <http://wearctic.ru/prirodnye-bogatstva-arktiki> (дата обращение: 07.11.2021).
  - 4.2. <https://arctic-russia.ru/article/ne-tolko-gaz-zoloto-almaz-i-metally-v-arktike/> (дата обращения: 07.11.2021).
  - 4.3. <https://sevprostor.ru/poleznoe-interesnoe/arctic/542-> (дата обращения: 07.11.2021).
5. *Медведев Н.В.* Нефтедобыча в Арктике// Онлайн-журнал «Neftegaz.ru». — 2015. — № 7–8. — С. 52–55 (дата обращения: 07.11.2021).
6. *Сафонова Т.Ю.* Перспективы российской нефтегазодобычи в Арктике: от обвала до развития// Креативная экономика. — 2020. — Т. 14. — № 10. — С. 2569–2590. (дата обращения: 07.11.2021).
7. *Яценко И.Г., Нестерова Г.В.* Нефтегазовые ресурсы арктического сектора// ИНТЕРЭКСПО ГЕО-СИБИРЬ. — 2015. — Т. 2. — № 1. — С. 222–226 (дата обращения: 08.11.2021).

**Грицан Е.Д.,**

аспирант,

кафедра Мировой и национальной экономики,

Всероссийская академия внешней торговли

Министерства экономического развития РФ, Москва

## **РЕАЛИЗАЦИЯ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ПРОЕКТОВ В АРКТИКЕ: ПЕРСПЕКТИВЫ И ВЫЗОВЫ**

**Gritsan E.D.,**

Postgraduate student,

Department of World and National Economy,

Russian Foreign Trade Academy

Ministry of Economic Development of the Russian Federation, Moscow

E-mail: katya.gritchenko@gmail.com

## **IMPLEMENTATION OF ENERGY PROJECTS IN THE ARCTIC: PROSPECTS AND CHALLENGES**

**Аннотация.** В статье обозначены текущие преобладающие направления развития энергетики в Арктике с учетом современных тенденций на рынке и особенностей Арктического региона, а также наиболее значимые и перспективные энергетические проекты, которые определяют темпы развития отрасли в регионе. Также в статье определены сложности реализации энергетических проектов в Арктической зоне и возможные пути их преодоления.

**Ключевые слова:** Арктическая зона, энергетическая безопасность, возобновляемые источники энергии, энергетический потенциал, углеводородная нейтральность, строительство электростанций.

**Abstract.** The article outlines the current prevailing directions of energy development in the Arctic, taking into account current market trends and the characteristics of the Arctic region, as well as the most significant and prospective energy projects that determine the pace of development of the industry in the region. The article also identifies the difficulties in the implementation of energy projects in the Arctic zone and possible ways to overcome them.

**Key words:** the Arctic zone, energy security, renewable energy sources, energy potential, hydrocarbon neutrality, construction of power plants.

Арктика представляет собой особенно важную зону реализации стратегических национальных интересов России, ведь

на данный регион приходится 18% территории страны, где сконцентрированы значительные запасы природных ресурсов — нефти, газа и твердых полезных ископаемых [1]. На территории Арктики за последние несколько лет было открыто 13 углеводородных месторождений, крупнейшими из которых являются Северо-Обское газоконденсатное месторождение (274 млрд кубометров), газоконденсатное месторождение им. В.А. Динкова (391 млрд кубометров), газовое месторождение имени маршала Жукова (800 млрд кубометров), газоконденсатное месторождение имени маршала Рокоссовского (514 млрд кубометров), газовое месторождение 75 лет Победы (203 млрд кубометров), Западно-Иркинское нефтяное месторождение (511 млн тонн) [3].

На фоне ужесточения экологических стандартов и усиления роли возобновляемых источников энергии интерес инвесторов к проектам в области зеленой энергетики значительно вырос, что создает благоприятные условия для реализации энергетического потенциала Арктической зоны. Такие компании, как ПАО Газпром и ПАО Новатэк, активно развивают производство характерных в условиях энергетического перехода видов топлива — водорода, аммиака и метанола. Транспортная инфраструктура региона также продолжает развиваться: грузопоток Северного морского пути в 2021 году составил около 35 млн тонн, что несколько превышает аналогичные показатели за предыдущие периоды [4; 9].

Развитие зеленой энергетики в Арктической зоне осуществляется как минимум по двум основным направлениям:

- 1) развитие инвестиционных проектов по строительству генерирующих установок на основе возобновляемых источников энергии;
- 2) модернизация дизельной, мазутной и угольной генерации в изолированных территориях.

В рамках второго направления осуществляется замена неэффективных и устаревших мощностей на новые дизельные установки, что уже значительно позволит снизить текущие выбросы углеводородов, а также реализуются проекты по строительству гибридных электростанций. Например, ПАО «РусГидро» планирует ввести в эксплуатацию гибридные дизельно-солнечные

установки в 72 поселках Якутии и 7 населенных пунктах Камчатки, что позволит снизить зависимость региона от дизельного топлива при неизменных тарифах на электроэнергию [6].

Одной из особенностей развития зеленой энергетики в Арктике является подавляющая локальная направленности инвестиционных проектов на базе возобновляемых источников энергии на энергоснабжение небольших, удаленных территорий, в то время как развитие крупных производств в арктических условиях развивается не столь активно.

В условиях Арктики с точки зрения затрат наиболее эффективной представляется солнечная электроэнергия. Однако использование солнечной генерации имеет ярко выраженную сезонность и ограничено возможностью работы исключительно в светлое время суток, что в условиях арктической полярной ночи в некоторых районах представляет собой лишь небольшой временной период в году — с мая по сентябрь. Несмотря на это, солнечная энергетика в Арктике развивается довольно успешно — например, в Якутии насчитывается около 21 солнечных электростанций (СЭС) общей мощностью 1,6 МВт. Одна из крупнейших солнечных электростанций за полярным кругом и, по совместительству, самый северный энергопроект фотовольтаики в мире, расположенная в поселке Батагай, за 9 месяцев работы сэкономила около 200 тонн дизельного топлива. Кроме того, в Республике Саха силами группы «Роснано» и УК «Энергосистемы» планируется строительство автономных гибридных установок, совмещающих в себе солнечную электростанцию, дизельную установку и систему накопления электроэнергии. В дальнейшем успешный опыт эксплуатации таких установок можно будет применить и в других районах Дальнего Востока в целях снижения потребления ископаемого топлива и обеспечения стабильной и надежной электрогенерации. Также можно отметить примеры положительного опыта использования солнечных батарей в национальном парке «Русская Арктика», где в 2020 году на полярных станциях «Омега», в бухте Тихой и на мысе Желания в бытовых нуждах прибегали к солнечной электрогенерации, что позволило сэкономить до 3 тонн дизельного топлива в период полярного лета [2].

Наиболее приемлемый коэффициент использования установленной мощности могут обеспечить ветровая, газовая и атомная генерация энергии. В Арктике продолжается накопление опыта использования ветряных электростанций. К числу таких проектов относятся Анадырская ВЭС-1 в Чукотском автономном округе с установленной мощностью 2,5 МВт, экспериментальная ветроэнергетическая установка установленной мощностью 250 кВт в городе Лабытнанги в ЯНАО, ветродизельный комплекс в поселке Тикси с тремя ветроустановками общей мощностью 900 кВт для особо холодных климатических условий (экономия до 250 тонн дизельного топлива в год), идет строительство Кольской ветроэлектростанции мощностью 201 МВт [5].

Помимо традиционных атомных электростанций (Кольская, Билибинская АЭС) в Арктике в эксплуатацию введена первая плавучая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС) с плавучим энергетическим блоком «Академик Ломоносов» длиной 144 метра (установленная электрическая мощность 70 МВт) в Чукотском АО. Особенностью использования данной теплоэлектростанции является необходимость технического обслуживания раз в 12 лет, что подразумевает наличие резервной ТЭЦ на время межсервисного ремонта. Также рассматривается вариант использования плавучих СПГ-электростанций, в частности — на Чукотке для снабжения электроэнергией строящегося Баимского горно-обогатительного комбината [8].

Особые перспективы использования в условиях Арктики представляют собой установки по производству водорода. За последние два десятилетия рост производства водорода в среднем составил 1,6% в год. Водородные технологии пока находятся в начале своего развития, однако являются предметом повышенного интереса со стороны Южной Кореи, Японии, Австралии, Германии и других стран. Главными преимуществами водорода являются его экологические свойства, удобство его хранения и возможности транспортировки на дальние расстояния с использованием существующей инфраструктуры, применяемой для поставок природного газа. Кроме того, водородные топливные элементы более гибкие с точки зрения возможной адаптации к изменениям потребительского спроса в сравнении с

солнечными и ветровыми установками, что особенно актуально в Арктическом регионе [10].

В целях развития водородных технологий, включая получение водорода, методы и способы его транспортировки, способы его хранения и возможности использования в энергетике, несколькими университетами и институтами РАН в 2020 году был основан Консорциум «Технологическая водородная долина». Консорциум нацелен на сотрудничество с компаниями, заинтересованными в развитии водородной энергетики, включая «Газпром», «Сибур», «Росатом», «Новатэк», «РЖД», «Северсталь».

В развитии Арктической зоны особую важность имеет международное сотрудничество в сфере интеграции технологий. Для этой цели был запущен проект по строительству международной арктической станции «Снежинка» на Ямале, которая будет работать на водородной энергии круглогодично и позволит объединить усилия представителей научного сообщества и коммерческих компаний для вывода на рынок новых технологий [7].

Реализация энергетических проектов в Арктической зоне сопряжена с некоторыми вызовами. Во-первых, стоит отметить отсутствие централизованной энергетической инфраструктуры в регионе, что приводит к сезонной неравномерности энергопотребления в периоды сильных колебаний температурного режима. Суровые климатические условия с низкими температурами и устаревшие технологии хранения и сжигания топлива в Арктике создают условия, в которых возможно применять сильно ограниченный перечень углеводородных энергоресурсов. Энергетическая система в Российской Арктике характеризуется низкой в сравнении со средним по России показателем энергоёмкостью, высоким износом основного генерирующего оборудования и инфраструктуры (более 60%), большими потерями при передаче электроэнергии. Ключевой особенностью энергетической системы в Арктике является высокая доля транспортной составляющей в конечной цене топлива (свыше 70%), что делает ее в 2–3 раза выше уровня цен на мировом рынке. В целом логистика в регионе достаточно проблематична — доставка топлива осуществляется преимущественно морским и внутренним водным транспортом в период навигации, который сильно

ограничен, в отдаленные населенные пункты доставка возможна только по зимним дорогам автотранспортом или авиасообщением.

Подводя итог, стоит отметить, что стратегически важный во многих аспектах Арктический регион России обладает существенным потенциалом для развития энергетики, в том числе и на базе возобновляемых источников энергии. Это подтверждается в национальных документах стратегического планирования, где особое внимание уделено развитию энергетического и транспортного аспекта на территории Арктической зоны. Помимо установленных нормативно национальных приоритетов, в регионе продолжают работы по освоению новых нефтяных и газовых месторождений, осуществляется ряд проектов по строительству энергоустановок на базе возобновляемой энергии, научных станций для международного обмена опытом и технологиями, разработаются новые транспортные решения, растет объем транзитных перевозок, а также интенсивность судоходства по Северному морскому пути.

При этом, возможности реализации энергетического потенциала Арктической зоны несколько осложняются ввиду сезонной зависимости региона от поставок энергетического оборудования и дизельного топлива, недостаточности нормативно-правовой базы в области нетрадиционной энергетики, убыточности дизельных электростанций, неэффективности энергетической инфраструктуры и высокого уровня ее износа, неприспособленности энергооборудования к работе в суровых климатических условиях Арктики, высокой аварийности объектов хранения и транспортировки топлива, что влечет за собой серьезные экологические последствия.

Тем не менее, специфика Арктического региона России обуславливает инвестиции в развитие как зеленой, так и традиционной энергетики и с учетом уже имеющегося потенциала по производству и разработке технологий в области энергетики для условий Арктики в более обширной перспективе открывает для России определенную нишу на мировом рынке оборудования для альтернативной энергетики, делая ее важным торговым и стратегическим партнером на мировой арене.

## Список литературы

1. Арктические стратегии: энергетика, безопасность, экология и климат // Центр энергетики Московской школы управления СКОЛКОВО [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol1.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol1.pdf) (дата обращения — 20.12.2021).
2. Бердин В.Х., Кокорин А.О., Юлкин Г.М., Юлкин М.А. Возобновляемые источники энергии в изолированных населенных пунктах Российской Арктики. — М.: Всемирный фонд дикой природы (WWF), 2017. — 80 с.
3. Глава Роснедр оценил запасы полезных ископаемых в российской Арктике // Новости Федерального агентства по недропользованию [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.rosnedra.gov.ru/article/12908.html> (дата обращения — 19.12.2021).
4. Грузопоток по Севморпути составит 35 млн тонн в 2021 году // Информационное агентство ТАСС [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tass.ru/ekonomika/12929871> (дата обращения — 19.12.2021).
5. Карасевич В.А. Низкоуглеродная энергетика в Арктике // Вебинар «Низкоуглеродная энергия зовет Арктику». 2020. Российская Ассоциация Ветроиндустрии.
6. КРДВ поддерживает развитие зеленой энергетики в Арктике // Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/32561/> (дата обращения — 21.12.2021).
7. МАС «Снежинка» // Институт арктических технологий МФТИ [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://arctic-mipt.com/> (дата обращения — 21.12.2021).
8. Митько А.В., Сидоров В.К. Перспективы ВИЭ в Арктике // Neftegaz.RU. — 2020. — № 8. — С. 65–67.
9. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение // Центр энергетики Московской школы управления СКОЛКОВО [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO\\_EneC\\_RU\\_Arctic\\_Vol3.pdf](https://energy.skolkovo.ru/downloads/documents/SEneC/Research/SKOLKOVO_EneC_RU_Arctic_Vol3.pdf) (дата обращения — 21.12.2021).
10. Энергетика будущего: как разработки российских ученых повлияют на освоение Арктики [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://xn--80aarpmpemcchfmo7a3c9ehj.xn--p1ai/news/energetika-budushchego-kak-razrabotki-rossiyskikh-uchenykh-povliyayut-na-osvoenie-arktiki> (дата обращения — 21.12.2021).

**Журавель В.П.,**

кандидат педагогических наук, доцент,  
ведущий научный сотрудник Отдела страновых исследований, Институт Европы РАН,  
руководитель Центра арктических исследований, Москва

## **О НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В АРКТИКЕ: РОССИЙСКИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫЙ АСПЕКТЫ**

**Zhuravel V.P.,**

PhD in Pedagogical Sciences,  
Leading Researcher at the Country Studies Department,  
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences,  
Head of the Center for Arctic Research, Russia  
E-mail: zhvalery@mail.ru

## **ON THE NATIONAL INTERESTS OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE ARCTIC: RUSSIAN AND INTERNATIONAL ASPECTS**

**Аннотация.** В статье рассмотрены вопросы обеспечения суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации; сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства; развитие АЗРФ в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста России; Развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ; охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории АЗРФ. Установлено, что Арктика занимает особое место в системе обеспечения стратегических национальных интересов Российской Федерации в области экономики и транспорта, охраны окружающей среды, инноваций, обороны и геополитики. Принятие Основы государственной политики РФ в Арктике до 2035 г., председательство России в Арктическом совете в 2021–2023 гг. позволят разрешить многие накопившиеся проблемы в регионе.

**Ключевые слова:** Арктический совет, Россия, Арктическая зона Российской Федерации, национальные интересы, безопасность, НАТО, военные учения, суверенитет, заявка по расширению арктической территории, Северный морской путь, экология, углеводороды, шельф, экономический рост, коренные малочисленные народы, взаимовыгодное партнерство.

**Abstract.** The article deals with the issues of ensuring the sovereignty and territorial integrity of the Russian Federation; preservation of the Arctic as a territory of peace, stable and mutually beneficial partnership; development of the Russian Arctic as a strategic resource base and its rational use in order to accelerate Russia's economic growth; Development of the Northern Sea Route as a competitive national transport communication of the Russian Federation on the world market; environmental protection in the Arctic, protection of the original habitat and traditional way of life of indigenous peoples living in the Russian Arctic. It has been established that the Arctic occupies a special place in the system of ensuring the strategic national interests of the Russian Federation in the field of economy and transport, environmental protection, innovation, defense and geopolitics. Adopted Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic until 2035, Russia's chairmanship in the Arctic Council in 2021–2023. Will allow solving many of the accumulated problems in the region.

**Key words:** Arctic Council, Russia, Arctic zone of the Russian Federation, national interests, security, NATO, military exercises, sovereignty, application to expand the Arctic territory, Northern Sea Route, ecology, hydrocarbons, shelf, economic growth, indigenous small-numbered peoples of the North, mutually beneficial partnership.

## Вступление

Основные национальные интересы в Арктике определены в Основах государственной политики Российской Федерации в Арктической зоне до 2035 года<sup>1</sup>, которые утверждены Указом Президента России В.В. Путина от 5 марта 2020 г. № 164.

К ним относится 6 основных национальных интересов.

Это:

- обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации;
- сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства;
- обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения АЗРФ;

---

<sup>1</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. — URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKiI1mAvAM.pdf> (дата обращения: 06.03.2020).

- развитие АЗРФ в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста России;
- развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ;
- охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории АЗРФ.

Между ними существует тесная взаимосвязь и взаимообусловленность, по содержанию они имеют международную и национальную направленность.

Обеспечение суверенитета и территориальной целостности Российской Федерации

События последних лет показывают, что НАТО потенциальным противником в Арктике видит Россию. Отсюда их основной стратегической целью является противодействие росту российского влияния на Крайнем Севере. В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года в пункте 4 обращается внимание на рост конфликтного потенциала в Арктике<sup>2</sup>.

Это в первую очередь выражается в усилении военного присутствия стран НАТО в Арктике. С 2018 г. воссоздаётся второй оперативный флот ВМС США; с целью обеспечения переброски войск из США для их развёртывания в Европе принято решение о формировании к 2022 г. двух новых штабных структур: объединённого командования ОВС НАТО — «Атлантика» и объединённого командования тыла<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Указом Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645; *Загорский А.В., Тодоров А.А.* Военно-политическая обстановка в Арктике: очаги напряжённости и пути деэскалации // Арктика и Север. — 2021. — № 44. — С.79–102

<sup>3</sup> Заседание коллегии Министерства обороны. Владимир Путин принял участие в расширенном заседании коллегии Министерства обо-

Командующий Северным флотом Александр Моисеев, выступая на конференции «Арктика: настоящее и будущее» в начале декабря 2021 г., дал обобщенную характеристику агрессивности НАТО в регионе. Он отметил: «в настоящий момент в Арктике расположено до 50-ти объектов военной инфраструктуры иностранных государств, таких как США, Канада, Дания, Норвегия, Исландия <...> Эти страны имеют в регионе 22 аэродрома, 23 военно-морских базы, пункта базирования, либо портов, использующихся в том числе в военных целях, а также 4 радиолокационных станции предупреждения о ядерном ударе. На постоянной основе на этих объектах дислоцировано до 19 тысяч человек личного состава <...> Усиление военного присутствия США и НАТО в Заполярье, а также заявления отдельных представителей военно-политического руководства и командования вооруженными силами стран Альянса свидетельствуют о намерениях не допустить доминирования Российской Федерации в Арктике всеми возможными способами, включая демонстрацию военной силы <...> Военно-морские силы США и стран блока НАТО продолжают практику выполнения регулярных одиночных и групповых походов боевых надводных кораблей в Баренцево море. Нами отмечается рост продолжительности периода присутствия в Баренцевом и Норвежском морях подводных лодок и надводных кораблей ВМС США. Только в 2021 году, несмотря на продолжающуюся сложную эпидемиологическую обстановку, в регионе проведено 20 мероприятий оперативной и боевой подготовки национальных и объединенных вооружённых сил стран-участниц блока НАТО. Более того, на протяжении последних трех лет, отмечается устойчивый рост интенсивности учебно-боевой деятельности в Арктике стратегической бомбардировочной авиации ВВС США. Если в 2016–2018 годах полеты американских стратегических бомбардировщиков над акваторией Баренцева и Норвежского морей являлись единичными событиями, то в 2019–2021 годах полеты выполнялись систематически с нарастанием интенсивности — с семи

---

поны. 18.12.2018. — URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/59431> (дата обращения: 25.08.2020).

(17 самолетами) в 2019 году до 10 (28 самолетами) вылетов в 2021 году»<sup>4</sup>.

Прекращение с 2014 г. контактов между начальниками Генеральных штабов армий стран Арктического совета сильно мешает конструктивному и своевременному решению военных вопросов в этом регионе.

В этих условиях Россия принимает меры по усилению безопасности в Арктике. С 2014 г. начала действовать новая военная структура — Объединённое стратегическое командование «Север», а в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 5 июня 2020 г. № 374 «О военно-административном делении Российской Федерации» с 1 января 2021 г. Северный флот приобрел статус военного округа.

Активно идёт процесс модернизации баз новых подлодок в Заозерске и Гаджиево<sup>5</sup>. Ведётся реконструкция причального фронта для новейших ракетных подводных крейсеров проекта «Борей-А»<sup>6</sup>. На архипелаге Новая Земля несут боевое дежурство современные комплексы ПВО С-400 «Триумф», на севере Якутии размещены подразделения нового зенитного ракетного полка, оснащенные системами С-300. Вместе с ракетчиками на боевое дежурство заступили расчеты радиотехнических подразделений и пунктов наведения авиации, дислоцированные как на материковом побережье моря Лаптевых, так и на острове Котельный<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Адмирал Моисеев: Россия значительно уступает США и НАТО по количеству военных объектов в Арктике. 03.12.2021. — URL: <https://argumenti.ru/army/2021/12/749603> (дата обращения: 04.12.2021).

<sup>5</sup> Россия модернизирует базу для подлодок в Арктике. 18.03.2020. — URL: <https://lenta.ru/news/2020/03/18/base/> (дата обращения: 17.09.2020).

<sup>6</sup> В Москве прошло заседание Коллегии Минобороны Российской Федерации. 17.09.2020. Департамент информации и массовых коммуникаций Министерства обороны Российской Федерации. — URL: [https://function.mil.ru/news\\_page/country/more.htm?id=12314691%40egNews](https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12314691%40egNews) (дата обращения: 17.12.2020).

<sup>7</sup> Подразделения нового зенитного ракетного полка РФ разместили на севере Якутии. 10.12.2020. — URL: <https://yk24.ru/index/obshhestvo/podrazdeleniya-novogo-zenitnogo-raketnogo-polka-rf-razmestili-na-severe-yakutii> (дата обращения: 10.12.2020).

Принимаются меры по слаживанию действий войск, созданию новой инфраструктуры для воинских частей и гарнизонов в районах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока.

На коллегии Министерства обороны РФ 26 августа 2021 г. Министр обороны России генерал армии С.К. Шойгу сообщил, что Минобороны развивает в Арктике военную инфраструктуру, которая позволяет эффективно функционировать дислоцированным в этом регионе войскам. Он сообщил, что до конца года планируется завершить строительство жилого комплекса из восьми домов на 486 квартир в городе Гаджиево. Завершается строительство аэродрома «Темп» на архипелаге Новосибирские острова. Для третьей дивизии ПВО возводится военный городок в посёлке Тикси Республики Саха (Якутия). По его словам, в этом году на Северном флоте планируется возвести 147 зданий и сооружений<sup>8</sup>.

Следует отметить, что это тот минимум, который позволяет поддерживать их боевой потенциал на уровне, гарантирующим решение задач по отражению агрессии. Вооруженные силы России совместно с другими силовыми структурами способствуют сохранению баланса сил в регионе, твердо отстаивают национальные интересы государства.

Актуальным является вопрос определения критериев, по которым определяется и будет определяться сухопутная часть АЗРФ. Здесь много неясностей.

### **Сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства**

Президент России В.В. Путин, МИД РФ постоянно отмечают важность сохранения Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Шойгу рассказал о развитии военной инфраструктуры в Арктике. 26.08.2021. — URL: <https://ria.ru/20210826/arktika-1747368950.html> (дата обращения: 30.08. 2021).

<sup>9</sup> Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164. — URL: <http://static.kremlin.ru/>

В этих целях обращается внимание на:

- укрепление добрососедских отношений с арктическими государствами на двусторонней основе и в рамках многосторонних региональных форматов сотрудничества, в том числе Арктического совета, прибрежной арктической «пятерки» и Совета Баренцева/Евроарктического региона, наращивание международного экономического, научно-технологического, культурного и приграничного сотрудничества. Необходимо на государственном уровне повышать статус Организации «Северный форум»;
- закрепление за Арктическим советом роли ключевого регионального объединения, координирующего международную деятельность в регионе;
- обеспечение российского присутствия на архипелаге Шпицберген на условиях равноправного и взаимовыгодного сотрудничества с Норвегией и другими государствами — участниками Договора о Шпицбергене от 9 февраля 1920 г.;
- сохранение взаимодействия с арктическими государствами по вопросу разграничения континентального шельфа в Северном Ледовитом океане с учетом национальных интересов Российской Федерации, на основе норм международного права и достигнутых договоренностей. Открытым остается вопрос о нашей заявке по расширению арктической территории на 1,2 млн кв. км. В условиях санкций и давления на России его решить в нашу пользу будет очень сложно;
- содействие наращиванию усилий арктических государств по созданию единой региональной системы поиска и спасания, предотвращения техногенных катастроф и ликвидации их последствий, а также по координации спасательных сил;
- активное привлечение арктических и внерегиональных государств к взаимовыгодному экономическому сотрудничеству в Арктической зоне Российской Федерации;

---

media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKiI1mAvaM.pdf (дата обращения: 06.03.2020).

- содействие малочисленным народам в осуществлении приграничного сотрудничества, культурных контактов и контактов в сфере хозяйственной деятельности с родственными народами и этническими группами, проживающими за пределами Российской Федерации, а также содействие участию малочисленных народов в осуществлении международного сотрудничества по вопросам этнокультурного развития в рамках межгосударственных контактов и в соответствии с международными договорами Российской Федерации;
- доведение результатов деятельности Российской Федерации в Арктике до сведения широкой международной общественности.

### **Обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения АЗРФ**

Для достижения данного национального интереса обращается внимание на обеспечение доступности первичной медико-санитарной помощи, качественного дошкольного, начального общего и основного общего образования, среднего профессионального и высшего образования, услуг в сфере культуры, физической культуры и спорта в населенных пунктах, расположенных в отдаленных местностях, в том числе в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов. Необходима пропаганда здорового образа жизни, в том числе через внедрение корпоративных программ по укреплению здоровья на рабочем месте.

Необходимо обеспечить граждан доступным, современным и качественным жильем, добиваться повышения качества жилищно-коммунальных услуг, улучшать жилищные условия лиц, ведущих кочевой и полукочевой образ жизни, относящихся к малочисленным народам. Как сообщила директор департамента жилищной политики Минстроя России Ольга Корниенко, сегодня почти 29 процентов жилья, признанного аварийным на территории страны, приходится на Арктическую зону. При этом объем жилищного строительства в регионах Арктической зоны

в три раза ниже среднероссийского уровня. Средняя стоимость строительства одного квадратного метра общей площади отдельно стоящих жилых домов квартирного типа в Москве и Мурманской области различается примерно в полтора раза. Отдельной проблемой для Мурманска являются очистные сооружения, которых самый крупный в мире город за Полярным кругом до сих пор не имеет. По словам главы муниципалитета Андрея Сысоева, их строительство обойдется в 20 миллиардов рублей. Для сравнения: весь бюджет Мурманска составляет около 15 миллиардов<sup>10</sup>. России, на наш взгляд, нужен закон, который обязывал бы использовать на таких стройках местные компании. Например, к строительству на Аляске можно привлечь компании из других регионов только в одном случае, если нет местных компаний. Кроме того, в арктических регионах многих стран законодательство ограничивает тарифы, чтобы облегчить финансовую нагрузку на местное население и бизнес, и этот опыт тоже можно и нужно использовать.

Необходимо в ежедневном режиме добиваться выполнения государством принятых на себя обязательств по предоставлению жилищных субсидий гражданам, выезжающим из районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей.

Важно создание системы государственной поддержки завоза в населенные пункты, расположенные в отдаленных местностях, топлива, продовольствия и других жизненно необходимых товаров в целях обеспечения доступных цен на такие товары для граждан и хозяйствующих субъектов. В настоящее время признана необходимость принятия закона о северном завозе.

Настоятельной необходимостью является обеспечение круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных (региональных) авиаперевозок по доступным ценам. В настоящее время почти что прекратила свою деятельность полярная авиация, имеются большие трудности и издержки в перевозках пассажиров и грузов в северных территориях России.

<sup>10</sup> Какая поддержка нужна системе ЖКХ в Арктике. 13.07.2021. — URL: <https://rg.ru/2021/07/13/reg-szfo/kakaiia-podderzhka-nuzhna-sisteme-zhkh-v> (дата обращения: 30.08. 2021).

Важно закрепить на практике принятые законодательные меры по государственной поддержке предпринимательской деятельности, в том числе поддержку субъектов малого и среднего предпринимательства в целях создания привлекательных условий для осуществления частных инвестиций и обеспечения их экономической эффективности.

Нужны новые подходы по созданию условий для повышения эффективности освоения и добычи (вылова) водных биологических ресурсов, стимулирования производства рыбной продукции с высокой добавленной стоимостью и развития аквакультуры.

Особого постоянного внимания требуют вопросы сохранения и развития традиционных отраслей хозяйствования, народных промыслов и ремесел, способствующих обеспечению занятости и развитию самозанятости лиц коренных малочисленных народов Севера. На решение проблем коренных народов направлена Программа государственной поддержки традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Российской Федерации, осуществляемой в АЗРФ<sup>11</sup>, а также деятельность общественного совета АЗРФ, который возглавляет российский политик и общественный деятель, член Совета Федерации ФС РФ — представитель от Законодательного собрания Ямало-Ненецкого автономного округа, президент Ассоциации коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ сенатор Г.П. Ледков<sup>12</sup>.

Для наращивания усилий по развитию и освоению Арктики необходима система оказания государственной поддержки экономически активному населению России, готовому к пере-

---

<sup>11</sup> Распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 978-р «Об утверждении программы государственной поддержки традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов РФ, осуществляемой в Арктической зоне РФ». 22.04.2021. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/400560896/>

<sup>12</sup> Утвержден состав Общественного совета Арктической зоны РФ. 08.10.2020. — URL: <https://minvr.gov.ru/press-center/news/28297/> (дата обращения: 30.08.2021).

езду (переселению) в Арктическую зону Российской Федерации в целях осуществления трудовой деятельности. В связи с этим необходимо принятия законодательного акта по вахтовикам, который бы определял их статус, основные направления деятельности и социальной защиты.

**Развитие АЗРФ  
в качестве стратегической ресурсной базы  
и ее рациональное использование  
в целях ускорения экономического роста России**

С точки зрения глобальных геополитических процессов, одним из важнейших факторов, определяющих расстановку и взаимодействие различных геополитических сил в XXI в., становится борьба за ресурсы. В ходе просветительского марафона «Новое знание» вице-премьер А.В. Новак отметил, что в Арктике мы имеем ресурсы порядка 15 млрд т нефти и порядка 100 триллионов кубических метров газа<sup>13</sup>. Это огромные запасы на десятки, сотни лет, если вдруг понадобится их использовать.

Эксперты ведущих мировых держав прогнозируют возможность возникновения военных конфликтов из-за нарастающих противоречий на почве раздела колоссальных богатств Арктики.

Пандемия COVID-19 в настоящее время является ключевым вызовом в мире. Глобальный экономический кризис снижает потребность в нефти и газе так же, как и в других источниках энергии. Однако спрос на энергоносители всегда был циклическим. В настоящее время в районе Новосибирских островов обнаружены большие запасы нефти и газа, добыча которых, так же, как и на Штокманском НГКМ, начнётся, когда экономически это будет выгодно. Важно постоянно вести геологоразведку в регионе.

---

<sup>13</sup> Новак рассказал об экономическом развитии Арктики в ближайшие десятилетия. 02.09.2021. — URL: [https://ria.ru/20210902/arktikal748445076.html?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&nw=1630854753000](https://ria.ru/20210902/arktikal748445076.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&nw=1630854753000) (дата обращения: 10.09.2021).

## **Развитие Северного морского пути в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ**

На основе принятых законодательных норм в настоящее время формируется единая система управления в акватории Северного морского пути (СМП) и современная инфраструктура, обеспечивающая безопасные условия плавания в арктических морях, включая навигационно-гидрографическое и гидрометеорологическое обеспечение, а также ледокольное и ледовое лоцманское сопровождение, постоянный контроль за местоположением судов.

В настоящее время проводку кораблей в водах Северного Ледовитого океана осуществляют пять атомных ледоколов. К 2026 г. будут введены в эксплуатацию ещё четыре атомных ледокола проекта 22220, к 2027 г. — первый ледокол проекта «Лидер». К середине 2022 года планируется разработка технического задания на проектирование и строительство четырёх СПГ-ледоколов. Грузовой флот ледового класса к 2030 г. будет увеличен более чем в три раза. Необходимо построить более 30 танкеров, 40 балкеров и 22 контейнеровоза<sup>14</sup>.

Во исполнение Федерального закона от 27.12.2018 № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» госкорпорация «Росатом» приняла функционал единого инфраструктурного оператора СМП.

Принятые меры способствовали значительному росту объема грузоперевозок по СМП. Если в 2016 г. объём перевозок по составлял 7,5 млн т<sup>15</sup>, то 2020 г. почти 33 млн т<sup>16</sup>.

Интерес к развитию Севморпути как международного транзита высокий. Объём транзитного грузопотока к 2030 г. может

---

<sup>14</sup> Юрий Трутнев выступил на заседании Совета Федерации в рамках правительственного часа. 06.10.2021. — URL: <http://government.ru/news/43443/> (дата обращения: 08.10.2021).

<sup>15</sup> Лукин Ю.Ф. Многоликая Арктика в потоке времени и смыслов. — Архангельск, 2019. — С. 93.

<sup>16</sup> Грузооборот по Севморпути в 2020 году вырос на 5%. 11.01.2021. — URL: <https://tass.ru/ekonomika/10434515> (дата обращения: 13.03.2021).

составить 20–30 млн т в год. Об этом в мае 2021 г. в ходе конференции «День Арктики» в Санкт-Петербурге сообщил генеральный директор госкорпорации «Росатом» Алексей Лихачев<sup>17</sup>.

Компания «Росатом» провела анализ стоимости грузов, перевезенных по СМП в 2019 г. Выяснилось, что по итогам того года стоимость впервые в истории России превысила 1 трлн рублей. Из этого триллиона на углеводороды пришлось около 50%, остальная грузовая база сформирована в основном «Норникелем». Существенно увеличат стоимость грузопотока Баимское и Томторское месторождения. Именно освоение месторождений твердых полезных ископаемых сможет серьезно повысить стоимость перевезенных по СМП грузов, а также в целом повлиять на развитие российской Арктики<sup>18</sup>.

В этих условиях Правительством РФ принимаются меры по развитию СМП. Так по информации заместителя Председателя Правительства — полномочного представителя Президента в Дальневосточном федеральном округе Ю.П. Трутнева на его трассе будут созданы спасательные станции в г. Певек, п. Сабетта, пгт Диксон и Тикси, закуплена необходимая авиационная техника. На эти цели выделено 37 млрд рублей до 2026 г. Развивается портовая инфраструктура Севморпути. Здесь расположено 18 портов. Три из них модернизируется. Это порты Певек, Мурманск, Архангельск. До 2024 года будет модернизировано ещё четыре. Ведётся строительство терминала «Енисей», порта «Бухта Север» и терминала «Утренний» в порту Сабетта. После их ввода в эксплуатацию к 2024 г. суммарный грузооборот портов Севморпути составит 85 млн т. Развитие Мурманского

<sup>17</sup> Объем транзитного грузопотока на Севморпути к 2030 году может составить 20–30 млн тонн в год — Росатом. 23.07.2021. — URL: [https://portnews.ru/news/316073/?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2F](https://portnews.ru/news/316073/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2F)(дата обращения: 25.07.2021).

<sup>18</sup> Освоение месторождений ТПИ в Арктике повысит стоимость грузов, перевезенных по Севморпути — «Росатом». 26.05.2021. — URL: [http://www.finmarket.ru/news/5476410?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fs](http://www.finmarket.ru/news/5476410?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fs).

транспортного узла, реализация проектов «Северный широтный ход — 1» и «Северный широтный ход — 2» позволят соединить порты Севморпути с системой железных дорог России. Новым этапом в его развитии станет запуск в 2022 г. регулярных контейнерных перевозок, которые обеспечат доставку рыбной продукции с территории Дальнего Востока в европейскую часть страны. А в 2023–2024 гг. начнётся круглогодичная навигация в высоких широтах<sup>19</sup>.

Есть осознание того, что Севморпуть, выступая связывающим звеном между европейскими и азиатскими государствами<sup>20</sup>, в будущем может стать арктическим вектором для стран Большой Евразии.

**Охрана окружающей среды в Арктике,  
защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни  
коренных малочисленных народов,  
проживающих на территории АЗРФ**

Следует отметить, что большая часть актуальных показателей экологической обстановки в Арктической зоне находится в пределах нормы и не имеет тенденции к изменению в негативную сторону. Однако не до конца используемый ресурсный потенциал региона создает риск нанесения ущерба арктической экосистеме. Дальнейшее проникновение экономической деятельности на территорию Арктической зоны должно отвечать строгим природоохранным требованиям, так как большая часть территорий, входящих в Российскую Арктику, является уязвимой для побочных продуктов антропогенной деятельности<sup>21</sup>. По-

---

<sup>19</sup> Юрий Трутнев выступил на заседании Совета Федерации в рамках правительственного часа. 06.10.2021. — URL: <http://government.ru/news/43443/> (дата обращения: 08.10.2021).

<sup>20</sup> Вардомский Л.Б. Северный морской путь как механизм обеспечения связанности Большой Евразии // Мир перемен. — 2019. — № 2. — С. 129–140.

<sup>21</sup> О состоянии и об охране окружающей среды Российской Федерации в 2019 году. Государственный доклад. — М.: Минприроды России; МГУ имени М.В. Ломоносова, 2020. — С. 316.

сле аварии в Норильске, на наш взгляд, должны появиться более объективные оценки.

В этих целях обращается внимание на развитие на научной основе сети особо охраняемых природных территорий и акваторий в целях сохранения экологических систем и их адаптации к изменениям климата.

Необходимо проводить работу по сохранению объектов животного и растительного мира Арктики, охрану редких и находящихся под угрозой исчезновения растений, животных и других организмов. Это особенно актуально в связи с аварией на объекте ПАО «Норильский никель», с пожарами в 2021 г. в Якутии и других арктических регионах.

Чрезвычайно важно продолжение работы по ликвидации накопленного вреда окружающей среде. Поводом обратиться к этому вопросу стал факт обнаружения в сентябре 2021 г. специалистами отряда «Центроспас» МЧС России контейнера с атомным реактором подводной лодки К-19 на месте захоронения радиоактивных отходов в заливе Амбросиева в Карском море. В разные годы в его четырех заливах были захоронены многочисленные объекты после испытаний ядерного оружия на Новой Земле. По данным МЧС, только в Новоземельской впадине находятся около 1,2 тыс. опасных подводных радиоактивных объектов. В связи с этим может сложиться такая ситуация, что коллективный запад скажет, что РФ не обеспечивает экологическую безопасность и Арктику надо взять под контроль мирового сообщества. Этого допустить нельзя.

В совершенствовании системы мониторинга окружающей среды, большая роль принадлежит использованию современных информационно-коммуникационных технологий и систем связи для осуществления измерений со спутников, морских и ледовых платформ, научно-исследовательских судов, наземных пунктов и из обсерваторий. Так, выведенный в конце февраля 2021 г. на орбиту космический аппарат «Арктика-М» успешно выполняет работы по мониторингу климата и окружающей среды в арктическом регионе, принимает сигналы от аварийных радиобуев. Второй спутник группировки будет выведен на орбиту в 2023 г., в 2024–2025 гг. планируется запуск еще трех аппа-

ратов «Арктика-М». После 2025 г. группировку пополняют пять спутников следующего поколения «Арктика-МП»<sup>22</sup>.

Необходимо при организации и осуществлении хозяйственной и производственной деятельности внедрять лучшие доступные технологии, которые будут обеспечивать минимизацию выбросов в атмосферный воздух, сбросов в водные объекты загрязняющих веществ, которые оказывают негативное воздействие на окружающую среду.

Важно добиваться обеспечения рационального природопользования, особенно в местах традиционного проживания и традиционной хозяйственной деятельности малочисленных народов. Глобальные изменения климата вынуждают представителей коренных малочисленных народов российской Арктики сокращать долю традиционных продуктов в своем рационе — рыбы и мяса, что ухудшает иммунитет и все чаще приводит к болезням сердца и дыхательных органов, снижению продолжительности жизни<sup>23</sup>.

Важной является деятельность по развитию комплексной системы обращения с отходами всех классов опасности, строительство современных экологически чистых мусороперерабатывающих комплексов, а также реализация комплекса мер по исключению попадания в Арктическую зону Российской Федерации токсичных веществ, возбудителей инфекционных заболеваний и радиоактивных веществ.

## Заключение

Арктика занимает особое место в системе обеспечения стратегических национальных интересов Российской Федерации

---

<sup>22</sup> Россия начала формирование орбитальной спутниковой группировки над Арктикой. 01.03.2021. — URL: <https://topwar.ru/180438-rossija-nachala-formirovanie-orbitalnoj-gruppirovki-nad-arktikoj.html> (дата обращения: 05.09.2021).

<sup>23</sup> Ученые рассказали о влиянии изменений климата в Арктике на здоровье коренных народов. — 10.08.2021. URL: [https://nauka.tass.ru/nauka/12097081?utm\\_source=yxnews&utm\\_medium=desktop&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsea](https://nauka.tass.ru/nauka/12097081?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2Fsea) (дата обращения: 05.09.2021).

---

в области экономики и транспорта, охраны окружающей среды, инноваций, обороны и геополитики.

Есть надежда, что принятые Основы государственной политики РФ в Арктике до 2035 г., председательство России в Арктическом совете в 2021–2023 гг. позволят разрешить многие накопившиеся проблемы в регионе. Нам необходимо стремиться провести запланированный на май 2023 г. саммит руководителей арктических государств, что потенциально будет способствовать уменьшению напряженности между Россией и странами Запада, поможет снять подозрения о сговоре РФ и Китая против США и его союзников на арктическом направлении.

**Залынский Н.П.,**

доктор экономических наук, профессор,  
САФУ им. М.В. Ломоносова, Архангельск

## **М.В. ЛОМОНОСОВ НА НАЧАЛЬНОМ РУБЕЖЕ СОВРЕМЕННОЙ АРКТИЧЕСКОЙ ГЕОПОЛИТИКИ И ГЕОЭКОНОМИКИ**

**Zalyvskiy N.P.,**

Doctor of Economic Sciences, professor,  
NArFU them. M.V. Lomonosov, Arkhangelsk  
E-mail: n.zalyvskiy@narfu.ru

## **M.V. LOMONOSOV AT THE INITIAL TURN OF MODERN ARCTIC GEOPOLITICS AND GEO-ECONOMICS**

**Аннотация.** Основной предмет статьи — творческое наследие первого русского академика М.В. Ломоносова, отражающее его отношение к Северу и Арктике России. Автор акцентирует внимание на базовых работах академика, в которых содержатся суждения о месте и роли Арктики, Северного Ледовитого океана для социально-экономического развития России. В них, по мнению автора, заложены первые тезисы о геоэкономическом и геополитическом подходе к изучению полярного субрегиона, хозяйственному освоению Арктики человеком, развитию приарктических территорий современной России. В статье предлагаются принципы реализации национальных интересов РФ в Арктике, доказывающие актуальность и историческую преемственность арктического наследия М.В. Ломоносова и задач по реализации современной стратегии по развитию Арктической зоны РФ.

**Ключевые слова:** Ломоносов, Арктика, геополитика, геоэкономика, национальные интересы, международная конкуренция, Северный морской путь.

**Abstract.** The main subject of the article is the creative heritage of the first Russian academician M.V. Lomonosov and his attitude to the North and the Arctic of Russia. The author focuses on the basic works of the academician with judgments about the place and role of the Arctic, the Arctic Ocean for the socio-economic development of Russia. In them, according to the author, it is possible to discover the first basics of the geo-economic and geopolitical approach to the Arctic. Knowledge of these basics is important for substantiating the strategy of economic development of the Arctic and the development of the Arctic territories by modern Russia. The article proposes the principles of the implementation of the national interests of the Russian Federation in the Arctic. They prove the relevance, historical

continuity of the Arctic heritage of M.V. Lomonosov and the tasks of optimizing the modern model of the organization of the economy of the Arctic zone of the Russian Federation.

**Key words:** Lomonosov, Arctic, geopolitics, geo-economics, national interests, international competition, Northern Sea Route.

Мировая история сформировала Россию в качестве субъекта геополитики и самобытной цивилизации. Динамика этого тренда существенно ускорилась после превращения её в планетарную географическую и экономическую реальность (XVIII–XX века). Это результат длительного процесса хозяйственного освоения русским народом пространства восточнее Уральских гор, проникновения в высокие арктические широты. Географическая колонизация новых территорий, включаемых в состав Российской империи, создала естественно-географические предпосылки для перемещения населения и стала фактором новизны познавательной мотивации передовых россиян. Один из её предметов, в контексте темы данной статьи — оценка влияния окна, прорубаемого на Урал и Сибирь, на развитие России и её место в глобальном мире.

М.В. Ломоносов также оказался автором почти пионерных суждений о социально-экономической пользе продвижения россиян на Восток и способах интеграции России в глобальное пространство. В какой-то мере этому содействовал опыт руководства Географическим департаментом АН, подтверждающим масштабные замыслы ученого по экспедиционному изучению России [10, с. 164]. Петровская европеизация России, во многом определившая спектр его научных занятий, совпала с эмпирическим знанием Арктики — компонентом юношеского периода жизни. Истории было угодно, чтобы парадигма понимания места и роли Арктики для модернизации места России в мире была главным фактором кристаллизации геополитических и геоэкономических воззрений академика<sup>1</sup>. *Определение в 1763 году Се-*

<sup>1</sup> Залывский Н.П. О преемственности северной концепции М.В. Ломоносова при выборе геополитической модели защиты экономических интересов России в Арктике // Арктика и Север: электрон. журн. САФУ им. М.В.Ломоносова. — 2011. — № 2. — URL: [http://www.arcticandnorth.ru/article\\_index\\_years.php](http://www.arcticandnorth.ru/article_index_years.php)? (дата обращения: 21 октября 2021).

*верного морского пути пространным полем роста славы российского государства и его экономического могущества до сих пор исторически значимое его интеллектуальное озарение — одно из многих.*

Такое предназначение институализирует концептуальное многообразие целей организации морской арктической трассы вдоль евроазиатского материка России. Структурировать и осознать практический смысл их — императивная задача аналитиков каждого поколения российских ученых, помогающих поиску специальных подходов к осуществлению Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года в части понижения конфликтного потенциала Арктики, демонстрации её устойчивой географической, исторической и экономической связи с эксплуатацией Северного морского пути [2]. Тогда устойчивей будет тренд достижения ближайшего индикатора успеха его хозяйственного использования — суммарный грузооборот его портов в 85 миллионов тонн к 2024 году и превращения его в круглогодичную международную коммуникацию (рис. 1).

Контур теоретико-прикладной модели практического взаимодействия России с глобальным миром очерчен набором суждений Ломоносова. Их сущностный смысл выражу понятийными категориями XXI века посредством следующих положений о:

- становлении передовой промышленности и прогрессивной структуры внешней торговли, гарантирующей суверенную состоятельность отечественного производства;
- служении «избыточествующего изобилия» природных ресурсов удовлетворению потребностей внешних народов, разделяемого и Сенатом применительно к продукции Усть-Рудицкой фабрики цветного стекла, коими можно «не токмо всю Российскую империю удовольствовать, но и со временем, и за море оные отпускать»;
- преобразовании внешнеэкономических приоритетов страны;
- об облегчении взаимного общении с глобальным миром посредством организации транспортных коммуникаций и познания нравов правительств соответствующих стран;

— об оппонировании искажённым представлениям об истории международных торговых контактов России.

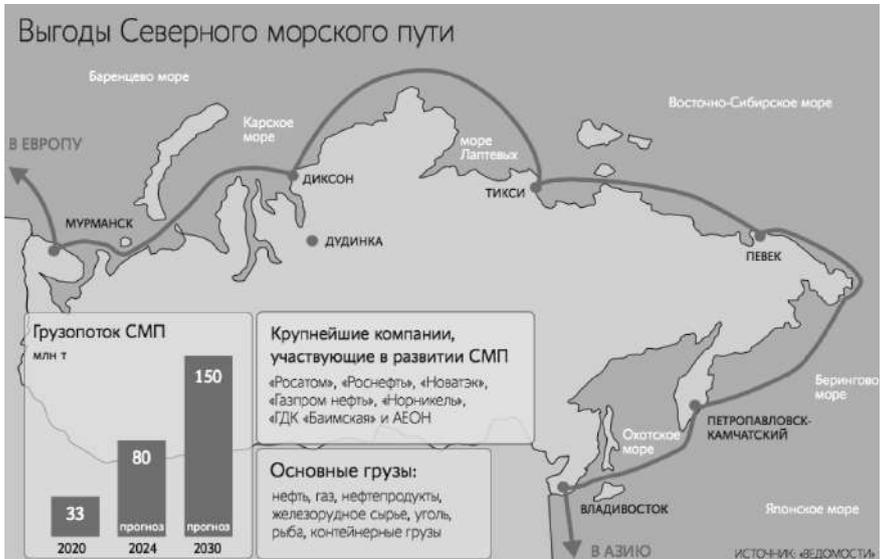


Рис. 1. Динамика изменения грузопотоков по Северному морскому пути, специфики грузов и их перевозчиков.

Использована схема из: URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/07/25/879485-sevmorput-strategicheskim>  
(дата обращения: 1 ноября 2021)

Такое мировоззренческое ядро геэкономико-политического наследия М.В. Ломоносова предвосхитило будущие квалификации геополитики как науки об особенностях географической обусловленности политики (Карл Хаусхофер, 1869–1946), о влиянии морской силы на историю (Альфред Тайер Мэхэн, 1840–1914), о попытках господства над Россией, *поэтически притязания на богатые ресурсы Сибирь и Урал вплоть до дезинтеграции территории России* (Хэлфорд Джон Макиндер, 1861–1947). Синтез обозначенных задач — не только гипотетическая конструкция миссионерской перспективы России, но и многообразие граней азов геополитических мыслей М.В. Ломоносова. По смыслу они тождественны предвидению

вектора цивилизационного будущего России, проекту желательной конструкции её экономических взаимоотношений с другими державами. Вот почему *уже этого достаточно для аттестации русского академика учёным мужем, коим должен гордиться просвещённый ум.*

Обращение к нему возрастает по мере интернационализации механизмов управления Арктикой. Ломоносов опередил мысли американца Эдварда Люттвака — основателя геοэкономики, олицетворявшего успехи науки с ориентиром, достаточным для победы в экономическом соревновании между развитыми государствами. Ломоносов уже в XVIII веке, как бы предвидя через три века тенденцию к переделу Арктики, допускал применение приёмов экономической обороны и наступления для создания наилучшей занятости населения страны, оптимизации иных условий экономической деятельности. Он также не исключал вероятность протекционистского привнесения осложнений другим странам, если того потребуют национальные интересы. *Приверженность к подобному инструменту позиционирования для РФ ныне не только исторически актуальна, но и предпосылка согласования стратегий компромиссного международного взаимодействия в Арктике, позволяющего правовыми нормами защищать геοэкономические интересы России.*

Научный интерес к Арктике, к Северному морскому пути можно олицетворять уникальным кодом доступа М.В. Ломоносова к корзине идей о взаимозависимости пространства (ландшафта, ресурсов территории) и политико-экономической организации жизни и развития государств, специфике его проблем в настоящем и будущем. Первые образные представления об этом даны в одах 1747–1754 годов. В них зафиксированы: российский Колумб, спешащий в неведомые страны (1747, на день пришествия Елизаветы); народы, спешащие в Россию с дальним богатством (1751), отделённость России от Китая и других стран (1754 — на день рождения Павла Петровича). В Слове Похвальном Елизавете Петровне (26 ноября 1749) М.В. Ломоносов говорит о пользе международного обмена избытками богатства народов. В Посвящении к Краткому летописцу и в героической поэме «Пётр Великий» (1760) он дважды выделяет геополитические

потребности России: открытие пути вокруг земного шара, достижение берегов Америки через безопасный северный ход.

Прагматичными и теоретическими аспектами характеризуются геополитические взгляды помора, содержащиеся в его арктических работах последних пяти лет жизни (1761–1765). Наиболее доказательной их иллюстрацией являются пять глав его работы, прежде всего заключительная, «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию [7]. Этот маршрут — не новая идея. О путешествии в Индию через полюс мечтал ещё в 1527 г. Р. Торн, но это, безусловно, первый проект научного обоснования государственной организации Северного морского пути. Этой позиции придерживается и мой коллега по изучаемой проблеме [12, с. 4]. В этом труде он ратовал за приоритетное освоение Северного восточного прохода (ныне СМП). Неприятие им Северного западного прохода (вдоль берегов Америки) в силу опасности для коммерческого судоходства подтверждено последующей исторической практикой арктического мореплавания. В завершающей главе данной работы «О самом предприятии северного мореплавания и о утверждении и умножении российского могущества на Востоке» от дополнил ответ на вопрос, почему россиянам Арктика будет в меньшую тягость по сравнению с европейскими державами, оставив последующим поколениям россиян новаторскую модель управления Арктикой. Её звеном остаются мысли М.В. Ломоносова о стратегии интеграции России в систему международных отношений, как принципа цивилизационной модернизации государства и условия достижения экономических целей на мировом рынке. Особенно фундаментально *предвосхищение Северного Ледовитого океана и Сибири источником приращения могущества страны, прогнозирование мирового статуса России от умения обладания северными пространствами и эффективного хозяйственного использования их природных ресурсов.*

То и другое было и остаётся частью международной стратегии России по открытию и закреплению возможности достижения экономических целей на мировом рынке и устойчивому экономическому росту арктических регионов РФ. Последнее

подтверждается оценкой одного из авторов [9, с. 85], соединяющего динамичные показатели ВРП с ресурсным их потенциалом. Полагаем целесообразным более критичный анамнез резервных возможностей для комплексного развития Арктики, движения к достойно высокому качеству жизни постоянного населения. Наша оговорка имеет подтекст недоумения глобальными суждениями англосакской и западноевропейской русофобской элиты. Россиянам полезно не обольщаться частым звучанием фразы об Арктике как «природной кладовой, принадлежащей человечеству». Как минимум из-за того, что из подобных фраз, например, ЕС возникает геополитическое намерение ограничивать и усложнять деятельность РФ в Арктике. Нам импонирует своевременное предупреждение стран ЕС, сделанное В.В. Путиным в ответ на вопрос о блокировке права России реализовывать свою стратегию развития Арктической зоны. В частности, если европейцы продолжают свою энергетическую политику, то они окажутся в статусе волке из русской сказки, который зимой ловил рыбу хвостом по подсказке геополитического персонажа, приговаривавшего в сильный мороз про себя: «Мерзни, мерзни волчий хвост»<sup>2</sup>. «Если европейцы пойдут по этому пути, то они так и будут себя чувствовать, как эти известные персонажи в русской сказке»<sup>2</sup>.

Однако во все эпохи нужные сигналы для коррекции внешних системных угроз России должна подавать геополитическая наука, иницилирующая адекватные инструменты их элиминирования. М.В. Ломоносов понимал это. Он относил передовую науку к конкурентному геоэкономическому превосходству страны, так как «нет ни единого человека, который бы не мог себе ожидать от них пользы» и прибытку от европейских технологий и европейской науки в экономику страны. Присовокупляет к этому он и тезис о нужности расширения представительства россиян в иностранных академиях, ибо «ей же (Парижской академии. — *Авт.*) весьма пристойно и надобно иметь в здешней Академии члена, особливо ж природного россиянина. Сие избрание послу-

<sup>2</sup> Не думаю о своей роли в истории. Выступление Путина на «Валдае» — главное. — URL: [https://www.gazeta.ru/politics/2021/10/21\\_](https://www.gazeta.ru/politics/2021/10/21_) (Дата обращения: 22 октября 2021).

жить может не только к моей похвале, но и к подлинной славе нашего отечества».

Здесь целесообразно оттенить концептуально-цивилизационные воззрения (с позиции XXI века) М.В. Ломоносова, приводя его язык к современной терминологии без искажения ядра его мыслей: России должно быть присуще независимое экономическое развитие с трендом уважения национальной самобытности; мировой статус России зависит от обладания северными пространствами; конкурентное превосходство страны предопределяется передовой наукой, так как «нет ни единого человека, который бы не мог себе ожидать от них пользы»; поощрять прирост европейских технологий и европейской науки в экономику страны. Эти утверждения — компонент геополитического мировоззрения академика, *включающего мысли о будущей межгосударственной конкуренции в Арктике.*

В XXI веке гносеологически важно осознание факторов их возникновения у М.В. Ломоносова. Укажу на один из них — накопление эмпирического опыта проблемного проникновения человека в Арктику. Оно — при приверженности «ничего полезного обществу оставлять под спудом» — и побудило его к определению вероятной роли Арктики в развитии российского общества. За второй фактор, безусловно, можно принять присущий учёному академический универсализм мотивационного усердия к поиску правил «полезных к сохранению целостности государств посредством отбора примеров, «историей преданных». Михаил Васильевич Ломоносов, обозначив вероятность возникновения геополитической конкуренции за Арктику, сформулировал для россиян и первые принципы успешного участия в ней. Основания для этого вывода находятся, прежде всего, в труде «Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию». В Письме 20 сентября 1763 года президенту Адмиралтейств-коллегии великому князю и наследнику российского престола Павлу Петровичу Ломоносов обращает внимание на то, что «Северный океан есть пространное поле, где <...> усугубиться может российская слава, соединенная с беспримерною пользою. <...> поэтому не можно не иметь благородного и похвального

*ревнования в том, чтобы не дать предупредить себя от других успехами толь великого и преславного дела»* (курсивный акцент наш. — ЗНП). В Предисловие к указанному труду он ещё раз повторяет эту мысль, заканчивая его ясным призывом к активному поиску северного хода Сибирским океаном. «Особливо же, видя пример Великия Британии, которая главное свое внимание простирает к западно-северному ходу Гудзонским заливом, не можно, кажется, не иметь благородного и похвального ревнования в том, чтобы не дать предупредить себя от других успехами толь великого и преславного дела». В предельной сжатости фразы, обозначающей теоретическое новаторство Ломоносова, явлено предвидение (гипотеза) возможности конкурирования стран в деле овладения необжитыми и неосвоенными арктическими пространствами. *Тезис об исторической пользе Северного Ледовитого океана для своего Отечества у Ломоносова сочетается с определением стратегической предпосылки её получения.* Она в сути хрестоматийного требования академика, что России надлежит ревновать об опережающей активности на своём северном фасаде и не опаздывать с практическими действиями в этом регионе.

В этом императивном предвосхищении природы геозкономической конкуренции государств за право распоряжаться арктическим пространством и арктическими коммуникациями явлено фундаментальное научное открытие русского учёного. Оно по практическому смыслу — ценный принцип стратегического планирования, закладывающий базовое геополитическое правило конкурентной борьбы России за влияние и ресурсы в Арктике. Это признак его патриотической заботы об интересах России, которая присутствует и в его ревности к «арктическим» достижениям иностранцев — второй грани мысли о желательности опережающего русского присутствия в Арктике. Тревожное ощущение Ломоносова обусловлено предположением, что иностранцы, вопреки многочисленным неудачам по проникновению в Арктику, не оставят этих попыток и могут оттеснить природных россиян, прежде всего поморов. В его патриотической вере в будущее выравнивание России с другими морскими державами присутствует ядерное положение об одной из причин

конкурентного соперничества держав и преимуществах России: «чтобы сие открытие не досталось в чужие руки».

Реализация такого исторического подхода М.В. Ломоносов предваряется следующими обстоятельствами: 1) помянутое мореплавание к нам ближе, нежели к прочим европейским державам, 2) россиянам тамошний климат сноснее, 3) что на нужных и тесных местах построятся зимовья с предосторожностями для наших людей, коими чужестранные пользоваться не могут, 4) на Камчатке, или около устьев реки Уды, или на островах Курильских, где климат как во Франции, можно завести поселения, хороший флот с немалым количеством военных людей, россиян и сибирских подданных языческих народов, против коей силы не могут прочие европейские державы поставить войска ни севером, ни югом, но хотя б и учинили, однако придут утомленные на крепких, с привозными гнилыми припасами на снабденных жителей свежими домашними, безнадежные ближнего от своих споможения на места, где вспоможение нам неистоцимо.

Недавно автор актуализировал мысль академика о природе межстрановой конкуренции за Арктику. Впервые в энциклопедической форме сумел преодолеть редакционное нежелание к включению в энциклопедию сжатого напоминания о двух аспектах современной геополитической ситуации в ней. Речь идет о концентрации вооруженных сил арктических стран и конфронтации геоэкономических позиций арктических и неарктических государств по использованию арктических ресурсов [1]. Рад, что причастился к материализации завещания М.В. Ломоносова потомкам учитывать следующие признаки геополитической конкуренции за Арктику:

- изучать историю предшествующей практики хозяйственного освоения, экспедиционного изучения Арктики для извлечения уроков. Это мотивирует к новым инициативам по расширению институциональных и практических возможностей защиты национальных интересов РФ в Арктике;
- мониторить действия участников деятельности в Арктическом регионе (государств, субъектов хозяйственной и военной активности) для отслеживания новых нюансов

в реализации ими национальных стратегий, чтобы «сие открытие не досталось в чужие руки» и что мореплавание «к великой славе и к пользе Российской империи будет служить и от других держав безопасно»;

- думать прозорливо «о безопасности от соседей» по мере простиранья интересов и становления суверенного права страны действовать в Северном Ледовитом океане, ибо недружие отдельных народов «всегда помешательством служить будет ... на пути, открытые Россиею»;
- смотреть креативно и прагматично «на обширность всего Сибирского океана» и не опаздывать с действиями по своевременному исключению угрозы усложнения ситуации со стороны других государств. Для этого даже полезно «завесть.. хороший флот с немалым количеством военных людей, россиян и сибирских поданных языческих народов», чтобы любая европейская держава не помышляла учинять здесь своенравное поведение;
- не пренебрегать возможностью активного использования механизма государственного ограничения режима деятельности других стран в Арктике, если того требуют национальные интересы РФ, особенно в территориальном море, исключительной экономической зоне, сохраняя приверженность к политике консолидации позиций стран по вопросам международной регламентации условий, порядка организации хозяйственной и военной деятельности в Арктике.

Пионерное содержание арктического мировоззрения Ломоносова базируется на разумном синтезе историко-экономических воззрений российских и зарубежных умов, 700-летней истории проникновения русского человека в полярные широты [11, с. 61–73]. Два этих фактора — предшественники трансформации академического интереса в «Письмо о северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном» (1755) с идеей осуществления русской полярной экспедиции. До Ломоносова было не мало россиян, любопытство которых положило начало собиранию более-менее достоверных представлений об Арктике. Однако *академик М.В. Ломоносов, пожалуй, сумел стать первым учёным,*

кому оказалось под силу систематизировать эти отрывочные представления и трансформировать их в научное знание, заложившего методикой относительно верной диагностики специфики арктического пространства. Его личное признание о работе над диссертацией «о лучшем и учёном море-плавании» [8], известные нам его суждения об экономическом потенциале высоких широт (предложения), о факторной роли сквозного мореплавания по северо-восточному ходу воспринимаю в качестве синтетической арктической диссертации. Также принимаю во внимание строку стихотворения «Россию предприяв ущедрить, небеса...» (не позднее 12 июня 1760): «Откроешь Россам путь кругом земнаго мира, поставишь всем странам недвижмый закон» за доказательство того, что ею, как и в иных трудах, Ломоносов преломляет ранее накопленный опыт морского промысла в Белом и Баренцевом морях, контактов с норвежскими и другими иностранными рыбаками и купцами в теоретические положения об интеграции России в глобальную экономику. При этом не ведая о дифференциации экономической науки в XX веке на макроэкономику и геоэкономику, анализом возможности хозяйственного освоения Арктики — пусть не всегда точным, не обязательно новаторским — он всё же обозначил их отдельные признаки.

Геоэкономика представлена, прежде всего, суждениями (тезисами) о потенциальной зависимости динамики развития России, характера её интеграции в мировое сообщество от географических, исторических и социокультурных факторов (см. рис. 2). Они во многом обусловлены хозяйственным освоением Севера и Арктики. Доминанта такой концептуальной доктрины о взаимосвязи перспектив развития Российской империи от успешного распоряжения арктическими преимуществами присутствует от первых фактов внимания к проблемам Арктики (1754–1756 гг.) и до последних дней жизни ученого, подтверждаемого заботой: об обучении моряков практической астрономии (письмо Попову 16 декабря 1764); неоднократной правкой и присутствием в Адмиралтейской коллегии при обсуждении Инструкции морским командующим офицерам... (февраль 1765).



Рис. 2. Концептуальное представление М.В. Ломоносова о целях и методах государственного подхода к экономическому развитию России. Модель автора статьи

Впору именно здесь подчеркнуть, что масштаб структура и новизна энциклопедичности Ломоносова сгенерированы конструктивной гармонией присутствия в его характере интеллектуального рвения, духовного созидания, мировоззренческого потенциала и сердца гражданина, обращенного к пользе России. То есть речь идёт о парадигме качеств русского академика, включавших классическое признание его стремления «связать разрабатываемые им теоретические проблемы с практическими нуждами страны»<sup>3</sup>. Это предопределило постоянство его места в истории отечественной и мировой науки как русского академика с пионерным арктическим мировоззрением. И персональ-

<sup>3</sup> Вклад Ломоносова М.В. в освоение Северного морского пути. — URL: <https://www.sites.google.com/site/priznatelnyevnuki/naucnye-miry-lomonosova/vklad-lomonosova-m-v-v-osvoenie-severnogo-morskogo-puti> (Дата обращения: 3 ноября 2021).

ное лидерство в памяти последующих поколений россиян. Такое признание — не случайный зигзаг истории, а закономерная квинтэссенция личности целостной личности, способной к амбициозным общественно нужным изменениям, хотя во многих случаях через острые конфликты с эпохой своей жизни. Подобное сочетание предпосылок для лидерства в XXI веке увидел и Стива Ковен [9, с. 16].

Итак, требование к опережающим инициативам — это футурологический совет потомкам, как ведущего принципа геополитических действий России в Арктике. Такой чёткой ясности в этом вопросе до Ломоносова не было. Здесь уместно констатировать, что с *идеей опережения действий государства в Арктике он оказался впереди учёных Российской империи не только в XVIII веке, но и части элитарных граждан России XXI века*. Вероятно, не все федеральные и региональные институты управления исходят из суровой правды о природе глобальной конкуренция в Арктике как компонента конкуренции центров мирового влияния — ведущих государств за авторитетное место в глобальном мире [2]. Назрели своевременные мировоззренческие коррективы в приоритетах практических действий каждого государственного, политического института РФ, причастного к материализации национальных интересов РФ в Арктической зоне. Нужно всегда исходить из эффективного решения триединой задачи стратегии опережающих действий в Арктике: приверженности РФ к защите национальных интересов как приоритетной цели конкурентной борьбы РФ за Арктику; предотвращения конфронтации между арктическими странами; юридического закрепления суверенного исторического права РФ на успешную реализацию национальных интересов в Арктике, подчиненных более динамичному экономическому росту страны, чем в других индустриально развитых государствах. Тогда на каждом этапе истории России Арктика будет исключительно важным фактором обеспечения присутствия России в пятерке-десятке экономических и военных супердержав.

Шаги в этом направлении предпринимаются как российскими учёными [3], так и субъектами РФ. В частности, Архангельской областью внедряются механизмы оптимизации инвестици-

онного режима для резидентов Арктической зоны РФ<sup>4</sup>, особенно предлагающих наукоёмкие производства, обладающих сильным креативным потенциалом, стимулирующим постиндустриальную диверсификацию региональной экономики.

Концептуальный смысл воззрений М.В. Ломоносова на место и роль науки и Арктики — его академическое научное наследие, которое важно не забывать, и историческое достояние России, которое необходимо ценить. Политическая и эвристическая ценность арктических суждений и предложений помогает опережающему извлечению уроков из 700-летней истории проникновения русского человека в полярные широты. В первую очередь, для предупреждения геополитического ущерба её национальным интересам в Арктике. Закономерно, что научное краеведение и региональное просвещение помогает новым поколениям земляков М.В. Ломоносова осознанию этих задач в контексте укрепления репутации Архангельска как ворот в Арктику [5]. Также всегда актуальным будет стремление к пионерному содержанию стратегии развития и суверенного надзора РФ за арктическими пространствами<sup>5</sup>. Если менеджерская установка на это будет основой мировоззрения российской элиты, то долгосрочная реальная практика межстранового лидерства за Арктику окажется фактором позитивного международного взаимодействия арктических государств в этом субрегионе. Ведь «изменение установки означает коренную перемену» [4, с. 279], в данном случае футурологических позиций РФ в Арктике. Это гарантия непрерывного олицетворения РФ мировой державой с полярными владениями, право использования которых (даже в секторальных границах периода СССР!) не ставится под сомнение ни одним иностранным государством.

<sup>4</sup> Преференции для резидентов Арктической зоны Российской Федерации. — URL: <https://dvinaland.ru/gov/iogv/minec/invest/preferences/> (Дата обращения: 10 ноября 2021)

<sup>5</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74710556/> (Дата обращения: 15 марта 2020).

## Список литературы

1. *Залывский Н.* Военное присутствие в Арктике; Геоэкономическая конкуренция за Арктику//Арктическая энциклопедия. — М., 2017. — Т. 2. — С. 30, 35–36.
2. *Залывский Н.П.* Конкуренция за глобальное лидерство: Россия. США. Китай: учебное пособие / Н.П. Залывский. — Архангельск: САФУ, 2018. — 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). — Т. 11, доп.
3. *Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н.* Российская Арктика. К новому пониманию процессов освоения. — 2-е изд. / Н.Ю. Замятина, А.Н. Пилясов. — М.: URSS, 2020. — 395 с.
4. *Кэрл Дуэк.* Гибкое сознание. Новый взгляд на психологию развития взрослых и детей / Пер. с англ. С. Кировой. — 3-е изд. — М.: «Ман, Иванов и Фербер», 2018.
5. М.В. Ломоносов и Арктика: (300 вопросов и ответов): [справочник-путеводитель / сост. — Г.Д. Смирнов]. — Архангельск: [б. и.], 2017 (Издательский дом им. В.Н. Булатова САФУ). — 207, [1] с. — В кн. также: Научные труды М.В. Ломоносова об Арктике.
6. *Ломоносов М.В.* Полн. собр. соч. Т. 6. Труды по русской истории, общественно-экономическим вопросам и географии, 1747–1765 гг. — 1952. — С. 415–536.
7. *Ломоносов М.В.* Рапорт Президенту АН с отчётом о работах за 1751–1756 годы// Полное собрание сочинений. — Т. 10. — С. 393.
8. *Морошкина М.В.* Социально-экономическое развитие регионов Арктической зоны// Сбережение коренного населения в Арктической зоне РФ в условиях трансформации образа жизни и изменения климата: сб. трудов по материалам Всероссийской науч.-практич. конференц. с международ. участием. — Архангельск: изд-во «Кира», 2018. — 183 с.
9. *Стивен Ковен.* Четыре правила успешного лидера. — 3-е изд-е. — М.: Альпина паблишер, 2020.
10. *Ткаченко В.В.* Несостоявшаяся северная экспедиция Н.И. Попова (1760-е гг.)// Поморские чтения: сб. материалов III межрег. науч. чтений, г. Мезень, 6–7 февраля 2021. — 368 с.
11. Тобольск и вся Сибирь. Книга XXVIII. Северный морской путь. 1-й том. — Тобольск: ТРОБФ «Возрождение Тобольска», 2018. — Т. 1. — 546 с.
12. *Ширина Д.А.* Арктика и Север в трудах М.В. Ломоносова// Наука и техника в Якутии. — 2011. — № 2. — С. 3–9.

**Ибраева А.И.,**

студентка,

факультет внешнеторгового менеджмента,

Всероссийская академия внешней торговли

Министерства экономического развития Российской Федерации, Москва

## **ЭКОЛОГИЧЕСКИЙ ТУРИЗМ В АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНАХ РОССИИ**

**Ibraeva A.I.,**

student,

faculty of foreign trade management,

Russian Foreign Trade Academy, Moscow

E-mail: amina\_ibraeva\_2002@mail.ru

## **ECOLOGICAL TOURISM IN THE ARCTIC REGIONS OF RUSSIA**

**Аннотация.** В данной статье представлена основная информация о таком уникальном регионе России, как Арктика, перечислены субъекты, входящие в этот регион, показано его географическое положение. Эта часть нашей страны имеет необыкновенную природу, включающую в себя множество парков, заповедников, а также редчайшую флору и фауну, поэтому многие туристы отправляются сюда, чтобы увидеть все своими глазами. В статье представлены основные виды туризма в Российской Федерации, а также дана характеристика понятия экологического туризма как перспективного вида туризма в Арктических регионах России. Для подробного изучения данного вида туризма в российской части Арктики показаны существующие преимущества, возможности, угрозы, слабые и сильные стороны природных ресурсов данной зоны, перечислены проблемы в туристической индустрии и пути их решения, выделены причины, из-за которых следует посетить малоизученный уголок Земли и выбрать именно этот вид туризма. Более того, для полноценной картины, в статье указаны перспективы развития экологического туризма в северном регионе России на ближайшие годы и меры, предпринимаемые государством, для их реализации.

**Ключевые слова:** Арктический регион, Арктика, арктический туризм, экологический туризм, туристическая индустрия, туристы, развитие туризма, перспективы развития.

**Abstract.** The article gives basic information about such a unique region of Russia like the Arctic, lists the constituent entities of this region, shows its geographical position. This part of our country has an extraordinary nature, which includes many parks, reserves, as well as the rarest flora and fauna, so many tourists flock to this part in their droves to see everything with their own eyes. The article presents the main types of tourism in the Russian Federation,

and also characterizes the concept of ecological tourism as a promising type of tourism in the Arctic regions of Russia. For a detailed study of this type of tourism in the Russian part of the Arctic, the existing advantages, opportunities, threats, weaknesses and strengths of the natural resources of this zone are shown, the problems in the tourism industry and ways to solve them are listed, the reasons for which one should visit an underexplored corner of the Earth and choose this particular type of tourism. Moreover, for a complete picture, the article indicates the prospects for the development of ecological tourism in the northern region of Russia in the coming years and the measures taken by the state to implement them.

**Key words:** The Arctic region, Arctic, Arctic tourism, ecological tourism, tourism industry, tourists, tourism development, development prospects.

На сегодняшний день туризм является важной частью жизни людей во всем мире. Однако, в период пандемии путешествия стали чем-то необычным. Но несмотря на трудности люди находят различные пути решения, как, например, путешествия по малоизученным регионам России. Каждый турист может выбрать определенный для себя вид путешествия. В России выделяют следующие виды туризма:

- лечебно-оздоровительный;
- культурно-познавательный;
- религиозный (паломнический);
- деловой;
- сельский;
- гастрономический;
- научный;
- спортивный;
- круизный;
- образовательный и другие.

Однако, также все большую популярность набирает такой вид туризма, как экологический, так как он направлен на посещение нетронутых антропогенным воздействием природных территорий [7]. Впервые об экологическом туризме заговорили в 1980-х годах, так как именно в этот период увеличилось внимание к экологическим проблемам и ростом популярности зеленых движений. Основными правилами данных организаций были: бережное отношение к окружающей среде, знакомство с местными обычаями, участие местных жителей в экотуризме [10].

Одним из экологически чистых мест является Арктический регион России. В состав данного региона входят Мурманская область, Чукотский автономный округ, Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Коми, Ненецкий автономный округ, Республика Саха, Красноярский край, Архангельская область. Также одним из популярнейших направлений туризма на Севере России стала Республика Карелия, которую называют «Легкими Европы», так как более половины ее территории занимают леса [7].

Арктика занимает огромную территорию — около 30 млн кв. км. Коренное население Арктики составляет более 30 народов, которые говорят на нескольких десятках языков [5].

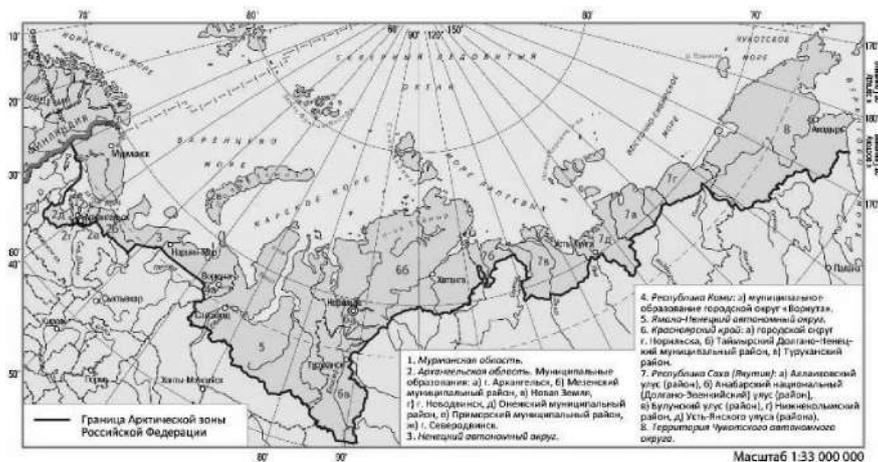


Рис. 1. Географическая карта Арктического региона России

В данном регионе самыми популярными направлениями в туристической индустрии являются:

- круизный туризм;
- переход через полярный круг;
- посещение Северного полюса;
- национальный парк «Русская Арктика»;
- архипелаг Земля Франца Иосифа;
- поселок Баренцбург и поселок Пирамида на Шпицбергене;

- дрейфующая ледовая база «Барнео»;
- проект «Арктический плавучий университет»;
- экологический туризм;
- экстремальный спорт;
- круизы на атомных ледоколах;
- приключенческий туризм;
- этнографический туризм;
- наблюдение за китами, моржами и т.д. [1].

Таблица 1

SWOT анализ природных ресурсов Арктической зоны РФ [9]

<b>Сильные стороны</b>	<b>Слабые стороны</b>
Уникальные природные зоны высокой экологической чистоты	Зоны экологического ущерба, причиненного в результате прошлой хозяйственной, военной и иной деятельности
Ценные биоресурсы	Экстремальные климатические условия
<b>Возможности</b>	<b>Угрозы</b>
Развитие новых технологий, направленных на рациональное использование минерально-сырьевых и биологических ресурсов, энерго- и ресурсосбережение, утилизацию отходов хозяйственной деятельности	Изменение климата, утрата ценных биообъектов, связанных с антропогенным воздействием на природную среду
Развитие экотуризма в национальных парках. Наличие у представителей коренных народов уникального опыта ведения хозяйственной и жизнедеятельности в гармонии с природной средой Севера	Экологические проблемы, связанные с освоением минерально-сырьевых ресурсов

Почему же стоит выделить именно экологический туризм в Арктическом регионе России? На данный вопрос есть несколько ответов

1. **Климатические условия.** Уникальность климатических условий делает Арктический регион России популярным

среди туристов, так как он расположен вдоль побережья морей Северного Ледовитого океана: Баренцева, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. Это самая протяженная морская граница России.

2. **Природные и историко-культурные достопримечательности.** Например, девственные леса Коми, а также острова Врангеля и Геральд относят в список всемирного наследия ЮНЕСКО.
3. **Исключительная флора и фауна.** Именно в Арктическом регионе России можно встретить белого медведя на архипелаге Земле Франца-Иосифа, Северное сияние, крупнейшие «птичьи базары» или лежбища моржей.

Учитывая мировой опыт, основными целями экотуризма в России являются:

- 1) экологическое образование, то есть повышение культуры взаимоотношений с природой, проработка экологических норм поведения в окружающей среде, а также воспитание чувства ответственности за судьбу природы;
- 2) восстановление духовных и физических сил человека, и обеспечение отдыха;
- 3) защита природы, уменьшение вреда природной среде;
- 4) помощь социально-экономическому развитию отдельных регионов и государства в целом [2].

Однако, несмотря на все преимущества и рекомендации для посещения данного региона, существуют весомые проблемы. К таким проблемам относят:

- **нестабильный спрос на данный вид туризма.** Из-за довольно недавнего возникновения такого понятия как «экологический туризм» многие люди не всегда понимают, что именно значит данный вид туризма и выбирают более знакомый вид. Также из-за климатической переменчивости, многие туры могут отменяться на неопределенный срок;
- **неразвитость инфраструктуры Особо охраняемых природных территорий (ООПТ).** Арктический регион России

остается одним из самых малоизученных зон, что не позволяет развивать туризм в полной мере;

- **низкое финансирование Арктического региона России.** Еще одной проблемой малоразвитости Российской Арктики остается скромное финансирование государства на изучение местностей, что усугубляет ситуацию с туризмом;
- **непродвинутая реклама.** Регион Арктики не имеет всенародной популярности как, например, Москва или Санкт-Петербург. Не малую роль играет и распространение информации через такие каналы, как социальные сети, которые имеют огромное влияние на спрос людей в нынешние времена.

По данным РБК доля экологического туризма на российском рынке в 2021 г. составит всего лишь 2%, что очень мало. По данным ВТО Россия находится на 5 месте по числу природных объектов. Однако, по доступности территорий занимает всего лишь 108 место [8].

Для решения представленных проблем требуется немало усилий как со стороны государства, так и со стороны региональных властей. На наш взгляд, очень важно правильно развивать экотуризм, а также повышать уровень экологического образования в стране.

Экотуризм с каждым годом набирает все больше и больше популярности, и количество посетителей Особо охраняемых природных территорий (ООПТ) России в 2019 г. превысило 8 млн человек. Согласно плану реализации федерального проекта «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма» национального проекта «Экология», к 2024 г. количество посетителей Особо охраняемых природных территорий (ООПТ) федерального значения должно достигнуть 10,3 млн человек [11]. Кроме этого, по распоряжению Правительства РФ от 20.09.2019 №2129-р (ред. от 23.11.2020) <Об утверждении Стратегии развития туризма в РФ на период до 2035 года> были определены задачи по реализации концепции развития экологического туризма.

В их число вошло:

- увеличение числа посетителей Особо охраняемых природных территорий (ООПТ) до 16 млн человек к 2035 году;
- создание к 2035 году на территории не меньше чем половины национальных парков модели экологического туризма;
- исполнение к 2035 году модели экологического туризма на территории не менее половины национальных парков [4].

Подводя итоги, можно сказать, что Арктический регион России — это совокупность девственной природы, уникального местоположения, богатой флоры и фауны, и, конечно же, обилие Особо охраняемых природных территорий (ООПТ). Поэтому Россия имеет все шансы занять лидирующие места по экологическому туризму в данном регионе. Таким образом, экологический туризм в Арктических регионах России имеет большие перспективы и успехи в будущем.

### Список литературы

1. *Логунцова И.В.* Особенности развития туризма в Арктической зоне России// МНИЖ. — 2021. — № 87. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-razvitiya-turizma-v-arkticheskoy-zone-rossii/viewer> (дата обращения: 15.12.2021).
2. *Николашин В.Н.* Экологический туризм как фактор устойчивого развития регионов// URL: <https://www.sworld.com.ua/konfer24/66.htm>
3. *Шаптукаева А.А.* Развитие экологического туризма в России// URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-ekologicheskogo-turizma-v-rossii-1/viewer>
4. Распоряжение Правительства РФ No 21.29-р. от 20.09.2019 Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года [Электронный ресурс]// URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_333756/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_333756/) (Дата обращения: 20.04.2020).
5. Сайт THE ARCTIC/При Поддержке Русского Географического Общества// URL: <http://ru.arctic.ru/geographics/> (дата обращения 01.11.2019).
6. Российская Арктика: современная парадигма развития [Текст]: [монография]/ [Татаркин А.И. и др.]; под ред. А.И. Татаркина; Российский гуманитарный науч. фонд. — СПб.: Нестор-История, 2014. — 843 с.

7. Экологический туризм в России// URL: <http://sokolov33.ru/index.php/vid-tirizm/64-ekologich>.
8. Арктический туризм в России/ отв. редактор Ю.Ф. Лукин; [составитель туристского справочника по регионам Н.К. Харлампьева]; Сев. (Арктич.) федер. ун-т; Санкт-Петерб. гос. ун-т. — Архангельск: САФУ, 2016. — 256 с. — URL: [http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/1e9/15\\_lukin.pdf](http://www.arcticandnorth.ru/upload/iblock/1e9/15_lukin.pdf)
9. Арктическая зона Российской Федерации: особенности природно-экономических и демографических ресурсов// URL: <https://eee-region.ru/article/4805/> (дата обращения 18.12.2021).
10. 11 объектов Всемирного природного наследия ЮНЕСКО в России// URL: [https://www.russiadiscovery.ru/news/10\\_obektov\\_prirodnogo\\_naslediya\\_unesco/](https://www.russiadiscovery.ru/news/10_obektov_prirodnogo_naslediya_unesco/)
11. Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации// URL: [http://www.mnr.gov.ru/press/news/populyarnost\\_ekoturizma\\_v\\_rossii\\_rastet\\_v\\_2019\\_godu\\_kolichestvo\\_posetiteley\\_oopt\\_prevysilo\\_8 mln\\_che/](http://www.mnr.gov.ru/press/news/populyarnost_ekoturizma_v_rossii_rastet_v_2019_godu_kolichestvo_posetiteley_oopt_prevysilo_8 mln_che/)
12. Лучшие места для экотуризма в России// URL: [https://www.russiadiscovery.ru/news/ecoturism\\_v\\_rossii/](https://www.russiadiscovery.ru/news/ecoturism_v_rossii/)
13. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/60a9c9569a79470f951a03a3>.

***Ичетовкин М.А.,***

помощник начальника отделения по работе с личным составом,  
ЦВК по МТО Росгвардии, Москва

***Панкратов А.Ю.,***

старший помощник начальника отделения по работе с личным составом,  
ЦВК по МТО Росгвардии, Москва

***Литуновский А.А.,***

начальник отделения по работе с личным составом,  
ЦВК по МТО Росгвардии, Москва

***Глазунова Ю.В.,***

проректор по воспитательной работе,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ КЛИМАТИЧЕСКИХ ИЗМЕНЕНИЙ  
В АРКТИЧЕСКОМ РЕГИОНЕ РОССИИ:  
ОТ ПАТРИОТИЧЕСКИ-ВОСПИТАТЕЛЬНЫХ  
ДО СЕМЕЙНО-БЫТОВЫХ И ЭКОНОМИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ**

***Ichetovkin M.A.,***

Assistant to the head of the Department for work with personnel,  
Central Committee for MTO of the Russian Guard, Moscow  
E-mail: i4etowkin.mihail@yandex.ru

***Pankratov A.Y.,***

Senior Assistant to the Head of the Department for Work with Personnel,  
Central Committee for MTO of the Russian Guard, Moscow  
E-mail: E-mail: pankrat\_alex@mail.ru

***Letunovsky A.A.,***

Head of the Department for Work with Personnel,  
Central Committee for the MTO of the Russian Guard, Moscow  
litazesh@gmail.com

***Glazunova Yu.V.,***

Vice-Rector for Educational Work,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: Juliy\_nik@mail.ru

**CIVILIZATIONAL ASPECTS OF CLIMATE CHANGE  
IN THE ARCTIC REGION OF RUSSIA:  
FROM PATRIOTIC AND EDUCATIONAL  
TO FAMILY AND HOUSEHOLD AND ECONOMIC RELATIONS**

**Аннотация.** В статье рассмотрены особенности развития ряда российских регионов Арктики. Культурные и бытовые особенности коренных народов Севера накладывают свой

отпечаток на воспитательные и цивилизационные аспекты в межцивилизационные отношения. Основные тенденции развития образовательно-воспитательной сферы с учётом низкой плотности населения. Основы патриотической работы в Российской Федерации.

**Ключевые слова:** патриотическая работа, воспитание, коренные народы Севера, экономические отношения.

**Abstract.** The article discusses the peculiarities of the development of a number of Russian Arctic regions. The cultural and everyday peculiarities of the indigenous peoples of the North leave their imprint on the educational and civilizational aspects of intercivilizational relations. The main trends in the development of the educational sphere, taking into account the low population density. Fundamentals of patriotic work in the Russian Federation.

**Key words:** patriotic work, education, indigenous peoples of the North, economic relations.

Арктика — настоящая сокровищница самых разнообразных природных ресурсов. На Арктику приходится более 90% добычи природного газа и 17% нефти. Однако самым главным для страны всегда будут люди. По предварительным результатам Всероссийской переписи населения 2020 года общая численность жителей составляет 2,5 млн человек, а вместе с этим остро стоит вопрос социального развития регионов Севера. Социальная среда проживания в северных регионах определяется спецификой расселения — крайне низкая плотность населения, в связи с этим возникают проблемы с образовательными учреждениями и воспитательной деятельностью [9; 10].

«Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года», утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 г. № 996-р является основным нормативно-правовым актом в Российской Федерации в области определения ориентиров государственной политики в сфере воспитания [14; 15].

Приоритетной задачей в Арктических регионах России в сфере воспитания<sup>1</sup> является развитие высоконравственной личности, разделяющей российские традиционные духовные ценности, обладающей актуальными знаниями и умениями,

<sup>1</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 г. № 996-р г. Москва «Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года».

способной реализовать свой потенциал в условиях современного общества, готовой к мирному созиданию и защите Родины.

В вышеуказанной стратегии воспитание рассматривается как главный общенациональный приоритет, требующий объединения усилий различных институтов гражданского общества и ведомств на федеральном, региональном и муниципальном уровнях.

Работа по патриотическому воспитанию начинается в общеобразовательных учреждениях и продолжается в армии [11; 13].

В соответствии со статьей 59 Конституции РФ «Защита Отечества является долгом и обязанностью гражданина Российской Федерации», и мужская часть населения Арктики не является исключением. Два раза в год граждане мужского пола в возрасте от 18 до 27 лет, призываются для прохождения военной службы по призыву, как с Арктических регионов России, так и для прохождения службы в северных регионах России. Арктика находится в сфере особого внимания Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации с первых дней создания ведомства. В настоящее время в регионах Крайнего Севера войсками национальной гвардии Российской Федерации обеспечивается защита 3 объектов атомной энергетики, 7 судов с ядерными установками, включая первую плавучую атомную станцию в Певеке, а также 9 морских портов Северного морского пути, в которые разрешен заход судам атомного флота. В течение всего срока службы с военнослужащими проводятся не только занятия по боевой подготовке, необходимые для успешного выполнения служебно-боевых задач, но и особое внимание уделяется военно-патриотическому воспитанию.

Военно-патриотическая (патриотическая) работа в войсках национальной гвардии — это организация и проведение комплекса целенаправленных мероприятий по воспитанию личного состава и молодежи в духе патриотизма, формированию у них государственно-патриотического сознания, чувства верности своему Отечеству, готовности к выполнению воинского (служебного) долга.

Работа по военно-патриотическому (патриотическому) воспитанию осуществляется на внутреннем и внешнем контуре.

На внутреннем контуре — осуществляется военно-патриотическое (патриотическое) воспитание личного состава войск национальной гвардии.

На внешнем контуре — осуществляется участие личного состава в работе по военно-патриотическому воспитанию молодежи и школьников, обучающейся в образовательных организациях всех типов, являющейся воспитанниками общественных организаций военно-патриотической направленности.

В Федеральной службе войск национальной гвардии Российской Федерации действует трехуровневая система военно-патриотического (патриотического) воспитания.

На федеральном уровне организатором работы по военно-патриотическому (патриотическому) воспитанию является ГВПУ Росгвардии, которое во взаимодействии со структурными подразделениями центрального аппарата Росгвардии занимается:

- разработкой актов нормативно-правового регулирования и методического обеспечения деятельности войск в данной сфере;
- совершенствованием зарекомендовавших себя с положительной стороны и внедрением инновационных форм и методов военно-патриотического воспитания;
- обобщением, анализом и координацией деятельности по военно-патриотическому воспитанию личного состава войск и молодежи.

На окружном уровне организаторами работы по военно-патриотическому воспитанию являются управления округов войск национальной гвардии, при которых создаются Советы по военно-патриотическому воспитанию.

На региональном уровне основным организатором работы по военно-патриотическому воспитанию выступает территориальный орган Росгвардии, а также управления соединений и воинские части, дислоцирующиеся в данном субъекте Российской Федерации, в задачу которых входит организация взаимодействия с общественными организациями, клубами, фондами, движениями военно-патриотической направленности, ассоциирующими себя с войсками национальной гвардии.

Основными форматами военно-патриотической работы являются:

- привлечение молодёжи для участия в мероприятиях, проводимых силами войск на базе собственных объектов территориальных органов (воинских частей, организаций);
- участие военнослужащих и сотрудников в работе по военно-патриотическому воспитанию молодежи, обучающейся в образовательных организациях всех типов;
- оказание содействия органам местного самоуправления и некоммерческим общественным организациям патриотической направленности, в вопросах проведения мероприятий военно-патриотической работы с молодёжью [21; 22].

Данная работа проводится в регионах с развитой инфраструктурой, способной обеспечить широкий охват населения Севера. Однако на всей протяженности Северного морского пути проживают коренные народы, которым присуще свой быт, своя культура воспитания и цивилизованные отношения. Правительством РФ законодательно закреплён особый социальный статус данных народов Распоряжение от 17 апреля 2006 г.

№ 536-р «Перечень коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации», к которым относятся: абазины, алеуты, вепсы, долганы, коряки, манси, ненцы, саамы, ханты, чукчи, эвенки, эскимосы и другие.

Предлагаю более подробно остановиться на культуре более многочисленных народов, таких как: Энцы (проживающие в Красноярском крае, Таймырско Долгано-Ненецком районе, Вологодской области, Санкт-Петербурге), Ороки (проживающие Сахалинской области, Хабаровском крае, Москве, Санкт-Петербурге, Бурятии, Приморском крае), Тазы (проживающие в Приморском крае). Появляется традиционная одежда. Женщины надевали халаты с украшениями из бус и подвешенных на ремешках металлических бляшек. Охотники и оленеводы носили куртки и шубы из оленьих шкур. Идет объединение в территориальные группы, образуются семьи. Более основательным становится жилище. Так тазы поселились в деревянных домах. Наряду с работой на огороде они разводят коров, свиней, кур и уток. В одежде они практически не отличаются от окружающих

щегося русского населения, но тазовки иногда надевают традиционный костюм — фуфайку и штаны чёрного цвета, а старики нередко хранят традиционный костюм «для похорон». Тазы готовят многие традиционные для Северного Китая блюда: пампушки (приготовленное на пару тесто), боудхе (приготовленные аналогичным образом пирожки с мясной начинкой), ланцей (блюда из мяса и нарезанного соломкой картофеля), пельмени (рис. 1, 2) [16–18].

Ненцы — самодийский народ в Российской Федерации, населяющий евразийское побережье Северного Ледовитого океана от Кольского полуострова до Таймыра.



*Рис. 1.* Культурные особенности коренных малочисленных народов Севера России

Все ненцы с древних времён живут в чумах. Чум для них — центр всей жизни семьи, который воспринимается как целый мир. Наверху у чума есть отверстие, оно соответствует местоположению солнца днём и месяца ночью. Наклонные шесты, покрытые шкурами, соответствуют воздушной сфере, которая окутывает Землю.

Чем богаче была семья, тем был и больше по своим размерам чум. У бедняков чум остроконечный, а тупоконечный — наоборот — у ненцев с хорошим достатком (рис. 2).

До появления передвижных электростанций для освещения чума применялись светильники. Они делались из чаш и наполнялись рыбьим жиром, в который погружался фитиль. Позже появились керосиновые лампы. Для отряхивания снега с обуви и подола верхней одежды у входа в чум находится колотушка [19].



*Рис. 2. Особенности проживания коренных малочисленных народов Севера России.*

Для маленьких детей в чуме есть люлька. Раньше младенца помещали в люльку сразу после рождения, а вынимали только тогда, когда он начинал ходить. На дно люльки насыпали древесную стружку и сухой мох. Пелёнками служили шкуры оленя и песка. Ребёнок прикреплялся к люльке особыми ремешками. При кормлении грудью мать брала ребёнка вместе с люлькой. Такие люльки используются и сегодня [20].

Эвенки — населяют обширную территорию от Енисея на западе до Охотского моря на востоке. Южная граница расселения проходит по левому берегу Амура. В административном отношении эвенки расселены в границах Иркутской, Амурской, Сахалинской областей, республик Якутии и Бурятии, Красноярского, Забайкальского и Хабаровского краёв, Томской и Тюменской областях.

Таким образом, рассмотренные воспитательные аспекты коренных малочисленных народов Севера важно учитывать при организации воспитательного процесса, а так же их гармонизацию с особенностью воспитательного воздействия родственных народов, их уклада и традиций [12]. Культурные и бытовые особенности коренных народов Севера накладывают свой отпечаток на воспитательные цивилизационные аспекты в междивизиационные отношения вдоль Северного морского пути.

## Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ от 17 апреля 2006 года №536-р «Об утверждении перечня коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации (с изменениями на 26 декабря 2011 года)» / Собрание законодательства РФ. — 24 апреля 2006. — № 17. — Часть II, ст. 1905.
2. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 мая 2015 г. № 996-р г. Москва «Стратегия развития воспитания в Российской Федерации на период до 2025 года».
3. *Батянова Е.П.* Кереки // Большая российская энциклопедия: электронная версия. — 2016.
4. *Болина Д.С., Хелимский Е.А.* Энецкий язык // Языки народов России. Красная книга. — М.: Academia, 2002. — 378 с.
5. Ненцы // Этноатлас Красноярского края. — 2-е изд., перераб. и доп. — Красноярск: Платина (PLATINA), 2008. — 224 с.
6. *Охотников А.Ю.* Алюторцы // Энциклопедическая История Сибири. — Новосибирск: Историческое Наследие Сибири 2009. — 716 с.
7. Северный морской путь (СМП): географическое положение, история развития, экономическое значение. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://promdevelop.ru/severnyj-morskoj-put-smp/>.
8. Эвенки: Народы России. Атлас культур и религий. — М.: Дизайн. Информация. Картография, 2010. — 320 с.
9. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития // Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.
10. *Сичкарь Т.В., Кирсанов К.А.* Подходы к пониманию нации, народа, этноса и цивилизации // Мировые цивилизации. — 2018. — Т. 3. — № 1. — С. 4.
11. *Третьяков А.М., Дзюбан В.В.* Проблемы патриотического воспитания в России // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 65–69.
12. *Дзюбан В.В.* Социальная защита детей и подростков в деятельности современной школы: дис. ... канд. пед. наук. — Брянск, 2002.
13. *Лашманова А.А., Дзюбан В.В.* Проблемы современной молодежи в XXI веке в России // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 35–38.
14. *Прибылов М.Е., Дзюбан В.В.* Проблемы психологии личности молодёжи РФ в изменяющемся мире первой четверти XXI века // Россия и мир: развитие цивилизаций.

- Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — 2019. — С. 140–146.
15. Устиненкова С.А., Дзюбан В.В. Проблемы психологического развития подростков в изменяющемся мире// Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — 2019. — С. 160–162.
  16. Сичкарь Т.В. Экономика сокровищ в общей проблематике индустрии моды и красоты// Интернет-журнал Науковедение. — 2017. — Т. 9. — № 6. — С. 157.
  17. Муранова Н.Н., Морозова Л.В., Сичкарь Т.В., Остапенко Н.Д. Использование инновационных технологий для расширения одежды из трикотажа// Интернет-журнал Науковедение. — 2013. — № 1 (14). — С. 31.
  18. Сичкарь Т.В., Морозова Л.В. Особенности технологического обеспечения качества процесса производства верхнего трикотажа// Интернет-журнал Науковедение. — 2013. — № 6 (19). — С. 157.
  19. Пчелинцева А.О., Кирсанов К.А., Сичкарь Т.В. Мобильные города как основа стратегии развития севера России// Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. — М., 2021. — С. 429–440.
  20. Михнова Л.В., Дзюбан В.В. Проблемы современной семьи в России// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 53–56.
  21. Иванов А.М., Дзюбан В.В. Культура и политические аспекты обеспечения ее безопасности// Культура: управление, экономика, право. — 2019. — № 4. — С. 3–9.
  22. Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В. Роль искусства в диалоге культуры// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.

**Карпова А.А.**,

студентка,

факультет экономистов-международников,

Всероссийская Академия внешней торговли, Москва

## **ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ РОССИИ И КИТАЯ В РАМКАХ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ: ВЫЗОВЫ, ПРОТИВОРЕЧИЯ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

**Karpova A.A.**,

student,

Faculty of International Economists,

Russian Foreign Trade Academy, Moscow

E-mail: 1562sasha@mail.ru

## **INTERACTION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC: CHALLENGES, CONTRADICTIONS AND WAYS TO SOLVE THEM**

**Аннотация.** В мае 2021 г. Россия на два года стала председателем в Арктическом совете. Комплексная программа российского председательства направлена на устойчивое развитие Арктического региона по четырем направлениям, в рамках которых были чётко обозначены интересы государства: население Арктики, включая коренные народы, охрана окружающей среды, социально-экономическое развитие и укрепление Арктического совета. Однако вместе с расширением полномочий России в Арктическом регионе наблюдается тенденция к расширению круга желающих принять участие в его освоении. Среди них лидирующую позицию занимает Китай (одно из государств-наблюдателей Арктического совета), амбиции которого составляют серьёзную конкуренцию возможностям России. Пекин, интересы которого к Арктике имеют поистине национальный масштаб, не сомневается, что с развитием Арктических маршрутов Архангельск и Мурманск получат статус главных транспортных узлов Европы, которые свяжут северный морской путь, север Европы и внутренние регионы России. Именно поэтому сотрудничество с Россией приоритетно для Китая, и он готов перенаправлять в регион как финансовые, так и научно-исследовательские ресурсы [10]. Однако, каким образом будет распределяться полученная в рамках взаимодействия выгода, в чью пользу?

**Ключевые слова:** освоение Северного морского пути, арктическая стратегия России, политика Китая в Арктике, Арктический совет, китайские инвестиции, военное присутствие России, противоречие.

**Abstract.** In May 2021, Russia became the chairman of the Arctic Council for two years. The comprehensive program of the Russian chairmanship is aimed at the sustainable development of the Arctic region in four areas, within which the interests of the state were clearly defined: the population of the Arctic, including indigenous peoples, environmental protection, socio-economic development and the strengthening of the Arctic Council. However, along with the expansion of Russia's powers in the Arctic region, there is a tendency to expand the circle of those wishing to take part in its development. Among them, the leading position is taken by China (one of the observer states of the Arctic Council), whose ambitions are in serious competition with the possibilities of Russia. Beijing, whose interests in the Arctic have a truly national scale, has no doubt that with the development of the Arctic routes, Arkhangelsk and Murmansk will receive the status of the main transport hubs in Europe, which will connect the Northern Sea Route, northern Europe and the internal regions of Russia, which is why cooperation with Russia is a priority for China, and it is ready to redirect both financial and scientific research resources to the region. However, how will the benefits obtained in the framework of the interaction be distributed, in whose favor?

**Key words:** Development of the Northern Sea Route, Russia's Arctic strategy, China's policy in the Arctic, Arctic Council, Chinese investments, Russia's military presence, contradiction.

Темпы таяния арктических ледников за последние десятилетие ускорились вдвое. Учёные, безусловно, обеспокоены этим фактом, поскольку арктические льды содержат до 1/5 общемировых запасов пресной воды, а сам процесс таяния несёт в себе риски разрушения криосферы и наступления ряда наводнений с последующим высвобождением патогенов уже через 20 лет. Однако куда больший интерес общественности вызывают новые экономические перспективы макроэкономического и геополитического расширения. В частности, речь идёт об освоении морского пути из Азии в Европу, охватывающего самые выгодные для перевозок трассы, развитие потенциала природных ресурсов и пространства научных исследований. Иными словами, Арктика является новой точкой приложения капитала: сферой реализации долгосрочных проектов, при которых капитал создавал бы инфраструктуру и сам себя воспроизводил.

Сегодня к Арктическому региону проявляют интерес далеко не только те страны, что имеют там территории (Россия, США, Канада, Норвегия, Дания). Арктические стратегии разрабаты-

вают Швеция, Исландия, Финляндия. Свои цели сформулировал Евросоюз. Экономические, военно-стратегические и иные задачи обозначены в повестках КНР, Японии, Индии, Южной Кореи и других. Даже беглое ознакомление с планами различных государств достаточно для того, чтобы понять — «Арктика в XXI веке будет находиться в фокусе пристального внимания не только официальных приарктических государств, но и тех стран, чьи территории весьма удалены от нее» [2].

В фокусе же нашего пристального внимания находятся такие державы, как Россия и Китай, отношения которых в Арктике описываются термином «всестороннее стратегическое взаимодействие и партнёрство» и носят исключительно экономический характер.

Технологическое превосходство России в Арктике по временной шкале на сегодняшний день составляет приблизительно 15 лет. Военное первенство в регионе подкрепляется географическим фактором: береговая линия охватывает северную оконечность Европейской и Азиатской частей России и выходит к таким морям Северного Ледовитого океана, как Баренцево море, Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море. Это область транспортно-экономического влияния Северного морского пути (СМП), продвинутая на сотни километров вглубь материка в зависимости от конфигурации речной сети и других путей сообщения, связанных с существующими и потенциальными грузопотоками СМП.

В свою очередь Китай позиционирует себя в качестве крупной морской державы с третьим по величине флотом, с одним из самых обширных побережий; «околоарктического государства», которое «без сомнений, является одним из наиболее активных из числа заинтересованных в деятельности, осуществляемой в глубоководных районах морского дна и обладает финансовыми возможностями и соответствующими инвестиционными амбициями, что очень важно для совместных капиталов- и наукоемких арктических проектов по освоению углеводородных ресурсов, прямые и косвенные социально-экономические эффекты, от которых полностью соответствуют стратегической цели полномасштабного освоения Российской Арктики.

Таким образом, потенциал, конкурентоспособные преимущества и ресурсы России и Китая теоретически дополняют друг друга и способствуют более тесному взаимодействию держав на прагматической основе, фактически же при более подробном рассмотрении идей и целей, описанных в официальных индивидуальных программах государств, а именно Постановлении от 30 марта 2021 г. № 484 «Об социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации» и Белой книге «Политика Китая в Арктике» 2018 г., можно увидеть, что некоторые важнейшие положения китайской и российской стратегий в Арктике прямо противоречат друг другу.

### Историческая справка

Север всегда занимал особое место в русской истории. Издавна он считается колыбелью древнерусской этноса, местом становления древнерусской культуры и развития Православия. Особенно активно исследования и операции по обустройству Арктики велись в советский период. Впервые Россия заявила о своих правах на арктические территории в 1916 г. Впоследствии СССР не только стал участником Договора о Шпицбергене 1920 года (Норвежский парламент в резолюции от 15 февраля 1947 г. признал, что СССР является государством, имеющим наряду с Норвегией особые экономические интересы на Шпицбергене), но и усиленно обеспечивал свое постоянное присутствие в регионе. В годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Заполярье стало одним из театров боевых действий — велась активная кампания по защите Кольского полуострова. В период Холодной войны Северный флот, с главной базой в Североморске, стал самым мощным среди четырех советских военно-морских флотов. В 1987 г. М.С. Горбачёв выступил с докладом о намерениях СССР расширять мирное сотрудничество в Арктике в рамках открытия Северного морского пути при условии советской ледокольной проводки [11]. С 2000-х годов на первый план вышла перспектива освоения углеводородных ресурсов.

Что касается Китая, с 1925 г. он также является участником Договора о Шпицбергене, но его интерес к Арктике проявился позже. Лишь с конца 1990-х КНР начала организовывать арктические экспедиции. В политическом отношении Пекин стал действовать активно с середины 2000-х годов. Как результат быстрого подъёма Китая до уровня ведущей мировой державы, процесс расширения интересов пошел по нарастающей, и сегодня из всех нерегиональных стран наиболее активную роль в Арктике играет именно он, а стремительное развитие китайской экономики на фоне затяжной стагнации в ряде регионов мира создает возможность для Пекина усилить своё глобальное влияние через нарацивание присутствие в или вблизи Арктики.

### Рассмотрение противоречий

#### I

Арктическая зона для России — это важная ресурсная база. Несмотря на небольшое население в 2,5 миллиона человек, на регион приходится 15% ВВП [7]. Он имеет крайне важное стратегическое и военное значение: северный флот остаётся основной гарантией безопасности страны, поскольку является одним из главных из главных инструментов стратегии ядерного сдерживания. Россия предусматривает создание в регионе группы войск и системы пограничного контроля. Определенные трудности арктической политике России придает то обстоятельство, что ее экономическая составляющая довольно сильно отстает от военно-стратегической, в результате возникает определенный дисбаланс, при котором военные задачи решаются быстрее, чем задачи экономического характера, что в глазах других держав создает эффект милитаризации [9].

В официальном изложении Пекина интересы Китая в Арктике связаны в основном с экологией, научными исследованиями, судоходством, разведкой и разработкой природных ресурсов. Китайский военный интерес к Арктике находится на стадии становления. Известно о проработке китайской судостроительной промышленностью конструкций атомных ледоколов и больших кораблей снабжения с повышенным ледовым классом и атомной

силовой установкой. Пока, однако, работы носят инициативный и поисковый характер, в отличие от вполне реальных работ над плавучими АЭС [1].

Итак, если укрепление позиций России в Арктике на данном этапе проявляется в расширении военного присутствия, то Китай постепенно обозначает свои позиции посредством всестороннего инвестирования, что, учитывая финансовые возможности Поднебесной, более перспективно и не может не вызывать опасения не только у России, но и у всего Арктического Совета<sup>1</sup>. Поскольку исключительные права на ресурсы Арктики по факту определения морских зон влияния будут принадлежать арктическим государствам, Китай стремится активизировать международное сотрудничество, чтобы получить доступ к запасам ископаемого топлива, особенно в России.

Так, на сегодняшний день китайские инвесторы уже контролируют приблизительно 30% проекта «Ямал СПГ». Более того, они готовятся к участию в реализации такого стратегического проекта, как «Арктик СПГ-2», решение об инвестициях в который принимает лично председатель КНР Си Цзиньпин.

Однако, взглянув на обратную сторону медали, можно предположить, что подобный, хотя и не контрольный, но внушительный объём вложений в обозримом будущем станет обоснованием высокой доли голосов у Китая в случае принятия важных решений касательно перераспределения материальных и финансовых ресурсов. Именно поэтому «Отношение к китайским инвестициям далеко не такое же, как к вложениям капиталов других стран. Политическая и экономическая мощь Поднебесной насто-

<sup>1</sup> Арктическими государствами считаются страны, территория которых находится севернее 66° северной широты, т.е. севернее Северного полярного круга: Россия, Норвегия, Финляндия, Швеция, Дания, Исландия, Канада и США. Все арктические страны входят в Арктический совет (АС), главную международную организацию, занимающуюся крайним Севером планеты. Китай провозглашает себя в Белой книге околорктическим государством. Географическое положение не позволяет ему быть постоянным членом АС. В 2013 г. была подписана Кирунская декларация. В Арктический совет были приглашены новые государства-наблюдатели: Китай, Индия, Япония, Республика Корея и Сингапур.

раживают арктические государства, и они пока не уверены, что Пекин играет в открытую», — говорит Фредерик Лассерре, эксперт по арктической геополитике Университета Лавала в Квебеке [3].

## II

Россия стремится удержать свои позиции в Арктике — а именно суверенитет, территориальную целостность, национальный контроль над судоходством, приоритет международного права (т.е. межгосударственных соглашений) над некими универсальными правилами, которым все должны подчиняться в новых исторических условиях. Москва намерена отстаивать свои исключительные права как арктического государства, а также распространить юрисдикцию страны за пределы своего континентального шельфа [4].

Дипломатически Китай настаивает на глобальной роли Арктики как достояния всего человечества, что контрастирует с позицией об эксклюзивности прав северных государств (в том числе России) на арктический регион. Предлагая инклюзивную систему управления Арктикой, Китай, претендует на одну из лидирующих ролей в управлении регионом, что неудивительно, учитывая его вес в мировой экономике. В этом положении содержится основное противоречие между стратегиями России и Китая, который стремится возглавить процесс усиления роли внерегиональных игроков в Арктике, занять среди них лидирующие позиции и играть одну из ведущих ролей в формировании арктической повестки дня.

В «Белой книге» выделены «четыре уважения»: суверенитета, суверенных прав и юрисдикции арктических государств; традиций и культуры коренных жителей; прав и свобод неарктических государств заниматься деятельностью в регионе в соответствии с международным правом; общих интересов международного сообщества. Последние трактуются как «интернационализация Арктики», что крайне выгодно для китайской стороны, так как позволяет сохранить за регионом открытый и регулируемый нормами международного права статус [8]. Кроме того, как отметил

профессор международных отношений в университете Пенмин Цзинь Цаньжуна в интервью South China Morning Post, «Китай хочет играть ведущую роль в разработке правил игры в новых сферах, потому что традиционные уже “захвачены” и поделены “старыми” державами» [5]. Данная цитата наиболее точно отражает цели и задачи активного продвижения «интернационализации Арктического региона» под эгидой Пекина.

### III

Интерес Китая к крайнему Северу в свете постоянного дефицита сырья и ресурсов вполне объясним. В этом регионе, по данным Геологической службы США, находятся 30% неразведанных запасов газа и 13% нефти [6]. К этому стоит добавить логистические выгоды использования Северо-Западного прохода (СЗП) и Северного морского пути (СМП). Для Китая арктические минеральные ресурсы — одно из важнейших источников диверсификации мировой географической структуры импортируемых страной энергоносителей.

Кроме того, Китай обладает необходимым перечнем технических возможностей для участия в разработке природных богатств Арктики. Белая книга провозглашает нацеленность Поднебесной на использование ресурсов Арктики законным и рациональным образом (а именно: участие Китая в разработке арктических морских путей; участие в разведке и эксплуатации нефтяных, газовых, минеральных и других ресурсов; участие в сохранении и использовании рыбных и других живых ресурсов; участия в развитии туристических ресурсов).

В рамках данной стратегии именно Россия является важнейшим партнером в реализации арктических планов. Не имея реальных геополитических оснований для получения прямого доступа к богатствам Арктики, Китай заинтересован в развитии отношений именно с Россией, контролирующей Северный морской путь и большую часть арктических ресурсов, и с готовностью предоставляет инвестиции и передовые технологии.

Однако противоречие заключается в том, что Пекин, хотя и готов поставлять свое геофизическое и буровое оборудование

российским предприятиям, китайские производители настаивают на самостоятельном осуществлении технического сопровождения своей продукции, а также мониторинге эксплуатации буровой техники в сложных арктических условиях.

\* \* \*

Таким образом, несмотря на существующие противоречия, Москва и Пекин избегают акцентирования внимания на существующих расхождениях и не допускают столкновений в практической политике. Более того, Китай и Россия все теснее взаимодействуют друг с другом в Арктике на прагматической основе совпадающих интересов. К сожалению, у России из-за западных экономических санкций нет иного выбора, кроме как принять китайский капитал для создания и развития инфраструктур, необходимых для использования добычи и ресурсов. Пекин в свою очередь дает понять Москве, что перспективы взаимовыгодных проектов перед лицом угроз и экономических санкций со стороны Запада более значимы, чем ее противодействие проникновению Китая в Арктику.

В заключение хотелось бы привести цитату министра иностранных дел Российской Федерации Лаврова Сергея Викторовича: «Арктика — наш общий дом, и сберечь его для нынешнего и будущего поколений — наша прямая обязанность» [12].

### Список литературы

1. Арктическая политика России: международные аспекты [Текст]: докл. к XXII Апр. междунар. науч. конф. по проблемам развития экономики и общества, Москва, 2021 г. / С.А. Караганов (рук. авт. кол.), А.Б. Лихачева, И.А. Степанов, Д.В. Суслон и др.; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». — М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2021. — 56 с.
2. Геополитика и макроэкономика: во имя чего страны бьются за Арктику? Об этом сообщает «Рамблер». Далее: [//News.Rambler.](https://news.rambler.ru/science/32322864/?utm_content=news_media&utm_medium=read_more&utm_source=copylink) — URL: <https://news.rambler.ru/science/32322864-geopolitika-i-makroekonomika-vo-imya-chego-strany-byutsya-za-arktiku/> (дата обращения: 04. 12. 2021).

3. Дракон в Арктике: почему Китай стремится в Заполярье// Известия. — URL: <https://iz.ru/788765/vladimir-dobrynin/dragon-v-arktike-pochemu-kitai-stremitsia-v-zapoliare> (дата обращения: 29. 11. 2021).
4. Захаров А.Н., Игнатьев А.А. Туризм на Севере России и американские притязания в Арктике// Тупики глобальной экономики, поиск новой теоретической парадигмы: XXIII международные Кондратьевские чтения. — М.: ИЭ РАН 2015. — С. 122–126.
5. Китай в Арктике: новая холодная война? Подробнее: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna>// EAdaily. — URL: <https://eadaily.com/ru/news/2018/02/03/kitay-v-arktike-novaya-holodnaya-voyna> (дата обращения: 01. 12. 2021).
6. Лебедева Е.А. Геополитические амбиции Китая в Арктике// Вопросы студенческой науки. — Архангельск, 2019. — Вып. № 7 (35), — С. 76–84.
7. Ледяное сотрудничество. Где разошлись интересы России и Китая// РИА Новости. — URL: <https://ria.ru/20210705/sotrudnichestvo-1739995255.html><https://ria.ru/20210705/sotrudnichestvo-1739995255.html> (дата обращения: 28. 11. 2021).
8. Куан Цзэнцзюнь, Оу Кайфэй. Новая политика Китая по Арктике (О Белой книге «Политика Китая в Арктике»)// Мировая экономика и международные отношения. — 2019. — Т. 63. — № 7. — С. 84–91.
9. Александров О.Б. Российский подход к освоению Арктики: история и геополитика// РОССИЯ XXI Учредители: Международный общественный фонд «Экспериментальный творческий центр» (Центр Кургинаяна), МОФ-ЭТЦ ISSN: 0869-8503. — 2017. — № 4. — С. 34–53.
10. Путь «Снежного дракона»: Китай идет в Арктику — вместе с Россией// РИА Новости. — URL: <https://ria.ru/20171013/1506780143.html> (дата обращения: 01. 12. 2021).
11. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество, соперничество и последствия для евразийской безопасности// РСМД. — URL: [https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichestvo-i-posledstviya-dlya-evraziyskoj-bezopasnost/?sphrase\\_id=35909425](https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichestvo-i-posledstviya-dlya-evraziyskoj-bezopasnost/?sphrase_id=35909425) (дата обращения: 28. 11. 2021).
12. Степанян В.В. Председательство России в Арктическом совете в 2021–2023 годах// Вопросы студенческой науки. — Архангельск: июль 2021. — Вып. № 7 (59). — С. 103–106.

**Кривоспицкая Е.Ф.,**

студентка,

факультет внешнеэкономического менеджмента,

Всероссийская академия внешней торговли при Министерстве экономического развития РФ, Москва

## **ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКИМИ И АЗИАТСКИМИ СТРАНАМИ В РЕЗУЛЬТАТЕ ОСВОЕНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

**Krivospitskaya E.F.,**

student,

International Management Faculty,

Russian Foreign Trade Academy under the Department of economic development, Moscow

E-mail: elizaveta.fk@mail.ru

## **IMPROVING THE EFFICIENCY OF INTERNATIONAL TRADE BETWEEN EUROPEAN AND ASIAN COUNTRIES AFTER THE DEVELOPMENT OF THE NORTHERN SEA ROUTE**

**Аннотация.** В статье рассматриваются особенности, и намечены перспективы развития международной торговли между европейскими и азиатскими странами после освоения Северного морского пути в современных условиях. Описывается значение развития СМП для укрепления международных отношений между странами, а также произведена классификация ключевых проблем, препятствующих успешному освоению СМП. Сделаны выводы о том, что необходимо предпринять в рамках повышения эффективности международной торговли между европейскими и азиатскими странами после освоения СМП.

**Ключевые слова:** сотрудничество, Северный морской путь, инфраструктура, международная торговля совместные проекты, критерии и оценка эффективности, тенденции развития.

**Abstract.** The article examines the features and outlines the prospects for the development of international trade between European and Asian countries after the development of the Northern Sea Route in modern conditions. The importance of the development of the Northern Sea Route for strengthening international relations between countries is described, and the classification of the key problems that hinder the successful development of the Northern Sea Route is made. Conclusions are made on what needs to be done to improve the efficiency of international trade between European and Asian countries after the development of the Northern Sea Route.

**Key words:** cooperation, Northern Sea Route, infrastructure, international trade, joint projects, criteria and performance assessment, development trends.

Актуальность исследования связана с целым комплексом новых явлений в развитии транспортной системы нашей страны и мира в целом. Государства имеют интересы в Арктической зоне и в современных условиях ведут на этой территории комплексные научные разработки, а также активно взаимодействуют для достижения общих целей на основе взаимовыгодного сотрудничества. На организационно-правовые аспекты партнерства разных стран оказывают влияние в Арктической зоне разнонаправленные процессы международной политики, особенно различные интересы государств в добывающей и транспортной сфере [3].

На текущем этапе самое пристальное внимание привлекает реализация Северного морского пути силами России и Китая. Управляемый Россией Северный морской путь (СМП) является ключевым участком Северо-Восточного морского пути между северо-западной Европой и северо-восточной Азией. Уже несколько десятилетий он привлекает к себе растущее международное внимание, поскольку сочетание уменьшения ледяного покрова и интереса России к развитию перевозок создало возможности для иностранных судоходных компаний в транзитных рейсах между Тихим океаном и Атлантическим океаном, а также в транспортировке ресурсов из Арктики на мировые рынки.

В создании Северного морского пути интересы двух стран (Россия и Китай) максимально совпадают, ведь это не только расширение возможности экономического сотрудничества, но и новый этап в развитии международной торговли между европейскими и азиатскими странами. На реализацию Северного морского пути в бюджете страны до 2024 г. заложено свыше 700 млрд руб. Также в проекте участвуют не только русские, китайские, но и японские инвесторы. Япония заинтересована в участии в развитии Северного морского пути не меньше России и Китая. По словам Тоёхиса Кодзуки, доставка по Северному морскому пути на 40% эффективнее, чем по традиционным морским маршрутам [9]. Японские компании уже участвуют в навигации по СМП для перевозки СПГ танкерами. Mitsui и Jgmes

являются участниками проекта Arctic LNG 2 с 2019 г. Первая очередь завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) должна быть введена в эксплуатацию в 2023 г., инвестиции японских компаний в проект составляют 3 млрд долл. В качестве перспективного проекта сотрудничества России и Японии в Арктике был назван запуск регулярного контейнерного сообщения по Северному морскому пути [9].

Обзор научной и методической литературы по тематике исследования показал, что несмотря на интенсивность развития Северного морского пути в последние несколько лет, СМП остается преимущественно российской магистралью, и на объем международных грузов приходится не более 5% [1; 2; 11]. Чем же обусловлена данная проблема? Это обусловлено тем, что по-прежнему существуют препятствия с точки зрения пропускной способности, стоимости и расчистки пути через ледяные просторы. Но если Россия добьется своего, все это со временем будет преодолено — благодаря инвестициям почти в 12 млрд долл. — и «СМП может создать большие возможности для международной торговли между европейскими и азиатскими странами [8].

Методологическую основу данного исследования составили общенаучные методы познания, включающие методы теоретического исследования отечественных и зарубежных ученых, изучающих проблематику повышение эффективности международной торговли между европейскими и азиатскими странами на современном этапе развития общества.

В мире мало мест, где последствия изменения климата более ощутимы, чем Арктика. Таяние морского льда быстро превращает Северный Ледовитый океан в море, пригодное для судоходства. Новаторские зимние транзиты, которые еще десять лет назад считались технически и экономически невозможными, теперь открывают перспективы для круглогодичного судоходства по Северному морскому пути России [5, с. 22].

Возможность отгружать СПГ в Азию является важной частью долгосрочного бизнес-плана по добыче природного газа в Арктике, сжижению его в СПГ и использованию ледовых танкеров для доставки его туда, где можно достичь максимальной цены, в первую очередь в Азии. Однако, как акцентировалось внимание ра-

нее существует множество проблем на данном пути развития. Схематично основные проблемы в освоении Северного морского пути и налаживания партнерских отношений в международной торговле с использованием СМП представлены на рис. 1.

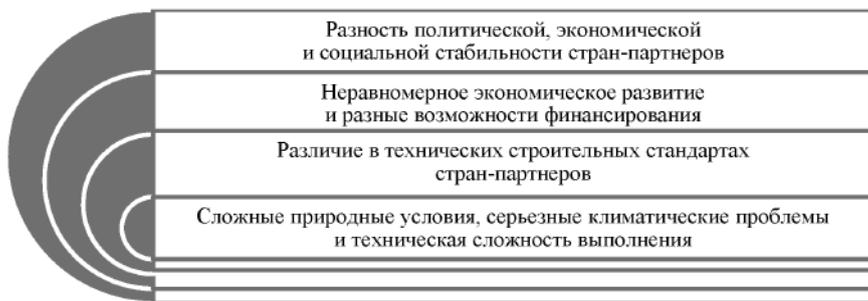


Рис. 1. Основные проблемы в освоении Северного морского пути и налаживания партнерских отношений в международной торговле с использованием СМП [4]

Несмотря на противоречивость многочисленных суждений, все аналитики пришли к единому мнению, что реализация инициативы инфраструктурного сотрудничества КНР и РФ по освоению Северного морского пути откроет для европейских и азиатских стран новые возможности и перспективы дальнейшего развития.

Перевод взаимодействия в плоскость Большого Северного морского пути (БСМП) облегчит восприятие арктической транспортной магистрали для зарубежных коллег и структурирует работу по развитию российских регионов вдоль всего морского маршрута между западными и восточными морскими границами России [6].

На текущем этапе БСМП понимается как транспортный морской коридор, включающий территориальные воды и исключительную экономическую зону Российской Федерации от морской государственной границы с Норвегией в Баренцевом море до морской государственной границы с Корейской Народной Демократической Республикой на востоке. В эту акваторию входит и Северный морской путь. Для развития международного тран-

зита необходимо осуществить строительство двух больших высокотехнологичных контейнерных терминалов на западе и востоке — в Мурманске и Владивостоке. Для эффективного развития БСМП на всей его протяженности необходимо определить ключевые точки для экспортных и каботажных перевозок, построить новые порты и терминалы. Кроме того, целостное представление о Большом Северном морском пути позволит лучше оценить все потребности в портовой инфраструктуре, транспортных судах и возможности логистических переходов на суше [6].

Как отмечают западные аналитики, финансовым специалистам глобальных поставщиков и других компаний следует подготовиться к беспрецедентным возможностям. Полное открытие Северного морского пути может сыграть значительную роль в изменении карты мировой торговли, а также повлиять на экономику многих стран [2]. Как отмечает в своей статье Лу Карлозо финансовые руководители, которые контролируют цепочки поставок, должны не только познакомиться с планом развития Северного морского пути, но и подготовиться к некоторым ключевым инвестиционным возможностям во многих категориях [2]. Готовность этого маршрута к навигации будет означать, что в любой торговле, связывающей Северо-Восточную Азию и Северо-Западную Европу, произойдут существенные изменения в схеме расчета транспортных расходов по международным поставкам, что в свою очередь окажет влияние на фрахтовые ставки и, безусловно, на цепочки поставок.

На текущем этапе прослеживается рост северного грузопотока, и уже понятно, что поставленная цель достижение 80 млн тонн грузооборота по итогам 2024 г. посредством Северного морского пути не только реальна, но можно сказать минимальна для такого серьезного проекта.

Многие аналитики уже сейчас считают, что с 2025 г. начнется новый этап развития Северного морского пути как транспортной артерии, соединяющей Европу и Азию, и по их оценкам, грузооборот достигнет отметки 150 млн тонн в 2030 г. Также отечественные и зарубежные аналитики акцентируют внимание на том, что рост грузопотока по Северному морскому пути вызовет дефицит ледокольного флота в 2025–2030 гг. до шести ледо-

колов. Для устранения дефицита запланировано строительство еще двух атомных ледоколов проекта 22220 и четырех ледоколов на сжиженном природном газе (СПГ) в качестве топлива [8].

Султан Ахмед бин Сулайем, генеральный исполнительный директор, глава совета директоров DP World (ОАЭ) подчеркнул, что развитие Большого Северного морского пути не только будет благоприятствовать международной торговле, но и окажет значительное положительное влияние на состояние окружающей среды. «Северный морской путь обладает большим потенциалом для активизации экономической деятельности и роста благосостояния российского Дальнего Востока», — сказал он [3].

Морские перевозки на сегодняшний день являются самыми экономически выгодными и данный бизнес только растет и развивается. Намеченные к реализации и строящиеся Проекты на трассе Северного морского пути впечатляют. С учетом развития судоходства глубоководный морской порт может быть востребован как базовый пункт управления инфраструктурой в восточной части Северного морского пути.

Необходимо акцентировать внимание также на том, что освоение Северного морского пути способствует развитию самого региона.

В процессе освоения Северного морского пути стало понятно, что вместе с этим поистине колоссальным проектом происходит параллельное развитие районов Якутии: это рабочие места, развитие инфраструктуры, новые потоки инвестиций [7]. Уже сейчас, строятся новые схемы транзитных грузопотоков с участием Морского северного пути, просчитываются транспортно-логистические системы с учетом новых возможностей (рис. 2).

Исходя из вышесказанного необходимо выделить основные направления развития, которые будут способствовать повышению эффективности международной торговли между европейскими и азиатскими странами после освоения Северного морского пути (рис. 3).

Подводя итог вышесказанному, можно констатировать, что, несмотря на явные сложности, освоение Северного морского пути представляет колоссальные возможности для развития международной торговли между европейскими и азиатскими странами.

ми. Россия развивает инфраструктуру Севера, создает атомные ледоколы на основе новейших технологий, Китай и Япония инвестируют в проекты на трассе Северного морского пути, в строительство грузовых кораблей повышенного ледового класса.

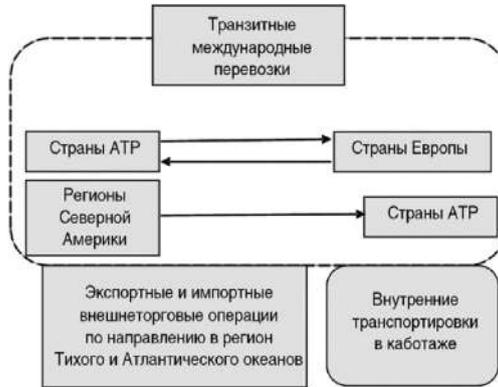


Рис. 2. Возможные схемы транзитных грузопотоков с участием Морского северного пути [10].

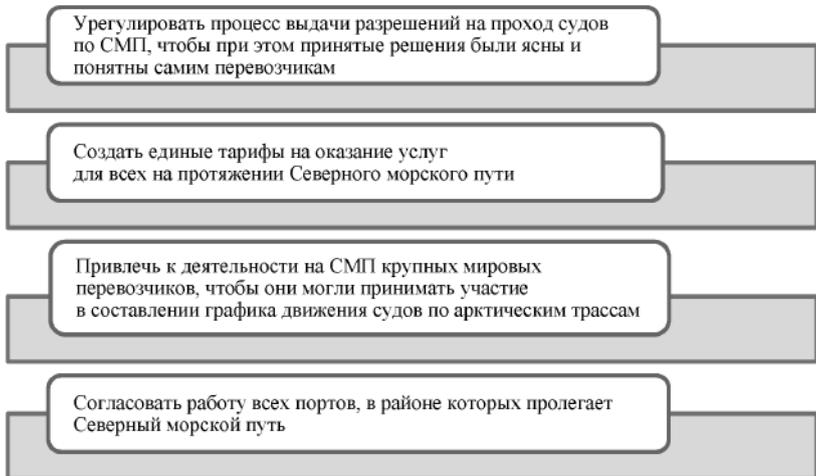


Рис. 3. Основные направления по повышению эффективности международной торговли между европейскими и азиатскими странами после освоения Северного морского пути

Для успешного освоения Северного морского пути (с учетом нестабильной экономической ситуации в мире в связи с пандемией коронавирусной инфекции и с учетом всех возможных рисков) необходимо обеспечить значительные инвестиции в развитие портов, ледокольного флота, в прочую транспортную инфраструктуру, чтобы они соответствовали современным мировым стандартам.

### Список литературы

1. Aker Arctic. Targeting for efficiency in northern sea route shipping. — URL: <https://akerarctic.fi/en/news/targeting-for-efficiency-in-northern-sea-route-shipping/> (дата обращения: 17.12.2021).
2. By Lou Carlozo. Sea change: How the Northern Sea Route could affect global supply chains. — URL: <https://www.fm-magazine.com> (дата обращения: 17.12.2021).
3. News&Analytics Agency EastRussia Breaking the ice. — URL: <https://www.eastrussia.ru/eng/breaking-the-ice> (дата обращения: 17.12.2021).
4. Арктический потенциал. Северный морской путь как драйвер экономического роста. Петербургский международный экономический форум — 2018. — URL: <http://roscongress.rbc.ru/arctic> (дата обращения: 17.12.2021).
5. Беликова К.М. Дальний Восток в инвестиционных отношениях России и Китая: современное состояние и перспективы (политико-правовой аспект) // Право и политика. — 2019. — № 2. — С. 22–29.
6. Восточный экономический форум. О развитии Северного морского пути как нового глобального маршрута. — URL: <https://rosatom.ru/journalist/news/na-vostochnom-ekonomicheskom-forume-obsudili-razvitie-bolshogo-severnogo-morskogo-puti-kak-novogo-gl/> (дата обращения: 17.12.2021).
7. Зубарь Ю.Н. Возможности Камчатского края в развитии грузоперевозок по Северному морскому пути. Презентация к докладу//IX Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», 5–7 декабря 2018 года, Санкт-Петербург.
8. Игнатьева О.А. Направления повышения эффективности использования Северного морского пути как международного транспортного коридора. — URL: <https://www.atlantis-press.com/proceedings/ficehs-19/125932312> (дата обращения: 17.12.2021).
9. Информационно-аналитическое агентство Sea Ньюс. Япония ищет Северный морской путь. — URL: <https://seanews.ru/2021/01/26/en-japan-looking-to-northern-sea-route/> (дата обращения: 17.12.2021).
10. Перспективы развития Северного морского пути России. — URL: <http://www.morvesti.ru/themes/1698/91837/> (дата обращения: 17.12.2021).

**Леус А.М.,**

студент 1 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**Петушкова Т.А.,**

кандидат искусствоведения,  
доцент кафедры цивилизационного дизайна  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## НАРОДНЫЕ ПРОМЫСЛЫ УДЭГЕЙЦЕВ

**Leus A.M.,**

1<sup>st</sup> year student,  
Department of design and civilizational communications,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: angelaleus@mail.ru

**Petushkova T.A.,**

PhD in of Art History,  
Associate Professor of the Department of Civilizational Design  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: tatyana\_petushkova@yahoo.com

## FOLK CRAFTS OF THE UDEGE PEOPLE

**Аннотация.** Автор статьи рассматривает традиционную культуру и народные промыслы коренных этносов Дальнего Востока России, а конкретно, Удэгейцев. В статье проведен широкий анализ идентификационных особенностей визуально-графического оформления и конструктивных приемов в народных промыслах данного народа. Также, рассмотрены возможности их дальнейшего применения в промышленном и графическом дизайне, как способа привлечения интереса к особенностям культуры коренных этносов России, ее сохранения и развития.

**Ключевые слова:** Удэгейцы, Промышленный, Графический, Дизайн, Современные, Дальний восток, Народные промыслы.

**Abstract.** The author of the article examines the traditional culture and folk crafts of the indigenous ethnic groups of the Russian Far East, specifically, the Udege. The article provides a broad analysis of the identification features of the visual-graphic design and constructive techniques in the folk crafts of this people. Also, the possibilities of their further application in industrial and graphic design, as a way of attracting interest in the peculiarities of the culture of the indigenous ethnic groups of Russia, its preservation and development, are considered.

**Key words:** Udege people, Industrial, Graphic, Design, Modern, Far East, Folk crafts.

У всего есть начало и конец, так устроено в нашей жизни. Большим примером этого «негласного закона», можно считать рождения и гибель государств и цивилизаций. Ведь началом государства всегда является народ, который сначала объединяется в общины, а потом целые страны. Но приходит время, и они достигают своего краха, а за ним и гибель государственной системы или всего государства. После их конца приходит начало чего-то нового.

Есть одно исключение из этого «закона», ими являются воспоминания, ведь они вечны. Это можно легко доказать на том же примере, так как за всё существование страны люди создают бесчисленное количество воспоминаний о великих и повседневных событиях. Все они находят свое отражение в артефактах данной культуры: орнаментах, формах предметов и жилищ, цветах и главное в словах. Как художник нарисует картину, основываясь на увиденном, также и писатель напишет произведения, учёный создаст трактат. Это то, что будет передаваться из поколения в поколение.

Удэгейцы или удэге являются одним из малочисленных коренных народов Дальнего Востока. Территорией их проживания со старых времён находится на северо-востоке Приморского края и юго-востоке Хабаровского края, так же в основном поселение удэхэ в горах и предгорьях Сихотэ-Алиня, или у правых притоков Уссури и Амура. Эти места богаты природными ресурсами, например: хвойными и лиственными деревьями, лечебными травами и другими растениями, морской и лесной фауной.

Побережья Японского моря (рис. 1) в IV–VI веках населял племенной союз Уцзи, в который входило семь племён. К тому же в источниках XII века говорится, что на этой же территории зафиксировано племя Удаха. В 1345 году «Цзинь ши» говорится, об обитании на крайнем северо-востоке империи Цзинь «дикие люди удэгай». Это стало первым упоминание об удэге. В Китайских документах датированных XVII веков говорилось о таком племени как Удиха, занимающихся рыболовством [14; 15].



Рис. 1. Племена побережья Японского моря

Удэгейцы вели на протяжении веков торговые и политические отношения с соседствующими племенами: нанайцами, эвенками и более тесными с орочами. Контакт удэге с нани был настолько тесен, что до конца XIX века русские исследователи считали удэгейцев за орочи.

У народа удэге основной религии считается шаманизм (рис. 2) и анимизм, главной особенностью является вера в родственные связи с уссурийским тигром и медведем. Удэгейцы занимаются охотой, собирательством (чаще всего женьшень) и рыболовством (рис. 3). Письменности до прихода русских у удэге так таковой не было.

В качестве ресурсов удэгах использовали древесину Корейского кедра, ели, пихты, сосны, амурский бархат и дубы, бересту. Помимо растительных материалов использовалась чешуя рыбы и шкура животных, и шёлк для ткани.

В строительстве и создании бытовых предметов в качестве материала используют хвойные деревья и некоторые лиственные, из-за своей прочности и устойчивости к гниению, также хороши

в обработке и влагостойкие. Для орудия труда используют в качестве материала железняк, кремень и бор, олово, из-за прочности и плотности, и так же железо устойчиво к коррозии.



*Рис. 2. Шаман*



*Рис. 3. Сцена рыбалки*

Что касается традиционных жилищ удэге (рис. 4), они делились на зимние, сезонные и летние. Также разделялись на джугуди (жилая постройка) и промысловой. У удэгейцев жилища были несколько типов: двускатные деревянные шалаша, полуземлянки, свайные срубленные дома. Летние свайные срубленные дома делались из уложенных друг на друга брёвен. Но более распространенным летними жилищем является двускатный деревянный шалаш, основной такой постройки служит каркас, который состоял из остов, покрытых деревянными плахами, корой, берестяными покрывками, а крыша покрывалась берестой или корой кедра. Зимой удэгейцы предпочитали полуземлянки. Внутри джугуди делилась большими брёвнами на три части, боковые стороны засыпались землёй наравне с брёвнами. Первую

часть является мужская (малу), которая находилась напротив входа за отчегом, там хранились оружия. Вторая центральная, где находился очаг, над которым ставился помост из тонких жердей для копчения рыбы и мяса, также к посту подвешивается котел. Третья часть принадлежит женщинам (хутималам), она находилась справа, левой стены от входа, в этой части хранилась одежда, посуда, домашняя утварь и швейные принадлежности. По бокам находились нары для раздумий и отдыха.



Рис. 4. Традиционные жилища Удэге

Так как помимо джугиди были промысленные, которые располагались у рек или в чаще леса, рядом от жилых построек. Такие, как двускатный родильный шалаш с конусообразной крышей, и погребальный срубленный дом в котором находились гробы с прямоугольной или конусной крышей. Так же сооружались постройки для разделки мяса.

Рассматривать промыслы удэге имеет смысл начать с люльки (рис. 5), которую делали из бересты, и внутрь клали барсучий мех, а также стелили стружки из черемухи. Потом в 3–4 месяца ребенок находился в эмугэ (сидящая люлька) под углом  $120^\circ$ , она изготавливалась из дерева, двустворчатая, к ней прикольные веревки. Прикрепленные веревки, которые подвязываются к поперечным жерди наверху шалаша, чтоб ребёнок мог кататься (раскачиваться как на качелях). Также благодаря своей эргономичности они удобны для переноса ребенка и передвижения на батуе и нартах [13].



Рис. 5. Умугэ

Что касаето приспособлений, на которых сушилась сеть и вялилась рыба, то она представляла собой вешала из кедровых или березы ветки и брёвен, образуя конусную или прямоугольную форму, посередине раскладывались ветки (рис. 6).

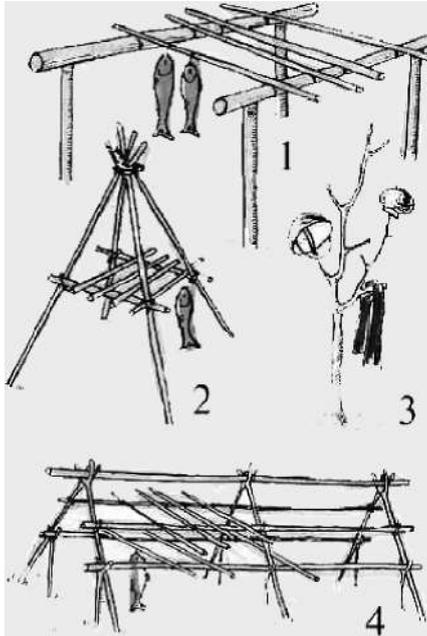


Рис. 6. Приспособления для сушки сетей и вяленья рыбы

Так как удэгейцы занимаются рыболовством, то для передвижения по воде использовали бат (лодку) (табл. 1). Бат является дробленной лодкой в виде чёна, вырубного из цельного дерева. В качестве древесины чаще всего принимают корейский кедр, тополь и липа. Между бортами вставляются деревянные палочки — распорки. Главной изюминкой (особенностью) бат считается плоский лопатообразный нос, который на самом деле является продолжением днища. Благодаря этому эргономичному решению судно не «зарываться» в воду на перекатах горных рек, а также облегчает продвижение через мелкие ветки кустарников, буреломов, перегораживающих русло реки. В некоторых случа-

ях корма тоже могут иметь лопатообразную форму, в этих случаях исчезает необходимость, разворачивать бат в узких протоках.

Так как подобные конструкции «лодок» довольно практичны при передвижении по горным рекам и могут перевозить большое количество вещей, для удэгейцев они являлись эффективным и функциональным, водным транспортом.

Рассматривая самобытную культуру удэгейцев, нельзя обойти вниманием способы захоронения, а конкретно, имеет смысл рассмотреть конструкцию саркофага или гроба для усопших. Гроб (огдие) делали, путём выдалбливания ствола чаще тополя, реже кедра, потом поверх клали бревно поменьше. Гроб удэгейцы делали вид лодки (бат). После его забивали досками и заворачивали берестой. Далее, согласно церемониалу, усопшего клали в гроб и относили в специальную палатку, чаще всего, расположенную в лесу.

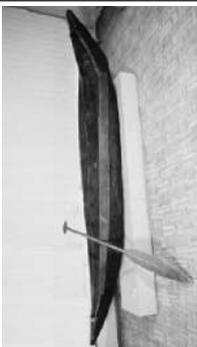
Народный промысел домашней утвари тесно связан с орнаментом удега. Поэтому одежду и орудия труда, а также домашнюю утварь имеет смысл изучать посредством анализа графических народных узоров. Ключевую роль в обогащении поверхностей предметов быта играет орнамент, с помощью его мы можем понять кому принадлежал тот или иной предмет, ну и главное, какой народности, какому роду принадлежит человек и какая у него социальная роль в группе.

Удэгейцкий орнамент состоит из тонких полированных спираль и лент. Они выются и заплетаются в замысловатые узоры, при этом некоторые элементы симметрично повторяются. К тому же в орнаменте Удэхе, мы никогда не увидим зооморфных мотивов, несмотря на присутствие в культуре элементов анимизма. Все узоры плавно пересекаются между собой, чаще всего они волнообразны. Этот орнамент считается одним из древнейших, так как удэге жили в лесах, то он не подвергся изменениям извне, и сохранил свою уникальность. Мотивы орнамента с текстильных изделий перешли на домашнюю утварь, которые выполнялись поверх бересты.

Удэгейцы исповедуют шаманизм и анимизм, поэтому они используют для обрядов или элементах одежды, тотемы и шкуры животных. Тотемы сделаны в виде статуэток в образе синтеза человека и духа животного (рис. 8).

Таблица 1

## Разновидности бат

Виды			
Материал	Корейский кедр, тополь, липа	Дуб, липа	Липа, дуб
Манёвренность	Отлично преодолевает препятствия. Не заносит на резких поворотах	Хорошо преодолевает препятствия. Иногда заносит на поворотах. Рассекает волны	Хорошо преодолевает препятствия. Рассекает волны.
Управление	Одним, двумя людьми. Шесты и гребневые вёсла	Одним, двумя людьми. Гребневые вёсла	Одним, двумя людьми. Гребневые вёсла
Вместимость	Людей: 3-4. Рыбы: 5-10 кг	Людей: 2-3. Рыбы: 5-9 кг	Людей: 2-3. Рыбы: 5-10 кг



*Рис. 7. Традиционные орнаменты Удэхе*



*Рис. 8. Традиционные тотем Удэхе*

Развитие промышленности, вытеснило промыслы и народное самобытное творчество. В связи с чем, автор считает целесообразным использования идентификаторов народных промыслов, в частности народа Удэхе и других малых коренных народов Рос-

сии, при проектировании объектов промышленного и графического дизайна с целью привлечь внимание широкой аудитории, тем самым создавая новейшие тренды в дизайне, позволяющие сохранить уникальность народных промыслов и популяризировать среди молодежи интерес к культуре собственной страны.

Стилистика авторских кружек и значков на рис. 9 была выполнена с учётом основных графических идентификаторов удэхе. В дизайне были использованы цвета, имеющие символические значения в культуре данного этноса. Так, синий цвет означает воду, и является одним из успокаивающим цветом. Зелёный в свою очередь означает лес, и так же относится к умиротворяющим цветам. Значение голубого или светло-синего это небо, свобода и лёгкость, относится к умиротворяющим. Основной цвет-идентификатор удэге синий, так как жизнедеятельность этноса прежде всего связано с водой. Форма ручки кружки выполнена в виде волн с учетом эргономики и комфортом в эксплуатации. По желанию ручка легко снимается. Волнообразные линии проходят по поверхности всей кружки, и создают эффект объёма, глубины и динамики. Данные кружки пример симбиоза промышленного дизайна, культуры и промыслов народа удэгейцев.



Рис. 9. Проект авторских кружек

Значки сделаны по принципу гештальтпсихологии (психологии зрительского восприятия), где путём упрочнения и построения линий в определенной композиции, наш мозг достраивает картину происходящего, и мы видим целостное изображение. Основной взяты буквы из слова «удэхе». Композиция выполнена волнообразными линиями, как в орнаменте удэгейцев с использованием символического цветового решения.

Культура удэге многообразна и имеет богатую историю, она просто для понимания современников и легко адаптируема к современным тенденциям в дизайне. А, соответственно, может стать богатейшим источником инспирации при проектировании современных дизайн-объектов [16–18].

### Список литературы

1. Петушкова Т.А. Глобальный мир — глобальный дизайн: к вопросу о сохранении национально-культурной идентичности / В.С. Белгородский, Л.Е. Яковлева, Т.А. Петушкова // Вестник славянских культур. — 2019. — Т. 54. — С. 365–384.
2. Фетисова Л.Е. Повествовательный фольклор удэгейцев в системе традиционной культуры тунгусоязычных народов / Л.Е. Фетисова // Диалог культур Тихоокеанской России и сопредельных стран: межэтнические, межгрупповые, межличностные коммуникации: сборник матрилов II Всероссийской научной конференции с международным участием, Владивосток, 21 ноября 2017 года. — Владивосток: Институт истории, археологии и этнографии народ, 2019. — С. 207–215.
3. «Между двух цивилизаций: изменения этнического развития коренных народов амурского бассейна под влиянием славян и китайцев» // III Международный научно-образовательный форум «Хэйлунцзян-Приамурье»: сборник материалов Международной научной конференции, Биробиджан, 03 октября 2019 года. — Биробиджан: Приамурский государственный университет имени Шолом-Алейхема, 2019. — 1045 с.
4. Дьяченко В.И. Визуальное наследие Тунгусской экспедиции 1927/1928 гг. в лекциях МАЭ РАН (Кунсткамера) / В.И. Дьяченко // Аллея науки. — 2020. — Т. 1. — № 6 (45). — С. 143–156.
5. Старцев А.Ф. Поселения и жилые дома удэгейцев в годы Советской власти / А.Ф. Старцев // Опыт некапиталистического пути развития малых народов Дальнего Востока СССР, Анадырь, 15–16 октября 1980 года / Издано по решению Ред.-издат. совета Дальневосточного научного центра АН СССР; под общ. ред. чл.-корр. АН СССР А.И. Крушанова. — Анадырь: ДВНЦ АН СССР, 1981. — С. 117–121.

6. *Старцев А.Ф.* Материальная культура удэгейцев (вторая половина XIX–XX в.) / А.Ф. Старцев. — Владивосток: ДВО РАН, 1996. — 160 с.
7. *Кочешков Н.В.* Этнические традиции народного декоративного искусства удэгейцев / Н.В. Кочешков // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. — 1996. — № 2. — С. 57–70.
8. Удэгейцы. Электронный ресурс. Режим доступа: <https://ru.m.wikipedia.org/wiki/Удэгейцы> (дата обращения: 20.10.2021).
9. Народы России: Удэгейцы. Электронный ресурс. Режим доступа: [<https://maxpark.com/community/8238/content/6944658#:~:text=История.%20Удэгейцы%20-%20коренной%20автохтонный,также%20культурами%20Приамурья%20и%20Кореи>] (дата обращения: 23.10.2021).
10. Природные ресурсы Дальнего востока. Электронный ресурс. Режим доступа: [<https://wika.tutoronline.ru/geografiya/class/8/chto-vazhno-znat-shkolniku-o-prirodnih-resursah-dalnego-vostoka#:~:text=В%20уссурийской%20тайге%20растут%20уникальные,сувениры.%20Уссурийская%20тайга.%20Источник%3A%20sentstory.ru>] (дата обращения: 23.10.2021).
11. Уссурийская тайга: растения, животные, особенности. Электронный ресурс. Режим доступа: [<https://fb.ru/article/139858/ussuriyskaya-tayga-rasteniya-jivotnyie-osobennosti>] (дата обращения: 25.10.2021).
12. Тайга и таёжные леса. Электронный ресурс. Режим доступа: [<https://ecoportal.info/tajga-i-taehnyie-lesa/>] (дата обращения: 25.10.2021).
13. *Михнова Л.В., Дзюбан В.В.* Проблемы современной семьи в России // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 53–56.
14. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития // Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.
15. *Сичкарь Т.В., Кирсанов К.А.* Подходы к пониманию нации, народа, этноса и цивилизации // Мировые цивилизации. — 2018. — Т. 3. — № 1. — С. 4.
16. *Иванов А.М., Дзюбан В.В.* Культура и политические аспекты обеспечения ее безопасности // Культура: управление, экономика, право. — 2019. — № 4. — С. 3–9.
17. *Чередниченко А.О., Дзюбан В.В.* Возрождение культурно-нравственных ценностей в современном обществе // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 74–77.
18. *Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В.* Роль искусства в диалоге культуры // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.

**Лукин Ю.Ф.,**

доктор исторических наук, профессор,  
заслуженный работник высшей школы РФ

## **ДЕПРИВАЦИЯ АРКТИКИ — ИЗМЕНЕНИЕ ЦЕННОСТЕЙ К НЕФТИ И ГАЗУ?**

**Lukin Yu.F.,**

Doctor of Historical Sciences, Professor,  
Honored Worker of the Higher School of the Russian Federation  
E-mail: lukin.yury@mail.ru

## **DEPRIVATION OF THE ARCTIC — CHANGING VALUES FOR OIL AND GAS?**

**Аннотация.** Методология исследования основывается на междисциплинарности и общенаучных методах. Используются геополитический и регионологический подходы в обозначении объекта изучения (Арктика), общенаучные методы (анализ, синтез), практики международных отношений, социологии. Концептуальные основы международных отношений исследуются путём анализа и синтеза документов ООН, Европейского Союза (ЕС) в хронологической последовательности. Концепт «депривация» (deprivatio — потеря, лишение) Арктики используется как возможность виртуального отказа от нефти и газа, добываемым в Российской Арктике.

**Ключевые слова:** Арктика, климат, ООН, Европейский союз, зелёные, коренные народы, зелёная экономика, риски, ценности.

**Abstract.** The research methodology is based on interdisciplinarity and general scientific methods. Geopolitical and regionological approaches are used in the designation of the object of study (the Arctic), general scientific methods (analysis, synthesis), practices of international relations, sociology. The conceptual foundations of international relations are studied by analyzing and synthesizing the documents of the United Nations, the European Union (EU) in chronological order. The concept of «deprivation» (deprivatio — loss, deprivation) The Arctic is used as an opportunity for virtual abandonment of oil and gas produced in the Russian Arctic.

**Key words:** Arctic, climate, UN, European Union, green, indigenous peoples, green economy, risks, values.

Арктика, Европа, Евразия, да и весь мир постепенно зеленеют, изменяются ценности социума, мотивация человеческого

поведения, политические ориентации государств. Чтобы понять трансформацию ценностей в эпоху зелёной экономики к Российской Арктике, мотивацию утраты интереса к арктической нефти и газу, важно первоначально обратиться, в качестве первоисточников к документам ООН, Европейского Союза, содержанию протеста зелёных, постоянного населения, включая коренные народы, по вопросам изменения климата.

### **ООН об изменениях климата, как реальности XXI века**

Изменения климата всё больше влияют на глобальную экономику и политику, миграцию населения, стали в целом опасной реальностью XXI века, требующей огромных финансовых и других ресурсов. Об этом свидетельствуют документы Организации Объединённых Наций (ООН). Не утратила своей актуальности *Стокгольмская конференция*, состоявшаяся в июне 1972 года и принявшая «*Декларацию ООН по проблемам окружающей человека среды*»<sup>1</sup>. Слоган конференции «Only one Earth» («Только одна планета») стал лозунгом экологического движения во всём мире [10].

В *Киотском протоколе* к Рамочной конвенции ООН об изменении климата (1997), к парниковым газам были отнесены: диоксид углерода (CO<sub>2</sub>), метан (CH<sub>4</sub>), закись азота (N<sub>2</sub>O), гидрофторуглероды (ГФУ), перфторуглероды (ПФУ), гексафторид серы (SF<sub>6</sub>)<sup>2</sup>. Отказ США от ратификации Киотского протокола в 2001 году<sup>3</sup>, вызывает явное недоверие к так называемой «зелёной политике США», широко использующим добычу сланцево-

<sup>1</sup> Декларация Конференции ООН по проблемам окружающей человека среды. Стокгольм, 1972 год // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/declarathenv.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/declarathenv.shtml) (дата обращения: 17.10.2021).

<sup>2</sup> Киотский протокол к Рамочной конвенции ООН об изменении климата // URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/kyoto.pdf](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/kyoto.pdf) (дата обращения: 1 ноября 2021).

<sup>3</sup> Why President Bush Is Right to Abandon the Kyoto Protocol // URL: <https://www.heritage.org/environment/report/why-president-bush-right-abandon-the-kyoto-protocol> (дата обращения: 12 ноября 2021).

го газа, состоящего преимущественно из вредного метана. После учёта потребляемой энергии и загрязняющих веществ, выделяемых на всех этапах от разведки до сжигания, бурение и гидро-разрыв пласта производят топливо (сланцевый газ), которое не более экологично, чем уголь или нефть<sup>4</sup>.

Новых обязательств на 2012–2020 гг. по Киотскому протоколу, как известно, не приняли Канада, Китай, Россия, США, Япония и другие страны. На смену Киотскому протоколу пришло Парижское соглашение 2015 года, направленное «на существенное сокращение глобальных выбросов парниковых газов и ограничение повышения глобальной температуры в этом столетии до 2 градусов Цельсия при одновременном поиске средств для еще большего ограничения этого повышения до 1,5 градуса»<sup>5</sup>.

Анализ, всех проведённых ООН 26-ти конференций по климату, позволяет сделать следующие выводы, актуальные в том числе и для России.

**Во-первых**, в 1972–2021 годах в официальную повестку дня конференций ООН ни разу не ставился вопрос об опасности ископаемого топлива в Российской Арктике. Из 26 COP (КС) только две прошли в арктических странах — в Канаде (Монреаль, 2005) и в Дании (Копенгаген, 2009). Арктика (8 арктических стран), Российская Арктика в Парижском соглашении 2015 года не упоминается ни в одной из 29 статей.

**Во-вторых**, негативные изменения в окружающей среде, её разрушение, последствия стихийных бедствий, — угрожают жизни и благополучию многих народов, трансформируясь в рост потоков миграции. Концептуальные определения: «экологические мигранты» (Environmental migrants), «экологически перемещённое лицо» (Environmentally displaced person), «планируемое переселение» (Planned relocation), — даются на Migration data portal<sup>6</sup>. Термин «*климатические беженцы*» (climate

<sup>4</sup> Shale gas: Critics and skeptics / Britannica // J. David Hughes, Robert Howarth // URL: (дата обращения: 2 ноября 2021).

<sup>5</sup> Парижское соглашение // URL: <https://www.un.org/ru/climate-change/paris-agreement> (дата обращения: 15 ноября 2021).

<sup>6</sup> Environmental Migration (Экологическая миграция). 26 октября 2021 // URL: (дата обращения: 15 ноября 2021).

refugees) не имеет юридической силы, так как «Конвенция ООН о статусе беженцев» (1951) не признает экологические факторы в качестве критериев для определения беженца<sup>7</sup>. Более 98% из 30,7 миллиона новых перемещений в 2020 году были вызваны опасностями, связанными с погодой, такими как штормы и наводнения. На пять стран пришлось более 60% новых внутренних перемещений в результате стихийных бедствий: Китай (5,1 миллиона), Филиппины (4,4 миллиона), Бангладеш (4,4 миллиона), Индия (3,9 миллиона) и Соединенные Штаты (1,7 миллиона)<sup>8</sup>. Повышение температуры на Земле официально признано самым серьёзным вызовом для здоровья людей, провоцирующим рост заболеваемости из-за некачественной пищи, воды и воздуха. Ситуация ещё более осложняется в связи с пандемией COVID-19. Загрязнение воздуха в результате сжигания ископаемого топлива приводит к преждевременной смерти более 7 млн человек каждый год<sup>9</sup>.

Генсек ООН Антониу Гутерриш, объявляя в 2019 году чрезвычайную климатическую ситуацию, напомнил и о стремительном таянии ледников в Гренландии, пожарах в Сибири (РФ), на Аляске (США), в Канаде, в Гренландии (Дания) за полярным кругом, что привело к выбросам десятков мегатонн углекислого газа в атмосферу<sup>10</sup>.

**В-третьих**, ключевым фактором реализации всех принятых ООН рушений по климату является *обеспечение финансирования поставленных долгосрочных задач*. На меры по адаптации к изменениям развивающимся странам требуется ежегодно 70 миллиардов долларов. К 2030 году прогнозируется рост этой суммы до 300 миллиардов долларов. При этом богатые страны не

<sup>7</sup> Environmental Migration ... Там же.

<sup>8</sup> Recent trends // URL: <https://www.migrationdataportal.org/ru/themes/environment-and-migration> (дата обращения: 15 ноября 2021).

<sup>9</sup> Учёные предупредили о надвигающейся катастрофе хуже пандемии COVID-19 // URL: <https://ria.ru/20211020/katastrofa-1755447209.html> (дата обращения: 31 октября 2021)..

<sup>10</sup> На саммите «большой семерки» глава ООН объявил «чрезвычайную климатическую ситуацию» // URL: <https://news.un.org/ru/story/2019/08/1361831> (дата обращения: 20.10.2021).

выполняют свои обещания — ежегодно выделять бедным странам на борьбу с изменениями климата 100 миллиардов долларов<sup>11</sup>.

Вполне закономерно возникают вопросы о том, насколько вообще обоснованы такие огромные расходы по климату, кому это выгодно? Переход к «зеленой» энергетике обойдется человечеству в фантастическую сумму — 68 трлн долларов за 20 лет<sup>12</sup>. Где их взять? Известный российский эксперт — А.В. Лосев определяет основной приём, многократно испытанный Западом, — напечатать доллары, используя монополию США. Для тех, кто продаёт в страны Запада продукцию с «углеродным следом», вводят ещё и углеродный налог. Россия должна будет за право продавать свою сталь, газ, нефть странам Запада заплатить им же минимум 4–5 миллиардов долларов в год. По сути, это дань на государства, которые сохраняют традиционную промышленность», — подчёркивает А.В. Лосев<sup>13</sup>. Выгодно всё это, в первую очередь, США для достижения *«своих целей в области глобальной энергетической безопасности, а также для других целей»*<sup>14</sup>.

Кроме того, появляются такие комбинации, как «климат в обмен на кредиты», «климатические облигации». Пик роста заявленных странами мира обязательств по углеродной нейтральности приходится на 2019–2021 годы. По оценкам ООН и Международного энергетического агентства (МЭА), такие обязательства стран покрывают 68% мирового ВВП и 70% глобальных выбросов CO<sub>2</sub>. Объём выпуска зелёных облигаций в мире достиг рекордных 350 млрд долларов в 2020 году, российский рынок зе-

<sup>11</sup> Климатические изменения угрожают стабильности и безопасности — глава ООН в Совбезе // URL: (дата обращения: 20.10.2021).

<sup>12</sup> Против ветра. Мифы о «зеленой энергетике» могут слишком дорого обойтись Земле / Юрий Медведев. // URL: <https://rg.ru/2021/04/13/aleksandr-losev-perehod-k-zelenoj-energetike-obojdetsia-ochen-dorogo.html> (дата обращения: 9 ноября 2021).

<sup>13</sup> Против ветра... Там же.

<sup>14</sup> S. 704 — Закон о европейской энергетической безопасности и диверсификации. 17 декабря 2019 // URL: <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/senate-bill/704/text> (дата обращения: 9 ноября 2021).

лёных облигаций оценивался в 2,4 млрд долларов<sup>15</sup>, Greenpeace считает углеродные рынки ложным решением, дающим странам и компаниям свободный доступ к дальнейшему загрязнению окружающей среды за счёт компенсации выбросов углекислого газа»<sup>16</sup>. Актуально прямое сокращение выбросов в деятельности компаний. Плати компенсации и продолжай загрязнять дальше, — такое решение вряд ли приемлемо в XXI веке.

В международном исследовании, «Кто на самом деле виноват в изменении климата?», проведённом University of Leed в Великобритании, отмечалось, что в 86 странах 10% самых богатых людей потребляют примерно в 20 раз больше энергии, чем 10% самых бедных. Нравственно-экологический императив в исследовании выражен словами: *«Мы знаем, что изменение климата вызвано деятельностью человека, но определить, кто именно несёт за это ответственность, сложнее, чем может показаться»*<sup>17</sup>.

На 26-й конференции ООН об изменении климата (COP26) в шотландском Глазго (2021) 114 государств подписали *«Декларацию о лесах и землепользовании»*. Россия поставила цель стать углеродно-нейтральной к 2060 году, в том числе именно за счёт лесов, которые составляют в РФ 20% от всех лесов мира. Вторую *«Декларацию о сокращении выбросов метана на 30% к 2030 году»* подписали 105 государств. Не присоединились к ней Индия, Китай и Россия, практически проявив единые консервативные подходы к «зеленеющей экономике». Третью *«Декларацию о внедрении передовых зелёных техноло-*

<sup>15</sup> Корпоративные стратегии углеродной нейтральности. Обзор климатических обязательств мировых компаний. — 15 с. // URL: <https://www.economy.gov.ru/material/file/f55d57f8dcb8ec195b1575e857610dc/03062021.pdf> (дата обращения: 5 ноября 2021).

<sup>16</sup> Какие есть препятствия на пути к успеху на COP26 // URL: <https://greenpeace.ru/blogs/2021/11/01/01/что-такое-cop26-i-pochemu-onjom-govorit-ves-mir/> (дата обращения: 5 ноября 2021).

<sup>17</sup> Who is really to blame for climate change? / Jocelyn Timperley // URL: <https://www.bbc.com/future/article/20200618-climate-change-who-is-to-blame-and-why-does-it-matter> (дата обращения: 3 ноября 2021).

*гий*» поддержали более 40 стран<sup>18</sup>. Более 20 стран мира взяли на себя новые обязательства по поэтапному отказу от угольной энергетики. По мере роста мировой торговли возросло внимание к выбросам в результате судоходства и авиации, которые не были ранее включены в Парижское соглашение. Тринадцать стран, включая шесть арктических, — Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Швеция, США, — поддержали цель по сокращению выбросов мировой морской промышленностью до нуля к 2050 году<sup>19</sup>.

В документах ООН *зелёная экономика* (green economy) определяется в контексте устойчивого развития и искоренения нищеты. *Устойчивое развитие* профессор В.А. Горбанёв, определял как идеологию баланса интересов поколений в рамках геоэкологической парадигмы, предписывающей справедливое распределение ограниченных геоэкологических услуг. Предполагается баланс социальной стабильности, экономического развития и высокого качества окружающей среды [1], Технологии «зеленой экономики» в равной степени применимы и к так называемому «Голубому миру» — океанам и побережьям, которые составляют более 70% поверхности Земли<sup>20</sup>. Это имеет прямое отношение к арктическим морям Северного Ледовитого океана и их побережьям, к экономике в рыболовстве, на морском транспорте, к морской возобновляемой энергии, к арктическому туризму.

Единой модели «зелёной экономики не существует, но имеется множество форм специфической деятельности на местах. Сегодня трудно представить европейский пейзаж без так называемых «ветряков», занимающих огромные площади и зависящих

<sup>18</sup> Защитить лес и сократить выбросы. Двухдневный саммит по климату в Глазго завершился // URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/12831311> (дата обращения: 5 ноября 2021).

<sup>19</sup> COP26: Together for our planet. Day 5: Powering progress // URL: <https://www.un.org/en/climatechange/cop26> (дата обращения: 5 ноября 2021).

<sup>20</sup> United Nations Environment Programme (UNEP). Annual Report 2012. — С. 8, 75, 91–99 // URL: <https://ru.scribd.com/document/126699885/UNEP-2012-Annual-report> (дата обращения: 3 ноября 2021).

от скорости ветра. Безветренная погода в 2021 году, в том числе в Северном море, наглядно показала эту закономерную зависимость. К негативным последствиям можно отнести производство и эксплуатацию дорогих по стоимости современных ветроэлектрических установок (ВЭУ), дефицит запасных частей к ним, негативно влияющие на здоровье людей излучения.

На Русском Севере ветряные мельницы, использующие энергию ветра, появились ещё в XV веке. В Архангельском уезде в 1856 г. насчитывалось 654 ветряных мельницы. На островах в дельте Северной Двины в каждой деревне имелась хотя бы одна ветряная мельница для размола зерна, чаще даже несколько [2]. «Ветряки» эксплуатировались в сельском хозяйстве Архангельской области в 40-е года XX века. В 50-е годы мы с мальчишками забирались, например, на «вышку с ветрогенератором возле животноводческой фермы в лесу недалеко от населённого пункта Заостровье Виноградовского района Архангельской области. Два ветрогенератора были установлены в арктической деревне Красное при губернаторе Архангельской области А.А. Ефремове (1952–2009), но они работали непродолжительное время из-за дефицита аккумуляторов. Много лет уже остаётся актуальной для Арктики строительство и эксплуатация ветропарков. В Архангельской области выделено 21 поселение, которые являются перспективными для ветроэнергетических комплексов<sup>21</sup>.

**«Арктику лучше не трогать без нужды», —  
Кристоф де Маржері<sup>22</sup>**

Циклические колебания климата в Арктике продолжались весь XX век. Арктику в XX веке называли даже *«кухней по-*

---

<sup>21</sup> В Архангельской области появится единственная в регионе ветроизмерительная станция. 17 августа 2020 // URL: <https://tass.ru/ekonomika/9220487> (дата обращения: 10 ноября 2021).

<sup>22</sup> Французский нефтегазовый гигант раскритиковал бурение в Арктике. 26 сентября 2012 // URL: [https://forbes.kz/news/2012/09/26/newsid\\_7430](https://forbes.kz/news/2012/09/26/newsid_7430); ChristophedeMargerie // URL: (дата обращения: 30 октября 2021).

годы». Исследуя эту тему, Б.Г. Шерстюков<sup>23</sup> отмечал изменчивость климата, его цикличность в истории Земли. В Западной Гренландии в 1920 г. температура повысилась на 5 °С, а на Шпицбергене на 8–9 °С за 1912–1926 гг. После 40-х годов стала проявляться тенденция к похолоданию. С начала 40-х и до конца 60-х годов площадь льда в арктическом бассейне возросла на 10%.

Признавая наличие антропогенной составляющей в современных изменениях климата, нельзя отбрасывать наличие естественных, природных колебаний климата. Чаще всего признаются четыре возможных фактора климатических изменений, происходящих как в глобальном, так и в региональном масштабе:

- 1) антропогенный эффект парниковых газов;
- 2) увеличение потока приходящей солнечной радиации (обычно игнорируется);
- 3) уменьшение роли аэрозольного рассеяния;
- 4) внутренние колебания климатической системы, состоящей из атмосферы, океана, гидросферы, суши и криосферы (игнорируется или рассматривается как второстепенный фактор) [11, с. 39–67].

К этим 4-м факторам, по моему мнению, сегодня следует добавить пятый — «Глобальное влияние зелёной геополитики США и Европейского союза».

В начале второго десятилетия XXI века не только в общественных настроениях, но и в бизнесе появлялось всё больше сторонников заморозить добычу углеводородов на арктическом шельфе. Против добычи нефти в северных морях выступил глава французской «Total» Кристоф де Маржери (1951–2014). После утечки газа на нефтяной платформе в Северном море в марте 2012 года «Total» отказалась от бурения скважин на шельфе. Кристоф де Маржери, призывал конкурентов, учиты-

<sup>23</sup> Шерстюков Борис Георгиевич, доктор географических наук, заведующий лабораторией исследования последствий изменения климата Всероссийского НИИ гидрометеорологической информации — Мирового центра данных. Автор более 170 научных статей и 6 монографий по климатологии.

вая риски, «*Арктику лучше не трогать без нужды*»<sup>24</sup>. Приостановила в 2013 году свою деятельность по разведке и бурению в морях Чукотском и Бофорта компания Royal Dutch Shell. Не стала разрабатывать месторождения нефти на шельфе Аляски британская BP, оценив все издержки на соблюдение экологических стандартов. В России в 2012 году было заморожено освоение гигантского газоконденсатного месторождения в Баренцевом море, хотя в Штокмановский проект уже было вложено 1,5 млрд долларов. Возникла дилемма продолжать осваивать Штокман, просчитывая все риски и применяя новейшие технологии. Или заморозить его с учётом множество существующих угроз [3]. Весьма показательно, что сама компания Shtokman Development AG была ликвидирована только в 2019 году. Нефтегазовая промышленность в Арктике в настоящее время практически сталкивается с экзистенциальной угрозой, подобной Штокману.

Учёные А.Н. Пилясов и В.А. Цукерман не случайно ввели в научный оборот арктических исследований понятие *освоенческого риска*, который определяется как комплекс экосистемного, экологического, ресурсного, финансового, имущественного, институционального рисков, как интегральный феномен хозяйственной деятельности в Арктике [4]. По мнению Н.Ф. Селезнева, спешка в Арктике смертельно опасна. Он считает добычу в Арктике вообще экстремальным занятием и предлагает учитывать *политические риски*: недоверие стран-соседей, санкции на поставки оборудования, постоянные обвинения в адрес Кремля в агрессивности и экспансионизме. [6]. До 2035 года разработки нефтяных месторождений на шельфе Российской Арктики видимо не будет. «И вероятно, не будет никогда» [5]. Однако, как говорится: «никогда не говори никогда»?

Для России очевидный плюс глобального потепления в экономике — возможность более активного использования всей акватории Северного морского пути, включая околополюсной маршрут, Риски изменения климата в Арктике связаны с угро-

<sup>24</sup> Французский нефтегазовый гигант раскритиковал бурение в Арктике... Там же.

зой затопления прибрежных территорий, таянием вечной мерзлоты в Республике Саха (Якутия), Красноярском крае и других регионах, с лесными пожарами, ливнями, ледяными дождями, наводнениями, засухой и тому подобными природными катаклизмами.

В зелёной экономике Российской Федерации преобладают атомная энергетика и гидроэнергетика. Общий объём производства электроэнергии в 2020 году всеми электростанциями ЕЭС России составил 1 047 029,9 млн кВт·ч, в том числе ТЭС — 59,26% от общего объёма; АЭС — 20,6%); ГЭС — 19,81%; СЭС — 0,189%); ВЭС — 0,132%<sup>25</sup>. В Российской Арктике, на Евразийском Севере РФ находит применение биоэнергетика с использованием древесины, торфа, биогаза. В меньшей степени потребляется энергия солнца и ветра, геотермальная энергетика, энергия приливов и отливов, В Архангельской области в ближайшие годы возможна реализация проекта Мезенской приливной электростанции (ПЭС) в устье реки Мезень.

Позитивизм в Российской Арктике связан с минимизацией возможных экологических рисков в деятельности компаний. Проект «Арктик СПГ-2» ПАО «НОВАТЭК» в Ямало-Ненецком автономном округе, например, основан на инновационной концепции строительства с использованием оснований гравитационного типа<sup>26</sup>. ПАО «ГМК «Норильский никель» в 2020 году разработал новую «Комплексную экологическую стратегию». В декабре 2020 года был закрыт плавильный цех в поселке Никель, что привело к полному прекращению выбросов диоксида серы в атмосферу в районе российско-норвежской границы в Мурманской области<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Отчет о функционировании ЕЭС России в 2020 году. — С. 19// URL: [https://www.so-ups.ru/fileadmin/files/company/reports/disclosure/2021/ups\\_rep2020.pdf](https://www.so-ups.ru/fileadmin/files/company/reports/disclosure/2021/ups_rep2020.pdf) (дата обращения: 14 ноября 2021).

<sup>26</sup> «Арктик СПГ 2» — очередной проект «НОВАТЭКа», связанный с производством сжиженного природного газа// URL: <https://www.novatek.ru/ru/business/arctic-lng/> (дата обращения: 25 октября 2021).

<sup>27</sup> ПАО «ГМК «Норильский никель»: Экология // URL: [https://www.nornickel.ru/upload/iblock/c6f/NN\\_CS0\\_2020\\_RUS\\_23.06.pdf](https://www.nornickel.ru/upload/iblock/c6f/NN_CS0_2020_RUS_23.06.pdf)(дата обращения: 15 ноября 2021).

Создаётся *Арктический кластер* с ориентацией на создание низко-углеродных систем энергоснабжения территорий АЗРФ и (или) экспорт водорода и энергетических смесей на его основе<sup>28</sup>. На предприятиях Группы Газпром ежегодно вырабатывается более 350 тысяч тонн водородсодержащего газа, который используется для получения моторных топлив экологического класса-5, производства аммиака и другой продукции. В настоящее время в ПАО «Газпром» реализуются проекты по разработке инновационных технологий производства водорода из природного газа без выбросов CO<sub>2</sub>. Принято решение о создании специализированной компании ООО «Газпром водород». Ведётся разработка сценариев устойчивого развития ПАО «Газпром» до 2050 г. с учетом низкоуглеродного тренда мировой экономики<sup>29</sup>.

С 2018 года водородная энергетика является приоритетным направлением научно-технического развития Госкорпорации «Росатом». В ближайшие годы «Росатом» планирует испытать пилотную установку по производству водорода на АЭС и выступить одним из партнеров строительства полигона по внедрению водорода на железнодорожном транспорте<sup>30</sup>.

В мире становится более открытой информация по выбросу парниковых газов. Некоммерческая благотворительная организация «*Carbon Disclosure Project*» (CDR), ведущая глобальную базу по выбросу парниковых газов, отмечает рост числа раскрывающих информацию компаний с 228 в 2003 году до 9617 компаний в 2020 году или больше в 42 раза. Эти компании со-

---

<sup>28</sup> Концепция развития водородной энергетики в РФ. Утверждена распоряжением Правительства РФ от 5 августа 2021 г. № 2162-р// URL: <http://government.ru/docs/42971/> (дата обращения: 14 ноября 2021).

<sup>29</sup> Экологический отчёт ПАО «Газпром» за 2020 год. — С. 54–55 // URL: <https://www.gazprom.ru/f/posts/57/982072/gazprom-environmental-report-2020-ru.pdf> (дата обращения: 15 ноября 2020).

<sup>30</sup> Водородная энергетика/ Росатом// URL: <https://www.rosatom.ru/production/vodorodnaya-energetika/> (дата обращения: 15 ноября 2021).

ставляют более 50% мировой рыночной капитализации<sup>31</sup>. В числе таких компаний называются 63 организации РФ: Алроса, Архангельский ЦБК, Аэрофлот, ВТБ, Газпром, Газпром нефть, Лукойл, Новатэк, Норильский Никель, Роснефть, Ростелеком, Татнефть и другие. Система государственного учёта выбросов парниковых газов начнёт функционировать в Российской Федерации с 2022 года<sup>32</sup>.

Не исключено, что в ряде случаев публичные заявления компаний могут оказаться маркетинговой стратегией или использоваться в целях «гринвошинга» (зелёное отмывание брендов, продуктов, сервисов)<sup>33</sup>. Часть компаний в мире элементарно «промывают» свои бренды, чтобы попытаться отвлечь критику, продолжая получать огромные прибыли от своей углеродной промышленности. Из 1300 компаний, опрошенных Бостонской консалтинговой группой, только 11% заявили, что достигли своих целевых показателей по выбросам углерода за последние пять лет<sup>34</sup>. Исследователи из Технического университета Мюнхена обнаружили, что в среднем из 56-ти технологических компаний около половины не раскрывали своих выбросов. Занижали показатели выбросов парниковых газов SAP, IBM и Google<sup>35</sup>.

<sup>31</sup> CDP: Mainstreaming transparency // URL: <https://www.cdp.net/en/companies/companies-scores> (дата обращения: 8 ноября 2020 года).

<sup>32</sup> Перечень парниковых газов, в отношении которых осуществляется государственный учет выбросов парниковых газов и ведение кадастра парниковых газов // Распоряжение Правительства РФ от 22 октября 2021 года №2979-п // URL: <http://government.ru/docs/all/137195/> (дата обращения: 15 ноября 2021).

<sup>33</sup> CA100-Progress-Report.pdf // URL: <https://www.climateaction100.org/wp-content/uploads/2020/12/CA100-Progress-Report.pdf> (дата обращения: 5 ноября 2021).

<sup>34</sup> *Juliette Vilrobe*. Greenwashing' or genuine? Behind big business' climate promises // URL: <https://phys.org/news/2021-11-greenwashing-genuine-big-business-climate.html> (дата обращения: 02 ноября 2021).

<sup>35</sup> Study says tech firms underreport their carbon footprint. 22 октября 2021 // URL: <https://phys.org/news/2021-10-tech-firms-underreport-carbon-footprint.html> (дата обращения: 02 ноября 2021).

**«A European Green Deal» –  
«Европейская зелёная сделка»<sup>36</sup>.**

Разработку концептуальных основ арктической политики Евросоюз ведёт с 2008 года, приняв перечень документов разными органами управления в 2012, 2014, 2016 гг.<sup>37</sup>. Европейский зелёный курс был сформулирован Европейской комиссией 19 декабря 2019 г., получив название «*A European Green Deal*» — «Европейская зелёная сделка». Поставлена цель — обеспечить отсутствие выбросов парниковых газов к 2050 году. Финансировать Европейскую «зелёную сделку» предполагалось за счёт трети инвестиций в размере 1,8 трлн евро из «Плана восстановления ЕС следующего поколения» и семилетнего бюджета ЕС<sup>38</sup>.

Зелёный курс стал инструментом внешнеполитической экспансии ЕС, в том числе и в Арктике. Европейский союз оказывает значительное влияние на Арктику в силу своего экологического следа и спроса на ресурсы и товары. В Арктике на долю ЕС приходится: **36%** отложений черного углерода, **31%** выбросов CO<sub>2</sub>, **16,5%** выбросов черного углерода от морского транспорта<sup>39</sup>. Главной угрозой для Арктики Европейская комиссия объявила 13 октября 2021 года изменение климата, таяние морского ледяного покрова, включая Гренландию, уменьшение вечной мерзлоты, повышение уровня моря, утрату биоразнообразия и разрушение связанных с ними экосистем. Планируется учредить офис

<sup>36</sup> A European Green Deal. Striving to be the first climate-neutral continent// URL: [https:// ec.europa.eu/inf/ strategy/ priorities-2019-2024/european-green-deal\\_en](https://ec.europa.eu/inf/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en) (дата обращения: 23 октября 2021).

<sup>37</sup> Joint communication to the European Parliament and the Council An integrated European Union policy for the Arctic// Brussels, 27.04.2016// URL: [https://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic\\_region/docs/160427\\_joint-communication-an-integrated-european-union-policy-for-the-arctic\\_en.pdf](https://eeas.europa.eu/archives/docs/arctic_region/docs/160427_joint-communication-an-integrated-european-union-policy-for-the-arctic_en.pdf) (дата обращения: 7 ноября 2021).

<sup>38</sup> A European Green Deal... Там же.

<sup>39</sup> Новая стратегия ЕС в отношении Арктики. 18.10.2021// URL: [https://eeas.europa.eu/ru/eu-information-russian/105778/новая-стратегия-ес-в-отношении-арктики\\_ru](https://eeas.europa.eu/ru/eu-information-russian/105778/новая-стратегия-ес-в-отношении-арктики_ru) (дата обращения: 7 ноября 2021).

ЕС в Гренландии, подать заявку на получение Европейским Союзом официального статуса наблюдателя в Арктическом совете и выделить финансовые средства на продвижение «зеленой» повестки для Арктики<sup>40</sup>. Первоочередной задачей для усиления влияния ЕС на страны арктического региона стало сдерживание и ослабление позиций России в Арктике по всем возможным направлениям [7, с. 36]. Россия бесосновательно объявлялась как бы виновницей всех бед в связи с дефицитом на глобальном рынке газа, ростом цен, неудовлетворения жизненно важных потребностей европейских потребителей газа, электроэнергии, тепла. Возникает виртуальная угроза — депривация Арктики, в смысле утраты интереса и отказа от потребления нефтегазовых богатств Российской Арктики, Из государств, входящих в Арктический совет, углеводородные ресурсы в Арктике добывают Норвегия, Канада, США. Однако, под предлогом защиты от разрушительного воздействия изменения климата, претензии высказываются в основном к России, что можно идентифицировать как нездоровую конкуренцию в сфере нефтегазового бизнеса. В замысле предлагаемых Брюсселем инициатив зачастую усматриваются попытки размывания российского суверенитета и пресловутой «интернационализации» Арктической зоны РФ [9].

Россия, как одна из самых холодных стран мира, сама ещё долго не сможет отказаться от потребления нефти, газа и даже угля в морозные зимы на своей огромной территории. Необходимо заметить, что подобного рода угрозы не относятся к «Норильскому никелю», предприятиям Мурманской, Архангельской областей и других регионов Российской Арктики, расположенных на суше, продукция которых идёт на экспорт.

Изменяющийся ценностный характер политики и общественных настроений наглядно проявился, например, в ходе парламентских выборов в Германии 26 сентября 2021 года. За пар-

<sup>40</sup> Joint communication to the European parliament, the Council, the European economic and social committee and the committee of the regions. A stronger EU engagement for a peaceful, sustainable and prosperous Arctic. Brussels, 13.10.2021. — 17 p.// URL: [https://eeas.europa.eu/sites/default/files/2\\_en\\_act\\_part1\\_v7.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/default/files/2_en_act_part1_v7.pdf) (дата обращения: 27 октября 2021).

тию «Зеленые» проголосовали 14,8% избирателей. Это третье место после социал-демократической партии (25,7%) и блока Христианско-демократического и Христианско-социального союзов (24,1%)<sup>41</sup>. Усиливается влияние Европейской партии зелёных, её партий — членов в Австрии, Бельгии, Италии, Ирландии, Испании, Финляндии, Франции и в других странах Европы.

**«Арктика — не место для нефтедобычи», —  
Куми Найду<sup>42</sup>**

В формирование новых ценностей в мире значительный вклад внесла организация зелёных «Гринпис», созданная ещё в конце XX века. В 1969–1970 гг. обозреватель по вопросам окружающей среды Ирвинг Гарольд Стоу (1915–1974) и его единомышленники (жена Дороти Стоу, Джим и Мари Болен и др.) создали в Ванкувере (Канада) антиядерную организацию — Комитет «Не создавайте волн» (Don't Make a Wave), чтобы остановить подземные ядерные испытания, проводимые США в Национальном заповеднике дикой природы на Амчитке на Алеутских островах Аляски. В 1971 году Комитетом «Не создавайте волн» было организовано с этой целью две экспедиции в Арктику на остров Амчитка. «Путешествие ради жизни и мира» — так назвал эту акцию Ирвинг Стоу. В 1972 году комитет «Don't Make a Wave» изменил свое официальное название на «Greenpeace Foundation»<sup>43</sup>. После акций Гринпис, США в 1972 г. покидают ядерные полигоны на острове Амчитка в Аляске (Арктика).

<sup>41</sup> В ФРГ опубликовали итоговые данные парламентских выборов/ Дмитрий Кулемякин// URL: <https://rg.ru/2021/10/15/v-frg-opublikovali-itogovye-dannye-parlamentskih-vyborov.html> (дата обращения: 25 октября 2021).

<sup>42</sup> Куми Найду с платформы «Приразломная»/ Запись в блоге Куми Найду — 24 августа, 2012// URL: <https://7x7-journal.ru/posts/2012/08/24/kumi-najdu-s-platformy-prirazlomnaya>; <https://gp-russia.livejournal.com/1962718.html>; <https://ngo.slant.ru/news/id583/> и др. (дата обращения: 30 октября 2021).

<sup>43</sup> Don't Make a Wave. URL: [https://ru.wikichi.ru/wiki/Don%27t\\_Make\\_a\\_Wave\\_Committee](https://ru.wikichi.ru/wiki/Don%27t_Make_a_Wave_Committee); Irving Stowe// URL: Википедия site:ru.wikichi.ru (дата обращения 31 октября 2021)

К Арктике имели отношение также такие акции зелёных, как: моратории на китобойный промысел (1982), на сброс радиоактивных отходов в море (1983), всемирный запрет на сжигание хлорорганических отходов в море (1988). После сделанного при поддержке «Greenpeace» представления, ЮНЕСКО отнесла лес Коми Республики в России к объектам Всемирного наследия (1995). В 1996 году в ООН принят Договор о всеобъемлющем запрещении ядерных испытаний, имеющий отношение и к полигону на Новой Земле в Архангельской области<sup>44</sup>.

Исторически видимый процесс трансформация ценностей в России по отношению к арктической нефти и газу, под влиянием движения зелёных, начался во втором десятилетии XXI века. В августе 2012 и в сентябре 2013 годов российская платформа «Приразломная» на шельфе Печорского моря подвергалась атакам международной организации «Greenpeace». Куми Найду, исполнительный директор Гринпис Интернэшнл в то время, в своём сообщении с платформы «Приразломная» заявил 24 августа 2012 года: « Я принял участие в акции потому, что хочу высказать мнение миллионов жителей Планеты: *Арктика — не место для нефтедобычи*. Мы хотим, чтобы нас услышали. И если для этого надо проводить акции — мы будем делать это»<sup>45</sup>.

Гринпис добивался создания всемирного заповедника в Арктике, а также запрета на добычу нефти и промышленного рыболовства. С позицией «Greenpeace» в России публично солидаризировался профессор Высшей школы экономики С.А. Медведев, который в сентябре 2013 года в комментарии к чужому посту в Facebook написал: «По-хорошему, у России как у не справившегося и безответственного хозяина *Арктику надо отобрать* и передать под международную юрисдикцию подобно Антарктиде с полным запретом на хозяйственную и военную деятельность»<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> An Interactive Timeline of Greenpeace's History, Victories and Successes // URL: (дата обращения: 29 октября 2021).

<sup>45</sup> Куми Найду с платформы «Приразломная». Там же.

<sup>46</sup> Медведев, Сергей Александрович (политолог) // URL: [https://wikipedia24.ru/Медведев,\\_Сергей\\_Александрович\\_\(политолог\)](https://wikipedia24.ru/Медведев,_Сергей_Александрович_(политолог)) (дата обращения: 30 октября 2021).

Позднее С.А. Медведев уточнил, что предлагал не отказ от суверенитета государств в пределах существующих границ и территориальных вод, а только от исключительных экономических зон и от экономической и военной деятельности в Арктике. В то время подобные предостережения в основном не находили поддержки ни в обществе, ни в структурах российского государства.

На конференции «Арктическая нефть: Последствия для коренных народов» в городе Усинске Республики Коми 14–16 августа 2012 года было принято обращение *«Ко всем коренным народам Арктики, правительствам арктических государств, других стран мира, международным организациям»*. На конференции в Кируне (Швеция) 12–13 мая 2013 года 15 организаций коренных народов подписали совместное заявление, текст которого был идентичен обращению августа 2012 года, принятому в Усинске. *«Наши земли и культура должны быть сохранены для будущих поколений»*<sup>47</sup>, это требование коренных народов осталось актуальным до настоящего времени. В коалицию, деятельность которой направлена против промышленного освоения Арктики, объединились крупнейшие организации коренных народов каждой из арктических стран<sup>48</sup>. Правительство РФ своим распоряжением от 13 мая 2013 г. № 769-р фактически поддержало протест коренных народов, одобрив «Соглашение о сотрудничестве в сфере готовности и реагирования на загрязнение моря нефтью в Арктике»<sup>49</sup>. Министерская сессия Арктического совета 15 мая 2013 года приняла Кирунскую декларацию, в которой адаптация к последствиям изменения климата

<sup>47</sup> Совместное обращение «Ко всем коренным народам Арктики, правительствам арктических государств, других стран мира, международным организациям» // URL: [https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/statements/ru/CSF\\_Statement\\_on\\_Arctic\\_RUS.pdf](https://eu-russia-csf.org/wp-content/uploads/statements/ru/CSF_Statement_on_Arctic_RUS.pdf) (дата обращения: 15 ноября 2021).

<sup>48</sup> Коренные народы Севера протестуют против нефтедобычи на территории Арктики // URL: <https://novostienergetiki.ru/korennyenarody-severa-protestuyut-protiv-neftedobychi-na-territorii-arktiki/> (дата обращения: 15 ноября 2021).

<sup>49</sup> Распоряжение Правительства РФ от 13 мая 2013 года № 769-р // URL: <http://static.government.ru/media/files/41d464e86043f5d89d4e.pdf> (дата обращения: 15 ноября 2021).

обозначена вызовом для Арктики. Приветствовались доклады, ключевые выводы и проводимая работа по инициативе «Действия по адаптации к меняющейся Арктике». Сделан акцент на необходимость усиленного сотрудничества с коренными народами и другими жителями Арктики, правительствами и промышленностью<sup>50</sup>.

Продолжающаяся абсолютизация ценности доходов от нефти, не будет вечной в зелёной экономике, но она сегодня делает невозможным сохранение прежнего образа жизни не только коренных народов, но и всего постоянного населения арктических поселений. При этом нередко проявляются завышенные ожидания местных сообществ по отношению к компаниям, работающим в Арктике.

На основе проведённых исследований выделяются три основные модели распределения благ между органами власти, компаниями и коренными народами:

- 1) патернализм (государственный и (или) корпоративный);
- 2) корпоративная социальная ответственность (КСО);
- 3) партнёрство [8].

### **Экологические ценности россиян по данным социологических вопросов**

Проблему изменения климата, по итогам совместного аналитического доклада ВЦИОМ и ФНЭБ от 18 августа 2020 года, считают актуальной большинство россиян, однако к конкретным действиям по её решению они пока не готовы. Значительная часть россиян (43%) считает, что борьбу с изменением климата стоит вести *«сверху вниз»*, обеспечивая соответствующую законодательную базу и контроль за использованием природных ресурсов. Поколение россиян моложе 24 лет в массе своей не готово отказываться от авиаперелетов и личного транспорта ради

---

<sup>50</sup> Кирунская декларация по случаю Восьмой Министерской сессии Арктического совета 15 мая 2013 года, г. Кируна, Швеция // URL: [https://www.mid.ru/foreign\\_policy/ecology/-/asset\\_publisher/9jm0ASADm3qm/content/id/110270](https://www.mid.ru/foreign_policy/ecology/-/asset_publisher/9jm0ASADm3qm/content/id/110270) (дата обращения: 15 ноября 2021).

охлаждения Земли<sup>51</sup>. И даже пандемия, как показывают наблюдения, эту ситуацию никак не изменила.

Социально-политический потенциал экологического движения, как показывают наблюдения, социологические исследования, анализ новостей в СМИ, чаще формируется на локально-региональном уровне в городских и сельских поселениях. Спонтанная протестная активизация населения возникает в ситуации экологической чрезвычайной ситуации, экологически проблематичного строительства. В качестве примера можно привести известный экологический протест в 2018–2021 годах против строительства мусорного полигона на станции Шиес в Архангельской области, его закрытие. Из представленных 30 ноября 2020 года в аналитическом докладе ВЦИОМ 15-ти актуальных экологических проблем на региональном уровне непосредственно к Арктике можно отнести не более 4–5 из них<sup>52</sup>.

Экологическая активность населения проявляется чаще на бытовом уровне. Более половины россиян (55%) учитывают экологичность товаров при покупке<sup>53</sup>. 84% респондентов стараются всегда использовать энергосберегающие лампочки, 76% экономят в быту воду, 45% сортируют бытовой мусор, 41% стараются не использовать личный автотранспорт, 39% сдают опасный мусор (батарейки, электронику, ртутные лампы). 27% опрошенных считают, что большинство людей в России делают достаточно для решения экологических проблем, но 68% полагают, что большинство скорее ничего для этого не делает.

<sup>51</sup> Совместный аналитический доклад ВЦИОМ и ФНЭБ. «Жизнь после Греты Тунберг, или потребление на фоне глобального потепления» // URL: <https://wciom.ru/analytical-reports/analiticheskii-doklad/zhizn-posle-grety-tunberg-ili-potreblenie-na-fone-globalnogo-potepleniya> (дата обращения: 31 октября 2020).

<sup>52</sup> Аналитический доклад ВЦИОМ. «Экологическая повестка: за десять месяцев до выборов в Госдуму». 30 ноября 2020 // URL: <https://wciom.ru/analytical-reports/analiticheskii-doklad/ehkologicheskaja-povestka-za-desjat-mesjacev-do-vyborov-v-gosdumu> (дата обращения: 30 октября 2021).

<sup>53</sup> Аналитический обзор «Экологичное потребление». 13 октября 2021 // URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/ehkologichnoe-potreblenie> (дата обращения: 30 октября 2021).

Среди тех, кто что-то делал для решения экологических проблем за последний год: 38% убирали за собой мусор на природе, 31% сортировали мусор, 19% высаживали деревья и цветы, 16% не мусорили, 10% организовывали или принимали участие в субботниках<sup>54</sup>.

Фонд общественного мнения (ФОМ), исследуя в 2020 году ценности россиян по критериям патриотизма, получил данные — 77% ответов, что не может быть патриотом человек, который равнодушен к родной природе, Однако, только 8% опрошенных отмечали патриотизм у знакомых, который на практике проявляется в поступках, действиях<sup>55</sup>. Подобные оценки входят в противоречие с данными ВЦИОМ об экологических практиках и экологичным потреблением в жизни россиян.

### Заключение

Дорогостоящий, противоречивый и длительный переход к зелёной экономике, в связи с изменениями климата, приобретает глобальные масштабы, ведёт к формированию геополитической нестабильности в мире, росту цен на газ и нефть, к энергетической бедности населения, снижая качество жизни во многих странах. Возникают угрозы и риски освоения природных богатств Российской Арктики. Концепт «депривация Арктики» позволяет понять изменяющийся ценностный характер политики и общественных настроений в конце двадцатых годов XXI века, возникающие виртуальные угрозы заморозки арктических углеводородных богатств. Такой подход выгоден, в первую очередь, США, Европейскому Союзу, но не России.

Неприемлемость разработки углеводородных ресурсов Арктики проявляется как со стороны зелёных, Greenpeace, так и постоянного населения, включая коренные народы. Европейская комиссия ЕС считает, что Европе необходимо как можно быстрее

---

<sup>54</sup> Аналитический обзор «Экологичные практики в жизни россиян». 28 сентября 2021 // URL: (дата обращения: 29 октября 2021).

<sup>55</sup> Критерии патриотизма. Надо ли быть патриотом? И что для этого нужно? // URL: <https://fom.ru/TSennosti/14446> (дата обращения: 01 ноября 2021).

перейти на энергию ветра и солнца, отказавшись от арктических ископаемых видов топлива, крупнейшим экспортёром которых является Россия. Зелёный курс фактически становится инструментом внешнеполитической экспансии ЕС, в том числе и в Арктике.

В ответ на глобальные климатические вызовы проявляется потребность в низкоуглеродной зелёной экономике, в устойчивом развитии, эффективной деятельности компаний, работающих в Российской Арктике по снижению уровня загрязнения морей и суши, Актуально продолжение социологических исследований ценностных ориентаций населения, особенно молодёжи, принятия эффективного комплекса мер их формированию и коррекции.

### Список литературы

1. Горбанёв В.А. Природопользование и устойчивое развитие// Вестник МГИМО Университета. — 2013. — № 5(32). — С. 180–189,
2. Лукина М.А. Исторические очерки о жизни на островах в дельте Северной Двины. — Архангельск, 2018. — С. 134.
3. Лукин Ю.Ф. Штокман заморозить нельзя// Арктика и Север. — 2012. — № 9. — С. 25–39.
4. Пилясов А.Н., Цукерман В.А. Арктические корпорации и освоенческие риски: вызов и ответ// Арктика и Север. — 2021. — № 44. — С. 103–129.
5. Пусенкова Н.Н. Нефть арктического континентального шельфа России: оптимизм, пессимизм, реализм// Арктика в XXI столетии. Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. — 2019. — Т. 12. — №5. — С. 86–108.
6. Селезнев Н.Ф. Риски ТЭК при освоении Арктической зоны// Нефтегазовая вертикаль. — 2020. — № 3–4. — С. 10–13.
7. Тимошенко Д.С. Арктическая стратегия Еврокомиссии: вызов для России или мера вынужденной интеграции?// Аналитические записки Института Европы РАН. — 2021, 1 ноября. — Вып. IV. — № 32 (262).
8. Тулаева С.А., Тысячнюк М.С. Между нефтью и оленями. О распределении благ между нефтяниками и коренными народами в российской Арктике и Субарктике// Экономическая социология. — 2017, май. — Т. 18. — № 3. — С. 70–91.
9. Тулупов Д.С., Царенко Е.В. Подход Европейского союза к политике в арктическом направлении и его соотношение с региональными интересами РФ// Арктика и Север. — 2019 — № 37. — С. 82–93.

10. *Цверинаншвили И.А.* Стокгольмская конференция 1972 г. и её роль в становлении международного экологического сотрудничества// Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. — 2016. — № 1. — С. 89–94.
11. *Шерстюков Б.Г.* Климатические условия Арктики и новые подходы к прогнозу изменения климата// Арктика и Север. — 2016. — № 24. — С. 39–67.
12. *Шерстюков Б.Г.* Изменение климата// Арктическая энциклопедия: в 2-х т./ отв. редактор Ю.Ф. Лукин. — М.: Издательство «Паулсен», 2017. — Т. 1. — 688 с.

**Манин Я.В.,**

кандидат юридических наук, доцент,  
кафедра правоуказания и практической юриспруденции,  
Институт общественных наук,  
Российская академия народного хозяйства и государственной службы  
при Президенте Российской Федерации, Москва

## **МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО В АРКТИКЕ**

**Manin I.V.,**

PhD in Law, Associate Professor,  
The Department of Legal Studies and Law Practice,  
Institute for Social Sciences,  
The Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow  
E-mail: manin-yv@ranepa.ru

## **INTERNATIONAL MARINE LAW IN ARCTIC**

**Аннотация.** В статье рассматривается применение норм международного морского права в Арктике. Автор анализирует классификацию уровней международно-правового регулирования арктической зоны, обозначает направления научных юридических исследований этой области. Публикуемый материал содержит отсылки к другим его научным работам, раскрывающим национальные нормативные правовые режимы некоторых государств-членов Арктического Совета. Работа содержит указание на риски, связанные с реализацией правовых предписаний об эксплуатации морских акваторий. Предотвращение наступления этих и других рисков, минимизация их последствий сопряжены, по мнению учёного, с исследованием национального законодательства прибрежных государств, регулирующего эксплуатацию морской среды, особенно в арктическом секторе, а также реализации ими норм международного морского права. Актуальность темы доклада состоит в необходимости международного правового оформления отношений государств в арктических водах. Методологию исследования составили общенаучные (диалектический, сравнения, анализа, синтеза, аналогии, индукции и дедукции и другие) и специальные (формально-юридический, сравнительно-правовой, прогнозирования и другие) методы познания. Научная новизна исследования заключается в предложении нивелирования рисков, связанных с имплементацией и применением норм международного морского права. Статья ориентирована на юристов-международников, экспертов в области природоресурсного права и управления эксплуатацией морских ресурсов в Арктике.

**Ключевые слова:** международное морское право; Арктика; арктические акватории; классификация норм права; уровни правового регулирования; международные нормы права; национальное природоресурсное законодательство; Арктический Совет; континентальный шельф; исключительная экономическая зона; прибрежные государства.

**Abstract.** The article is about international marine law application in the Arctic. The author analyzes the levels of international legal regulation. The published material contains references to his other scientific works that reveal the national regulatory legal regimes of some member states of the Arctic Council. The work contains an indication of the risks associated with the implementation of legal regulations on the exploitation of offshore areas. Prevention of the onset of these and other risks, minimization of their consequences are associated, according to the scientist, with the study of the national legislation of coastal states regulating the exploitation of the marine environment, especially in the Arctic sector, as well as their implementation of the norms of international marine law. The research methodology consisted of general scientific (dialectical, comparison, analysis, synthesis, analogy, induction and deduction, and others) and special (formal legal, comparative legal, forecasting and others) methods of cognition. The scientific novelty of the research lies in the proposal to mitigate the risks associated with the implementation and application of the norms of international maritime law. The article is for international lawyers and economists.

**Key words:** International Marine Law; Arctic; Arctic Waters; Legal Norms Classification; Levels of Legal Regulation; International Law; National Natural Resource Legislation; The Arctic Council; Continental Shelf; Exclusive Economic Zone; Coastal States.

Арктика находится не только во власти природы и подчинена её законам, но и во власти человечества, некоторые нормы права, выработанные которым, применимы и в этом районе Земли. Исследователи правового режима арктической зоны выделяют следующие его уровни: универсальный, региональный, субрегиональный, локальный [1]. Универсальный уровень у рассматриваемой научной школы включает источники международного права, действующие во всем Мирове. На субрегиональном уровне международное правовое регулирование, по мнению коллег, осуществляется не всеми региональными государствами, то есть не все страны арктического региона участвуют в том или ином международном правовом акте по арктической зоне. Локальным же уровнем эти учёные считают двух или многосторонние международные арктические правовые акты соседних

субъектов международного права. Участие в международном правовом акте государства, не имеющего границ хотя бы с одним из других его участников, превращает локальный уровень международного правового регулирования в субрегиональный. Так, по логике некоторых теоретиков права, международный договор Финляндии и Исландии, — субрегиональный, а России и США — локальный. Теоретический изыск «о субрегиональном уровне международного правового регулирования в Арктике» следует нивелировать.

Правовой режим Арктики, с нашей точки зрения, *включает международный и национальные правовые режимы*. Национальные правовые режимы в Арктике устанавливаются арктическими государствами в пределах их юрисдикции: Российской Федерацией [5], Королевством Канада [7], Королевством Дания, Финляндской Республикой, Республикой Исландия, Королевством Норвегия [6], Королевством Швеция и Соединёнными Штатами Америки [8]. Национальные правовые режимы в Арктике половины перечисленных государств уже описаны нами в других публикациях.

Международный правовой режим Арктики разумно, с нашей точки зрения, подразделить на *общий международный правовой режим и специальные международные правовые режимы*. Общий международный правовой режим Арктики, он же у ряда исследователей именуется как «универсальный», регулируется нормами международного права, признанными подавляющим большинством или всеми государствами планеты Земля.

Специальные международные правовые режимы устанавливаются мировым сообществом по какому-либо отраслевому, как правило, арктическому направлению, либо специальному направлению применимому к Арктике, или двумя либо несколькими государствами для регулирования взаимоотношений в Арктике. Между тем, мы не отрицаем классическую классификацию международных правовых актов и их деление, в том числе, на региональные акты и локальные акты, в частности применительно к Арктике. Равно как не отрицаем соответствия уровней международного правового регулирования уровню источников международного права. Однако не поддерживаем

и считаем не достаточно обоснованным выделение субрегионального уровня международного правового регулирования в том случае, когда этим уровнем пытаются подменить локальный уровень международного правового регулирования, обращаясь не к содержанию правовых отношений, не к предмету правового регулирования, а к месту нахождения государства в географическом регионе. С тем же успехом можно искусственно предложить замену субрегиональному уровню международного правового регулирования на другой теоретический изыск — экстерриториальный локальный уровень международного правового регулирования, дополнив его «нейбористическим» («соседским») и «смешанным» локальными уровнями. К тому же, «субрегиональным» уровнем можно подменить и «региональный», если не все государства региона присоединились к региональному международному правовому акту. Изобретатели «субрегионального уровня» руководствовались критерием количества участников и их географическим положением друг относительно друга, а не содержанием регулируемых правоотношений. По аналогии можно было бы ввести в научный оборот понятие «субуниверсальный уровень международного правового регулирования», что абсурдно. Итак, предлагаем рассматривать международное правовое регулирование в Арктике на трех уровнях без выделения подуровней: на общем, на региональном и на локальном.

Арктика состоит из сухопутных территорий государств и акваторий, на которые распространяются их суверенитеты и суверенные права. Международное правовое регулирование в Арктике начинается там, где заканчиваются национальные юрисдикции: за пределами территориального моря арктических государств. Имплементированные в национальное право международные нормы действуют и в территориальном море, и даже в пределах государственных границ участников международных отношений. Но для нас важно начало прямого непосредственного действия международных правовых актов в Арктике в отрыве от конкретных стран. Многие государства, например, имеют национальное законодательство о континентальном шельфе, исключительной экономической зоне, над которым, часто, имеется примат норм международного права по перечисленным предме-

там правового регулирования. Прежде всего, примат международного морского права.

Международно-правовой режим морских пространств Арктики изучается [10]. К примеру, Михина И.Н. уделяет значительное внимание анализу Конвенции ООН по морскому праву применительно к арктической зоне [3]. Учитывая интерес к региону не только приарктических государств, учёными изучаются их планы на Арктику. Так, Киенко Е.В. исследует намерения Китая [2].

Правовому регулированию недропользования в Арктике посвящена работа Муштаковой Е.С. [11]. Другой автор — Ростунова А.С. рассматривает связь международного и национального права в Арктике, проблемы экологии [13]. На российской арктической зоне концентрирует внимание Куликовская Л.Ю. [4]. Уже упомянутый нами Авхадеев В.Р. обеспокоен морскими биоресурсами Арктики. Делимитацией Арктики озабочена Элякова И.Д. [14], Попкова С.В. и Зарубин Л.С. заняты изучением арктического судоходства [12].

При подготовке доклада нами изучены многие диссертации и журнальные статьи в ведущих журналах, изданные в XXI веке. Исследователей Арктики последних двадцати лет уделяют свое внимание следующим основным юридическим направлениям:

- 1) международно-правовой режим Арктики;
- 2) национальные режимы Арктики;
- 3) режим эксплуатации Арктики неарктическими государствами;
- 4) правовой режим научных исследований, навигации и судоходства в Арктике;
- 5) правовой режим использования природных ресурсов Арктики;
- 6) правовой режим экономической деятельности, строительства и развития инфраструктуры для освоения Арктики;
- 7) правовой режим труда в Арктике;
- 8) правовой режим обеспечения безопасности в Арктике;
- 9) правовой режим экосистемы Арктики и др.

Большинство исследователей задают ключевой вопрос: «Чем отличается правовой режим Арктики, в том числе международно-правовой, от режима в других регионах Мира и государствах?»

Авторы публикаций приходят к выводу, что сейчас не актуально создавать ни новые международно-правовые режимы, ни вводить особые национальные режимы в арктической зоне, но к этому надо готовиться и изучать на будущее то, какие правовые конструкции можно будет задействовать в Арктике.

Международно-правовой режим Арктики сформирован и на универсальном уровне не отличается от общепланетарного, и, как утверждают учёные-юристы, идентичен ему. Международное морское право в Арктике не отличается от этого же права в других частях света, имеет особенности, уже согласованные акторами международных отношений — государствами.

Конференция — это «снегопад», каждый доклад — «снежинка», опавшая на ледяную пустыню арктической тематики. Мы наносим лишь «слой снега», на который ступят покорители Арктики, он нужен для предотвращения падения на скользком льду, а также для его смягчения в случае неудач. Наша снежинка тоже упадет в свой сугроб. В настоящее время нет оснований для изменения международно-правового режима акваторий Арктики, но дело в другом.

Почему международное морское право избрано как тема доклада, если авторитетные авторы не предвидят его изменения в перспективе?

Зачем упоминать о национальных режимах приарктических государств?

Международное морское право в Арктике, кроме принятых источников этого права, которые едины для всей планеты, имеет еще и исполнение. Одинаково ли государства имплементируют нормы международного морского права в свое законодательство? Нет, не одинаково! Одинаково ли они исполняют нормы международного морского права и основанные на них нормы своего национального права? Нет, не одинаково. Международное право в Арктике избрано темой доклада потому, что в перспективе уже существующая разная практика имплементации и исполнения его норм приведет к признанию обыкновений, которые уже, позволительно утверждать, приняты мировым сообществом путем консенсуса и ждут своей эскалации в Арктике.

К примеру, Австралия не осуществляет суверенные права на австралийский континентальный шельф, ибо он принадлежит Королеве Англии на праве собственности [9]. Такая модель может быть воспринята и другими государствами Британского Содружества Наций, включая Канаду.

Экономическая экспансия может осуществляться и по-другому. Например, Соединенные Штаты Америки частично передают суверенные права на американский континентальный шельф некоторым своим штатам, приобретенным ранее у других государств. Аляска куплена, что позволяет и ей предоставить права, аналогичные правам Техаса и Флориды. В таких штатах государственное управления природными ресурсами и экологией осуществляет федерация напрямую с учетом мнения аборигенов. Аляска защищает права аборигенов, что предполагает ограничение природопользования другими участниками экономических отношений. Достаточно передать Аляске суверенные права на шельф и экономическую зону аборигенам, чтоб ограничить или совсем устранить экономический интерес других лиц в указанной акватории.

Примеров много, но регламент не позволяет представить вам вереницу вагонов поезда, каждый из которых — яркий пример нарушения тем или иным государством норм международного морского права. Формат позволят «обдаться слушателей лишь паром локомотива и дать послушать стук колесных пар состава», но и «пар можно разбить на молекулы и изучать отдельно».

В завершении выступления приведу пример Норвегии, которая в военное время может изымать иностранную собственность в своих акваториях, включая совместные предприятия по эксплуатации морских природных ресурсов, и использовать эту собственность в своих интересах до окончания войны.

Приведенная правовая конструкция не гарантирует соблюдение российских интересов при конфликте с любым участником НАТО.

Основной вывод нашего сообщения: необходимо изучать национальные правовые режимы арктических и иных государств и выявлять особенности реализации в них норм международного морского права в целях прогнозирования рисков применения

их по аналогии в Арктике. При этом выявленные особенности позволят поставить вопрос о гармонизации и унификации норм международного морского права, соответствующих норм национального законодательства прибрежных государств. Подобные исследования позволят корректировать практику реализации норм международного морского права дипломатическим и иными путями.

### Список литературы

1. *Авхадеев В.Р.* Правовое регулирование освоения морских биоресурсов Арктики: нормы международного права и механизмы сотрудничества государств // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2020. — № 4. — С. 216–239.
2. *Киенко Е.В.* Международно-правовая позиция КНР в отношении режима Северного Ледовитого океана: Дис. ... канд. юрид. наук/ МГИМО (У) МИД России. — М., 2019. — 187 с.
3. Конвенция ООН по международному морскому праву // [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf). Дата обращения: 22.12.2021.
4. *Куликовская Л.Ю.* Административно-правовые режимы арктической зоны Российской Федерации: Дис. ... канд. юрид. наук. — Нижний Новгород, 2019. — 210 с.
5. *Манин Я.В.* Особенности правового режима участков недр федерального значения: Монография. — М.: МАКС Пресс, 2012. — 280 с.
6. *Манин Я.В.* Недропользование на континентальном шельфе Королевства Норвегия: правовой режим // Административное и муниципальное право. — 2018. — № 5.
7. *Манин Я.В.* Правовой режим управления недропользованием в Канаде // Административное и муниципальное право. — 2020. — № 5. — С. 38–47.
8. *Манин Я.В.* Правовой режим недропользования в Соединенных Штатах Америки // Административное и муниципальное право. — 2021. — № 1. — С. 80–97.
9. *Манин Я.В.* Правовой режим недропользования в Австралии // Административное и муниципальное право. — 2021. — № 2. — С. 54–68.
10. *Михина И.Н.* Международно-правовой режим морских пространств Арктики: Дис. ... канд. юрид. наук/ Государственный проектно-изыскательский научно-исследовательский институт морского транспорта «СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ». — М., 2003. — 263 с.
11. *Муштакова Е.С.* Правовой регулирование недропользования в Арктической зоне Российской Федерации: Дис. ... канд. юрид. наук/ Губкинский университет. — М., 2017. — 222 с.

12. *Попкова С.В., Зарубин Л.С.* Актуальные аспекты международно-правового регулирования судоходства в Арктике // Арктика и Север. — 2020. — № 39. — С. 110–126.
13. *Ростунова О.С.* Правовой режим Арктической зоны Российской Федерации: Дис. ... канд. юрид. наук / РУДН. — М., 2012. — 186 с.
14. *Элякова И.Д.* Делимитация Арктики по международным конвенциям ООН по морскому праву // Учёные записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Юридические науки. — 2019. — Т. 5 (71). — № 4. — С. 509–519.

**Митько А.В.,**

кандидат технических наук, доцент,  
Вице-президент, Арктическая общественная академия наук,  
Всероссийский научно-исследовательский институт метрологии им. Д.И. Менделеева, Санкт-Петербург

**Сидоров В.К.,**

Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы МЧС России,  
Санкт-Петербург

## ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОСПОЛИТИКИ СТРАН АРКТИЧЕСКОГО СОВЕТА

**Mitko A.V.,**

PhD in Engineering Science, Assistant professor,  
Arctic Public Academy of Sciences, Saint-Petersburg,  
D.I. Mendeleev All-Russian research institute of metrology, Saint-Petersburg  
E-mail: arseny73@yandex.ru

**Sidorov V.K.,**

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg  
E-mail: hamradio-spb@yandex.ru

## THE MAIN TRENDS IN THE FORMATION OF STATE POLICIES OF COUNTRIES ARCTIC COUNCIL

**Аннотация.** Взгляд на властные отношения, поддерживающие и формирующие арктическое сотрудничество и современное управление, более широкие познания в области международных отношений и критической геополитики хорошо проиллюстрировал ключевые сдвиги, произошедшие в мировой политике со времен окончания «холодной войны». В то же время, влияние глобализации и новых современных вызовов по взаимодействию в разных сферах значительно расширили диапазон действующих лиц и политических объектов, которые необходимо принимать во внимание участникам глобальной политики в Арктическом регионе.

**Ключевые слова:** геополитика, государственная политика, Арктический регион, Арктический Совет, коренные малочисленные народы.

**Abstract.** A look at the power relations that support and shape Arctic cooperation and modern governance, a broader understanding of international relations and critical geopolitics, well illustrated the key shifts in world politics since the end of the Cold War. At the same time, the impact of globalization and new contemporary challenges for interaction in different areas has significantly expanded the range of actors and political entities that need to be taken into account by the participants in global politics in the Arctic region.

**Key words:** geopolitics, state policy, the Arctic region, the Arctic Council, indigenous peoples.

Со времен греческих картографов, мечтающих о «дальнем Туле» на краю известного мира, холодные просторы северного полушария вдохновляли на грандиозные по своему риску и возможностям свершения. Этот регион часто представляется издалека возвышенным, исключительным и неповторимым, склонным к крайностям, вне пространства и вне времени, как выразился Эдгар По, циркумполярный Север часто рассматривается как фундаментально отдельная по сложности, неопределенности и запутанности жизни и политике территория по сравнению с другими частями Земли.

Мы не хотим здесь рассматривать внешние крайности этой дихотомии «либо — или» о трансграничной политике в Арктике. Скорее мы стремимся поставить и изучить вопрос и характер управления Арктикой в период после «холодной войны»: как и какое значение имеют властные отношения в формировании трансграничного сотрудничества и дипломатии в Арктике. Кроме этого, рассматриваются варианты различного рода отношений, направленных на вовлечение, поддержание и расширение сотрудничества в Арктике.

Мы надеемся показать, насколько динамичны и многослойны властные отношения. Само арктическое сотрудничество есть. Признавая проявление силы, без постулирования существования открытого конфликта, позволяет нам рассмотреть, как Арктическое сотрудничество постоянно подкрепляется различными контекстами, конкретными выступлениями, обсуждениями и разрешениями споров, которые в результате позволяют создавать и заключать новые соглашения по сотрудничеству в Арктике.

### **Почему власть? И как здесь применяется концепция?**

Взгляд на властные отношения, поддерживающие и формирующие арктическое сотрудничество и современное управление, более широкие познания в области международных отношений и критической геополитики хорошо проиллюстрировал ключе-

вые сдвиги, произошедшие в мировой политике со времен окончания «холодной войны». Тревожно оборонительные черно-белые дихотомии об Арктике и представленная выше политика, связана с более широкой неуверенностью в том, как интерпретировать и когнитивно составить карту мира после окончания «холодной войны». Окончание «холодной войны» разрушило геополитическое воображение земного шара как аккуратно разделенного между двумя сверхдержавами. В этом воображаемом мире, Арктика была застывшим фронтом между США и Советским Союзом. Направления интересов, сотрудничества и чрезвычайно более сложные и переплетенные конфликты заменили геополитические образы пространственного «железного занавеса» и мира времен «холодной войны». Они стали разделенными, но стабильными между силами коммунизма и демократии. На фоне периода после окончания «холодной войны» было важно переосмыслить Арктику как площадку для инновационных форм сотрудничества. В период после окончания «холодной войны» был создан Циркумпольярный Арктический Совет и Совет государств Балтийского моря, а также официальные структуры для трансграничных контактов в Баренцевом регионе Северной Арктики.

В то же время, влияние глобализации и новых современных вызовов по взаимодействию в разных сферах значительно расширили диапазон действующих лиц и политических объектов, которые необходимо принимать во внимание участникам глобальной политики. Некоторые утверждают, что природа самой политической власти была преобразована быстрой глобализацией после «холодной войны», с экономической взаимозависимостью, международными организациями и новыми технологиями, делающие военную силу и сдерживание менее полезными, а другие формы влияния, более важными и эффективными [1].

В некотором смысле значение власти как отношения доминирования и почтения упала, вне анализа международных отношений в первое десятилетие теоретизирования вокруг нового либерального мирового порядка после «холодной войны». Глобальное управление показывалось в основном в процессах обучения, распространения норм, обсуждениях и убеждении

ях среди разношерстных групп неправительственных организаций (НПО), представителей бизнеса и государства. Власть, когда к ней обращались, прежде всего, проявляла способность формировать мыслимое и выполнимое, а не существование неравенства между соответствующими участниками. В неравные властные отношения и исключения в рамках, казалось бы, демократических и открытых сетей управления глобальной политики в значительной степени игнорировались до тех пор, пока не вошли и сейчас находятся в центре растущей исследовательской программы.

Однако эти пробелы, вероятно, больше говорят нам о международных отношениях как о дисциплине, чем о том, как мировая политика воспринималась и понималась активными по глобальным вопросам Годдардом и Нексоном. Утверждают, что субдисциплинарные сражения внутри международных отношений создали сопутствующую и странную дихотомию с военной мощью и «жесткой силой» с одной стороны и либеральным институциональным порядком, привлечением и рынком идей («мягкая сила») с другой стороны. Это затеняет тот факт, при котором учреждения либерального порядка, конечно, также отмечены динамикой доминирования и подчинения, а также оспаривания, соответственно отношения власти часто поддерживаются за счет одновременного развертывания мягких компетенций и жестких ресурсов.

Растущий интерес ученых к раскрытию представления власти в ситуациях, в рамках либерального миропорядка и без военных и открытых конфликтов — это аналитический сигнал, на который хочется обратить внимание, чтобы проанализировать кооперативную политику взаимодействия в Арктике. Вместо того, чтобы пытаться теоретизировать, что власть находится в сегодняшнем глобальном политическом ландшафте (или у кого есть власть), мы предлагаем рассмотреть международные отношения, предполагающие, что нам нужно посмотреть на эффективность власти и то, что она делает на практике. Более поздние работы по политической географии и критическая геополитика указывает нам в том же направлении с призывами к вниманию к тому, как геополитические рамки формируют мир, который

они представляют. Это влечет за собой необходимость уделять больше внимания повседневной политической практике и методам участников глобального управления, составляющих представление «геовласти», и черпать поддержку и поддерживать определенные геополитические представления. Практика «геоэнергетики», которая может иметь значение для облегчения обращения и увеличения покупок, включают техники картографии, культурную пропаганду в кино и искусстве, организационные процедуры, а также, практики дипломатии.

Понимание властных отношений внутри либерального порядка, могут быть проиллюстрированы более конкретно по трем вопросам: — Что мы ищем? — Когда мы ищем? — Где находится арена, на которой разыгрываются властные отношения? Во-первых, мы ищем успешное развертывание соответствующей компетентности по отношению к другим участникам в сфере управления, в результате, в повышенной прямой или косвенной способности влиять на результаты. Утверждают, что потенциально ценные структурные активы, например, военная мощь, географические просторы или дипломатическая ловкость, не увеличивает мощь активов автоматически, так как «требуется постоянная работа, чтобы повернуть структурные активы во власть на практике». Эта работа предполагает позиционирование себя как «компетентного игрока», стремящегося сформировать правила вовлеченности, участия в социальных переговорах для достижения признания на желаемой должности или предпочтении в сфере управления и, наконец, формирование результатов за счет успешного развертывания компетенций, которые были привилегированны в этом поле политики и (или) за счет использования заглавных букв об отношениях, установленных посредством социальных переговоров. Все эти шаги, которые могут происходить одновременно или последовательно, должны направить наше внимание на субъекты управления успешно или неэффективно. «Исполнительская сила», а не «власть». Таким образом, сила проявляется в отношениях, которые обеспечивают (поддерживают) позиции влияния и почтения, но эти отношения требуют работы, и то, что считается эффективным исполнением власти будет исторически обусловлено и контекстно зависимо.

Когда мы ищем власть — это непростой вопрос, так как властные отношения, которые составляют определенную площадку управления, вероятно, насыщают сайт постоянными и тонкими способами. Однако властные отношения легче определяют с аналитической точки зрения ключевые моменты, когда статус-кво, в том или ином смысле оспаривается. Это помогает нам денатурировать и выделить эффекты силы, даже если эти эффекты также присутствуют в моменты, менее явно ориентированные на обеспечение уважения. Вопрос о том, где происходит управление Арктикой, на первый взгляд кажется прямолинейным. Однако даже из чисто естественнонаучного вопроса или технической перспективы, вопрос о том, где находится Арктика, остается сложным. Некоторые полагаются на линии широты, с которыми наши картографические практики охватили земной шар. С этой точки зрения Арктика — это просто все, что находится за Полярным кругом:  $60^\circ$  северной широты. На естественнонаучной основе определения включают использование различной протяженности линии произрастания древесной растительности (максимальная точка, за которой деревья не будут расти) или при использовании средней температуры почвы (изотерма).

При определении восьми стран Арктического Совета, Исландия была включена в него, хотя ее береговая линия опускается ниже  $60^\circ$  северной широты, выше которой присутствуют другие государства-члены Арктического Совета. Или, взять другой пример, в борьбе за статус постоянного наблюдателя при Арктическом Совете, Китай работал над повышением своей значимости, продвигая понятие самого себя как государства находящегося «около Арктики», вводя новое родственное понимание географической концепции арктического пространства. Точно так же американский штат Мэн подтянул себя к категории стран, близких к Арктике, в сочетании с его лоббированием по поводу проведения Министерской конференции Арктического Совета в период председательства США (2014–2016 гг.) и сопутствующим попыткам позиционировать себя ключевыми воротами для арктического судоходства. Мы также видим такие же вариации в определениях Арктики на национальном уровне. В российском внутреннем определении Крайнего Севера долгое время входило

важное предостережение об эквивалентности. Российская политика была направлена как на «Крайний Север», так и на «Крайний Север» и «эквивалентные ему области». В эту расширенную категорию Севера вошли Тувинская республика, не имеющая выхода к морю, находится на той же широте, что и Амстердам, просто из-за удаленности от федеральных центров власти, сурового климата и ограниченных экономических возможностей.

Уловить элемент плавности границ арктического управления и пересечение глобальной, местной и национальной политики с Арктической региональной политикой достаточно непросто. Представьте себе объект исследования, а именно — приграничное арктическое сотрудничество, как некоторые отношения, состоящие из множества пересекающихся сфер в некоторых общих областях политики. Эти области политики могут легко охватить сегодня многих участников глобальных политических отношений — от организаций коренных народов, через ученых к неправительственным организациям, а также представителям государства — не упуская из виду установление властных отношений между этими разнообразными участниками поля. Например, Арктический Совет из восьми стран имеет широкий мандат и «собирает» множество вопросов, которые относятся к другим глобальным или местным областям политики, от глобального изменения климата к местному экономическому развитию в одном локальном арктическом районе. Поэтому Арктическому Совету было бы быть полезным использовать для анализа как отдельные узкие направления политики, без обязательства сильного внимания к институциональным аспектам многосторонних форумов. В то же время, вопросы, обсуждаемые в этой зонтичной области, четко встроены в другие области глобальной, местной и национальной политики и связаны с ними в сеть. К примеру, возьмем одну иллюстрацию: оценка морского судоходства в Арктике рабочей группой Арктического Совета определила многие нормативные пробелы, которые были важны при разработке Полярного кодекса для регулирования отношений в области покрытой льдом воды, согласованные как арктическими, так и неарктическими государствами в рамках Международной морской организации. Понятие «поле» политики опирается на точку зрения социоло-

га Пьера Бурдые и его работа в интерпретации исследователей международных отношений. С этой точки зрения поле очерчивает конкретная сфера взаимодействия с внутренними правилами и соответствующим поведением. Автор утверждает, что области глобального управления должны пониматься как организованные общие концепции управления, на которых участники могут придерживаться разных концепций. Их объединяет «тонкий» интерес в том, что поставлено на карту, и (более или менее) согласованные способы достижения результата. Чтобы найти поле глобальной политики, нам нужно найти согласие относительно того, что поставлено на карту, и общее понимание того, что эту проблему нужно решать, не обязательно общее согласие в том, каким должен быть результат управления. Понятие перекрывающихся или вложенных полей арктической политики служит для понимания трансграничной политики, тесно связанной как с местными, так и национальными условиями и другими вопросами глобального управления. Таким образом, мы можем понять суть трансграничного арктического сотрудничества, состоящего из экосистемы «поля политики», которое имеет важное совпадение, общие контуры или ключевые несоответствия из других, более местных, национальных, региональных или глобальных областей политики по вопросам управления Арктикой. Это помогает преодолеть проблему «скалярного исправления», которое можно понимать как аналитические недостатки, которые являются результатом стандартной научной практики определения «шкалы» управления (местное, национальное или глобальное) в начале исследования. Таким образом, вместо того, чтобы предполагать, что проблемы решаются на региональном или международном уровне, по своей сути являются «международными» или «региональными», мы стремимся денатурализовать и исследовать, как и почему эти проблемы решаются посредством трансграничных усилий. Такой подход предлагает проанализировать Арктику через «Политику отношений», следуя за участниками отношений, ведущими политику в Арктике и в различных временных и пространственных измерениях с акцентом на управление изменениями.

Второй важный момент вышесказанного — это то, что «поля» являются объектами равенства и неравенства — и имеют внеш-

ние разграничения. Не все участники на местах имеют равный доступ и возможности в обладании ресурсами, имеющими значение для этой конкретной области политики. И аргументом здесь является то, что в этом поле, конечно, есть все участники (сети, организации, представители стран, бизнеса и т.д.), которые характеризуют глобальное управление. Однако не все эти участники одинаково хорошо позиционированы чтобы «играть в игру». Объекты взаимоотношений в поле занимают неравные позиции и возможности контроля над соответствующими экономическими, социальными и символическими ресурсами, которые обычно неравномерно распределены, заставляя различных игроков играть в игру более или менее успешно. Поле и его созвездие неравномерно распределенных ресурсов, необходимых для поддержания отношений власти, также имеет внешний край. Утверждают, что край поля — это место, где мы замечаем особенности и эффекты поля (из-за поведения или результатов участников взаимоотношений) сужается. Таким образом, когда Арктический Совет не смог договориться о том, как выступить в качестве группы в Рамочной программе Организации Объединенных Наций в Конференции сторон Конвенции об изменении климата (РКИК ООН) в Париже в 2015 году можно было бы утверждать, что край зонтичного арктического политического поля, очень озабочен региональным изменением климата, еще не расширил свою политику границы поля к области глобальной климатической политики. Напротив, торговля с глобальной проблемой стойких органических загрязнителей, участники в сфере арктической политики действительно оказывали существенное и скоординированное влияние, что указывало бы на сильно пересекающиеся приполярные и глобальные области политики [2].

### **Международные отношения в Арктике: новые истории на сплавном льду**

В октябре 1988 г. охотник-инуиак увидел трех серых китов, которые застряли в морском льду у мыса Барроу (Нувук), Аляска. Эти молодые киты совершали миграционный путь между арктическими водами и теплое море южной Калифорнии и Мек-

сики, но им не удалось вовремя покинуть свое северное место нагула и они оказались в ловушке. Сообщество North Slope немедленно принялось за работу, пытаясь сломать лед и создать отверстия для дыхания пойманым в ловушку китам. Попытка одолжить баржу у близлежащего месторождения нефти и газа в Прудхо-Бэй не удалось. По мере роста внимания к тяжелому положению китов и приложенными усилиям местных жителей, были привлечены национальные ресурсы, чтобы справиться с этой проблемой.

К решению проблемы были привлечены китовые биологи из Национального агентства по исследованию океанов и атмосферы. В конце концов, проблема стала международной. Ответственный департамент в Соединенных Штатах Америки связался с Советским Союзом, чтобы задействовать два ледокола, дислоцированных на Дальнем Востоке России — Адмирал Макаров и Владимир Арсеньев. В течение нескольких дней советские ледоколы протаранили крутой гребень морского льда, пытаясь проложить путь через Арктический морской лед.

Федеральные власти Аляски закрыли воздушное пространство над кораблями, предполагая, что СССР будут признателен за все усилия по обеспечению секретности во время их волонтерской деятельности в американских водах. Однако дух гласности витал в воздухе, и американские СМИ были приглашены на борт Адмирала Макарова с целью информационного обеспечения операции. Один из корабельных офицеров Владимир Морозов, сообщил американским журналистам, что советская аудитория внимательно следит за операцией по спасению китов тоже.

К тому времени, когда был открыт канал с незамерзающей водой, китам уже были даны имена на английском языке (Боне, Боннет и Кроссбек) и языке инуитов (Путу, Сику и Каник). Один кит погиб во время ожидания, но все надеялись, что два выживших, но ослабленных кита пройдут через канал, который открыли советские ледоколы, и продолжат движение дальше.

Операция «Прорыв» привлекла большое внимание средств массовой информации, однако стала объектом критики со стороны тех, кто увидел использование государственных ресурсов непропорционально вероятности успешного выживания китов или

важности усилия. Инцидент, связанный со спасением китов, привлек внимание многих участников взаимоотношений в Арктике, которые продолжают определять арктическую политику сегодня.

Этот пример призван дать нам представление о том, как отношение власти к произошедшему сыграло важную роль в структурировании и поддержании трансграничной Арктики, сотрудничества и совместного управления регионом.

### **Политика на плаву по морскому льду: политические деятели Арктики с высоты птичьего полета**

Высокие северные широты земного шара издавна были заняты людьми, и можно утверждать, что политическая история региона началась именно с них. Считается, что заселение Америки произошло через сухопутный мост между сегодняшней Чукоткой на Дальнем Востоке России и сегодняшней Аляска в разгаре последнего ледникового периода, хотя теории о том, как Америка была заселена, часто пересматривается и пересматривается. Большая часть воды мирового океана была покрыта льдом, таким образом, помогая открывать новые участки земли, соединяющие континенты. В Североамериканской Арктике и Гренландии археологические записи и устные истории инуитов документируют занятие их таинственными туниитскими людьми, которые, как считается, были отличны от инуитов и вытеснены их миграцией в двенадцатом-тринадцатом веках из Евразия и Аляски. Миграция инуитов, проживающих на самых разных территориях, привели к тому, что они попали в развитые государства, такие как Россия, Канада, Америка и Дания. Позже этот ключевой элемент, подчеркивающий региональный характер Арктики и оспаривая преемственность государственных границ в международной политике Арктика. В Северной и Российской Арктике многие коренные народы также разделяют традиции, подразумевающие основной деятельностью занятия оленеводством, помимо возможностей заниматься рыбалкой, охотой и собиранием, что позволяло им проживать на конкретных территориях. Границы штатов, которые выросли вокруг территорий саами в современной северной Арктике, также слу-

жили катализатором трансграничных связей саамов, начиная с 1950-х годов. Эти организации, такие как Циркумпольярный совет инуитов, внесли аналогичный вклад в концептуализацию Арктики как региона, который предполагал пересеченных государственных границ.

Важно помнить, что коренная Арктика издавна был местом мобильности и взаимосвязи, даже когда связи север-юг оставались несуществующими, слабыми или оспариваемыми. Исторические соединения в Беринговом проливе — интересный пример этого. В то время, когда период «холодной войны» превратил просторы арктических морей, разделяющих Аляску и Чукотку, в непреодолимое геополитическое расстояние, Берингово море не было препятствием для коренного сообщества. Родственные связи, посещения, торговые пути и брачные путешествия пересекали регион. Например, инуиаты, живущие на островах Большой и Малый Диомид, имели родственников, друзей и торговых партнеров на каждом острове и вверх и вниз по всему побережью Аляски и России. Жители острова Большой Диомид регулярно торговали, вступали в брак и навещали жителей Малого Диомида. Так, школьный учитель на Малом Диомиде зарегистрировал 178 человек, посетивших остров за шесть месяцев 1944 года. Однако, поскольку непростые отношения Советского Союза и Соединенных Штатов стали ухудшаться после окончания Второй мировой войны и в конечном итоге переросла в стратегическое противостояние времен «холодной войны», эти давние связи и визиты прекратились, и путешествия между островами больше не разрешались. Возобновление этих родственных и языковых связей в геополитическом смысле стали важным катализатором активного строительства арктического региона сразу после окончания «холодной войны».

Во второй половине XX века создаются организации, объединяющие коренные малочисленные народы Арктического региона. Подобные международные организации были созданы саамами (Совет саамов, основан в 1956 г.), атабаскским народом в Североамериканском субарктическом регионе (Арктический атабаскский совет в 2000 г.), алеутами (Международная ассоциация алеутов в 1998 г.), гвичинами (Международный совет гвичинов в

1999 г.) и другими коренными народами в России (РАЙПОН, 1992). Эти организации различаются по своему составу и способности представлять интересы народностей на всех форумах, но обычно активно участвуют в Форуме коренных народов ООН и встречаются в Арктическом совете в качестве «постоянных участников» [3].

### **Негосударственные субъекты и поиски авторитетных решений в управлении Арктикой**

Современное государство можно считать относительным новичком в трансграничной политике Арктического региона. Тем не менее, государства занимали видное место в истории развития отношений в Арктике. Управление, осуществляемое негосударственными участниками не обязательно приходит за счет государства и не обязательно приводит к «отступлению государства». Фактически влияние негосударственных участников отношений могут быть в высшей степени симбиотическими или зависеть от самих отношений. Один из способов получить эти интерактивные отношения заключается в рассмотрении вопроса о власти. Власть может широко истолковываться, как способность обеспечивать уважение к другим участникам отношений в данной обстановке. Вторая оговорка напрямую связана с этой идеей власти. Ранее исследования в области глобального управления, как правило, утверждали, что различные «виды» участников отношений обладали разными формами власти. Например, НПО или организации коренных народов будут пользоваться «моральным авторитетом» на основе об их статусе представителей затронутых сторон и коренных народов в Арктике, тогда как ученые будут пользоваться «экспертным авторитетом», а международные организации обладать «делегированными полномочиями», вытекающими из их членства.

### **Органы власти в глобальном управлении**

Быстрая глобализация в конце «холодной войны» заметно усилилась и многочисленные негосударственные субъекты стали активно принимать участие в формировании все больше-

го числа направлений общественного движения в различных сферах транснациональной политики. По мере развития науки о глобальной политике растет ряд исследований, предлагающих открытый подход к вопросу деятельности органов власти. Это признается многими участниками отношений, но остается не совсем понятным относительно того, какую политику они будут проводить. Предполагается, что продуктивный, концептуально открытый подход к глобальному управлению состоит в том, чтобы представить глобальную политику (и ее подмножества) как «постоянное соревнование за полномочия определять, чем следует управлять, как управлять и почему управлять именно так.

Считается, что все участники отношений заняты одним и тем же стремлением к власти, даже если у вас разные интересы и более и менее выгодные стартовые точки. Другими словами, вместо того, чтобы предполагать, что ученые занимаются «экспертной оценкой», а коренные народы извлекают выгоду из «морального авторитета», здесь необходимо сформировать другой вопрос. Почему некоторые участники взаимодействия воспринимаются как более надежные и компетентные в данной области политики, чем другие ее участники?

Все эти исследования, как правило, довольно сильно сосредоточены на одной тематической области политики и построении генеалогии этой области, как аналитического «окна власти». Генеалогия — это длинный список того, как различные сообщества знаний или сообщества участников соревновались за получение привилегированного положения в определении того, что имеет значение в данном глобальном поле управления. Генеалогия — сложный метод, применимый к современному приграничному управлению в арктическом регионе. В самом широком смысле региональный (в Арктике) — это определенное поле арктической политики, представляющий собой экосистему множества пересекающихся политик, области которых совпадают с местными, национальными и неарктическими международными полями политики.

Другими словами, если мы рассматриваем Арктический Совет как политическое поле (а не обращаем внимание на его институциональные аспекты), мы должны подумать о том, как

уловить динамику авторитета, которую приносят различные участники отношений с их собственными историей политического развития, с большим набором вопросов к политике, которые имеют свои собственные местные, региональные и часто глобальные родословные [4].

### Список литературы

1. *Аалто П., Яаккола И.* Энергетическая политика в Арктике: глобальный, международный, транснациональный и региональный уровни // Справочник по политике в Арктике / Л.К. Йенсен и Г. Хённеланд (ред.), Челтенхэм: Эдвард Элгар, 2015. — С. 128–144.
2. *Бирманн Ф.* Чи специалисты? Роль географического представительства в глобальных экологических оценках // Глобальные экологические оценки: информация и влияние / Р.Б. Митчелл, В.К. Кларк, Д.В. Кэш, Н.М. Диксон (ред.). — Кембридж, Массачусетс: МИТ Пресс, 2006. — С. 87–112.
3. *Блаккисруд Х.* Что делать с Севером?» // Проблематика: Федеральная политика и Русский Север / Х. Блаккисруд, Г. Хённеланд (ред.). — Лэнхэм, Мэриленд: Университетское издательство Америки, 2006. — С. 25–52.
4. *Цыганков А.П.* Внешняя политика России: перемены и преемственность в национальной идентификации. — Лэнхэм: Роуман и Литтлфилд, 2016.

**Муслиенко Т.В.,**

доктор политических наук, кандидат исторических наук,  
профессор кафедры управления и экономики,  
Санкт-Петербургский университет Государственной противопожарной службы МЧС России,  
Санкт-Петербург,  
ассоциированный научный сотрудник,  
Федеральный научно-исследовательский социологический центр Российской академии наук —  
Социологического института РАН,  
Санкт-Петербург

## **СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ УПРАВЛЕНИЯ РИСКАМИ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АРКТИКИ**

**Musienko T.V.,**

Doctor of Political Science, PhD in Historical Sciences,  
Professor of the Department of Management and Economics,  
St. Petersburg University of the State Fire Service of EMERCOM of Russia, St. Petersburg,  
associate researcher at the Federal research sociological Center Russian Academy of Sciences —  
Sociological Institute of the Russian Academy of Sciences, St. Petersburg  
E-mail: lvn55555@mail.ru

## **STRATEGIC PRIORITIES OF RISK MANAGEMENT OF ENVIRONMENTAL SAFETY OF THE ARCTIC**

**Аннотация.** В статье определена значимость индикаторов рисков экологической безопасности, их основное содержание и вариант классификации. На основе отдельных из них осуществлено исследование эффективности противостояния стратегическим рискам экологической безопасности в ходе реализации арктических стратегий Канады, Швеции и Дании. Определен перечень государственных инструментов управления стратегическими рисками экологической безопасности в этих странах. Приведены конкретные результаты управления рисками.

**Ключевые слова:** государственное управление, индикатор, потепление, климат, экология, загрязнение, парниковый газ, арктическая стратегия, безопасность

**Abstract.** The article defines the importance of environmental safety risk indicators, their main content and the classification option. On the basis of some of them, a study was carried out on the effectiveness of countering strategic environmental security risks during the implementation of the Arctic strategies of Canada, Sweden and Denmark. The list of state instruments for managing strategic risks of environmental safety in these countries has been determined. Specific results of risk management are presented.

**Key words:** public administration, indicator, warming, climate, ecology, pollution, greenhouse gas, arctic strategy, security.

В Пятом оценочном докладе Межправительственной группы экспертов по изменению климата ООН были актуализированы основные риски экологической безопасности в текущем столетии [2].

В «Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» 2021 года (далее — Стратегия), в ряду стратегических национальных приоритетов обозначена экологическая безопасность и рациональное природопользование. В разделе Стратегии «Экологическая безопасность и рациональное природопользование» перечислены риски экологической безопасности, которые в совокупности ведут к снижению качества жизни человека.

Целями обеспечения экологической безопасности и рационального природопользования обозначены «обеспечение качества окружающей среды, необходимого для благоприятной жизни человека, сохранение и восстановление природной среды, сбалансированное природопользование, смягчение негативных последствий изменения климата». Для реализации этих целей необходимо решить, по мнению авторов документа стратегического планирования, восемнадцать задач, сформулированных п. 26, подпункт 7; пп. 77–80; 82, 83 Стратегии<sup>1</sup>.

Хрупкость экологических систем, высокая степень их чувствительности к внешним воздействиям в Арктической зоне Российской Федерации (далее — АЗРФ) отмечена в «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» (далее — Арктическая стратегия). В ряду основных опасностей, вызовов и угроз, формирующих риски для развития АЗРФ, в том числе и в экологии, в Арктической стратегии перечислены происходящее в 2–2,5 раза быстрее, чем в целом на планете, потепление климата в Арктическом регионе, а также вероятность загрязнения АЗРФ

---

<sup>1</sup> О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 // URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/47046> (дата обращения: 29.11.2021).

из-за рубежа высокотоксичными, радиоактивными веществами и возбудителями особо опасных инфекционных заболеваний.

Феномен потепления подтверждается данными Всемирной метеорологической организации (далее — ВМО). За последние два года зарегистрированы температурные рекорды для Европы на о. Сицилия, Италия — 48,8 градуса Цельсия, в Западном полушарии в штате Калифорния, США — 54,4 градуса, а в сибирской части АЗРФ в 2020 году средние летние температуры на десять градусов превышали норму. В городе Верхоянске 20 июня 2020 года были зафиксированы рекордные 38 градусов Цельсия. В целом, в Арктике темпы прогрева, отмечают в ВМО, более чем в два раза превышают среднемировые показатели<sup>2</sup>.

Сформулированы и 14 задач по обеспечению экологической безопасности в Арктике<sup>3</sup>.

Пятый год в России реализуется «Стратегия экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года». В этом документе АЗРФ не выделена в субъект, требующий отдельного внимания, но оценка экологического состояния практически всей территории страны негативная<sup>4</sup>.

Проблема актуализируется существующими проблемами в противостоянии рискам экологической безопасности Арктики. На наш взгляд, следует обратить внимание на то, как определяются стратегические приоритеты управления рисками экологической безопасности в отдельных приполярных странах.

Зарубежные ученые уделяют внимание разработке показателей, которые могут позволить определять в целом уровень документов стратегического значения, эффективность реализации

<sup>2</sup> Температуру плюс 38 градусов в Верхоянске признали рекордной для Арктики // URL: <https://tass.ru/obschestvo/13192131> (дата обращения: 29.11.2021).

<sup>3</sup> О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 года № 645 // URL: <https://base.garant.ru/74810556/> (дата обращения: 02.12.2021).

<sup>4</sup> О Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года. Указ Президента Российской Федерации от 19 апреля 2017 г. № 176 // URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71559074/> (дата обращения: 02.12.2021).

арктических стратегий, в том числе и в части экологической безопасности.

Ученые и эксперты разных стран (и не только циркумполярных) предлагают к использованию разные модели классификации индикаторов, с помощью которых возможно определение эффективности моделей управления рисками экологической безопасности Арктики, заложенных в арктической стратегии государства [1; 5; 10; 13].

Так, например, L. Heininen (Л. Хайнинен), K. Everett (К. Еверет), B. Padrtova (B. Padrtova), A. Рейссел (A. Reissell) с помощью количественных и качественных методов осуществили анализ текстов 56 политических программных документов за 1996–2019 годы, включая стратегии арктических государств-членов Арктического совета (далее — АС), государств-наблюдателей АС; деклараций постоянных участников-организаций АС коренных народов Арктики и деклараций министров. Кодификация исследованных материалов позволила предложить конкретную модель из 14 индикаторов [5].

В обобщенном виде результаты исследований в этом направлении можно представить следующей классификацией, включающей основные, по мнению зарубежных исследователей, индикаторы.

Следует отметить, что практически каждый вариант включает индикатор изменения климата. Он позволяет определять последствия — как положительные, так и отрицательные изменения климата для региона и то, как это может повлиять на экологическую безопасность арктических обществ, безопасность на море, а также на доступ к пресной воде.

Важность такого индикатора такова, что, как утверждают исследователи, изменение климата способно «создать» экологических беженцев.

Следующий индикатор — показатель загрязнения направлен на выявление того, как различные стратегии определяют различные загрязнители, их источники, способы и необходимое время для принятия мер по борьбе с загрязнением.

Показатель охраны окружающей среды — индикатор, позволяющий оценивать степень, в которой стратегия определяет

состояние арктической экологической системы, особенно в охраняемых территориях, флоры и фауны, включая инвазивные виды и миграцию, необходимый комплекс охранных мероприятий.

Авторы соответствующей модели даже предлагают рассматривать эти три индикатора в качестве нового, единого метаиндикатора.

С точки зрения исследуемой темы центральным является индикатор управления. С его помощью рассматриваются существующие структуры управления, использующие муниципальные, государственные и международные инструменты и способы управления Арктикой, а также наличие или отсутствие каких-либо конфликтов интересов между различными заинтересованными сторонами.

Учитывая глобальный характер рисков экологической безопасности, обязателен индикатор, фиксирующий уровень международного сотрудничества, включенность в этот процесс той или иной страны или общественной организации. Этот показатель также учитывает степень соответствия арктических стратегий Целям устойчивого развития ООН.

Показатель человеческого измерения, как индикатор, охватывает самые разные составляющие человеческой жизни, прежде всего, арктических коренных народов от демографических до миграционных показателей.

Индикатор безопасности показывает состояние общей и экологической безопасности, их приоритеты, уровни стабильности; надежность границ, степень суверенности арктического государства, военные возможности и готовность вооруженных сил обеспечить суверенитет. Зарубежные исследователи в числе важных показателей безопасности упоминают активность НАТО.

Индикатор безопасности и поисково-спасательных работ включает различные аспекты безопасности и чрезвычайных ситуаций, закрепленные в национальных и межгосударственных документах. Он позволяет оценить наличие необходимых сил и средств, степень их готовности к поисково-спасательным работам и интеграции, безопасность на региональном уровне.

Экономический индикатор направлен на выявление различных видов экономической деятельности в Арктическом регионе различных государств, включая ресурсы, энергетику, транспорт и торговлю; приоритеты, учитывающие арктическую специфику, а также их вклад в национальную экономику в целом.

Близок по содержанию к экономическому показатель инфраструктуры. Он позволяет определять различные повестки дня и приоритеты для инфраструктурных проектов, включая транспорт, ледоколы, телекоммуникации и ИКТ, жилье, судоходство и проекты по обеспечению доступа северян к энергии. Он также показывает, как инновации и технологии могут способствовать инвестициям в эти области.

Рост популярности зимнего туризма, особенно северного позволил сформулировать и показатель туризма. С его помощью возможно определение субъектов туризма, уровень государственного и частного участия в туристической индустрии, степень безопасности арктического туризма и, главное, воздействие туризма на окружающую среду и возможности по минимизации негативных побочных явлений.

Странным образом показатель науки и образования классификаторы располагают даже после туризма. Они выделяют, рассматривают науку и образование отдельно. Для науки показатель определяет наличие научной инфраструктуры, конкретные цели и задачи, степень ее развития, финансовое и материально-техническое обеспечение, уровень популяризации научных знаний, в том числе традиционных/местных знаний и наличие взаимосвязи между ними, роль инноваций и технологий; в образовании — дополняется аспектом возможности и степени использования компонента электронного образования и других форм дистанционного обучения.

Показатель реализации определяет различные способы, инструменты силы и средства, которыми государство планирует реализовать арктическую стратегию, наличие возможностей для контроля за ее ходом и объективной оценки.

В арктических стратегиях полярных стран определены стратегические приоритеты управления рисками экологической безопасности.

Канадский арктический сектор составляет 25 процентов всего Арктического геостратегического региона и уступает лишь российскому (40 процентов), но береговая линия Канадской Арктики значительно превышает российскую и составляет более чем 162 000 километров, что составляет 75 процентов всей береговой линии Канады и 40 процентов суши Канады. Заметим, что арктической здесь считается территория значительно южнее Северного полярного круга.

В канадской арктической стратегии 2019 года «Основы политики в Арктике и Севере» («Arctic and Northern Policy Framework», далее — Стратегия), как и в российской Арктической стратегии, отмечается, что потепление Арктики и Севера открывает новые экономические возможности, которые принесут столь необходимое социально-экономическое развитие, занятость и инвестиции в инфраструктуру. Но вместе с тем выражается обеспокоенность возрастающей возможностью нанесения ущерба уникальным экосистемам, ростом рисков, связанных с увеличивающимся перемещением людей и товаров, преследованием интересов иностранными государственными и негосударственными субъектами в арктической и северной территории Канады, а также с антропогенными катастрофами.

Так, еще в 2016 году канадские северяне впервые увидели транзит иностранного круизного лайнера на 1000 пассажиров через весь Северо-Западный проход.

Удаленность арктических и северных сообществ также создает проблемы управлению критической инфраструктурой [9] и чрезвычайными ситуациями.

В целях повышения качества управления рисками в Стратегии определены шесть задач. Риски экологической безопасности рассматриваются в контексте с общей безопасностью.

Основными инструментами в борьбе с рисками безопасности определяются следующие.

Государственная структура «Окружающая среда и изменение климата Канады»; Программа NANOOK, как знаковая операция Канады в Арктике по укреплению Вооруженных сил Канады в качестве ключевого партнера в привлечении местного населения («канадских рейнджеров») в обеспечении безопасности

и защиты, включая окружающую среду, в Арктике; структура «Tri-Command» (NORAD, Канадское объединенное оперативное командование и Северное командование США); Канадская береговая охрана в составе Арктического форума береговых охран; Рабочая группа Арктического совета по предупреждению, готовности и реагированию на ЧС; Форум «Круглый стол Арктических сил безопасности»; дистанционно пилотируемая авиационная система в качестве средства повышения качества воздушного наблюдения за окружающей средой; Канадское агентство пограничных служб, реализующая пилотные программы в Арктике, включая дистанционную очистку частных судов, электронную коммерческую очистку Arctic Shipping, которая представляет собой альтернативный процесс таможенной очистки для коммерческих судов и дополнительного контроля за соблюдением судами правил охраны окружающей среды.

Правила безопасности судоходства в Арктике и предотвращения загрязнения, введенные в 2017 году, которые касаются безопасности судов и предотвращения загрязнения, а также Правила зоны обслуживания движения судов Северной Канады (NORDREG) помогают отслеживать суда, работающие в канадских водах, для обеспечения безопасного и эффективного судоходства и защиты морской среды<sup>5</sup>.

Правительство Канады считает, что решение поставленных в Стратегии задач позволит минимизировать риски экологической безопасности. В этих целях в Канаде реализуется ряд программ. «Канадская рамочная программа экологически чистого роста и изменения климата» должна способствовать обнулению выбросов парниковых газов к 2050 году.

Правовую основу защиты окружающей среды составляют ряд нормативно-правовых актов. Так, закон «Об охране окружающей среды» (1999 года), позволяет контролировать производство и использование химических веществ в стране. Он способствовал завершению реализации в 2021 году пятнадцатилетнего «Канадского плана управления химическими веществами».

---

<sup>5</sup> Arctic and Northern Policy Framework // Government of Canada. 10 September 2019 // URL: <https://www.rcaanc-cirnac.gc.ca/eng/1562939617400/1562939658000> (дата обращения: 02.12.2021).

Действуют закон «О дикой природе Канады», закон «Об океанах» и ряд других. В 2002 году законом «О видах, находящихся под угрозой» под защиту были взяты несколько видов арктических животных. Но его исполнение связано с определенными трудностями, включая позицию коренных народов в отношении сохранения некоторых морских и сухопутных видов.

Закон «О предотвращении загрязнения арктических вод» действует в арктических водах на расстоянии 200 морских миль от канадских берегов.

На рекультивацию заброшенных северных шахт и других загрязненных территорий, расположенных севернее 60 градуса, и за которые несет ответственность правительство, в 2019 году из федерального бюджета на 15 лет было выделено 2,2 миллиарда долларов [3; 11].

Канада декларирует достижения в противостоянии трем основным экологическим рискам — изменению климата, изменению биоразнообразия и накоплению токсичных веществ.

Правительство Швеции в настоящее время разработало и приняло в 2020 году вторую арктическую стратегию «Стратегия Швеции для Арктического региона» (Sweden's strategy for the Arctic region, далее — Стратегия 2020).

В новом документе были уточнены положения и приоритеты арктической политики государства, которыми страна руководствовалась с 2011 года, когда была принята предшествующая «Стратегия Швеции для Арктического региона» (далее — Стратегия 2011). В 2016 году в Стратегии 2011 детализировали раздел экологической политики и издали документ под названием «Новая шведская экологическая политика в Арктике».

Начиная с 2011 года свои стратегические приоритеты в Арктике Швеция формулировала исходя из идеи, что экономическое, экологическое и социальное развитие должны рассматриваться как единая концепция для обеспечения долгосрочного устойчивого развития в регионе, а для достижения прогресса необходимы постоянные национальные исследовательские и образовательные инициативы. Именно в этом контексте определялись следующие приоритеты: климат и окружающая среда; экономическое развитие; человеческое измерение.

Обновленная Стратегия 2020 определила цели и основные приоритеты в отношении Арктического региона, а также политическое направление дальнейшей работы в Арктике в шести тематических областях: международное сотрудничество; безопасность и стабильность; климат и окружающая среда; полярные исследования и мониторинг окружающей среды; устойчивое экономическое развитие и интересы бизнеса; обеспечение хороших условий жизни.

Показатель государственного управления Арктикой не сформулирован конкретно в арктических стратегиях Швеции в качестве ключевого приоритета. Так, Стратегия 2011 Швеции не содержит подробных сведений о том, какие государственные министерства несут ответственность в областях, охватываемых стратегией. Но есть упоминания о том, что министры торговли и промышленности Баренцева региона участвуют в развитии бизнеса, Шведский Секретариат полярных исследований и Шведская морская администрация, также участвуют в региональных мероприятиях. Министры охраны окружающей среды и министры иностранных дел арктических стран также упомянуты в приложениях, в которых содержится дополнительная информация о различных региональных структурах государственного управления.

В третьем разделе Стратегии 2020 «Справочная информация об организациях сотрудничества, связанных с Арктическим регионом» к значимым структурам управления международного и регионального уровней отнесены: Арктический совет, Совет Баренцева/Евроарктического региона, Союз саамов, региональные организации под председательством Швеции.

Особенностью подхода к самой концепции управления в регионе является акцент на принципе широкого регионального сотрудничества и предоставлении больших возможностей для самоопределения, самоуправления, в том числе и в части, касающейся противостояния рискам экологической безопасности.

В Стратегии 2020 подчеркивается, в частности, соответствующая роль Саамского совета. Совет саами был основан в 1956 году и остается организацией для сотрудничества между организациями саами, осуществляющими деятельность в Норвегии, Швеции, России и Финляндии.

Совет саами является одной из старейших организаций коренных народов в мире и общим неправительственным, культурным и политическим учреждением саами. Основной целью Совета саами является поощрение прав и интересов саами в четырех странах, где проживают представители этого народа. Совет саами участвует в международных процессах по вопросам, касающимся коренных народов, Арктики и окружающей среды. Он насчитывает в общей сложности девять организаций-членов: три в Норвегии, три в Швеции, две в России и одна в Финляндии. Представители входящих в него организаций являются членами Совета, назначаемые Конференцией саами в соответствии с предложениями, представленными делегациями этих организаций. Его работой руководит постоянный секретариат, а министры, отвечающие за вопросы саами, и председатели парламентов саами регулярно встречаются.

Согласно шведским арктическим стратегиям, быстро меняющийся климат требует более тесного политического сотрудничества, выходящего за рамки территориальных границ, прежде всего для разработки методов управления экологическими рисками. Также как Дания, Норвегия и другие арктические государства, Швеция придерживается модели экосистемного управления/территориального планирования морскими ресурсами, основанной на принципе их сохранения и рационального использования, что предусматривает особую защиту районов, видов и запасов, находящихся под угрозой исчезновения.

Одним из приоритетов управления экологическими рисками является охрана окружающей среды.

Арктическая политика правительства Швеции, проводимая длительный период времени в рамках Стратегии 2011, ориентирована на экологическую устойчивость. Государство считает, что экономическая деятельность не должна препятствовать решению экологических проблем, поэтому правительство стремится найти баланс между экономикой и окружающей средой. Учитывая, что увеличение добычи ресурсов в Арктике сопряжено со значительными рисками, правительство стремится обеспечить экологическую защиту наиболее уязвимых районов.

Кроме того, Швеция работает над предотвращением и ограничением негативного воздействия на окружающую среду, потенциально вызванного открытием новых судоходных маршрутов и морских районов в Арктике. Использование морских ресурсов также приводится в соответствие со структурой управления, основанной на экосистеме. Предусмотрено осуществление мониторинга окружающей среды Арктики.

Дания руководствуется двумя арктическими стратегиями, в числе которых Стратегия 2011 года «Дания, Гренландия и Фарерские острова: Стратегия Королевства Дании для Арктики на 2011–2020 годы» (Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011– 2020, далее — АС-2011)<sup>6</sup>.

Кроме того, Фарерские острова в 2013 году разработали собственную стратегию под названием «Фарерские острова — нация в Арктике: возможности и вызовы». Но это стратегия конкретного региона арктической территории Дании. В АС-2011 обозначены приоритеты Дании в Арктике — мирная и безопасная Арктика, развивающаяся с учетом хрупкого климата, особенностей окружающей среды и природы региона, в тесном сотрудничестве с международными партнерами.

Соответственно, показатели защиты окружающей среды и устойчивого использования природных ресурсов, загрязнения и изменения климата в совокупности выступают приоритетными направлениями в управлении развитием Арктики. Арктической стратегией Дании учитывается наличие на арктической территории Дании уникальных экосистем, регионов с экстремальными арктическими условиями. Определены государственные институты, которые участвуют в управлении рисками развития экосистем региона: Министерство науки, технологий и инноваций, Министерство иностранных дел, Министерство финансов и Министерство транспорта, Министерство экономики и бизнеса, Министерство юстиции, Министерство торговли и промышленности Фарерских островов и Министерство ино-

<sup>6</sup> Denmark, Greenland and the Faroe Islands: Kingdom of Denmark Strategy for the Arctic 2011– 2020 // URL: <http://library.arcticportal.org/1890/1/DENMARK.pdf> (дата обращения: 04.12.2021).

странных дел Гренландии, Министерство окружающей среды и продовольствия, Министерство климата, энергетики и строительства и Министерство образования и другие. Таким участием Гренландия и Фарерские острова демонстрируют самоуправляющийся статус.

В АС-2011 подчеркивается важность разработки методов для устойчивого управления в ситуациях научной неопределенности, посредством чего разрабатываются модели, поддерживающие систему управления обучением, признается важность укрепления сотрудничества между Королевством Дания и Гренландией в различных областях исследований по принятию решений и управлению экологическими рисками.

Экосистемная структура управления, применяемая Данией к решению задач по защите окружающей среды и использованию природных ресурсов Арктики, предполагает соответствующие решения, касающиеся биоразнообразия охраняемых территорий как части плана охраны окружающей среды. Арктика является частью миграционных путей для многих животных и она также является домом для разнообразия видов, которые в значительной степени связаны с морем.

Загрязнение моря рассматривается в качестве основного стратегического риска экологической безопасности Арктических территорий Дании. В то же время, в рамках принципа самоуправления определено, что Фарерские острова и Гренландия полностью или частично несут ответственность за мониторинг морской среды и контроль за загрязнением в территориальных водах при поддержке со стороны Министерств Королевства Дании по вопросам климата, энергетики и окружающей среды. На двусторонней основе Королевство Дания является участником Канденского соглашения, которое, среди прочего, обеспечивает обмен информацией в случае разливов нефти и загрязнения морской среды. На международном уровне взаимодействие с Международной морской организацией также вносит свой вклад в охрану окружающей среды с помощью правил судоходства, в которых основное внимание уделяется разливам нефти и загрязнению [4].

Показатель загрязнения отражает существующие экологические риски в регионе. К таковым отнесены парниковые газы,

тяжелые металлы, стойкие органические загрязнители, нефть, ртуть, химические вещества, углерод. Факторами экологических рисков определены главным образом загрязнители, поступающие из-за пределов Арктики. Следует заметить, что подобное утверждение присутствует в арктических стратегиях всех без исключения приполярных стран.

В качестве способствующих региональному загрязнению упоминаются морская и горнодобывающая деятельность, военная деятельность, а также рыболовство и туризм, как создающие риск загрязнения и несчастных случаев.

АС-2011 трактует показатель изменения климата как оказывающее негативное влияние на биоразнообразие, а также на океан, включая повышение уровня моря и потенциальные изменения в глобальных океанских течениях. В связи с этим обсуждается важность смягчения последствий и адаптации к последствиям изменения климата, а также подчеркивается значимость принятия соответствующих мер [8].

Особое значение для разработки мер по смягчению последствий и адаптации имеют научные исследования климата. Так на практическом уровне компанией «Green-Land» инициирован проект исследования последствий изменения климата для рыболовной и охотничьей промышленности с целью выявления возможностей для такой адаптации.

Министерство науки и правительство Гренландии создали междисциплинарный центр исследований климата в Нууке, который фокусируется на фундаментальных исследованиях климата Арктики. Дания оказывает содействие участию академических и научных учреждений Дании, Гренландии и Фарерских островов в международных исследованиях и мониторингах изменения климата [14]. Основным климатическим направлением Королевства Дания согласно АС-2011 является борьба с парниковыми газами.

Очевидно, что ключевой проблемой безопасности Арктики для Дании является безопасность на море, что отражается индикатором безопасности и поисково-спасательных работ (далее — SAR,) как важнейшим приоритетом арктической стратегии Дании по минимизации экологических рисков и безопасности

жизнедеятельности в регионе [12]. Это объясняется тем, что экстремальные условия Арктики требуют превентивных мер, включая подготовку и безопасность судов, а также усилий по региональному сотрудничеству в области поиска и спасания. Как часть безопасности на море рассматривается предотвращение аварий и загрязнения.

В совокупности управленческих решений по его реализации предусмотрено, во-первых, задействование трех ключевых структур по управлению экологическими рисками Арктики. Первая представлена Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву, значимой с точки зрения регионального регулирования и сотрудничества.

Второй структурой является Арктический совет и его соглашение SAR, которое поддерживает сотрудничество в области спасения в Арктике с Фарерскими островами и Гренландией. Этого требуют возможные экологические риски из-за расширения доступа к районам, которые ранее были покрыты льдом. Третья структура — это Международная морская организация, которая также регулирует безопасность на море.

Во-вторых, Королевство Дания также поддерживает идею Полярного кодекса, способствующего дальнейшему повышению безопасности на море в Арктике, прежде всего дополнительными требованиями и правилами по ледостойкости судов, спасательному оборудованию, борьбе с пожарами, ледовой навигации и навигации в необитаемых районах с учетом экстремальных арктических условий.

В-четвертых, в целях повышения безопасности в водах вокруг Фарерских островов и Гренландии предусмотрено использование Систем спутникового наблюдения и мониторинга, таких как Система опознавания судов и слежения за ними и Система автоматической идентификации для крупных судов. Кроме того, суда, направляющиеся в Гренландию, должны отчитываться перед так называемой системой отчетности GREENPOS, которая требует, чтобы суда в водах Гренландии постоянно сообщали о своем местоположении командованию Гренландии.

В-пятых, еще одной приоритетной областью, отмеченной в современной арктической стратегии Дании, является кар-

тографирование, что является продолжением стратегических установок предшествующего документа 2008 года, которым также рассматривались вопросы картографирования и мониторинга, но больше внимания уделялось методам картографирования и мониторинга шельфа и суши Гренландии, что включало использование гренландских названий для различных местностей. Руководствуясь необходимостью обеспечения безопасности на море, Королевство продолжит уделять особое внимание работе региональной комиссии по Арктике, которая была создана в 2010 году в рамках Международной гидрографической организации [4; 7].

В-шестых, датская арктическая стратегия подчеркивает роль НАТО, включая и ее базу в Уле, Гренландия, в обеспечении общей и экологической безопасности и даже рассматривает натовскую базу в качестве платформы для совместных исследований в Арктике.

В целом, Арктическая стратегия Дании направлена кроме прочего и на минимизацию рисков экологической безопасности [6].

Таким образом, очевиден возросший интерес к проблеме обеспечения экологической безопасности, вызванный изменениями климата. Он способствовал активизации разработки индикаторов и моделей, определяющих эффективность действий в противостоянии рискам экологической безопасности.

Предлагаются различные классификации показателей, но в основе они содержат близкие по содержанию индикаторы.

Исследование стратегических приоритетов, определенных в арктических стратегиях Канады, Швеции и Дании, а также некоторых практических действий с использованием отдельных предложенных исследователями индикаторов показывают общее в отношении к рискам экологической безопасности и принимаемым мерам по противостоянию им.

Нелогичным образом выглядит представление о НАТО как инструменте, способном обеспечивать экологическую безопасность. В то же самое время среди факторов, способствующих загрязнению, определяются и действия военных в Арктике.

## Список литературы

1. *Caesar L., McCarthy G.D., Thornalley D.J.R., Cahill N., Rahmstorf S.* Current Atlantic Meridional Overturning Circulation weakest in last millennium// *Nature Geoscience*. 2021. DOI: 10.1038/s41561-021-00699-z.
2. *Climate Change 2014: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change/ Ed. by Core Writing Team, R.K. Pachauri and L.A. Meyer.* 2014. IPCC, Geneva, Switzerland. 151 p.
3. *Dawson J., Schuster R., Bennett J.R.* Indigenous involvement in the Canadian species at risk recovery process// *Environmental Science & Policy*. Vol. 94. April 2019. P. 220–226.
4. *Hebbar A.A., Schröder-Hinrichs J.-U., Mejia M.Q., Deggim H., Pristrom S.* The IMO Regulatory Framework for Arctic Shipping: Risk Perspectives and Goal-Based Pathways// *Governance of Arctic Shipping*. 2020. 12 August. P. 229–247.
5. *Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissell A.* Arctic policies and strategies — analysis, synthesis, and trends. Austria, Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis. 2020. 263 p.
6. *Heininen, L., H.* An Arctic Boom of Policies & Strategies: 32 and Counting// *Arctic Yearbook 2020/ Ed. by Heininen, L., H. Exner-Pirot, J. Barnes.* 2020. Akureyri, Iceland: Arctic Portal. P. 407–424.
7. *Jeuring J., Knol-Kauffman M., Sivle A.* Toward valuable weather and sea-ice services for the marine Arctic: exploring user–producer interfaces of the Norwegian Meteorological Institute// *Polar Geography*. Vol. 43. Issue 2-3. 2020. P. 139–159.
8. *Kaltenborn B.P., Østreg W., Hovelsrud G.K.* Change will be the constant — future environmental policy and governance challenges in Svalbard// *Polar Geography*. Vol. 43. Issue 1. 2020. P. 25–45.
9. *Koch K.* Nordicity and its relevance for northern Canadian infrastructure development// *Polar Geography*. Vol. 43. Issue 2-3. 2021. DOI: 10.1080/1088937X.2021.1995066.
10. *Maddox M.* The Arctic — Climate Security Expert Network. URL: /uploads/sites/3/2021/05/DE\_2021\_whither\_the\_arctic\_ocean\_Wassmann.pdf.
11. *Nguyen T.* The Arctic: Environmental Issues// *Library of Parliament Research Publication*. № 2020-92-E. 2020-12-03. 16 p.
12. *Østhaugen A.* The Arctic security region: misconceptions and contradictions// *Polar Geography*. Vol. 44. Issue 2. 2021. p. 55–74.
13. *St-Jacques C.* On Thin Ice: Canada’s Arctic Policy and Environmental Security. Dalhousie University. Halifax, Nova Scotia. August. 2019. 112 p.
14. *Steenholdt N.C.* Subjective well-being in East Greenland// *Polar Geography*. Vol. 44. Issue 2. 2021. p. 20–36.

**Пархалова В.В.,**

магистр 2 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**Сичкар Т.В.,**

кандидат технических наук, доцент,  
декан факультета дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## **ЭТНОКУЛЬТУРНЫЕ ТРАДИЦИИ НАРОДОВ СЕВЕРА: ОТ ЭТНИЧЕСКОЙ САМОБЫТНОСТИ ДО СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЙ**

**Parkhalova V.V.,**

1<sup>st</sup> year master's degree,  
faculty of design and civilizational communications,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: tori1823690@gmail.com

**Sichkar T.V.,**

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,  
dean, of the faculty of design and civilizational communications  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: ditava1@mail.ru

## **ETHNOCULTURAL TRADITIONS OF THE PEOPLES OF THE NORTH: FROM ETHNIC IDENTITY TO MODERN REALITIES**

**Аннотация.** В качестве объекта этнокультурного наследия народов северных районов России, авторами рассмотрены одежда и украшения якутов. Этнокультурные традиции народов Русского Севера формировались на протяжении многих веков, и представляют собой симбиоз определенных культурных форм и явлений. Изучение и анализ работ якутских народных мастеров способствует классификации процессу становления и развития якутского орнамента — якутская вышивка, косторезное искусство, ювелирное дело, резьба по дереву, аппликации по меху и тканям, художественная обработка бересты. Развитие ювелирного искусства якутов стало возможно благодаря наличию у них древних навыков обработки металлов, выделявших их среди народов Севера, не владевших таким искусством. В работе рассмотрен полный комплект ювелирных украшений якутской женщины, который включал около восьми предметов. Установлено, что на современном этапе этнокультурные традиции народов севера снова начинают вспоминать, возрождать и почитать. В скором будущем традицион-

ные национальные предметы гардероба и украшения будут применяться и в других отраслях нашей жизни, например, в коммерции.

**Ключевые слова:** этнокультурные традиции, народы севера, ювелирное искусство, украшения якутской женщины, якутский орнамент.

**Abstract.** As an object of the ethnocultural heritage of the peoples of the northern regions of Russia, the authors consider the clothes and jewelry of the Yakuts. The ethnocultural traditions of the peoples of the Russian North have been formed over many centuries and represent a symbiosis of certain cultural forms and phenomena. The study and analysis of the works of Yakut folk craftsmen contributes to the classification of the process of formation and development of Yakut ornament — Yakut embroidery, bone carving art, jewelry, wood carving, applications on fur and fabrics, artistic processing of birch bark. The development of the jewelry art of the Yakuts became possible thanks to their ancient skills in metal processing, which distinguished them among the peoples of the North who did not own such art. The paper considers a complete set of jewelry of a Yakut woman, which included about eight items. It has been established that at the present stage, the ethnocultural traditions of the peoples of the north again begin to remember, revive and honor. In the near future, traditional national wardrobe items and jewelry will be used in other areas of our life, for example, in commerce.

**Key words:** Ethnocultural traditions, peoples of the north, jewelry art, jewelry of a Yakut woman, Yakut ornament.

Этнокультурные традиции народов Русского Севера формировались на протяжении многих веков, и представляют собой симбиоз культурных форм и явлений (орудий труда, бытовых предметов, традиционного костюма, норм поведения, обиходных понятий, мировоззренческого комплекса и др.).

Рассматривая одежду и украшения в качестве объекта этнокультурного наследия народов северных районов России, необходимо отметить, что существуют отличительные черты по ее утилитарным и информационно-эстетическим функциям, в том числе по идентификации принадлежности к определенному этносу, половозрастной категории, социальному и семейному статусу и материальному положению [5].

Этнокультурные традиции отражают опыт предшествующих поколений, что позволяет выделить как самостоятельные объекты детали и компоненты костюма с тем, чтобы в результате получить целостное понимание связи одежды, украшения, с одной

стороны, и социальной и природной среды, с другой. С женским и мужским традиционным костюмом славян, ученые близко подошли к пониманию целостности образа и полноты внешних, социокультурных функций, то в других случаях работа еще ведется на разных стадиях функционального анализа и обобщения. В полной мере это относится к наряду, внешнему облику и украшениям якутов как с точки зрения исторически сложившихся традиций, так и с точки зрения современной практики [3; 16; 17].

Изучение и анализ работ якутских народных мастеров XIX века способствует классификации процессу становления и развития якутского орнамента — якутская вышивка, косторезное искусство, ювелирное дело, резьба по дереву, аппликации по меху и тканям, художественная обработка бересты [13].

Первые попытки классификации якутского орнамента были сделаны в 1936 г. народным художником Якутии М.М. Носовым в статье «О якутском народном орнаменте» по ряду признаков (рис. 1) [7].

<b>хронологическому</b>	•орнамент доисторической эпохи, исторической, современности
<b>назначению</b>	•религиозно-обрядовый, общественно-социальный, строительный, общеутилитарный
<b>предметам</b>	•предметы культа, предметы общественного назначения, одежда, мебель, посуда, экипажи, утварь, упряжь
<b>материалу</b>	•бисер, стеклярус, серебро, медь, железо, камень, кость, рог, глина, дерево и т.д.
<b>способу выполнения</b>	•гравировка, чеканка, ковка, вырезка, вышивка, вязанье и т.д.

Рис. 1. Классификация якутского орнамента (составлен авторами)

Традиционное занятие якутов — это скотоводство, коневодство, рыбная ловля, охота, развитие торговли, кузнечное и воен-

ное дело. Многие традиции до сих пор сохраняются, в том числе наряды и украшения. Поэтому специфика якутского орнамента заключается в том, что он является отражением культуры по роду занятий, вплоть до начала 20-го века ведущего полукочевой образ и в язычестве одухотворял природные силы.

Согласно распространённой гипотезе, предками современных якутов являлось кочевое племя курыканов, хуннского происхождения, жившее до XIV века в Забайкалье. В свою очередь, курыканы пришли в район озера Байкал с реки Енисей из Красноярско-Минусинского региона [6].

Р. Маак отмечал страсть якутских женщин к украшениям, являющимся частью приданого, описал «кылды» — гривну, «илин-кэлин кэбиһэр» — нагрудно-наспинное украшение, кокоплетку, женский пояс «кур» и подчеркнул оригинальность якутских серег, отличающихся от аналогичных украшений бурят и амурских тунгусов [1]. В перечне якутских дореволюционных ремесел И. Новгородов указывает на обработку серебра, включающую изготовление крестов, перстней, браслетов, гривен, серег, нагрудно-наспинных украшений, набора поясов и седельных украшений [8].

Развитие ювелирного искусства якутов стало возможно благодаря наличию у них древних навыков обработки металлов, выделявших их среди народов Севера, не владевших таким искусством. Кузнецы пользовались уважением и приравнялись к белым шаманам. Украшения изготавливались из меди, латуни, бронзы. Украшения считались не только элементом образа, но и оберегом, декларацией социального статуса. Наиболее почитались украшения из серебра — чистого, белого металла, однако чистое монетное серебро было достоянием зажиточных якутов и использовалось не для всех изделий. Обработка золота у якутов встречалась довольно редко [8].

Согласно описанию, которое сделал на основе материала древних якутских захоронений этнограф Михаил Носов, полный комплект украшений якутской женщины включал около восьми предметов (рис. 2).

Также неотъемлемой частью мужского и женского костюма являлся пояс, который изготавливался из кожи или ткани и де-

корировался серебряными пластинами с выгравированными узорами. Обычно к таким поясам подвешивали нужные в хозяйстве мелочи: кошельки, ключницы, щипчики, ухвертки, игольницы, амулеты. По оценкам специалистов, полный женский убор, выполненный из серебра, мог весить до 25 килограммов [9; 18].



Рис. 2. Полный комплект украшений якутской женщины

Головное женское украшение начельник очень напоминает шлем. Выполнен он в виде обруча из кожи или металла, к которому крепятся с двух сторон длинные подвески, обрамляющие лицо (рис. 3).



Рис. 3. Фотоизображение начельника и нагрудного-наспинного комплекта [10; 12]

Одной из главной составляющей всего образа являлся нагрудно-наспинный комплект украшений. Он всегда надевался поверх одежды, летом — поверх платья, зимой — поверх шубы. Он указывал на материальное положение девушки, чем выше положение, тем богаче были украшения (рис. 3).

А.И. Саввинов в своей монографии «Традиционные металлические украшения якутов XIX — начала XX в. Историко-этнографическое исследование» отметил, что первый ряд украшения состояло, как правило, из трех элементов — цепочек. Есть мнение, что они символизируют три части человеческой души. Затем следует плоская трапециевидная пластина, к которой крепятся длинные цепочки с подвесками. У замужних женщин в центре помещался круглый элемент кун, символизирующий солнце. Вторая часть украшения надевалась на спину, она уравновешивала тяжелую переднюю часть, и не давала шее женщины устать. Сегодня, когда украшения стали легче, эта часть убора часто опускается. Как и другие украшения был призван защитить свою обладательницу от влияния злых духов и привлечь к ней богатство, плодородие и здоровье [4].

Серьги — это один из самых старинных видов украшений. Главной особенностью у северных народов является серьги с подвесками. Форма эта имеет сразу несколько символических значений — рогатый скот, цветок сарданы, птицу, женскую фигуру. Состарившись, женщина могла передать подвески своим дочерям или внукам, верхняя же часть оставалась с ней до конца жизни (рис. 4).

Руки украшались парными серебряными браслетами и кольцами. Плоские браслеты шириной примерно 5–7 сантиметров декорировались богатой гравировкой и носились поверх платья (рис. 4). Браслеты являлись частью праздничного убранства, в отличие от сережек и колец, которые носили каждый день [9].

Потрясающей красоты традиционные украшения совсем потеряли смысл в сегодняшнем дне. В данный момент девушки предпочитают выбирать комплекты исходя из индивидуальных предпочтений и тенденций современной моды, а не в качестве оберега. Тем не менее, ювелирное искусство не

стоит на месте, и мы можем наблюдать те же украшения, но уже в более современных вариациях. Сегодня в витринах магазинов можно увидеть серебряные серьги и подвески в форме конского чепрака, якутского хомуса, цветка сарданы, корона, оленей, стерхов.



Рис. 4. Фотоизображение серег и браслетов [11]

Изменились за это время и традиции ювелирного искусства — для изготовления украшений в национальном стиле ювелиры начали активно использовать золото, серебряные украшения стали менее массивными — в них появилась легкость, ажурность.

Таким образом, можно сделать вывод, что на современном этапе этнокультурные традиции народов севера снова начинают вспоминать, возрождать и почитать. В скором будущем традиционные национальные предметы гардероба и украшения будут применяться и в других отраслях нашей жизни, например, в коммерции [19].

### Список литературы

1. Маак Р. Вилуйский округ Якутской области. — СПб., 1887.
2. Мозолевская Г. Якутские украшения: Мифы и традиции. [Электронный ресурс]// URL: <https://ysia.ru/yakutskie-ukrasheniya-mify-i-traditsii/>

3. *Никифорова С.В.* Символика женских украшений в традиционной культуре якутов: Автореф. дис. ... канд. культурологических наук/ Специальность по ВАК РФ 24.00.01. — СПб., 2003.
4. *Саввинов А.И.* Традиционные металлические украшения якутов XIX — начала XX в. Историко-этнографическое исследование. — Новосибирск: Наука, 2001. — 170 с.
5. *Сичкарь Т.В.* Костюмологические концепции развития северного морского пути России: от технологических решений до экономики сокровищ// Государственное управление и развитие России: национальные цели и институты: сборник статей международной конференц-сессии. — М.: Издательский дом «НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА», 2019. — Т. 1. — С. 791–806.
6. Энциклопедия Якутии/ Гл. ред. Ф.Г. Софронов. — М.: Энциклопедия Якутии-М, 2000. — Т. 1. — С. 515–519.
7. *Тишина Т.П.* Орнамент в якутском народном искусстве XVIII–XX веков. Опыт комплексного исследования: Автореф. дис. ... канд. искусствоведения/ Специальность по ВАК РФ 17.00.04. — М., 2006.
8. *Тишина Т.П.* Роль орнамента в одежде и украшениях народов Якутии// Сборник трудов Якутской духовной семинарии. — 2016. — Выпуск 3. — С. 62–73.
9. *Мозолевская Г.* Якутские украшения: Мифы и традиции// URL: <https://ysia.ru/yakutskie-ukrasheniya-mify-i-traditsii/>
10. Обережность традиционных якутских украшений [Электронный ресурс]// URL: <https://mag-portal.ru/viewtopic.php?t=13906&p=96029>.
11. Символические значения якутских серебряных украшений. Якутские серебряные серьги со стерхами [Электронный ресурс]// URL: <https://silverella.ru/page/yakutsterhearrings.html>
12. Фотостудия Волшебный Миша on Instagram: «Это я снимал». [Электронный ресурс]// URL:<https://www.pinterest.ru/pin/>
13. Якутский орнамент [Электронный ресурс]// URL: [https://kultyres.ru/uchebnie\\_materiali](https://kultyres.ru/uchebnie_materiali).
14. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития// Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.
15. *Иванов А.М., Дзюбан В.В.* Культура и политические аспекты обеспечения ее безопасности// Культура: управление, экономика, право. — 2019. — № 4. — С. 3–9.
16. *Глазунова Ю.В., Громадский В.В.* Воспитательные мотивы народов севера или, что мы должны взять в будущее// Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. — М., 2021. — С. 99–108.

17. *Чердниченко А.О., Дзюбан В.В.* Возрождение культурно-нравственных ценностей в современном обществе// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 74–77.
18. *Глазунова Ю.В.* Формирование новых цивилизационных отношений вдоль северного морского пути: учет особенностей культуры и социально-экономических доминант местных народов и их воспитательного воздействия// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2020. — Т. 11. — № 1 (26). — С. 60–69.
19. *Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В.* Роль искусства в диалоге культуры// Вестник Института мировых цивилизаций. — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.

**Подоплёкин А.О.,**

кандидат исторических наук, доцент,  
ведущий научный сотрудник  
ФГБУН ФИЦКИА УрО РАН, Архангельск

**Малинина К.О.,**

кандидат социологических наук,  
заведующий лабораторией,  
ФГБУН ФИЦКИА УрО РАН, Архангельск

**Блынская Т.А.,**

кандидат сельскохозяйственных наук,  
старший научный сотрудник,  
ФГБУН ФИЦКИА УрО РАН, Архангельск, Россия

## **ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ ПО РАЗВИТИЮ ТЕРРИТОРИЙ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ<sup>1</sup>**

**Podoplekin A.O.,**

PhD in Historical Sciences, Associate professor,  
leading researcher,  
N. Laverov Federal Center for Integrated Arctic Research,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk  
E-mail: podoplekin@fciarctic.ru

**Malinina K.O.,**

PhD in Social Sciences, head of the laboratory,  
N. Laverov Federal Center for Integrated Arctic Research,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk  
E-mail: malinina.ciom@gmail.com

**Blynskaya T.A.,**

PhD in Agricultural Sciences, senior researcher,  
N. Laverov Federal Center for Integrated Arctic Research,  
Ural Branch of the Russian Academy of Sciences, Arkhangelsk  
E-mail: t\_blynskaya@mail.ru

## **FEATURES OF THE IMPLEMENTATION OF STATE POLICY FOR THE DEVELOPMENT OF THE TERRITORIES OF THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

**Аннотация.** В статье представлен анализ политики государства в Арктической зоне: деятельность органов государственной власти, ведомств всех уровней и бизнес-структур.

<sup>1</sup> Работа выполнена при финансовой поддержке Минобрнауки РФ (№ гос. регистрации проекта — АААА-А19-119020490098-1)».

Определены главные национальные интересы России в Арктике, дан анализ реализации национальных проектов на территории АЗРФ и уровня развития человеческих ресурсов. Среди факторов, препятствующих эффективной реализации национальных проектов в АЗРФ выделено состояние социальной сферы.

**Ключевые слова.** Арктическая зона, государственная политика, стратегия развития, национальные проекты, социальная сфера, человеческие ресурсы

**Abstract.** The article presents an analysis of the state policy in the Arctic zone: the activities of state authorities, departments of all levels and business structures. The main national interests of Russia in the Arctic are determined, an analysis is given of the implementation of national projects on the territory of the Russian Arctic and the level of development of human resources. Among the factors hindering the effective implementation of national projects in the Russian Arctic, the state of the social sphere is highlighted.

**Key words:** Arctic zone, state policy, development strategy, national projects, social sphere, human resources.

В 2019–2020 гг. начался новый период арктической политики, впервые, в новейшей истории страны, оформленной в виде самостоятельного направления социально-экономического и пространственного развития нации. В феврале 2019 — январе 2020 гг. утверждены Стратегия пространственного развития России и план её реализации<sup>2</sup>. В первом квартале 2020 г. приняты новые Основы государственной политики РФ в Арктике в целом (Основы), а в октябре, в продолжение Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности (Стратегия), в 2013 г. утверждённой на период до 2020 года, введён в действие аналогичный документ до 2035 г.<sup>3</sup> [6; 9]. Новые стратегические документы юридически оформляют деятельность России в макрорегионе как политику («мета-политику») нового типа, условно определяемой как «внутренне-внешняя», поскольку именно в Арктике выявляется

---

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 № 207-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития РФ на период до 2025 года».

<sup>3</sup> Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»

острая взаимозависимость международных и внутренних аспектов современного развития страны.

Подвижность географических пределов самой Арктической зоны (АЗ) содержит в себе предпосылки для уточнения её границ и, соответственно, для создания уникальных административных субъектов на Севере России с особыми налоговыми, инвестиционными и территориально-управленческими статусами. В отличие от других геополитически чувствительных регионов России, таких, как Северный Кавказ или Дальний Восток, Арктика не сгруппирована в единую административную идентичность по образцу федерального округа или субъекта федерации. В силу этого арктическая политика РФ имеет априори синтетический характер, позволяющий сочетать деятельность органов госвласти и ведомств всех уровней, бизнес-структур, и требующий особого решения в рамках стратегического документа. Доктрина также учитывает состояние переговоров об участии корпораций, например, «Газпром» и «Роснефть», в разработке месторождений арктического шельфа и привлечении иностранных инвестиций партнёров для этих проектов. Существенными вызовами для РФ являются позиции зарубежных стран в отношении нормативно-политических подходов России к вопросам границ континентального шельфа и режима Северного морского пути [5].

Среди факторов, препятствующих эффективной реализации национальных проектов в АЗРФ — состояние социальной сферы. В 16 из 23 территорий ожидаемая продолжительность жизни ниже среднероссийской, в 15 территориях доля ветхого и аварийного жилищного фонда выше среднероссийского значения. Для региона характерны медленный рост объёма нового жилищного строительства, низкая плотность автомобильных дорог. Объём перевозок по Северному морскому пути (СМП) плавно увеличивается: в 2013 г. было перевезено менее 4 млн т грузов, в 2019 г. — 30 млн т. Были созданы условия для крупных экономических проектов: производство никеля в Норильске, ввод в строй завода «Ямал СПГ» и порта Сабетта, расширение инфраструктуры Варандейского терминала и др. Большинство основных эффективных управленческих решений по развитию

Арктики было принято лишь в 2018–2019 гг., т.е. только на завершающем этапе выполнения Основ, принятых в 2008 г.

Распоряжением Правительства РФ от 21.12.2019 утверждён план развития инфраструктуры СМП на период до 2035 г., приняты решения по реализации инвестиционных проектов «Морской перегрузочный комплекс сжиженного природного газа в Камчатском крае» и строительству терминала перевалки СПГ в морском порту Сабетта для освоения Салмановского (Утреннего) нефтегазоконденсатного месторождения на Гыданском полуострове<sup>4</sup>. Расширилось применение особых режимов природопользования и охраны окружающей среды в АЗРФ: в 2014 г. в российской части Арктики было 24 ООПТ федерального значения, то на начало 2019 г. их стало 357 [11].

Сотрудничество России с арктическими государствами активно развивалось до 2014 г., потом из-за санкций США и Европейского союза против России оно было свёрнуто почти по всем направлениям, за исключением деятельности в рамках Арктического совета.

В Основах определены 6 главных национальных интересов России в Арктике, которые можно условно разделить на 3 блока: международные и военные вопросы (обеспечение суверенитета и территориальной целостности России, сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнерства); экономические проблемы (обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения, развитие Арктической зоны в качестве стратегической ресурсной базы и ее рациональное использование в целях ускорения экономического роста страны, развитие СМП в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ) и проблемы экологии и жизни коренных малочисленных народов (охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории АЗРФ) [6].

В Основах определены восемь направлений реализации государственной политики РФ в Арктике, дана их характеристика. Это: социальное и экономическое развитие АЗРФ, а также раз-

<sup>4</sup> Распоряжение правительства РФ от 21.12.2019 № 3133-р.

витие ее инфраструктуры; развитие науки и технологий в интересах освоения Арктики; охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности; развитие международного сотрудничества; обеспечение защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера; обеспечение общественной безопасности в российской Арктике; обеспечение военной безопасности; защита и охрана государственной границы РФ. Для их выполнения в целом необходимо реализовать 63 задачи. Из них к обороне и безопасности относятся лишь 17 задач, но они являются гарантом решения социально-экономических проблем<sup>5</sup>.

Одним из наиболее принципиальных отличий нового этапа арктической политики РФ является имплементация проектно-пространственного подхода, выражающегося в формировании регионально-отраслевой матрицы развития АЗРФ. Так, Стратегия пространственного развития и план её реализации 2019–2020 гг. задают вектор на укрепление транспортной инфраструктуры территорий и повышение мобильности населения, стимулирование опережающего развития и внедрения энергосберегающих и энергоэффективных технологий, введение специальных мер государственной поддержки инвестиционной деятельности с учётом стимулирования осуществления геолого-разведочных работ и строительства объектов инфраструктуры за счёт частных инвестиций, актуализацию перечня государственных гарантий и компенсаций для лиц, работающих и проживающих в АЗРФ. С другой стороны, в развитии Стратегии 2013 г., документ 2020 года содержит т.н. «региональный блок», включающий приоритетные проекты социально-экономического и культурного развития приарктических районов России в разрезе субъектов РФ, территории которых отнесены в границы АЗРФ.

На протяжении 2014–2019 гг. произведено определение и расширение границ сухопутных территорий АЗРФ, в частности, в них впервые включены муниципальные районы ре-

<sup>5</sup> Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 «Об основах государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года».

спублик Карелия (1/3 территории субъекта) и Коми, увеличена численность аналогичных образований Архангельской области, Красноярского края и Республики Саха (Якутия). В результате произведённых уточнений сухопутных границ в пространство АЗРФ оказались включены, таким образом, вся российская прибрежная зона морей и устья рек бассейна Северного Ледовитого океана, зоны евразийской тундры и бореальных таёжных лесов<sup>6</sup>. Численность населения АЗРФ в 2019 г. составила 2439 тыс. чел., наибольшая часть из которых проживает в Мурманской области, Архангельской области (без НАО) и Ямало-Ненецком АО — 30,66%, 26,35% и 22,19% соответственно [8].

Таким образом, на федеральном уровне в целом сформированы государственно-политические, пространственные и нормативные предпосылки для интеграции целей и задач национальной арктической политики России в программы и планы развития соответствующих регионов и территорий. Ключевые субъекты РФ на протяжении последних шести лет предпринимают определённые усилия в этом направлении. Так, в 2014 г. утверждена региональная программа социально-экономического развития «Мурманская область — стратегический центр Арктической зоны Российской Федерации»<sup>7</sup>. Данная программа в части задач и источников ресурсного обеспечения сопряжена со Стратегией социально-экономического развития Мурманской области до 2020 г. и на период до 2025 года<sup>8</sup>. Аналогичные руководящие акты в отношении территорий, включённых в состав АЗРФ, приняты в республиках Коми и Саха (Якутия), Красно-

<sup>6</sup> Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (с изменениями согласно указам Президента РФ от 27.06.2017 № 287, от 13.05.2019 № 220 и от 05.03.2020 № 164).

<sup>7</sup> Постановление Правительства РФ от 12.05.2020 № 656 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Столица Арктики».

<sup>8</sup> Постановление Правительства Мурманской области от 25.12.2013 № 768-ПП/20 «О стратегии социально-экономического развития Мурманской области до 2020 года и на период до 2025 года».

ярском крае<sup>9</sup>. В Архангельской области, НАО, ЯНАО и ЧАО, республике Карелия цели и задачи развития территорий АЗ России в течение 2015–2020 гг. [10] интегрированы в структуру общих социально-экономических стратегий.

Формирование законодательных инструментов стимулирования экономической деятельности в АЗРФ началось в 2020 году: в соответствии с федеральным актом о государственной поддержке предпринимательства в АЗРФ установлены следующие преференции для субъектов хозяйственной деятельности: ставка налога на прибыль (федеральная часть) — 0% на 10 лет; субсидирование страховых взносов в объёме 75% (кроме проектов в области добычи твёрдых полезных ископаемых); ставка НДС — 0,5 (для проектов в области твёрдых полезных ископаемых на новых месторождениях) в объёме не выше частных инвестиций в инфраструктуру, обогащение или переработку (до 31.12.2032)<sup>10</sup>. При этом в регионах и муниципалитетах ведётся законодательная работа по формированию региональных и муниципальных льгот по налогам на имущество, на землю, а также в части УСН. Ключевые критерии для субъектов предпринимательства, имеющих право на получение указанных льгот, включают: регистрацию на территории АЗРФ, минимальный объем капвложений в инвестиционный проект не менее 1 млн руб. без НДС, признаки новизны инвестпроекта, отсутствие недоимок по налогам и сборам.

<sup>9</sup> Постановление Правительства Республики Коми от 13.05.2015 № 217 «Об утверждении региональной программы «Социально-экономическое развитие арктической зоны Республики Коми на период до 2020 года».

Распоряжение Правительства Красноярского края от 26.02.2020 № 122-р «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития северных и арктических территорий и поддержки коренных малочисленных народов Красноярского края до 2030 года».

Указ Главы Республики Саха (Якутия) от 14.08.2020 № 1377 «Стратегия социально-экономического развития арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года».

<sup>10</sup> Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации».

В развитие федеральных преференций аналогичные законодательные акты принимаются в субъектах РФ, территории которых полностью или частично вошли в состав АЗРФ. Формируя региональную и муниципальную часть налоговых льгот для резидентов АЗРФ, законодательные органы всех субъектов РФ, территории которых отнесены в АЗ, в течение сентября — ноября 2020 года приняли свои законодательные акты, вводящие налоговые льготы, предусмотренные 193-ФЗ<sup>11</sup>. Также создана продвинутая цифровая платформа, позволяющая производить регистрацию и взаимодействие резидентов АЗРФ («Инвестиционный портал Арктической зоны России»).

В мае 2020 году постановлением Правительства РФ в Мурманской области создана территория опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Столица Арктики»<sup>12</sup>. Данная ТОР расположена в сельском поселении Междуречье Кольского района. Согласно планам, «Столица Арктики» позволит создать не менее 1,5 тыс. новых рабочих мест, объём инвестиций составит более 125 млрд рублей, а совокупные поступления в региональный бюджет до 2035 г. — 42,2 млрд рублей. В число якорных ин-

<sup>11</sup> Закон о налогах (ставка налогов) на территории Республики Карелия» от 30.12.1999 № 384-ЗРК (в ред. от 21.04.2020).

Закон Ямало-Ненецкого автономного округа от 25.09.2020 № 94-ЗАО «О внесении изменений в некоторые законы [ЯНАО] в целях поддержки резидентов [АЗРФ]».

Закон Мурманской области от 02.10.2020 № 2540-01-ЗМО «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Мурманской области о налогах в части установления преференций налогоплательщикам, получившим статус резидента [АЗРФ]».

Закон Республики Коми от 29.10.2020 № 75-РЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Республики Коми в связи с установлением налоговых льгот для резидентов [АЗРФ]».

Областной закон Архангельской области от 25.11.2020 № 349-21-ОЗ «О налоговых льготах для резидентов [АЗРФ] на территории Архангельской области и о внесении изменений в отдельные областные законы».

<sup>12</sup> Постановление Правительства РФ от 12.05.2020 № 656 «О создании территории опережающего социально-экономического развития «Столица Арктики».

весторов ТОР входят: ООО «НОВАТЭК-Мурманск», ООО «Морской торговый порт «Лавна», ООО «Морской терминал «Тулома» и АО «Корпорация развития Мурманской области». Перечень налоговых преференций для резидентов ТОР включает: пониженный размер страховых взносов (7,6 % на 10 лет), федеральная часть налога на прибыль на 5 лет 0 %, региональная часть снижена до 5 % на первые 5 лет проекта, в последующие 5 лет — до 10 %, также на 3 года обнулен налог на землю и на 5 лет — налог на имущество. Земельные участки предоставляются в аренду без торгов, продолжительность плановых проверок сокращена до 15 дней, внеплановых до 5 дней, действует особый порядок градостроительного регламента. Также действует упрощённый визовый режим, отменено квотирование иностранной рабочей силы, введена процедура свободной таможенной зоны [2].

Таким образом, возможно констатировать, что спустя пять лет после оформления декларативного уровня национальной арктической политики РФ, в стране началось формирование операциональных инструментов её реализации. При этом отмечаются существенные различия в разрезе регионов.

В районе г. Мурманска уже расположены несколько создающихся и уже действующих береговых баз крупнейших нефтегазовых компаний «Роснефть» и «Газпром». Компания «НОВАТЭК» создает на западном берегу Кольского залива инновационный Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений — уникальную верфь для сооружения линий СПГ на основаниях гравитационного типа, которые будут использоваться, прежде всего, для реализации проекта «Арктик СПГ-2» в Ямало-Ненецком автономном округе. Областным правительством уже ведётся необходимая работа по созданию крупного централизованного кластера обслуживания шельфовых проектов. Работа, проводимая в Мурманской области, обеспечивается избыточностью электрических мощностей. Как выявило региональное руководство, климатические условия создают дополнительное преимущество для функционирования центров обработки данных. В связи с этим ведётся продвижение на федеральном уровне вопроса по оптимальной цене на электрическую энергию и мощность для Мурманской области, решение которого позво-

лило бы привлечь инвесторов по созданию современных центров обработки данных.

Объем инвестиций в основной капитал в Мурманской области за январь — июнь 2020 года составил 71,2 млрд руб. и превысил прошлогодний показатель за аналогичный период на 8,5%. Такая динамика связана с увеличением затрат на развитие горнопромышленного комплекса, строительство новых атомных ледоколов, рыболовецких судов, а также Центра по строительству крупнотоннажных морских сооружений в Белокаменке («Новатэк»). Также возводятся объекты в рамках реализации проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» — хаба для транспортировки контейнеров, строятся и реконструируются автодороги. В области действует три морских порта — Мурманск, Кандалакша и Витино. Объем перевалки морскими портами и терминалами региона к концу лета достиг 37,7 млн т [4].

Другой важный компонент экономического потенциала Мурманской области как субъекта АЗРФ — аквакультура. Береговая линия Кольского полуострова имеет протяжённость свыше 2 тыс. км, что позволяет выбрать достаточное число защищённых от ветрового воздействия губ и заливов. Рыбохозяйственный фонд включает более 900 тыс. га пресноводных озёр и 180 тыс. га водохранилищ. Ежегодно 23 рыбоводных завода выпускают в реки региона около 1 млн мальков атлантического лосося. В 2019 году в регионе выращено 33,8 тыс. т объектов аквакультуры.

Деятельность областной промышленности создаёт мультипликативный эффект: объёмы строительных работ за восемь месяцев текущего года в регионе выросли в 1,3 раза к аналогичному периоду 2019 г. — до 53,7 млрд руб. (по России — снижение на 0,5%).

В Республике Карелия первые три резидента АЗРФ (ноябрь 2020 г.) планируют реализовать проекты на общую сумму 17 млн руб. в проектах всего на 33 новых рабочих места. Дополнительно четыре организации прошли отборочные комиссии, им осталось подписать соответствующие соглашения. Инвестпроекты прошли процедуры одобрения, предполагаемый объём инвестиций —

св. 1,5 млрд руб. с ок. 185 новых рабочих мест на территориях Кемского, Сегежского районов, а также Костомукшского городского округа. Проекты связаны с развитием туризма, созданием центра обработки данных, ремонтом промышленного оборудования. На получение статуса резидентов Арктической зоны документы готовят ещё 28 субъектов МСП Карелии. По состоянию на начало декабря 2020 г. численность зарегистрированных резидентов АЗРФ в Карелии составила 19.

Особые перспективы Карелии в рамках общенациональной деятельности по развитию АЗРФ связываются с климатическими изменениями, природными условиями и, особенно, с географическим положением. Республика территориально связывает Санкт-Петербург и Ленинградскую область, транспортные узлы Мурманской и Архангельской области, имея при этом несколько коридоров на территорию ЕС — Финляндию, с которой имеется протяжённая граница. В частности, предполагается, что возможно создание альтернативного транзитного коридора Азия (Китай) — Урал — Евросоюз в обход Санкт-Петербурга, который, в свою очередь, близок к достижению предельной пропускной способности. Реализация этой возможности может востребовать до 400 новых рабочих мест.

В части федеральных мероприятий по реализации Стратегии на территории Республики Карелия предполагаются модернизация Беломорско-Балтийского канала, развитие промышленности строительных материалов на базе месторождений строительного камня и обеспечение проведения строительных работ в соседних субъектах, создание и развитие минерально-сырьевых центров, формирование и развитие кластера предприятий глубокой переработки древесины, развитие рыбохозяйственного кластера, включая предприятия аквакультуры, развитие культурно-исторического и экологического туризма, создание каскадов малых гидроэлектростанций при условии подтверждения перспективного спроса на электроэнергию и их экономической эффективности.

В целом в декабре 2020 г. численность резидентов АЗРФ в Республике Карелия сравнялось с аналогичным показателем Мурманской области. От Мурманской области, которая целиком

входит в Арктическую зону, резидентами являются тоже семь организаций — «Норд Стар» в Кандалакшском районе, «Порт Лиинахамари» и «Русский лосось» в Печенгском районе, «Флогопит» и «Ковдорский горно-обогатительный комбинат» в Ковдоре, «Терский берег» в Умбе и «Тирвас» в Кировске.

Оперативное реагирование на создание новой нормативной базы для инвесторов в АЗРФ отмечается также в Республике Коми, где к концу 2020 г. зарегистрированы первые 10 резидентов Арктической зоны. Это предприятия в сфере добычи и переработки полезных ископаемых, транспорта, сельского хозяйства и социальной сферы. В целом для субъекта приоритетными задачами являются комплексное социально-экономическое развитие моногородов Воркуты и Инты; развитие угольных минерально-сырьевых центров на базе Печорского угольного бассейна, создание на их основе глубокой переработки угля, углехимии; формирование и развитие нефтегазовых минерально-сырьевых центров на базе Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, в том числе создание мощностей по переработке нефти и газа. Планируется развитие вертикально интегрированного горно-металлургического комплекса по переработке титановых руд и кварцевых песков крупнейшего в мире Пижемского месторождения в Усть-Цилемском районе Коми, формирование и развитие Парнокского железомарганцевого минерально-сырьевого центра, расположенного в Интинском районе Коми, которое считается практически единственным в стране по запасам. В части развития транспортной инфраструктуры основным направлением утверждено развитие железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной магистрали Сосногорск — Индига, реконструкцию участка Коноша — Котлас — Чум — Лабитнанги, строительство и реконструкция магистрали Сыктывкар — Ухта — Печора — Усинск — Нарьян-Мар, дноуглубительные работы на реке Печоре для обеспечения транспортной доступности территорий, реконструкция аэропортов, а также создание туристических кластеров.

В Красноярском крае и Республике Саха-Якутия к концу 2020 г. имелись по одному резиденту АЗРФ. В первом из указанных субъектов первым резидентом определена компания «Се-

верная звезда», реализующая проект освоения Сырадасайского месторождения на полуострове Таймыр (строительство Западно-Таймырского промышленного кластера по производству угольных концентратов из коксующихся углей). Проект строительства кластера входит в комплексный инвестиционный проект «Енисейская Сибирь» и будет включать угольный разрез, обогатительную фабрику глубокой переработки, вахтовый посёлок и морской угольный терминал «Енисей». В Якутии проект резидента связан с добычей олова — АО «Янолово» предполагает добычу олова на россыпном месторождении «Ручей Тирехтях» в Усть-Янском районе с мощностью до 600 т. в год. Лицензия на право пользования недрами была приобретена ещё в 2015 г. В течение пяти лет проведена геологоразведка, разработан технический проект разработки месторождения. Проект реализуется при поддержке Министерства промышленности РСЯ. Начало добычи концентрата олова запланировано на 2021 г., проект имеет потенциал с точки зрения полноценного импортозамещения олова в России. Общий объём инвестиций составит более 686 млн рублей, количество новых рабочих мест — 70 [3].

Принципиальное значение имеет сопоставление сути мер в рамках нового этапа арктической политики РФ с актуальными проблемами пространственного и регионального развития приарктических территорий России. Требуется учёта то обстоятельство, что несмотря на пространственные масштабы АЗРФ, её население чрезвычайно сконцентрировано (62–92%), вследствие чего подвержено негативному воздействию факторов, сопутствующих развитию промышленных городов [4; 11].

К их числу относятся, в первую очередь, критическое накопление неблагоприятных факторов среды обитания, таких, как количество мусора, представляющее угрозу для природы, разливы продуктов нефтепереработки, сокращение ледяного покрова и загрязнение атмосферы, вымирание целых популяций животных, птиц и рыб. Во-вторых, это узкая отраслевая специализация территорий. К настоящему времени сложился очаговый тип промышленно-хозяйственного освоения. Несмотря на экономический эффект для страны от развития промышленности в Арктике (12–15% национального ВВП), остаются открытыми

проблемы финансирования расходов по изучению недр, утраты технологий и компетенций, подготовки кадрового потенциала. Отсюда — проблема рынка труда. Даже более высокий уровень заработной платы, действующая система льгот и социальных гарантий не способствуют удержанию рабочей силы в регионе, в том числе молодёжи, подстёгиваемый состоянием и качеством социальной инфраструктуры.

Отдельного упоминания заслуживают возможности обеспечения качества жизни населения и социальной инфраструктуры по сравнению с другими регионами выглядит. В городах АЗРФ неразвиты структуры удовлетворения потребностей в образовании, медицинском обслуживании, доступном жилье и транспорте. Структурные изменения системы здравоохранения значительно опережают развитие транспортной инфраструктуры и связи, что приводит к снижению доступности медицинской помощи. Тарифная политика не учитывает в достаточной мере данных факторов и носит убыточный характер, невозможность проведения текущих ремонтов приводит к снижению доступности и качества медицинской помощи. Низкая обеспеченность нормальной жизнедеятельности населения усиливается ограниченностью транспортной инфраструктуры и неразвитостью энергетической системы АЗРФ. Степень износа коммунальных сетей большинства городов АЗРФ достигает 70 %, а уровень тарифов ЖКХ выше среднероссийского показателя. Высокие коммунальные расходы порождают перекося в сторону официально зарегистрированных граждан, что приводит к росту расходов муниципальных бюджетов, поскольку суровые климатические условия не позволяют отапливать только часть жилых зданий. Серьёзной проблемой остаётся высокая изношенность городской инфраструктуры АЗРФ [14].

С учётом вышеозначенных проблем развития городов АЗРФ, а также государственных мер стимулирования экономического развития территорий, выделяются несколько перспектив и вызовов инвестиционного развития городов и муниципальных территорий [7; 13].

Основные перспективы развития инвестиционной деятельности на муниципальном уровне в регионах Арктики связаны

с развитием экономик первых трех групп городов: монопрофильных и «нефтегазовых» муниципальных образований, а также административных центров. Относительно стабильными являются все «нефтегазовые» муниципалитеты, где объём инвестиций приходится на модернизацию нефтегазовой промышленности, что оказывает положительный эффект и на социально-экономическое положение самих городских округов. Перспективы же монопрофильных муниципалитетов тесно связаны с конкурентоспособностью градообразующих предприятий, и для поддержки моногородов принимаются различные правительственные меры, однако инвестиционная активность в моногородах зависит от привлекательности и финансовой самостоятельности самих промышленных предприятий [12].

Для политиков и исследователей очевидно, что перспективное развитие инвестиционной деятельности и предпринимательской активности на территориях муниципалитетов АЗРФ связано с применением механизмов государственно- и муниципально-частного партнерства (ГЧП и МЧП). Реализация подобных проектов на муниципальном уровне актуальна в первую очередь для административных центров субъектов, тогда как для малых и средних городов соответствующие возможности ограничены проблемами материального, технического и финансового характера [1].

Анализ местных бюджетов показывает ухудшение бюджетной обеспеченности по всем муниципалитетам арктических регионов за последние годы, что связано в первую очередь с неблагоприятной экономической ситуацией в стране в целом, санкциями и падением цен на энергоресурсы, вследствие чего произошло резкое сокращение доли собственных доходов бюджетов. Кризисные явления в бюджетной сфере оказали непосредственное влияние и на возможности формирования и реализации инвестиционной политики муниципалитетами АЗРФ.

Критический вызов для развития территорий и муниципалитетов АЗРФ в долгосрочной перспективе — это наличие инновационной экосистемы. Инновационная инфраструктура формируется, создается, но её отдача невелика. Определённые планы регионов связываются проектами создания научно-об-

разовательных центров (НОЦ) мирового уровня. В настоящее время в регионах АЗРФ практически отсутствует прикладная наука, незаменимая для создания инновационных предприятий. Если в ЕС существует зависимость структуры экономики от географической широты, то в России она есть для «старых» отраслей, но практически отсутствует для новых. Добывающие предприятия не могут наращивать объемы производства, и в результате в период роста северные регионы растут медленнее, чем более южные. Инновационная активность добывающих предприятий низка, а отдача от университетов невелика, так как не создаются быстрорастущие инновационные предприятия. Межрегиональные связи в России слабы, научная, образовательная и инновационная сферы оказались вне интересов руководства ФО [4].

В целом в АЗРФ уровень развития человеческих ресурсов в среднем превосходит российский, однако высока пространственная неравномерность показателей, что накладывает ограничения на возможности формирования в регионе инновационной экономики. Единицы городов обладают достаточными условиями для комплексного развития экономики, основанной на знаниях. Для управления развитием арктического макрорегиона требуются дифференцированная социально-экономическая политика, учитывающая особенности территорий, а также активный обмен опытом и инновациями между арктическими сообществами при участии центральных регионов.

### Список литературы

1. *Говорова Н.В.* Многоликая Арктика: горизонты развития / Н.В. Говорова, В.П. Журавель // Арктика и Север. — 2018. — № 31. — С. 98–104.
2. *Дмитриева Т.Е.* Опорные зоны развития российской Арктики: содержание, рейтинги и проекты / Т.Е. Дмитриева, О.В. Бурый // ЭКО. — 2019. — № 1. — С. 41–59.
3. *Кондратьева В.И.* Северо-Якутская опорная зона арктической зоны России в стратегии пространственного развития Российской Федерации / В.И. Кондратьева // Арктика. XXI век. Гуманитарные науки. — 2017. — № 1 (11). — С. 4–12.
4. *Корчак Е.А.* Арктическая зона России: социальный портрет регионов / Е.А. Корчак. — Апатиты: КНЦ РАН. — 2017. — С. 101.

5. *Кравчук А.А.* Механизм обеспечения национальной безопасности Российской Федерации в Арктике / А.А. Кравчук // Вестник Томского государственного университет. — 2019. — № 447. — С. 96–104.
6. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом Российской Федерации 18.09.2008 № Пр-1969).
7. Регионы России. Социально-экономические показатели. 2019. / Стат. сб. — Росстат. — М., 2019. — 1204 с.
8. Статистическая информация о социально-экономическом развитии [АЗРФ] // URL: [https://rosstat.gov.ru/free\\_doc/new\\_site/region\\_stat/arc\\_zona.html](https://rosstat.gov.ru/free_doc/new_site/region_stat/arc_zona.html).
9. Стратегия развития морской деятельности РФ до 2030 года (распоряжение Правительства РФ от 08.12. 2010 № 2205-р).
10. Стратегия социально-экономического развития Архангельской области до 2035 года (закон Архангельской области № 75-5-ОЗ, постановление Архангельского областного Собрания депутатов от 13.02.2019 № 168).
11. *Фаузер В.В.* Арктика: природные ресурсы, расселение населения, экономика / В.В. Фаузер, А.В. Смирнов // Арктика: экология и экономика. — 2018. — № 3 (31). — С. 3–22.
12. *Фаузер В.В.* Методика определения опорных поселений российской Арктики / В.В. Фаузер, А.В. Смирнов, Т.С. Лыткина // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2019. — Т. 12. — № 5. — С. 25–43.
13. Экономические и социальные показатели районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей в 2000–2018 годах / Стат. сб. — Росстат. — М., 2019. — 187 с.
14. *Leksin V.N.* Specificities of Spatial System Transformation and Strategies of the Russian Arctic Redevelopment under the Conditions of Climate Changes / V.N. Leksin, B.N. Porfiryev // *Economikaregiona — economy of region.* — 2017. — No 13 (3). — P. 641–657.

***Попова С.А.,***

кандидат экономических наук, доцент,  
ведущий научный сотрудник,

Научный центр исследования истории и развития мировых цивилизаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

***Кокорева Е.А.,***

Первый проректор,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСЛОВИЙ ДОСТУПНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ  
ДЛЯ ИНВАЛИДОВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
НА ОСНОВЕ ОПЫТА ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН**

***Popova S.A.,***

PhD in Economic Sciences, Associate Professor,  
senior scientist of the scientific center for the study of history and development,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: svetpopzhuk@yandex.ru

***Kokoreva E.A.,***

First Vice-Rector  
Institute of World Civilizations, Moscow

**ENSURING ACCESSIBILITY OF THE URBAN ENVIRONMENT  
FOR THE DISABLED IN THE ARCTIC ZONE  
OF THE RUSSIAN FEDERATION  
BASED ON THE EXPERIENCE OF FOREIGN COUNTRIES**

**Аннотация.** В статье рассматривается зарубежный опыт обеспечения доступности городской среды для инвалидов в северных климатических широтах применительно к Арктической зоне Российской Федерации. Констатируется, что существующая конъюнктура благоустройства городских территорий должна использовать достаточно широкий инструментарий по обеспечению доступности городской среды с учетом специфики воздействия климатического фактора. Показано, что опыт северных стран в данной области обладает значительной степенью актуальности для Арктической зоны России, территория которой характеризуется суровыми климатическими условиями. В статье отмечаются основные результаты проявления негативного влияния северного климата: обледенение пешеходных дорожек, замерзание поручней и дверей, образование снежных заносов и сугробов, сильные порывы ветра и так далее. Устранение перечис-

ленных негативных факторов осуществляется за счет применения таких инструментов, как строительство крытых переходов, «социальных остров помощи», использование «антиобледеняющих покрытий». Констатируется, что информация о месте расположения и функционировании данных многофункциональных укрытий должна постоянно присутствовать в городской информационной среде и быть доступной для лиц с ограниченными возможностями. Проведена группировка основных инструментов исследованного зарубежного опыта по обеспечению условий доступности городской среды для Арктической зоны Российской Федерации. Автором отмечается, что использование каждого инструмента имеет свои особенности и национальную специфику, но общий опыт однозначно должен быть адаптирован в механизм создания условий повышенной доступности городской среды для инвалидов в Арктической зоне России.

**Ключевые слова:** доступная городская среда, инвалиды, Арктическая зона Российской Федерации, опыт, зарубежные страны.

**Abstract.** The article examines the foreign experience of ensuring accessibility of the urban environment for the disabled in the northern climatic latitudes in relation to the Arctic zone of the Russian Federation. It is stated that the existing conjuncture of urban improvement should use a fairly wide range of tools to ensure the accessibility of the urban environment, taking into account the specifics of the impact of the climatic factor. It is shown that the experience of the Nordic countries in this area has a significant degree of relevance for the Arctic zone of Russia, the territory of which is characterized by harsh climatic conditions. The article notes the main results of the negative impact of the northern climate: icing of pedestrian paths, freezing of handrails and doors, the formation of snow drifts and snowdrifts, strong gusts of wind and so on. The elimination of these negative factors is carried out through the use of such tools as the construction of covered crossings, «social islands», the use of «anti-icing coatings». It is stated that information about the location and functioning of these multifunctional shelters should be constantly present in the urban information environment and be accessible to persons with disabilities. The grouping of the main tools of the studied foreign experience to ensure the conditions of accessibility of the urban environment for the Arctic zone of the Russian Federation is carried out. The author notes that the use of each tool has its own characteristics and national specifics, but the general experience should definitely be adapted into a mechanism for creating conditions for increased accessibility of the urban environment for the disabled in the Arctic zone of Russia.

**Key words:** accessible urban environment, disabled people, Arctic zone of the Russian Federation, experience, foreign countries.

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) значительно отличается от других регионов страны наличием экстремаль-

ных природно-климатических условий, в том числе постоянным ледовым покровом, что, безусловно, требует учета данных особенностей при формировании доступности городской среды для граждан, имеющих инвалидность. Стратегической целью реализации механизма доступности городской среды для инвалидов является создание для них таких условий в городской экосистеме, при которых они чувствовали бы себя полноправными ее участниками без каких-либо ограничений. В существующей конъюнктуре благоустройства городских территорий разработан достаточно широкий инструментарий обеспечения доступности городской среды для инвалидов [2]. В тоже время данный инструментарий должен иметь свои особенности с учетом специфики воздействия климатического фактора.

Опыт отдельных стран и даже городов в области обеспечения доступности городской среды обладает значительной степенью актуальности для АЗРФ, территория которой характеризуется суровыми климатическими условиями [1; 4]. Одними из наиболее существенных негативных факторов в данном аспекте являются снег, низкие температуры и сильный ветер. Присутствие указанных факторов радикально ограничивает степень доступности городской среды для инвалидов вплоть до образования полностью не пруступных барьеров для их передвижения. С подобными проблемами сталкиваются и в ряде других стран, расположенных в аналогичных климатических зонах. Особый интерес представляет опыт Исландии, Норвегии и Швеции. Так, природно-климатические особенности Норвегии характеризуются значительным негативным влиянием северного климата на достижение необходимого уровня доступности городской среды для инвалидов. Основными результатами проявления отмеченного негативного влияния являются обледенение пешеходных дорожек, замерзание поручней и дверей, образование снежных заносов и сугробов, сильные порывы ветра. Комплекс перечисленных факторов максимальным образом снижает доступность городской среды для инвалидов в области перемещения. Данную проблему городские власти Норвегии решают с помощью строительства крытых переходов, для которых применяются легкие, но в тоже время устойчивые и прочные свето-

прозрачные конструкции [6; 7]. Указанные переходы обладают следующими размерами: не менее 2,5–3 метра в высоту и 2,5 м в ширину. Кроме того, существует и ряд важных архитектурных особенностей данного сооружения:

- внутреннее пространство перехода постоянно освещено;
- внешние стены перехода сделаны из прозрачных конструкций, что позволяет постоянно осуществлять визуальный контроль за перемещением инвалидов и при необходимости оказать им помощь, а также существенно снижает уровень «криминагенности» представленного сооружения<sup>1</sup>.

Общий вид крытого перехода для инвалидов в условиях северных широт представлен на рис. 1.

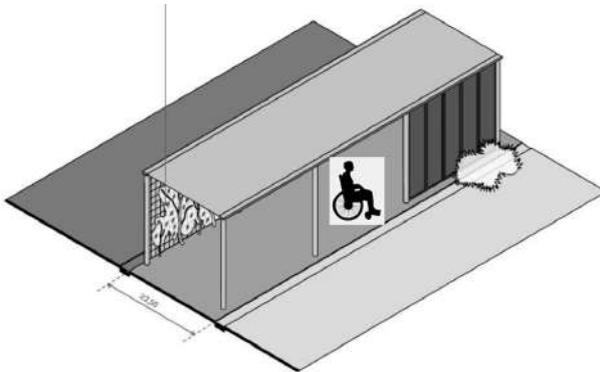


Рис. 1. Общий вид крытого перехода для инвалидов в условиях северных широт

Стратегическая цель строительства подобного рода крытых переходов заключается в достижении постоянной доступности ключевых объектов городской социальной инфраструктуры для инвалидов даже при негативных климатических условиях.

Строительство крытых переходов направлено на решение следующих проблем в механизме обеспечения доступности городской среды для инвалидов:

<sup>1</sup> How can cities be made more accessible for disabled people? // URL: <https://www.debatingeurope.eu/2016/04/05/how-can-cities-be-made-more-accessible-for-disabled-people/#.YWKWcdpByM8/>

- комплексная защита от воздействия негативных климатических факторов в виде сильного ветра, снега, метелей;
- минимизация вероятности получения травм для подобных категорий граждан в процессе перемещения по замерзшей и обледенелой поверхности;
- достижение необходимого уровня самостоятельности при перемещении, что расширяет потенциал доступности для отдельных городских услуг;
- ускорение доступа к объектам социальной инфраструктуры, имеющим повышенный уровень актуальности для обеспечения жизнедеятельности.

Адаптация подобного опыта в практике обеспечения доступности городской среды для инвалидов обладает значительным уровнем актуальности применительно к АЗРФ. В городах, расположенных в условиях северного климатического пояса, необходимо выполнить строительство подобного рода крытых переходов от мест жилой застройки до социальных объектов и крупных транспортных узловых станций. Решение данного вопроса существенно расширит потенциал городской среды для инвалидов в северных регионах.

Еще одним инструментом, который применяют городские власти Скандинавских стран с целью обеспечения необходимого уровня доступности городской среды для инвалидов, являются «социальные острова помощи», которые строятся в виде многофункциональных укрытий<sup>2</sup>. Целевое предназначение и особенности использования подобных «социальных островов помощи» заключаются в следующем:

- в условиях холодного климата люди с инвалидностью перемещаются еще намного медленнее, чем в обычных условиях. В этой связи возникает реальная вероятность обморожения при необходимости перемещения на длительные расстояния. Используемые в Исландии, Швеции и Норвегии «социальные острова помощи» обладают отапливаемой зоной для отдыха, в которой люди с инвалид-

---

<sup>2</sup> What would a truly disabled-accessible city look like?// URL: <https://www.theguardian.com/cities/2018/feb/14/what-disability-accessible-city-look-like/>

ностью могут согреться и провести определенное время, необходимое для восстановления сил с целью дальнейшего движения к пункту назначения;

- на территории «социальных островов помощи» всегда работает киоск, где можно получить не только горячую пищу, но и средства медицинской помощи. Управляет и обеспечивает весь необходимый функционал «социального острова помощи» оператор, который имеет необходимые компетенции в области социальной защиты, средств коммуникаций с инвалидами и оказания первой медицинской помощи. Важной характеристикой подобного рода многофункциональных укрытий является наличие средств оперативных коммуникаций с социальными и медицинскими службами города, которые могут быть задействованы оператором при возникновении кризисной ситуации.

Указанные «острова социальной помощи» для инвалидов активно применяются для обеспечения доступности городской среды и в Швеции<sup>3</sup>.

Наступление зимнего периода в городах АЗРФ практически полностью с логистической точки зрения «парализует» перемещение инвалидов, так как значительно повышается риск обморожения, утраты здоровья и заболевания простудными инфекциями. Грамотное расположение «островов социальной помощи» в рамках всей городской локации позволит существенно расширить ареал и безопасность перемещения инвалидов.

Информация о месте расположении и функционировании данных многофункциональных укрытий должна постоянно присутствовать в городской информационной среде и быть доступной для лиц с ограниченными возможностями. С учетом указанной информации в условиях неблагоприятного климата инвалиды могут относительно самостоятельно планировать свое перемещение в рамках городской агломерации без риска утраты здоровья. Локационное расположение «островов социальной помощи» должно быть таким, которое позволит максимально ох-

<sup>3</sup> People with disabilities in Sweden // URL: <https://www.norden.org/en/info-norden/people-disabilities-sweden/>

ватить все социальное пространство города при отсутствии в нем «темных пятен». Особое внимание стоит уделить наиболее актуальным маршрутам лиц с ограниченными возможностями до социальных объектов. Общий вид подобного «острова социальной помощи» представлен на рис. 2.

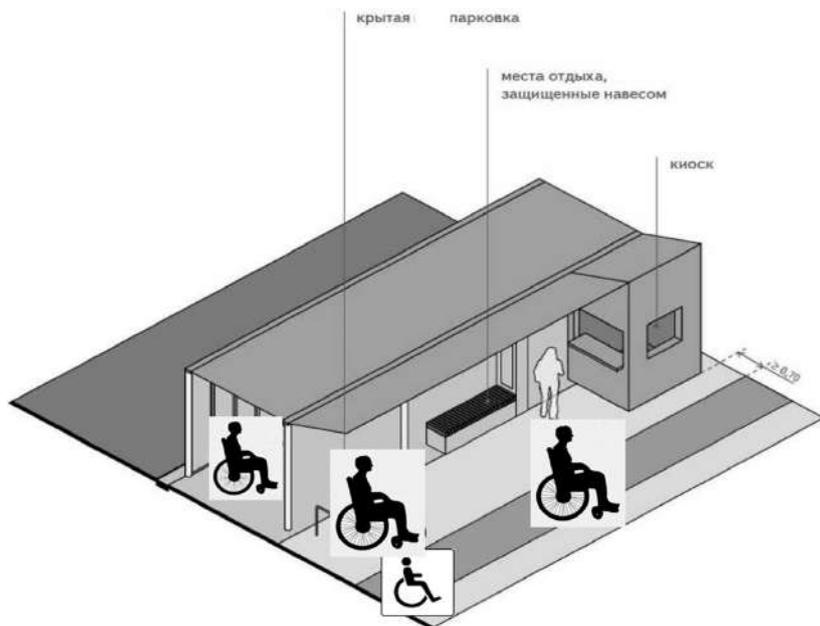


Рис. 2. Общий вид «острова социальной помощи» для людей с инвалидностью

Относительно похожий инструмент обеспечения условий доступности городской среды для инвалидов применяется в городе Квебек (Канада), который расположен в северных широтах<sup>4</sup>.

Городские власти Канады на остановках общественного транспорта устанавливают закрытые пункты для лиц с ограниченными возможностями [3]. Данные пункты выполнены из светопрозрачных конструкций, которые позволяют осуществлять

<sup>4</sup> Microaggression towards people with disabilities as sexual beings // URL: [https://english.hi.is/news/microaggression\\_towards\\_people\\_with\\_disabilities\\_as\\_sexual\\_beings/](https://english.hi.is/news/microaggression_towards_people_with_disabilities_as_sexual_beings/)

общественный контроль за происходящими внутри ситуациями. Четкий и однозначный термин для определения данного инструмента обеспечения условий доступности городской среды для инвалидов отсутствует. В большинстве случаев он называется «социальные остановочные пункты общественного транспорта».

Среди прочих актуальных характеристик социальных остановочных пунктов общественного транспорта следует выделить следующие.

- Наличие внутреннего отопления, которое поддерживает необходимый тепловой режим для комфортного ожидания общественного транспорта. Данная опция особенно актуальна именно для инвалидов, так как они по объективным причинам лишены возможности активно перемещаться и «самосогреваться».
- Присутствие кнопки вызова экстренной помощи. В отличие от рассмотренных ранее «островов социальной помощи» социальные остановочные пункты общественного транспорта лишены собственного оператора в виде компетентного и квалифицированного социального работника. В тоже время особенности состояния здоровья и двигательных процессов инвалидов могут потребовать оказания необходимой медицинской и социальной помощи. Сигнал о помощи может быть передан специальным социальным и медицинским службам при помощи кнопки экстренного вызова. Данная кнопка может быть также использована и социально-ответственными гражданами, которые увидели инвалида в сложной ситуации.
- В случае радикального ухудшения погоды (пурга, ледяной ливень) инвалиды не имеют объективной возможности оперативно добраться до дома или общественного укрытия. В этом случае социальные остановочные пункты общественного транспорта выступают средством защиты их жизни и здоровья.
- В периметре социального остановочного пункта функционирует камера, которая охватывает все его пространство и обеспечивает соответствие целей использования его функций для решения проблем инвалидов.

Представленный инструмент также актуален для использования в практике отечественного градоустройства для решения большинства вопросов личного и социального характера, которые пользуются общественным транспортом или самостоятельно перемещаются вдоль основных транспортных магистралей. В этой связи наличие социальных остановочных пунктов общественного транспорта расширяет доступность объектов городской среды для инвалидов. Они могут быть использованы как для ожидания общественного транспорта в безопасных для здоровья условиях, так и для отдыха и восстановления сил для дальнейшего движения к месту назначения.

С учетом текущего состояния местных финансов большинства российских городов строительство социальных остановочных пунктов общественного транспорта является относительно бюджетным мероприятием, которое позволит решить ряд проблем по обеспечению доступности городской среды для инвалидов в сложных климатических условиях.

Одним из основных средств обеспечения доступности городской среды для инвалидов в российской действительности являются пандусы. В тоже время использование пандусов в сложных климатических условиях (снег, холод, лед) вызывает значительные проблемы. В ряде Европейских стран, в том числе в Дании, Германии и Швеции для решения данного вопроса применяются «антиобледеняющие покрытия» [5]. С технологической точки зрения «антиобледеняющее покрытие» представляет собой чехол, одевающийся на внешнюю поверхность пандуса, по которому перемещаются инвалиды. Данный чехол выполнен из специального прорезиненного материала, а его технологические особенности обеспечивают пропускание влаги и отсутствие ледяной корки. В городах, расположенных в северных широтах, «антиобледеняющее покрытие» для пандусов, используемых при перемещении инвалидами, применяются в период наступления холодов.

Обобщая вышесказанное, в табл. 1 сгруппированы основные инструменты исследованного зарубежного опыта обеспечения условий доступности городской среды для АЗРФ.

Таблица 1

Основные инструменты исследованного зарубежного опыта обеспечения условий доступности городской среды для АЗРФ

<b>Инструмент (лимитирующий кли- матический фактор)</b>	<b>Описание</b>	<b>Пример страны применения</b>
Крытый переход для инвалидов (ветер, низкие температуры, снег, пурга, ледяной дождь)	Позволяет обеспечить постоянную доступность ключевых объектов городской социальной инфраструктуры для инвалидов даже при негативных климатических условиях	Норвегия, Швеция, Исландия
«Острова социальной помощи» (ветер, низкие температуры, снег, пурга, ледяной дождь)	Создание оснащенных зон отдыха и оказание квалифицированной помощи для инвалидов при их перемещении в неблагоприятных климатических условия	Швеция
Социальные остановочные пункты (ветер, низкие температуры, снег, пурга, ледяной дождь)	Формирование зон комфорта и безопасности для инвалидов в условиях непогоды при их перемещении в городской среде	Канада
«Антиобледеняющее покрытие» для пандусов	Обеспечение безопасного передвижения инвалидов по пандусам при изменении климата	Германия, Дания, Швеция

Необходимо отметить, что в 2020 году Государственная комиссия по вопросам развития Арктики выступила с инициативой разработки стандартов развития арктических городов в рамках федерального проекта «Формирование комфортной городской среды»<sup>5</sup> нацпроекта «Жилье и городская среда».

<sup>5</sup> Паспорт федерального проекта «Формирование комфортной городской среды» (утв. протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Жилье и городская среда» от 21 декабря 2018 г. № 3) // URL: <https://base.garant.ru/72192514/>

Федеральный проект по формированию комфортной городской среды показал свою эффективность в целом по России, поэтому было принято такое решение относительно арктических городов, к которым неприменимы обычные решения. Для них необходимы отдельные стандарты, направленные на создание благоприятной и доступной городской среды и улучшение качества жизни россиян.

Специальная рабочая группа при Министерстве строительства и жилищно-коммунального хозяйства и Министерстве по развитию Дальнего Востока и Арктики будет осуществлять сбор предложений и критериев по проектированию северных городов.

Подходы к развитию поселений в арктическом поясе серьезно отличаются от тех, что применяются в регионах с умеренным климатом: решения, которые показали свою эффективность в других городах страны, могут быть неприменимы из-за климатических особенностей АЗРФ. Например, правила комплексного подхода к развитию территорий должны учитывать преобладание низких температур, сильного ветра, период полярных ночей<sup>6</sup>.

Таким образом, зарубежный опыт построения доступной городской среды для инвалидов выработал определенный набор инструментов, которые обладают повышенной актуальностью при наличии различных лимитирующих климатических факторов. Применение отдельных инструментов в условиях российской действительности обладает ярко выраженной значимостью, так как климат арктических городов существенно ограничивает, а иногда и полностью ликвидирует доступность городской среды для инвалидов. Безусловно, использование каждого инструмента имеет свои особенности и национальную специфику, но общий опыт однозначно должен быть адаптирован в механизм создания условий повышенной доступности городской среды для инвалидов в Арктической зоне Российской Федерации.

---

<sup>6</sup> У арктических городов могут появиться свои стандарты формирования городской среды // URL: <https://ysia.ru/u-arkticheskikh-gorodov-mogut-poyavitsya-svoi-standarty-formirovaniya-gorodskoj-sredy/>

**Список литературы:**

1. Алёхин С.Г., Иванов Р.Д., Шемелов В.А. Количественные характеристики естественных климатических сезонов отдельных районов арктического региона// Труды Военно-космической академии имени А.Ф. Можайского. — 2021. — № 677. — С. 70–74.
2. Келасьев В.Н., Первова И.Л., Мороз Е.В. Стратегии включения уязвимых групп населения в общество на примере пожилых людей и инвалидов трудоспособного возраста// Социология и право. — 2018. — № 4 (42). — С. 6–16.
3. Кустикова Ю.О., Пискунов Е.В. Формирование безбарьерной среды для маломобильных групп населения за рубежом// Научное обозрение. — 2017. — № 11. — С. 31–34.
4. Якубович А.Н., Якубович И.А. Оценка климатических рисков в отношении транспортной инфраструктуры северных регионов России// Интеллект. Инновации. Инвестиции. — 2021. — № 2. — С. 96–104.
5. Bjornsdottir K. Belonging to higher education: inclusive education for students with intellectual disabilities// European Journal of Special Needs Education. — 2017. — V. 32. — No 1. — P. 125–136.
6. Hernandez-Palacio F. Urban quality and the sustainable city in Norway: the challenge of density// WIT Transactions on Ecology and The Environment. — 2015. — V. 193. — P. 677–687.
7. Næss P. Urban form and travel behavior: Experience from a Nordic context// Journal of Transport and Land Use. — 2012. — No 5. — P. 21–45.

**Потапова Д.С.,**  
студент 1 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**Петушкова Т.А.,**  
кандидат искусствоведения,  
доцент кафедры цивилизационного дизайна,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## СИМВОЛИЗМ МАНСИ В ОБРАЗАХ КУКОЛ

**Potapova D.S.,**  
1<sup>st</sup> year student,  
Department of design and civilizational communications,  
Institute of World Civilizations, Moscow

**Petushkova T.A.,**  
PhD in of Art History,  
Associate Professor of the Department of Civilizational Design  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: tatyana\_petushkova@yahoo.com

## MANSI SYMBOLISM IN THE IMAGES OF TOYS

**Аннотация.** В данном исследовании проведен анализ и классификация кукол Манси: формообразование, материалы, колористические решения. В изучаемом этносе кукла сопровождает персоналию с рождения до финала жизненного пути, репрезентуя когнитивные функции, отражая его мировоззрение. Автор считает, что изучение данной проблематики, может помочь современников понять «душу» данного народа, наиболее полно изучить его бытность и культуру.

**Ключевые слова:** Манси, народы Севера, идентификаторы этноса, куклы.

**Abstract.** This study analyzes and classifies Mansi dolls: shaping, materials, color solutions. In the studied ethnos, the doll accompanies the person from birth to the end of the life path, representing cognitive functions, reflecting his worldview. The author believes that the study of this issue can help contemporaries to understand the «soul» of a given nation, to study its life and culture most fully.

**Key words:** Mansi, peoples of the North, ethnic identifiers, toys.

Мир кукол и духов с детства окружает манси. Один вид кукол помогает матери выносить здорового малыша. Другой, в ко-

торую играют и мальчики и девочки, учит строить отношения в семье. Кукла для призыва духов помогает общаться с потусторонним «высшим» миром, а кукла иттерма провожает людей в ругой мир.

В отличие от русских кукол, которые мастерились из одежды родителей, для мансийских кукол всегда использовались лоскутки и обрезки новой ткани. Сейчас их мастерят из подсобных материалов. Обрезков ткани практически нет, так как одежду шьют крайне редко.

**Кукла «акань»** (рис. 1) представляет собой символическую фигурку человека без лица, выполненную из лоскутов ткани размером не более 15 см. Если точнее, голова изготавливалась условно, на ней не делали ни носа, ни рта, ни глаз. В народе поговаривали, что если надеть куклу вышеперечисленными деталями, то в ней появится душа и сможет наносить вред тому, в честь кого Акань была изготовлена.

Этот вид куклы также служил оберегом. Изготавливались они индивидуально, учитывая социальный статуса члена сообщества с использованием клюва определённой птицы: для шаманов подходил клюв лебеда, для мужчины — гуся, для женщины — гусыни, а для невесты — уточки.



Рис. 1. Кукла «акань»

**Кукла «иттарма»** — вид кукол в ритуальной практике манси (рис. 2). Это специальная безликая кукла, олицетворяющую человека, скончавшегося естественной смертью. Называлась она «иттарма» и хранилась в доме усопшего. Как делали иттарму: она состояла из основания, выполненного из металла или дерева, на которое следовало надеть специально сшитые малюсенькие вещички. После этого кукла клалась в специальную коробочку, где вместе с ней находились любимые вещи усопшего.



Рис. 2. Кукла «иттарма»

**Кукла «ура»** — это другая разновидность ритуальных кукол манси. Создавалась она в честь людей, завершивших свой земной путь самоубийством или из-за последствий алкогольной зависимости. У такой куклы не было головы, и состояла она только из одежды. По размерам Ура могла достигать 50 см. Изготавливали ее женщины, и делали они это примерно на третий день после того, как был похоронен самоубийца. Интересно, что «жила» ура своём собственном доме, назывался он «Ура-хот» ход и возводился над могилой умершего человека.

**Кукла «пор нэ»** (рис. 3). Среди ритуальных кукол народов ханты и манси особняком стояли так называемые игрушки-

страшилки «пор нэ», олицетворявшие собой местную бабу-ягу. Поскольку в ханты-мансийском обществе порицалась матерная брань, люди оскорбляли недругов подбрасыванием им этой куклы-страшилки. Делали эти куклы из веточек деревьев, колючек и прочего некрасиво выглядящего обманывая их тряпками. В результате получалось нечто, не особо напоминающее человека.

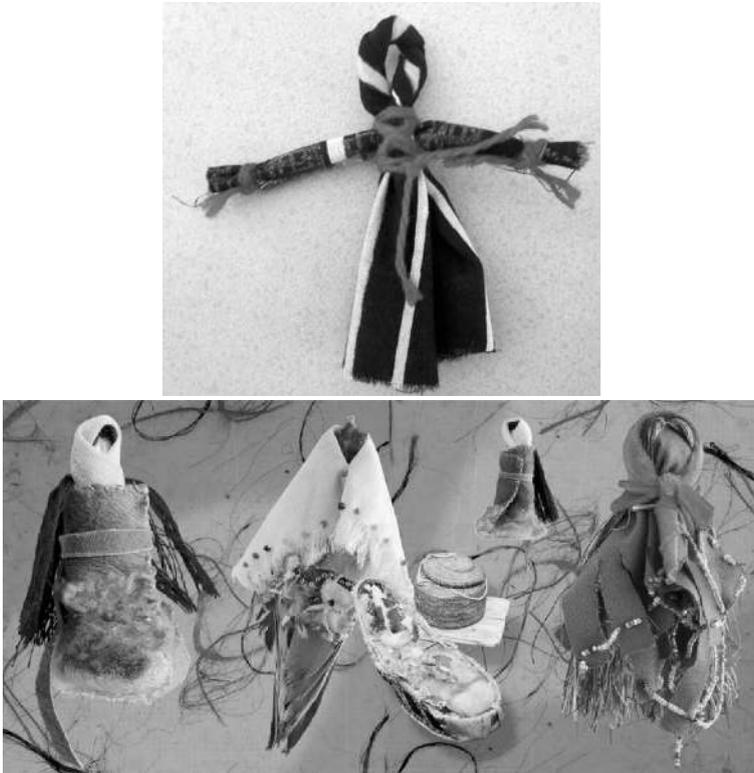


Рис. 3. Кукла «пор нэ»

Исчезновение традиций, пусть и традиций «кукольных» — это трагедия не только для маленького народа, но и в целом для современников. Ведь именно кукла помогает людям адаптироваться в жестоком внешнем мире, социализироваться, прожить определенные роли и, конечно же, служить для конкретного человека не

только другом, но и своеобразным оберегом [6–8]. Соответственно, автор считает своевременным изучение данной тематики, как и возрождение уникальных народных промыслов народов севера, их популяризации и адаптации к современному дизайну.

### Список литературы

1. Волдина Т.В. Игра как элемент традиционной культуры обских угров (напольные игры с камешками и палочками: сравнительно-сопоставительный анализ) / Т.В. Волдина // Вестник угроведения. — 2018. — Т. 8. — № 3. — С. 503–524. — DOI 10.30624/2220-4156-2018-8-3-503-524.
2. Бердюгина Н.Ю. Кукла сопровождает манси с рождения до смерти (техника изготовления куклы акынь у помских манси) / Н.Ю. Бердюгина, А.В. Слепухин // XI Зырянские чтения: Материалы Всероссийской научно-практической конференции, Курган, 05–06 декабря 2013 года. — Курган: Курганский государственный университет, 2013. — С. 181–183.
3. Кукла сопровождает манси с рождения до смерти (техника изготовления куклы акынь у помских манси). [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=30680328> (дата обращения: 01.11.2021).
4. Ханты-Мансийский ритуал «а-ля» Вуду: Для чего кукол делали полноправными членами семьи). [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://kulturologia.ru/blogs/210821/50841/> (дата обращения: 01.11.2021).
5. Кириллица (Российское вуду: что манси делают с куклами). [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://cyrillitsa.ru/narody/99100-rossiyskoe-vudu-chto-mansi-delayut-s-kuk.html> (дата обращения: 01.11.2021).
6. Глазунова Ю.В., Громадский В.В. Воспитательные мотивы народов севера или, что мы должны взять в будущее // Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей. — М., 2021. — С. 99–108.
7. Глазунова Ю.В. Формирование новых цивилизационных отношений вдоль северного морского пути: учет особенностей культуры и социально-экономических доминант местных народов и их воспитательного воздействия // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2020. — Т. 11. — № 1 (26). — С. 60–69.
8. Маракушев В.А., Дзюбан В.В. Арктика: проблемы и перспективы развития // Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.

**Почуева П.С.,**

студент 1 курса,

факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,

Институт мировых цивилизаций, Москва

**Сичкарь Т.В.,**

кандидат технических наук, доцент,

декан факультета дизайна и цивилизационных коммуникаций,

Институт мировых цивилизаций, Москва

## **КОЛОРИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОГО КОСТЮМА ТЕЛЕНГИТОВ**

**Pochueva P.S.,**

1<sup>st</sup> year student,

Department of design and civilizational communications,

Institute of World Civilizations, Moscow

**Sichkar T.V.,**

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,

dean, of the faculty of design and civilizational communications,

Institute of World Civilizations, Moscow

E-mail: ditava1@mail.ru

## **COLORISTIC FEATURES OF THE NATIONAL TELENGIT COSTUME**

**Аннотация.** В статье рассматриваются колористические особенности национального костюма теленгитов с учетом их территориальных и социально-культурных аспектов. Установлено, что современное состояние нематериальной культуры у разных алтайских этносов показывает, что лучше всего сохранились ее компоненты (жилище, одежда, орудия труда и др.) у теленгитов. Мировоззрение теленгитов связано с почитанием духов, поэтому ассоциативные колористические решения представляют собой три основных цвета (красный, белый и синий), которые используют в дизайне не только национальной одежды, но и в предметах быта, интерьере. Показано, что женская верхняя одежда чегедек шилась только из тканей красных, бордовых, алых цветов, а под чегедек надевали рубаху-платьея белого цвета, как символ жизненной чистоты. В мужском национальном костюме использовался красный и синий цвета. Таким образом, изучение колористических особенностей национального костюма теленгитов констатирует неразрывную связь с религиозно-культурными аспектами, в том числе с почитанием духов Природы.

**Ключевые слова:** коренные малочисленные народы русского Севера, теленгиты, Республика Алтай, национальный костюм, колористические решения.

**Abstract.** The article examines the coloristic features of the national Telengit costume, taking into account their territorial and socio-cultural aspects. It has been established that the current state of intangible culture among different Altai ethnic groups shows that its components (dwelling, clothing, tools, etc.) were best preserved among the Telengits. The worldview of the Telengits is associated with the veneration of spirits, therefore associative color solutions are three basic colors (red, white and blue), which are used in the design not only of national clothes, but also in household items and interiors. It is shown that women's outerwear chegedek was sewn only from fabrics of red, burgundy, scarlet colors, and a white shirt-dress was worn under the chegedek, as a symbol of vital purity. Red and blue colors were used in the men's national costume. Thus, the study of the coloristic features of the national Telengit costume states an inextricable connection with religious and cultural aspects, including the veneration of the spirits of Nature.

**Key words:** indigenous small peoples of the Russian North, telengits, the Altai Republic, national costume, color solutions.

На современном этапе Россия является одним из крупнейших многонациональных государств в мире.

Народы, как правило, живут на территориях традиционного расселения своих предков, по возможности сохраняя традиционный образ жизни, хозяйствование и промыслы и осознавая себя самостоятельными этническими общностями (этносом) [9].

В северных районах Российской Федерации проживают народы численностью менее 50 тысяч человек, которые согласно перечню утверждённому Правительством РФ, относятся к коренным малочисленным народам Севера [2; 16].

Территориальное и социально-культурное формирование таких этносов на современном этапе формирует их новый образ жизни, во главу угла которого выходят концептуально-доктринальные проблемы [5].

Суровые природно-климатические условия формируют приспособленность к жизни и ведению трудовой деятельности в экстремальных условиях высоких широт земного шара. Этот факт является одним из определяющих варьирования численности населения на этих территориях (табл. 1).

Таблица 1

Коэффициент естественного прироста населения  
по Арктической зоне Российской Федерации  
(на 1000 человек населения) [4]

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Арктическая зона Российской Федерации	3,9	3,1	2,2	1,5	0,7	-1,0

Исторически сложилось, что Российское государство всегда оказывало поддержку самобытному социально-экономическому и этнокультурному развитию малочисленных народов Севера, сохранению их исконной среды обитания, традиционного образа жизни и культурных ценностей. Около 40 коренных малочисленных народов Севера проживает сейчас в 28 субъектах Российской Федерации [18; 20].

Согласно данным Всероссийской переписи населения 2002 года общая численность малочисленных народов Севера (включая также вновь выделенных переписью камчадалов, теленгитов, тубаларов, челканцев и чулымцев) составила 244 тыс. человек [1].

Таблица 2

Динамика численности населения в 2002–2010 гг. [4]

Народность	Численность на 2002 г., чел.	% от всего населения РФ	Численность на 2010 г., чел.	% от всего населения РФ	Абс. прирост (убыль), чел	Прирост (убыль), %
Тувинцы, в т.ч. тоджинцы	243 442	0,17	263 934	0,19	20 492	8,42

Современное состояние нематериальной культуры у разных алтайских этносов показывает, что лучше всего сохранились ее компоненты (жилище, одежда, орудия труда и др.) у теленгитов. Они в большей степени сохранили традиционную кухню, одеж-

ду и орудия труда, а также до сих пор используют многоугольные срубы — юрты. Стоит отметить повышенный интерес к сохранению традиционного костюма, который в последние годы становится популярным как использование его в качестве праздничной одежды, так и для проведения культурно-массовых мероприятий [10; 21].

Поэтому задачей настоящего исследования явилось рассмотрение колористических особенностей национального костюма теленгитов с учетом их территориальных и социально-культурных аспектов.

Своими прародителями теленгиты, проживающие в южных районах Республики Алтай, считают древние тюркские народы, а Постановлением Правительства Российской Федерации № 255 от 24 марта 2000 г. они были отнесены к коренным малочисленным народам Российской Федерации [3].

Теленгиты живут обособленно, на стыке четырех государств — России, Китая, Монголии и Казахстана: к югу от Телецкого озера вдоль впадающей в него реки Чулышман с её притоком Башкаус и в долине реки Чуя [8].

Становление этноса прошло долгий и трудный исторический путь от эпохи становления и гибели кочевых империй Центральной Азии, монгольских завоеваний, Цинских вторжений до походов русско-имперских служилых людей. Известный тюрколог В.В. Радлов писал: «И теперь все племена, подчинившиеся русской короне, называют себя алтайцами, а племена, находившиеся во власти Китая, а затем возвратившиеся уже как китайские подданные в Россию на свои насиженные места в Восточном Алтае и до 1866 года платившие дань китайцам и русским, двоеданцами. И алтайцы и двоеданцы сохранили еще память о своей принадлежности к калмыцкому государству, а поэтому часть их называет себя калмак или ойрот, хотя это племенное название все больше забывается. Настоящее название этого народа — теленгиты, или теленгеты...» [13; 19].

Алтайский край богат своей флорой и фауной, сочетание субальпийских и альпийских лугов с высокотравьем, вперемешку с лесными массивами кедров и лиственниц. Однако, несмотря на суровый климат и кочевой образ жизни, местные жители кормят

свои семьи, занимаясь скотоводством, охотой на пушного зверя и собирательством дикорастущих трав, корней, ягод, орехов.

Природно-климатические условия позволяют разводить яков, верблюдов, лошадей, коров, овец и коз, пасти домашних животных зимой — на высокогорных плато, весной и осенью — на предгорных пастбищах, а летом — в долинах рек [6].

Мария Турлунова, хранительница традиций теленгитского народа — «Раньше все было как: мать земля людей кормила, а небо поило. Сейчас же многим кажется, что все можно купить в магазине. Сел в машину и поехал. И для этого необязательно молиться, строить святилища или поклоняться родовым местам. Но что, если человек живет не в городе, а мечтает о чем-то ином — о хороших пастбищах и о погоде, которая должна соблаговолить вовремя перекочевать» [12].

Мировоззрение теленгитов связано с почитанием духов Природы, в основе которой лежит триада огонь-молоко-можжевелик [13]:

- огонь «От-Эне» (в переводе с алтайского языка — Мать-Огонь) является символом жизни, семьи и дома;
- молоко «Сут» является одной из основ жизни и чистоты;
- можжевелик «Артыш» — ритуальное очищение человека, защита от злых духов и небесное покровительство.

Поэтому ассоциативные колористические решения представляют собой три основных цвета, которые используют в дизайне не только национальной одежды, но и в предметах быта, интерьере (рис. 1).



Рис. 1. Основные колористические решения у теленгитов (разработано авторами)

Один из элементов женского национального костюма теленгитов — чегедек (верхняя длинная распашная одежда без рукавов) традиционно шилась только из тканей красных, бордовых, алых цветов, символизирующих огонь (рис. 2). В старину у каждой замужней женщины должен был быть парадный и рабочий чегедек [7; 17].



Рис. 2. Традиционный женский костюм теленгитов [11]

Украшали чегедек по пройме, талии, краям полочек и низу с помощью декоративной полоски из ручной вышивки, с большим количеством свисающих бусин. Для художественно-декоративной отделки использовали цвета ниток — синий, голубой, фиолетовый и белый.

Следуя национальным традициям, под чегедек женщины надевали рубаху-платья белого цвета, как символ жизненной чистоты.

В мужском национальном костюме использовался красный и синий цвета. Особое значение уделялось элементам орнамента, в том числе вышивка «хребет рыбы», напоминающая чешую извилистыми строчками и солнце и луна, которые являлись показателем времени (рис. 3):

- день за днем;
- месяц за месяцем;
- полный годовой цикл.

Основным украшением мужского национального костюма была пряжка на поясе из меди, серебра или золота.

Таким образом, изучение колористических особенностей национального костюма отдельного этноса всегда необходимо рассматривать сквозь призму ряда важных факторов:

- территориально-географического проживания этноса;
- природно-климатических условий;
- традиционного образа жизни;
- религиозно-культурных ценностей.



*Рис. 3. Элементы орнамента в мужском традиционном костюме [14; 15]*

Поэтому можно уверенно констатировать, что колористические особенности национальной одежды у коренного малочисленного народа русского Севера — теленгитов связаны с религиозно-культурными аспектами, в том числе с почитанием духов Природы.

### **Список литературы**

1. Распоряжение Правительства РФ от 04.02.2009 № 132-р «О Концепции устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации».
2. Распоряжение Правительства РФ от 17 апреля 2006 года № 536-р «Об утверждении перечня коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации (с изменениями на 26 декабря 2011 года)».
3. Постановление Правительства РФ от 24 марта 2000 г. № 255 «О Едином перечне коренных малочисленных народов Российской Федерации» (с изменениями и до-

- полнениями) // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 апреля 2000 г. — № 14. — Ст. 1493.
4. Федеральная служба статистики // <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Calendar2-2021.htm>.
  5. *Кирсанов К.А., Пчелинцева А.О., Сичкарь Т.В.* Мобильные города как основа стратегии развития Севера России // Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции (15 декабря 2020 г.): сборник статей. — М.: Издательский дом «ИМЦ», 2021. — С. 429–441
  6. *Козырева Ю.В., Рыгалова Н.В.* География Алтайского края: учеб. пособие / АлтГУ, Геогр. фак. — Барнаул: Изд-во АлтГУ, 2014. — 140 с.
  7. *Романова С.В.* Новые источники по костюму алтай-кижи и теленгитов в фондах Российского этнографического музея // Вестник Санкт-Петербургского университета, Серия 2. — СПб.: 2008. — Вып. 1. — С. 241–249.
  8. Сибирь. Атлас Азиатской России. — М.: Топ-книга, Феория, Дизайн. Информация. Картография, 2007. — 864 с.
  9. *Сичкарь Т.В.* Костюмологические концепции развития северного морского пути России: от технологических решений до экономики сокровищ // Государственное управление и развитие России: национальные цели и институты: сборник статей международной конференц-сессии. — М.: Издательский дом «НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА», 2019. — Т. 1. — С. 791–806.
  10. *Чемчиева А.П.* Алтайские субэтноты в поисках идентичности. — Новосибирск: Институт археологии и этнографии СО РАН, 2012. — С. 254.
  11. В гостях у теленгитов. Войлочные юрты Алтая. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.livejournal.com/media/490960.html>.
  12. Кто такие теленгиты и зачем им топшур? Исчезающие народы России. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.culture.ru/themes/367/kto-takie-telengity-izachem-im-topshur-ischezayushie-narody-rossii>.
  13. Культура теленгитов [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://livingheritage.ru/brand/respublika-altaj/kultura-telengitov>.
  14. Народы России: Теленгиты. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://maxpark.com/community/8238/content/6931261>.
  15. Теленгиты — хранители степных кочевий. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://mp.riseteam.ru/reports/view/telengity\\_hraniteli\\_stepnyh\\_kochevij\\_40797/](http://mp.riseteam.ru/reports/view/telengity_hraniteli_stepnyh_kochevij_40797/).
  16. *Маракушев В.А., Дзюбан В.В.* Арктика: проблемы и перспективы развития // Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.

17. *Глазунова Ю.В., Громадский В.В.* Воспитательные мотивы народов севера или, что мы должны взять в будущее// *Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: Материалы II научно-практической конференции: сборник статей.* — М., 2021. — С. 99–108.
18. *Глазунова Ю.В.* Формирование новых цивилизационных отношений вдоль северного морского пути: учет особенностей культуры и социально-экономических доминант местных народов и их воспитательного воздействия// *Вестник Института мировых цивилизаций.* — 2020. — Т. 11. — № 1 (26). — С. 60–69.
19. *Чередниченко А.О., Дзюбан В.В.* Возрождение культурно-нравственных ценностей в современном обществе// *Вестник Института мировых цивилизаций.* — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 74–77.
20. *Иванов А.М., Дзюбан В.В.* Культура и политические аспекты обеспечения ее безопасности// *Культура: управление, экономика, право.* — 2019. — № 4. — С. 3–9.
21. *Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В.* Роль искусства в диалоге культуры// *Вестник Института мировых цивилизаций.* — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.

**Прусакова А.Д.,**

студентка 2 курса,  
факультет дизайна и цивилизационных коммуникаций,  
Институт мировых цивилизаций, Москва

**Паллотта В.И.,**

кандидат педагогических наук,  
доцент кафедры гуманитарных наук АНО ВО «ММУ»,  
доцент кафедры цивилизационного дизайна  
Институт мировых цивилизаций, Москва

## СИНТЕЗ КУЛЬТУР В ТВОРЧЕСТВЕ ДОЛГАН

**Prusakova A.D.,**

2<sup>nd</sup> year student,  
Department of design and civilizational communications,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: prusakova.anya@bk.ru

**Pallotta V.I.,**

PhD of pedagogics, associate  
Associate Professor of the Department of Humanities ANO VO «MIU»,  
Associate Professor at the Department of Civilizational Design,  
Institute of World Civilizations, Moscow  
E-mail: pallotta@yandex.ru

## SYNTHESIS OF CULTURES IN THE WORKS OF DOLGANS

**Аннотация.** В статье рассматривается влияние эвенков, эвенов, якутов и русских на творчество долган

**Ключевые слова:** Долганы, Эвенки, Якуты, орнамент, одежда, народность.

**Abstract.** The article examines the influence of the Evenks, Evens, Yakuts and Russians on the work of the Dolgans

**Key words:** Dolgans, Evenks, Yakuts, ornament, clothing, nationality.

Долганы — коренной народ севера, проживающий в основном в Таймырском Долгано-Ненецкого муниципальном районе. Существует две теории происхождения долган.

Первая теория гласит, что долганы сложились как самостоятельный этнос, другая — этнос сложился в результате смешения

трех этнических компонентов: русских старожилов, эвенков и северных якутов-оленеводов. Вторая теория более верна, так как существует множество признаков, доказывающих её.

Изучая происхождение долган Б.О. Долгих утверждает, что эта этническая группа сформировалась в результате слияния и интеграции различных этнографических групп — родов эвенков Долган, Донгот, Эдян, Каранто, оленеводов северной Якутии, крестьян северной Якутии, предки которых были русские старожилы, эвенков илимпая (из рода Тамбегира, Малгачагира, Йолигира, Типтагира и Якчара), энцев (роды Сонуко, Сойта, Масадаи, Муггади и Бай) и ненцев (роды Ябтонгэ и Аседа) [5].

С восемнадцатого века долганы живут изолированными группами на границе между лесной и озерной тундрой от Пяси на западе, вниз по течению Анабара на востоке. Их основные занятия — охота, оленеводство и рыболовство [11].

На всё, чем занимались долганы, культура родственных народов наложила отпечаток. Во всех сферах жизни прослеживается влияние культуры эвенков, якутов и русских. «Современный человек, погружаясь в яркую, самобытную среду традиционного фольклора, знакомится с окружающим миром и культурой народа, его нравственными и духовными основами. Большое значение на развитие гармоничной личности оказывает народная культура» [3; 17].

Смешение народностей повлияло не только на культуру долган, не только на их быт, но и на творчество, в том числе на одежду и традиционный орнамент. На основе этнографических и этнологических исследований П.Н. Чуприн проанализировал с точки зрения культурологии традиционную культуру долганского народа и отметил актуальность того, что в современных условиях, когда долганская культура все еще сохраняет свои традиционные характеристики во многих аспектах, полевые материалы и данные все еще доступны для сбора. Это приоритетное направление в современных исследованиях [12; 18].

Долганы особенно сильно связаны своей культурой и бытом с эвенками, и якутами. Их связь столь сильна, что в большинстве научных трудов эти народы рассматриваются вместе, как неразрывное целое, дополняющее друг друга.

В связи со схожестью образа жизни (долганы, как и якуты, занимаются в основном оленеводством) прослеживается схожесть и в одежде родственных народов. Долганы носят распашные суконные кафтаны, женские шубы, повторяющие эвенский покрой [7, с. 104]. Сделаны они, в основном, из олений шерсти, это обусловлено основным видом деятельности — охотой на пушного зверя. Украшалась одежда полосовым орнаментом, который широко распространён среди всех народов Севера.

Изучая орнаментальное искусство населения Сибири С.Ф. Татауров и Ю.А. Лебедева отмечают, что орнамент является символическим воплощением народной культуры, не только выражает художественные и эстетические идеалы, но и несет определенную сакральную нагрузку. Многие декоративные узоры практически не изменились за длительный период времени и передавались из поколения в поколение. Каждый народ, в зависимости от эпохи, социально-экономической и политической обстановки, создавал свой собственный уникальный декоративный стиль в процессе укрепления или ослабления связи с другими народами [10].

Профессор С. В. Иванов заложил научные основы отечественной орнаменталистики в своем исследовании «Орнамент народов Сибири как исторический источник» (1963). В этой работе ученый рассмотрел все предметные культурные реликвии, известные научному сообществу того времени, проанализировал и систематизировал декоративные узоры и сделал определенные выводы об этническом происхождении народов бассейна реки Енисей, Амурской области и Дальнего Востока [6].

Для археологов и этнологов естественно интересоваться народным орнаментом. Принято считать, что его следует рассматривать как важный исторический источник, и исследования по нему выявили вопросы, связанные с формированием отдельных наций и их исторической судьбой.

Если рассматривать потенциал орнамента как артефакта с широким культурным контекстом, то можно казать, что его рисунок, имеющий четкие графические очертания, составлен по определенным законам сочетания и ритмического чередования, оформленным на декоративном языке в определенную символи-

ческую систему. Эта система была полным актом просьбы и желания и выражением внутренней глубины, обращенной к силам природы [13]. И, наконец, значение символа, идея вызывала у наших предков неосознанное чувство уважения, веры и надежды. Эти чувства проявляются в украшении вещей и считаются прекрасными. Геометрические формы как знаки составляющие орнаменты, включавшие религиозные, философские и духовные архетипы людей разных культур, отражали взгляды на устройство Вселенной и человека [2].

Гилевич Е.В. в своем исследовании традиционного орнамента, как семиотической структуры, заявляет, что интерес к изучению орнамента в мировой науке проявился в работах посвященных эстетическим его функциям в конце XVIII века. Однако попытка систематического изучения орнамента как элемента древней культуры была отнесена ко второй половине XIX века. Внимание исследователей сосредоточено на отражении национальных мифологических представлений в народном искусстве, понимании образов орнамента, взаимосвязи между элементами материальной культуры и элементами духовной культуры, а также народным искусством. Конец XIX — начало XX века характеризовался археологическими методами описания орнаментов и большим количеством научных исследований, которые помогли создать коллекции традиционных предметов, накопить факты и научно их осмыслить [4].

Простейшим видом геометрического долганского орнамента является орнамент в полосе. Делается это различными способами — росписью по замше из оленьей или лосиной шкуры. Наиболее распространенными являются орнаментальные полосы с белым ворсом по краям рисунка, пришивание цветных тканей на кожу, цветных или темных фрагментов меха, цветных бусин. Количество полос варьируется — от одной-двух до десятков. Долганы, как и другие народы севера, любят разнообразить цвет, материал и ширину полос [8].

В долганских орнаментах различают две различные группы узоров: прямолинейные геометрические узоры и изогнутые геометрические узоры. А.И. Саввинов в исследовании этнокультурных особенностей в орнаментальных традициях долган

утверждает, что это два декоративных комплекса. В первом — (тунгусском) — преобладают простые геометрические узоры, в основном представленные с помощью меховой инкрустации, вышивкой бисером, резьбой по кости и других художественных приемов, ярко выражающих особенности долганской культуры оленеводов. Второй комплекс тяготеет к якутским традициям — включает в себя самые сложные типы и мотивы. Здесь отчетливо прослеживается древняя традиция криволинейного орнамента [9].

Исследователь традиционное искусство народов северо-востока Сибири З.И. Иванова-Унарова утверждает, что орнамент также во многом схож с эвенкийским и якутским [7, с. 110], однако он приобрёл свои собственные черты, как-бы переработав традиции соседних народов. Часто повторяющиеся завитки присутствуют в традиционном орнаменте всех трёх народностей.

Орнамент считает И.В. Алексеева, является универсальным языком, посредством которого происходит передача информации, т.е. общение поколений через время и пространство разных эпох, этнических групп и обществ различных социальных категорий [1].

Долганские орнаменты так же передают определенную информацию о человеке. Например, украшения из ткани, украшенные бисером, на мужских и женских шляпах разные. Долганские узоры украшают головные уборы и нагрудники для мужских курток — парках. Декоративная палитра этих украшений основана на сочетании черного, белого, синего, красного, желтого и зеленого. Обувь также вышивалась бисером. Умело украшали предметы домашнего обихода, оленеводства, орудия труда, а также использовали различные техники: резьбу, резьбу и вышивку оленьим шейным волосом.

Таким образом, можно сказать, что в творчестве долган прослеживается влияние родственных народов, это обусловлено тем, что народность сама по себе образовалась благодаря слиянию нескольких других [14–16]. Таким образом, культура Эвенков, Эвенов и Якутов оказала наибольшее влияние на культуру и творчество долган, а русская — более незначительное, однако

переработав и переиначив творчество своих «материнских» народов, долганы сумели создать нечто новое и особенное в своём культурном коде.

### Список литературы

1. *Алексеева И.В., Паллотта В.И.* Актуальность проблемы исследования основ народного искусства в образе и символике орнаментальной культуры России и Абхазии // Теория и практика общественного развития. — 2015. — № 16. — С. 205–206.
2. *Алексеева И.В., Паллотта В.И.* Потенциал орнамента как артефакта с широким культурным контекстом в образовательном процессе подготовки студентов-дизайнеров // Теория и практика общественного развития. — 2015. — № 18. — С. 292–294.
3. *Василенко Е.В., Василенко П.Г.* Роль изучения народной культуры на примере росписи матрешки в традиционном марийском костюме для современного образования в дизайне // Костюмология. — 2019. — Т. 4. — № 1. — С. 11.
4. *Гилевич Е.В.* Традиционный орнамент как семиотическая структура [Текст]: автореф. дис. ... канд. культурологии (24.00.01) / Гилевич, Евгений Вячеславович; Московский гуманитарный университет. — М., 2012. — 25 с.
5. *Долгих Б.О.* Происхождение долган // Сибирский этнографический сборник. — М.: Изд-во АН СССР. 1963. — Т. 5. — С. 92–141. — (Тр. Ин-та этнографии им. Н.Н. Миклухо-Маклая. Нов. сер.; Т. 64).1, с. 93.
6. *Иванов С.В.* Орнамент народов Сибири как исторический источник — М.: Наука. 1963.
7. *Иванова-Унарова З.И.* Традиционное искусство народов северо-востока Сибири (эвенки, эвены, юкагиры, долганы, чукчи, коряки). — М.: Изд-во ЯГУ, 2005.
8. *Лопасова Е.В.* Живопись как учебный предмет в современной системе образования на художественно-графических факультетах // Кайгородовские чтения. Материалы региональной научно-практической конференции / Краснодарский государственный университет культуры и искусств. — 2010. — С. 347–350.
9. *Саввинов А.И.* Этнокультурные особенности в орнаментальных традициях долган // Вестник ДВО РАН. — 2010. — № 2. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/etnokulturnye-osobennosti-v-ornamentalnyh-traditsiyah-dolgan> (дата обращения: 16.12.2021).
10. *Татауров С.Ф., Лебедева Ю.А.* Изучение орнаментального искусства тюркоязычного населения Сибири // Вестник Омского университета. Серия «Исторические науки». — 2016. — № 2. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/izuchenie-ornamentalnogo-iskusstva-turkoyazychnogo-naseleniya-sibiri> (дата обращения: 16.12.2021).

11. Фольклор долган / Сост. П.Е. Ефремов. — Новосибирск: Изд-во Ин-та археологии и этнографии СО РАН, 2000. — 448 с. — (Памятники фольклора народов Сибири и Дальнего Востока; Т. 19).
12. Чуприн П.Н. Традиционная культура долган как объект культурологического исследования: источниковедческий аспект [Текст]: автореф. дис. ... канд. культурологии (24.00.01) / Чуприн Пётр Николаевич; ГОУ ВПО «Российский государственный педагогический университет имени А.И. Герцена». — СПб., 2009. — 19 с.
13. Vasilenko E., Vasilenko P., Saenko N., Borysov V., Borysova S., Prodan I. Engineering aspect of modern concept of professional education of artists and designers in academic figure // International Journal of Engineering Research and Technology. — 2020. — V. 13. — No 11. — P. 3625–3630.
14. Чередниченко А.О., Дзюбан В.В. Возрождение культурно-нравственных ценностей в современном обществе // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2019. — Т. 10. — № 1 (22). — С. 74–77.
15. Иванов А.М., Дзюбан В.В. Культура и политические аспекты обеспечения ее безопасности // Культура: управление, экономика, право. — 2019. — № 4. — С. 3–9.
16. Самошкина Н.Е., Дзюбан В.В. Роль искусства в диалоге культуры // Вестник Института мировых цивилизаций. — 2018. — Т. 9. — № 4 (21). — С. 129–131.
17. Маракушев В.А., Дзюбан В.В. Арктика: проблемы и перспективы развития // Россия и мир: развитие цивилизаций. Трансформация политических ландшафтов за период 1999–2019 годы: Материалы IX международной научно-практической конференции: в 2-х ч. — М., 2019. — С. 530–535.
18. Сичкарь Т.В., Кирсанов К.А. Подходы к пониманию нации, народа, этноса и цивилизации // Мировые цивилизации. — 2018. — Т. 3. — № 1. — С. 4.

**Сазонов С.Л.,**

кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник,  
Институт Дальнего Востока РАН, Москва

**Вавилов О.К.,**

соискатель,  
Институт Дальнего Востока РАН, Москва

**Лозинский А.Н.,**

соискатель,  
Институт Дальнего Востока РАН, Москва

## **ВЗГЛЯДЫ КИТАЙСКИХ ЭКСПЕРТОВ НА АРКТИЧЕСКИЙ ТРАНЗИТ**

**Sazonov S.L.,**

PhD in Economic Sciences, Leading Researcher,  
Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow  
E-mail: sazonovch@mail.ru

**Vavilov O.K.,**

postgraduate,  
Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow  
E-mail: ovavilov@ifes-ras.ru

**Lozinskiy A.N.,**

postgraduate,  
Institute of Far Eastern Studies of the Russian Academy of Sciences, Moscow  
E-mail: 285aleks299@gmail.com

## **VIEWS OF CHINESE EXPERTS ON ARCTIC TRANSIT**

**Аннотация.** Сегодня активно развивается сотрудничество между Россией и Китаем в области освоения Арктики, поскольку обе страны заинтересованы в развитии судоходства по Северному морскому пути и добыче углеводородов в регионе. Россия заинтересована в привлечении китайских инвестиций и технологий, а также может обеспечить доступ КНР к ресурсам и северной транспортной артерии. В статье рассматривается взгляд китайских экспертов о возможностях использования Северного морского пути для организации транзитных перевозок грузов из стран АТР в Европу в рамках проекта «пояс и путь». Они отмечают, привлекательность «Полярного Шелкового пути» с точки зрения значительного сокращения расстояния евразийской транспортировки контейнеров и экономии топлива при выборе российского СМП. Однако, по их мнению, развитие контейнерных перевозок станет делом будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за неблагоприятных факторов — погодных ограничений (сложной ледовой обстанов-

ки), неразвитости российской портовой инфраструктуры, повышающих вероятность арктических рисков и, как следствие, ставок арктического фрахта. Китайские эксперты уверены, что России и Китаю следует быстрее достигать конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «пояс и путь». Причем привлечение российской стороной в дополнение к бюджетным расходам и частных капиталовложений, а также китайских технологий и инвестиций, позволит российской арктической инфраструктуре через 10 лет соответствовать требованиям международного транспортного транзитного коридора.

**Ключевые слова:** Россия, Китай, Арктика, «пояс и путь», Северный морской путь, транзит, портовая инфраструктура, контейнеровозы.

**Abstract.** Today, cooperation between Russia and China is actively developing in the field of Arctic exploration, since both countries are interested in the development of navigation along the Northern Sea Route and the extraction of hydrocarbons in the region. Russia is interested in attracting Chinese investments and technologies, and can provide China with access to resources and the northern transport artery. The article examines the view of Chinese experts on the possibilities of using the Northern Sea Route for the organization of transit transportation of goods from the Asia-Pacific countries to Europe within the framework of the Belt and Road project. They note the attractiveness of the «Polar Silk Road» in terms of a significant reduction in the distance of Eurasian container transportation and fuel economy when choosing the Russian Northern Sea Route. However, in their opinion, the development of container transportation will become a matter of the future, since today it is impossible to organize a full-fledged linear service in the Arctic due to unfavorable factors — weather restrictions (difficult ice conditions), underdevelopment of the Russian port infrastructure, increasing the likelihood of Arctic risks and, as a result, Arctic freight rates. Chinese experts are confident that Russia and China should quickly reach a concrete agreement on cooperation in the region within the framework of the Chinese megaproject «Belt and Road». Moreover, the involvement of the Russian side, in addition to budget expenditures and private capital investments, as well as Chinese technologies and investments, will allow the Russian Arctic infrastructure to meet the requirements of the international transport transit corridor in 10 years.

**Key words:** Russia, China, the Arctic, «Belt and Road», the Northern Sea Route, transit, port infrastructure, container ships.

Документ «Арктическая политика Китая», опубликованный в начале 2018 г. Информационным бюро Госсовета КНР, совместно с китайской Академией общественных наук (КАОН) и китайским океаническим университетом в г. Циндао, представляет

собой арктическую стратегию Китая и стремление проложить в акватории Северного Ледовитого океана «Полярный Шелковый путь» или «Голубой экономический коридор» в рамках инициативы «пояс и путь» [8]. В документе отмечается, что «Географически КНР является «околоарктическим государством», одним из континентальных государств, расположенных ближе всего к Полярному кругу, природные условия Арктики и их изменения оказывают непосредственное влияние на климатическую систему и экологическую среду Китая и, в свою очередь, на его экономические интересы в сельском хозяйстве, лесном хозяйстве, рыболовстве, морской промышленности и других отраслях экономики страны. Китай является наблюдателем в Арктическом совете с 2013 г. и Китай придерживается принципа уважения суверенитета арктических государств, не ущемляя их основных прав и гарантируя полномочия Арктического совета по принятию решений. «Полярный Шелковый путь» станет новой точкой роста для Китая, а его участие в региональных делах будет способствовать интеграции евразийских экономик» [12]. С 1999 г. Китай совершил 12 научных экспедиций в Арктике, используя свои арктические исследовательские суда «Снежный дракон» («Xuelong») и «Снежный дракон 2» («Xuelong 2») [7].

Во время работы Ассамблеи Полярного круга (Рекьявик, Исландия, 14–17 октября 2021 г.) инициатива «Полярный Шелковый путь», предложенный лидерами Китая и России в 2017 г., оказался в центре внимания, поскольку таяние арктического морского льда позволило торговым судам свободнее перемещаться по Северному Ледовитому океану, причем значительно сокращаются судоходные пути, соединяющие Азию, Европу и даже Северную Америку. Участники ассамблеи заявили, что открытие арктического маршрута будет способствовать общему росту экономики региона, а структура мировой торговли и судоходства претерпит серьезные изменения. Китайские эксперты заявили, что «Полярный Шелковый путь» станет важным направлением транзитных перевозок в рамках инициативы «пояс и путь». «Полярный Шелковый путь» — относительно новая концепция, которая предоставляет альтернативу глобальным судоходным транзитным каналам, особенно после беспреце-

дентного хаоса, наблюдаемого в Суэцком канале, вызванного застрявшим грузовым судном, эпидемией COVID-19, ростом ставок фрахта, разрывом международных морских логистических цепочек, заторами в портах. При нормальных условиях маршрут морского транзита страны ЮВА — Европа должен проходить через Суэцкий и Малаккский проливы, представляя собой протяженный объездной путь. Однако, если выбрать маршрут из Шанхая в Мурманск (Россия), то проход по российскому арктическому водному пути (протяженность «Полярного Шелкового пути» или Северного морского пути (СМП), который от пролива Карские Ворота до Бухты Провидения проходит по акватории морей Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Восточно-Сибирское, Лаптевых, Чукотское, Берингово) равна 5,6 тыс. км) может сократить протяженность рейса почти вдвое по сравнению с традиционными маршрутами, что займет примерно на 15 дней меньше времени и позволит сэкономить 20% цены топлива. Кроме того, при осуществлении морских перевозок по Севморпути не взимается плата за транзит; для судов, следующих по арктическому маршруту, отсутствуют ограничения по тоннажу, осадке и размерам, которая существует для контейнеровозов при движении через Суэцкий и Панамский каналы, где проход ограничен стандартами Panamax и Suezmax; акватория СМП характеризуется существенной безопасностью — отсутствие военно-политических конфликтов, случаев морского пиратства и т.п. [16]. При этом, отмечает китайская пресса, Россия создает в Арктике самый современный атомный ледокольный флот в мире — пять действующих ледоколов, среди которых переданный в эксплуатацию в 2020 г. ледокол «Арктика», четыре строящихся ледокола проекта 22220 и самый мощный в мире атомный ледокол «Лидер» [1].

По словам отраслевого аналитика У Минхуа, грузовой маршрут через Арктику существует уже несколько лет, а большинство товаров, доставляемых по маршруту, представляют собой балкерные грузы, например, железная руда, металлы, минеральные удобрения, перевозимые на судах, которые спроектированы или оборудованы специально для суровых региональных условий (например, двойной корпус). По его мнению, в отличие от тради-

ционных маршрутов, из-за суровых условий в Арктике, маршрут является сезонным — лучший период судоходства в году — это летнее время с июля по сентябрь. В случае, если тенденция таяния ледяного покрова сохранится, доступное судоходное окно будет еще больше расширено [22]. Например, поскольку глобальное потепление сделало воды арктического региона более пригодными для судоходства в летнее время, китайская судоходная компания COSCO Shipping (мировой лидер по объемам транспортировки навалочных грузов, входит в число 10 крупнейших мировых контейнерных операторов и ежегодно перевозит более 200 млн т груза) совершила за летний период в общей сложности 31 рейс, сократив время доставки на 395,5 дней [4].

Однако, по мнению китайских аналитиков, развитие контейнерных перевозок станет делом будущего, поскольку сегодня в Арктике невозможно организовать полноценный линейный сервис из-за погодных ограничений. Следует понимать, что контейнерная линия не сможет работать стабильно в климате российского Севера — сложная ледовая обстановка до сих пор делает сроки доставки непрогнозируемыми, а для большинства грузов в контейнерах низкие температуры неприемлемы. В периоды образования толстого пакового льда при перевозке грузов по арктическому маршруту ввиду сложной навигационной обстановки требуется ледокольное сопровождение, ледовая лоцманская проводка и информационное обеспечение, высококвалифицированный и специально подготовленный экипаж с языковой подготовкой, особое оборудование для работы в арктических условиях, которые значительно повышают стоимость арктического фрахта, который, в свою очередь, увеличивает стоимость перевозимой продукции. Китайские специалисты полагают, что пока неясно, будет ли страхование полностью покрыть стоимость крупной аварии. Ущерб от разлива нефти, столкновения с айсбергом или высадки с корабля может исчисляться сотнями миллионов долларов — по их мнению, без накопленных за несколько лет данных о количестве жертв, аварий, столкновений или разливов нефти «моделирование рисков невозможно. Кроме всего, большие грузовые суда и контейнеровозы представляют собой значительную проблему — такой корабль с грузом, эки-

пажем, топливом и балластной водой в сложных арктических условиях намного сложнее поддается маневрированию или буксировке, чем обычный траулер» [20].

В последние годы более 40 страховых компаний или брокеров заявили, что у них все еще слишком мало знаний о регионе, чтобы надлежащим образом решить все вопросы об ответственности. При оценке арктических рисков международным страховщикам приходится каждый раз «импровизировать» — они проводят свои собственные оценки, а затем добавляют до 40–60% к базовой премии в размере от 80 до 140 тыс. долл. за страховку только одного судна, «чтобы гарантировать единственное путешествие в Арктику, но окончательная повышенная ставка страховой премии зависит от типа судна, маршрута и близости ледокола». И, тем не менее, согласно данным Международного союза морского страхования (IUMI), в последние несколько лет морские страховщики в целом платили за повреждение судов больше, чем собирали в виде ставок страховых премий. До сих пор самые распространенные проблемы были связаны не с столкновением с айсбергами, а с оборудованием, которое замерзает, а также с воздействием магнитного поля Земли, влияющим на точность работы некоторых навигационных приборов, вплоть до нарушения работы компаса. Согласно отчету крупнейшей немецкой Allianz Group за 2020 г., из 712 зарегистрированных инцидентов в Арктике повреждение или отказ оборудования составили почти половину. Другие инциденты включали трещину в корпусе, взрывы и падение людей за борт. Это приводит к тому, что большая часть затрат страховщика связана с доставкой поврежденного судна в порты из удаленных мест, а плата за буксир может исчисляться миллионами долларов. В 2020 г. пассажирское судно Clipper Adventurer с более чем 100 пассажирами село на мель в канадской Арктике. Ему повезло, поскольку единственное в стране картографическое судно береговой охраны находилось всего в 500 морских милях и прибыло на спасение через 40 часов. По словам картографа спасательного судна, «к счастью, погода в тот день была прекрасной, солнечной и совершенно спокойной, так что мы смогли всех спасти». Судно Clipper Adventurer пришлось вернуться в Европу для ремонт-

та, а его владельцы подали на Канаду судебный иск на 13,5 млн долл., заявляя «о предоставлении некачественных навигационно-гидрографических данных», но проиграли дело, после ознакомления с записью, сделанного канадским спасательным судном. Канада подала встречный иск, и ей было присуждено около 445 тыс. долл. в качестве компенсации расходов на борьбу с загрязнением арктических вод [3]. Многие брокеры уходят с рынка — так, что аппетит к страхованию рисков на арктическом рынке невысокий. В итоге из-за высоких рисков страховщики зачастую отказываются работать с контейнерными перевозчиками в регионе с экстремальными погодными условиями, а грузовладельцы предпочитают более длинный и дорогой, но более безопасный маршрут через Суэцкий канал [23].

Китайские аналитики отмечают, что «Россия хорошо осознает, что открытие арктических водных путей будет способствовать развитию ее арктического прибрежного региона, и она может участвовать в глобальных перевозках, связывающих Европу и Азию, однако существует значительное препятствие — инфраструктура в прибрежных районах Российской Арктики, построенная во времена Советского Союза, давно не ремонтировалась и не отвечает требованиям современной международной транзитной логистики [2].

Состояние портовой инфраструктуры, расположенной вдоль морских транзитных путей, оказывает значительное влияние на привлекательность маршрутов перевозки. Морская логистика жестко привязана к портам, где суда осуществляют не только выгрузку/погрузку груза, но и могут провести бункеровку, пополнить запасы еды и воды, осуществить необходимые ремонтные работы и т. п., что позволяет минимизировать возможные риски, возникающие вследствие задержки судов в порту. Причем все эти факторы влияют не только на скорость следования судна по маршруту, но и жесткое соблюдение графика движения. Из всех российских арктических портов (Анадырь, Архангельск, Амдерма, Варандей, Диксон, Дудинка, Зеленый Мыс, Мурманск, Мыс Шмидта, Певек, Провидение, Сабетта, Тикси, Хатанга, Эгвекино), лишь Мурманск и Сабетта являются современными глубоководными гаванями, отвечающими нуждам полярного

транзита, а остальные, которые характеризуются крайней изношенностью основных фондов и необходимостью коренной модернизации устаревшей портовой инфраструктуры, являются сдерживающим фактором развития транзитного потока по арктическому маршруту. В этой связи следует отметить, что китайские контейнеровозы, осуществляющие транзит из стран ЮВА в страны Европы и обратно, на пути следования совершают несколько остановок в промежуточных портах для разгрузки/загрузки контейнеров, дозаправки топливом и т.п.

Как итог, в наши дни объем грузооборота по СМП значительно уступает показателю Суэцкого канала. На протяжении всей истории Суэцкий канал играл важнейшую роль в глобальных морских перевозках, поскольку он обеспечивает около 30% мирового объема транзита контейнеров (Константинопольская конвенция от 1888 г. гарантирует право свободного прохода всех судов через канал как во время войны, так и мира). Около 95% объема китайского внешнеторгового оборота осуществляется морским транспортом (более 60% китайских товаров отправляются в страны Европы и Африки через Суэцкий канал, а 90% регулярных морских линий из КНР в ЕС пересекают канал) [17]. По данным Управления Суэцкого канала и регистра Ллойда, *в 2020 г. через канал прошло 18829 судов (в среднем 51,5 судна в день), которые перевезли около 1,17 млрд т грузов (10% мировых морских грузоперевозок и 30% мирового объема транзита контейнеров)*, обеспечено 11% мировых морских перевозок нефти (1,9 млн баррелей нефти ежедневно) и 8% перевозок сжиженного природного газа, причем на китайские суда приходится 10% объема судоходства по Суэцкому каналу [19].

Китайские эксперты полагают, что России необходимо диверсифицировать источники финансирования развития «Полярного Шелкового пути», привлекать в больших объемах государственные капиталовложения, побуждать активное участие частных и зарубежных инвесторов в модернизации своего арктического транспортного комплекса. В контексте долгосрочного ухудшения отношений между США и Россией развитие российских арктических водных путей генерирует значительный спрос на китайские инвестиции и технологии, а это означает,

что существует большой потенциал для сотрудничества между Китаем и Россией в целях регионального экономического развития» [11].

Объём перевозок по Северному морскому пути, млн т

2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2024	2030	2035
1,0	4,6	7,5	10,7	19,7	31,5	33	37	80	120	160

**2021 г.** — целевой показатель в соответствии с паспортом федерального проекта «Развитие Северного морского пути».

**2024 г.** — согласно майскому поручению Президента РФ В. Путина.

**2030 и 2035 гг.** — согласно «Стратегии развития Арктики до 2035 г.»

*Источник:* Амбициозные планы по наращиванию грузооборота по Северному морскому пути рискуют споткнуться о суровую арктическую реальность// URL: [https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut\\_na\\_perspektivun](https://www.dp.ru/a/2021/08/18/Marshrut_na_perspektivun) (дата обращения: 12.11.2020); Департамент коммуникаций Госкорпорации «Росатом». URL: <https://rosatom.ru/journalist/news/> (дата обращения: 12.11.2020).

В июле 2021 г. Государственная корпорация «Росатом» и компания Dubai Worlds Ports (DP World) (третий в мире крупнейший портовый оператор с долей мирового рынка в 7%, который оперирует 80 морскими терминалами и находится под операционным управлением крупнейшего мирового инвестора и девелопера компании Dubai World, принадлежащей правительству ОАЭ) провели переговоры о сотрудничестве в осуществлении с 2025 г. пилотных контейнерных транзитных перевозок генеральных грузов по СМП в рамках проекта освоения «Полярного Шелкового пути». Главной темой переговоров стал вопрос о проектировании и строительстве в КНР 8 контейнеровозов ледового класса Arc8 вместимостью до 10 тыс. контейнеров круглогодичной навигации в ледокольном сопровождении, работающих на СПГ, и ледопроездимостью при движении кормой вперед 2,5–2,7 м. Учитывая низкий уровень обратной коммерческой загрузки контейнеровозов при возвращении из стран Евросоюза в страны ЮВА и значительную стоимость проекта, рассматривался альтернативный вариант использования китайских комбинированных балкеров-контейнеровозов водоизмещением 80–100 тыс. т, работающих на СПГ и способных перевозить

до 6–7 тыс. контейнеров. Эти суда смогут доставлять контейнеры с грузом в страны Европу и обеспечивать обратную перевозку генеральных (в первую очередь, минеральных) грузов в Китай и страны Азии с попутной загрузкой в российском порту Мурманск [5]. Ранее, в 2020 г. логистический оператор корпорации «Росатом» компания «Русатом Карго», отвечающая за развитие транзитных перевозок по СМП, проводила переговоры о создании совместного предприятия с компанией Dubai Worlds Ports, которая выражала заинтересованность в осуществлении инвестиций в развитие портовой инфраструктуры Мурманска и Владивостокского морского торгового порта.

В декабре 2018 г. Государственный комитет по делам развития и реформам при Госсовете КНР принял постановление «Об ускорении развития 9-ти ключевых отраслей промышленности на период 2018–2020 гг., обеспечивающих превращение Китая в мировую инновационную державу». Одной из ведущих отраслей промышленности должно стать судостроение, производственные мощности которого позволят обеспечивать строительство крупнейших в мире китайских контейнеровозов, работающих на СПГ, и способных перевозить более 22 тыс. контейнеров в любых погодных условиях. В начале 2021 г. крупнейшее в мире контейнеровоз CMA CGM Jacques Saade, работающее на СПГ в дополнение к мазуту, было передано китайскими производителями французскому покупателю на острове Чансин в Шанхае, что доказывает, что судостроительная отрасль Китая завоевала «лидерство» в производстве крупных контейнеровозов и судов для круизов по Арктике. С палубой площадью около 24 тыс. кв. м, что примерно соответствует размеру трех с половиной стандартных футбольных полей, самый большой и современный двухтопливный контейнеровоз в мире может быть загружен 23 тыс. контейнерами. Самостоятельно спроектированный Институтом № 708 Китайской государственной судостроительной корпорации и произведенный судостроительными компаниями Hudong-Zhonghua Shipbuilding (Group) Co и Jiangnan Shipyard (Group) Co, двухтопливный контейнеровоз с максимальной мощностью в мире способен плавать как в открытом море, так и на шельфе. рейсы на экологически чистом СПГ, а также на мазуте. Это пер-

вый в мире проект, в котором СПГ используется в качестве основного топлива в двухтопливных двигателях на сверхбольших контейнеровозах (ULCS). Между тем, его главное преимущество заключается в том, что он соответствует самым строгим мировым стандартам выбросов. По сравнению с традиционными контейнеровозами, работающими на мазуте, он может значительно снизить количество выбросов в окружающую среду за счет сокращения выбросов углерода на 25%, оксида азота на 85%, диоксида серы и взвешенных частиц на 100%. Его общая длина составляет 399,9 м, что на 60 м больше, чем у крупнейшего в мире авианосца класса «Джеральд Р. Форд» ВМС США. Обладая шириной 61,3 м и глубиной грузового склада 33,5 м, он может вместить 220 тыс. т груза, сложенного на высоту 24 этажа, что эквивалентно высоте 22-этажного здания. Контейнеровозы этого типа стали излюбленным типом заказов крупных судоходных компаний, и в дополнение к уже построенному и переданному французскому заказчику судну, в течение 4 лет еще 8 подобных судов будут построены на верфях компаний Hudong-Zhonghua и Jiangnan [21].

Крупнейший в мире контейнеровоз, работающий на СПГ вместимостью 23 тыс. был доставлен в Шанхай в сентябре 2020 г. Производитель — китайская судостроительная корпорация China State Shipbuilding Corp получила заказ на 13 подобных контейнерных судов стоимостью более 10 млрд юаней (1,53 млрд долл.) от базирующейся в Женеве Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) — второй в мире после A.P. Moller-Maersk судоходной компании по вместимости контейнеровозов). Суда длиной около 366 м и шириной 51 м каждое спроектированы Морским проектно-исследовательским институтом Китая при China State Shipbuilding Corp. и предназначены для *обслуживания всех основных международных морских водных путей*, включая перевозки между Китаем и Европой [18]. 20 ноября 2021 г. в порту Мацунь округа Чэнмай (пров. Хайнань) был введен в строй первый в Китае прибрежный заправочный заправки для судов, использующих СПГ в качестве топлива [14]. В июле 2021 г. полярный круизный лайнер китайского был спущен на воду на верфи в Хаймэнь (пров. Цзянсу). Судно имеет

131 каюту, может перевозить 254 человека и даже в плохих арктических условиях гарантировать безопасное плавание на расстоянии 1,5 тыс. морских миль (2778 км) [15].

Осуществляя инициативу «пояс и путь», Китай выступает за совместное строительство «Полярного Шелкового пути» в Арктике, уделяя особое внимание инвестиционному и инновационному сотрудничеству в области развития арктических судоходных маршрутов и энергетики. Китайские аналитики отмечают, что «С российской стороны это сотрудничество в первую очередь направлено на развитие национальной энергетической базы, причем Россия предоставляет Китаю доступ к своим энергетическим ресурсам, а Китай предлагает инвестиции, необходимые для развития Арктики. Эти инвестиции необходимы России вследствие санкций США и ЕС, которые ограничили доступ России к заемному финансированию. В связи с тем, что отношения России с западными странами становятся все более хрупкими, российские лидеры обращают свое внимание на возможности, предлагаемые Китаем. Более того, увеличение экспорта энергетических ресурсов в КНР позволит России улучшить экономическое положение восточной части страны, которая все еще недостаточно развита, а также гарантировать России диверсификацию экспорта ее углеводородов [6]. В ноябре 2021 г. в ходе работы 3-го Китайско-российского энергетического бизнес-форума Президент «Роснефти» И. Сечин отмечал, что что китайские и российские компании намерены подписать 20 крупных соглашений, касающихся нефтегазовых поставок, передачи технологий и совместных исследований в области газодобычи, доступа к закупкам и обучения персонала. Он подчеркнул, что «двум странам следует ускорить совместную разработку и продвижение низкоуглеродных технологий, расширять области применения искусственного интеллекта в нефтегазовой отрасли, транспортировке ее продукции» [10].

Если КНР и РФ смогут достичь конкретного соглашения о сотрудничестве в регионе в рамках китайского мегапроекта «пояс и путь», то это даст толчок развитию российской арктической инфраструктуры [13]. Китайские эксперты полагают, что переключение части китайского морского евразийского

грузового транзита на СМП можно ожидать примерно минимум через 10 лет, а сегодня с уверенностью можно рассматривать совместное российско-китайское освоение СМП в плане развития транспортировки углеводородов региона в КНР, страны ЮВА и Европы. Согласно расчетам Института полярных исследований КНР, объем внешнеторгового оборота Китая в 2030 г. может составить около 9–10 трлн долл. [9]. Поскольку более 90% внешней торговли страны обеспечивается морскими перевозками, то стоимость 5% внешнеторговых грузов, перевезенных китайскими морскими компаниями по СМП после 2030 г., может составить около 400–450 млрд долл., и, кроме того, это позволит Китаю ежегодно экономить на транспортных расходах и сборах до 127 млрд долл., при условии, что маршрут будет полностью введен в эксплуатацию [24].

Следует заметить, многие российские публикации, рассматривающие скорое «мировое потепление» в качестве важнейшего фактора, обеспечивающего автоматическое создание альтернативы Суэцкому и Панамскому каналам в виде «Полярного Шелкового пути», по моему мнению, представляет собой несколько идеалистический подход, поскольку наивно думать, что увеличение доходов от роста объемов арктических транзитных перевозок произойдет будто по мановению волшебной палочки. Специалисты по Арктике и ученые-климатологи до сих пор так и не пришли к единому мнению о причинах изменения климата в арктическом регионе, который является циклическим природным процессом, сопровождающимся периодами похолодания и потепления. Часть ученых утверждает, что на Земле наступает эра «глобального потепления, другая часть прогнозирует очередное похолодание в виде «малого ледникового периода».

Для создания действительно конкурентоспособного морского северного маршрута российской стороне предстоит ускорить модернизацию арктической транспортной инфраструктуры для улучшения привлекательности морских перевозок по СМП, а тесное российско-китайское взаимодействие в освоении Севморпути и растущие объемы торговли КНР с европейскими странами, помогут кардинально изменить структуру и маршруты морских евразийских перевозок транзитных грузов и угле-

водородов, причем огромную помощь в совместном с Россией освоении углеводородных ресурсов в арктических районах РФ и их транспортировки в КНР и страны АСЕАН уже сегодня оказывают крупнейшие в РФ компании НОВАТЭК и «Роснефть», а в КНР — нефтегазовая корпорация China National Petroleum Corporation и компания PetroChina (которые в 2020 г. занимали места в 1-й десятке Top 50 крупнейших мировых нефтегазовых компаний), крупные китайские государственные банки, Фонд Шелкового пути и, возможно, в перспективе и Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

### Список литературы

1. За 6 лет грузопоток Северного морского пути увеличился в 8 раз// URL: <http://russian.people.com.cn/n3/2020/1211/c31519-9798078.html> (дата обращения: 26.03.2021).
2. Arctic Exploitation — Thematic Research// URL: <https://www.researchandmarkets.com/reports/4912056/arctic-exploitation-thematic-research#src-pos-2/> (дата обращения: 19.10.2021).
3. Arctic headache for ship insurers as routes open up// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202010/1204943.shtml> (дата обращения: 12.11.2020).
4. Arctic shipping facing COVID-19 headwinds// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202012/1195844.shtml> (дата обращения: 18.02.2021).
5. Belt and Road projects: Past, present, future// URL: [http://www.china.org.cn/business/2020-04/22/content\\_74708440\\_7.htm](http://www.china.org.cn/business/2020-04/22/content_74708440_7.htm) (дата обращения: 23.04.2020).
6. China and Russia strengthen strategic partnership along 'Polar Silk Road'// URL: <https://www.chinadaily.com.cn/a/201912/06/WS5dea1a00a310cf3e3557c7db.html> (дата обращения: 25.02.2020).
7. China completes 12th Arctic scientific expedition// URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202109/29/WS6153cd6ea310cdd39bc6c4dd.html> (дата обращения: 30.09.2021).
8. China to release its first guidebook on Arctic// URL: [http://usa.chinadaily.com.cn/china/2019-08/13/content\\_17602542.htm](http://usa.chinadaily.com.cn/china/2019-08/13/content_17602542.htm) (дата обращения: 22.12.2020).
9. China's energy giant willing to cooperate in Arctic resources extraction// URL: [http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121\\_4396935.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/202101/21/t20210121_4396935.shtml) (дата обращения: 13.02.2021).
10. Chu Daye. China-Russia energy cooperation accelerating// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1240225.shtml> (дата обращения: 20.11.2021).
11. Cui Heng. China and Russia should cooperate in the Arctic// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201908/1379354.shtml> (дата обращения: 17.08.2019).

12. Liu Caiyu. China's role in Arctic governance 'cannot be ignored'// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/201811/1128626.shtml> (дата обращения: 13.10.2020).
13. No need to politicize China-Russia cooperation on Ice Silk Road// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202105/1189415.shtml> (дата обращения: 19.06.2021).
14. Offshore LNG filling station opens for operation in Macun port of Hainan// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202111/1239480.shtml?id=11> (дата обращения: 26.11.2021).
15. Sailing to polar region// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202107/1229056.shtml?id=11> (дата обращения: 29.07.2021).
16. Suez Canal blockage spurs transportation debate// URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html) (дата обращения: 11.04.2021).
17. Suez Canal blocking could hike freight fees between China and Europe if not cleared soon: analyst// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202103/1219372.shtml> (дата обращения: 12.03.2020).
18. Wang Ying. State shipbuilder lands major container vessel deal// URL: <https://global.chinadaily.com.cn/a/202104/16/WS6078e61ca31024ad0bab5f1e.html> (дата обращения: 18.04.2021).
19. Wang Ying. Suez Canal blockage spurs transportation debate// URL: [http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8\\_2.html](http://www.chinadaily.com.cn/a/202104/09/WS606f9b92a31024ad0bab45b8_2.html) (дата обращения: 10.04.2020).
20. Wild weather serves as wake-up call// URL: <https://epaper.chinadaily.com.cn/a/202102/22/WS6032efc9a31099a234354158.html> (дата обращения: 25.02.2021).
21. World's largest dual fuel container vessel handed over in Shanghai// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202009/1201805.shtml> (дата обращения: 14.10.2020).
22. Yin Yeping. 'Polar Silk Road' eyes new vision amid global challenges. The time is right for greater China-Russia cooperation on logistics, energy// URL: <https://www.globaltimes.cn/page/202110/1236940.shtml>. (дата обращения: 20.10.2021)
23. Zhong Nan. Maersk makes waves with massive container vessels// URL: [http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content\\_16804230.htm](http://www.chinadaily.com.cn/cndy/2020-07/20/content_16804230.htm) (дата обращения: 11.08.2020).
24. CNPC eyes Arctic oil collaboration// URL: [http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121\\_4396290.shtml](http://en.ce.cn/main/latest/202001/21/t20200121_4396290.shtml) (дата обращения: 14.03.2020).

**Севастьянов Д.В.,**

доктор географических наук, профессор,  
кафедра социально-культурного сервиса и туризма,  
Ленинградский государственный университет им. А.С. Пушкина, Санкт-Петербург

**СОВРЕМЕННЫЕ ТRENДЫ  
РАЗВИТИЯ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО  
И ЭТНОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА  
АРКТИЧЕСКОГО РЕГИОНА РФ**

**Sevastyanov D.V.,**

Doctor of Geographical Sciences, Professor,  
Department of Social and Cultural Service and Tourism,  
Leningrad State University A.S. Pushkin, St. Petersburg  
E-mail: ecolim@mail.ru

**MODERN TRENDS  
IN THE DEVELOPMENT OF THE SOCIO-ECONOMIC  
AND ETHNOCULTURAL SPACE  
OF THE ARCTIC REGION OF THE RUSSIAN FEDERATION**

**Аннотация.** В статье показано, что в соответствии с государственной Стратегией развития Арктической зоны РФ до 2035 г., важным фактором её реализации является сбалансированный комплекс рационального использования природных, этнокультурных и туристских ресурсов северных регионов РФ. Наряду с добычей полезных ископаемых, развитием ледокольного флота, восстановлением инфраструктуры Северного морского пути (СМП), обеспечением безопасности транспортировки грузов, необходимо предусмотреть развитие охраняемых природных территорий и круизного туризма по арктическим морям. Обсуждаются современные направления развития туризма в Арктической зоне РФ и перспективы привлечения представителей коренных малочисленных народов Севера для осуществления новых перспективных туристских программ в регионе.

**Ключевые слова:** Арктика, стратегия развития, природные ресурсы, рекреационное природопользование, национальные парки, морские круизы, этно-культурные особенности, туризм.

**Abstract.** The article shows that in accordance with the state Strategy for the development of the Arctic zone of the Russian Federation until 2035, an important factor in its implementation is a balanced complex of rational use of natural, ethno-cultural and tourist resources of

the northern regions of the Russian Federation. Along with the extraction of minerals, the development of the icebreaker fleet, the restoration of the infrastructure of the Northern Sea Route (NSR), ensuring the safety of cargo transportation, it is necessary to provide for the development of protected natural areas and cruise tourism in the Arctic seas. The current directions of tourism development in the Arctic zone of the Russian Federation and the prospects for attracting representatives of the indigenous small-numbered peoples of the North for the implementation of new promising tourist programs in the region are discussed.

**Key words:** Arctic, development strategy, natural resources, recreational nature management, national parks, sea cruises, ethno-cultural features, tourism.

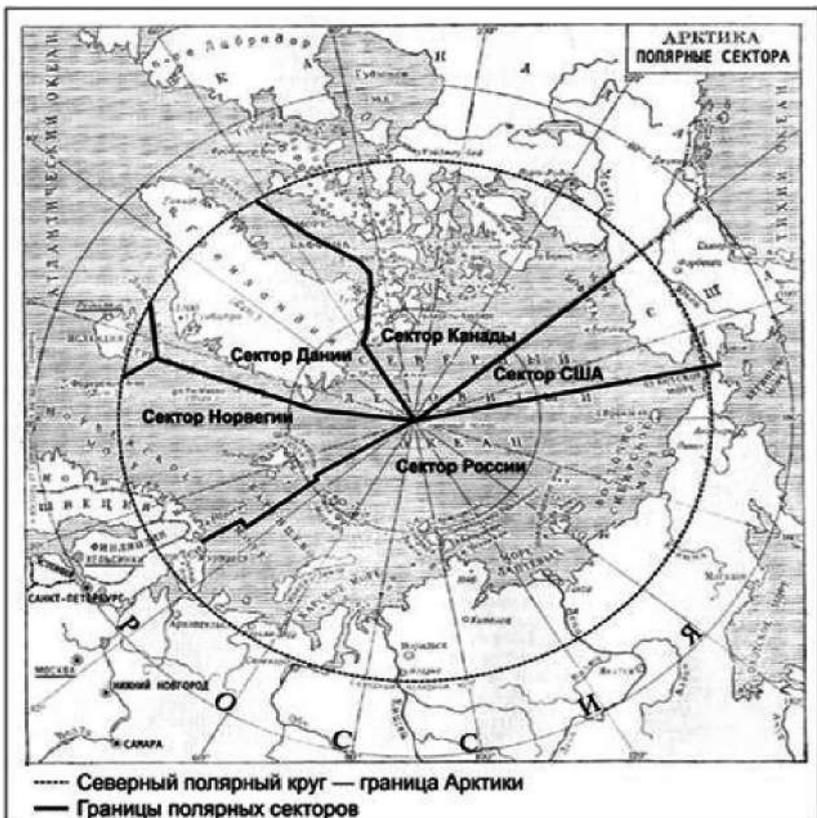


Рис. 1. Полярные секторы основных стран Арктического региона [по 4]

В XXI веке Арктика, включающая приполярные моря и прилегающие к ним северные территории, всё более становится регионом повышенного интереса не только с точки зрения добычи природных ресурсов, но и как регион перспективного развития транспортных коммуникаций и как регион международного круизного и экологического туризма. В Арктическом регионе сходятся территории и акватории, а также современные экономические и научные интересы многих стран мира. Однако, главными арктическими странами, обладающими территориальными секторами, выходящими к арктическим морям и Северному полюсу, являются — Россия, США и Канада, Дания (с Гренландией), Исландия и Норвегия (со Шпицбергенем). Исторические связи с Арктикой, а также и современную заинтересованность в изучении арктических акваторий, проявляют Финляндия и Швеция.

Перечисленные страны, составляющие Арктический Совет, учрежденный в 1996 г. для совместной разработки программы внедрения устойчивого развития региона, имеют свои территориальные, социально-экономические и научно-исследовательские интересы в Арктике.

### **Основные направления социально-экономического развития АЗ РФ**

В последние годы Россия проявляет активную заинтересованность в дальнейшем освоении природных ресурсов и развитии социально-экономической сферы северных областей страны, несмотря на высокую стоимость производимой продукции и обеспечения жизни населения в арктическом регионе. В соответствии с принятой в 2014 г. «Стратегией развития Арктической зоны РФ до 2020 года» и её дальнейшем структурным развитием, согласно нового Указа Президента РФ от 26 октября 2020 г. «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года», осуществляется реализация планов «переосвоения» северных территорий страны и рационального использования природных ресурсов на территории АЗРФ [13; 14].

Для России, которая имеет выход к 7 морям Северного Ледовитого океана и наибольшую длину береговой линии в арктических морях (более 20 тыс. км), а также крупнейший сектор прилегающей акватории морей с островами Северного Ледовитого океана, выходящий к Северному полюсу, современные экономические, социальные и политические интересы в арктическом секторе очевидны. Поэтому, в планах стратегического развития северных регионов РФ предусмотрено восстановление мореплавания по Северному морскому пути (СМП), реконструкция портов и навигационной инфраструктуры на трассе СМП, обеспечение безопасности полярных рубежей РФ, охрана хрупкой природной среды Арктики, поддержка территориального социально-экономического развития региона и этнической культуры коренных малочисленных народов (КМН) крайнего севера. В ряду важнейших направлений Стратегии развития АЗРФ отмечено «...развитие единой транспортной системы в качестве национальной морской магистрали, ориентированной на круглогодичное функционирование (включая Северный морской путь и тяготеющие к нему речные и железнодорожные коммуникации, а также сеть аэропортов)». Планируется «...развитие арктического туризма и расширение экологически чистых видов туристической деятельности в Арктике, <...> содействие региональным туристическим кластерам, продвижение арктического туризма на национальные и международные рынки» [2, с. 4].

По географическому положению Россия — северная страна. Из 17,2 млн км<sup>2</sup> площади территории страны, около 3 млн. км<sup>2</sup> лежат за Полярным кругом и более половины территории (до 65%) — располагается в зоне распространения многолетней мерзлоты. Вследствие суровых природно-климатических условий и удаленности от центра России, северные и северо-восточные арктические районы РФ, по сравнению с западными — Баренцевоморским и Беломорским бассейнами, до настоящего времени остаются слабо населенными и мало освоенными. Поэтому новое стратегическое «переосвоение» Арктической зоны РФ, намеченное на ближайшие годы, направлено на обеспечение важнейших национальных интересов безопасности и устойчивого социально-экономического развития северных территорий РФ [7; 9].

В последние годы прорывное развитие получила нефтегазовая инфраструктура на полуострове Ямал. Введены в эксплуатацию морские платформы Приразломная и Варандей, функционирует завод по производству сжиженного газа и новый порт Сабетта, откуда активно осуществляются танкерные перевозки углеводородов и транспортировка контейнеров в акваториях Баренцева и Карского морей судами ледокольного типа. При этом, в Стратегии развития АЗРФ предусмотрено создание нового ледокольного флота и ежегодное увеличение грузопотока по СМП и в восточном направлении. Уже сегодня отмечается высокий темп роста ежегодных перевозок грузов и в восточном секторе Российской Арктики. Объем грузовых перевозок по СМП в этом направлении с 2015 по 2019 г. вырос в три раза — от 5,4 до 15,9 млн т [9]. В этом проявляются новые тренды и горизонты развития социально-экономической сферы для северных полярных территорий и Дальнего Востока. При этом возрастает значение природоохранных мер, расширение масштабов рекреационного природопользования и туризма на территории АЗРФ. Главными направлениями развития АЗРФ является реорганизация на современном уровне всей инфраструктуры на трассе СМП и новое, рациональное «переосвоение» природных ресурсов при соблюдении экологического императива при любой хозяйственной деятельности в полярных областях страны. Планируемое к 2024 г., обеспечение круглогодичной навигации на трассе СМП должно вызвать приток новых инвестиций в развитие арктических гражданских объектов в опорных зонах. В частности, это может быть и гостиничный бизнес, и продвижение арктического туризма с привлечением представителей коренных жителей севера. Всё это будет способствовать появлению новых рабочих мест, даст толчок развитию территориальной инфраструктуры и повышению уровня жизни местного населения [6; 9].

В планах стратегического развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗ РФ) до 2035 г. заложено формирование новых территориальных образований — 8 опорных зон (1 — Кольская, 2 — Архангельская, 3 — Ненецкая, 4 — Воркутинская, 5 — Ямало-Ненецкая, 6 — Таймырская, 7 — Северо-Якут-

ская и 8 — Чукотская) на базе существующих ядер будущего социально-экономического развития Арктики [1] (рис. 2).



Причем, в этих зонах планируется создание «особых территорий с преференциальными условиями ведения предпринимательства, в том числе и туристско-рекреационной деятельности» [12, с. 6].

Таким образом, следует ожидать, что восстановление судоходства на трассе СМП, соединяющей европейские и дальневосточные российские порты, а также устья судоходных сибирских рек в единую транспортную систему, в ближайшие годы должно дать новый импульс социально-экономическому развитию северных и восточных регионов России [7]. Кроме того, круглогодичное функционирование судоходной трассы по СМП (при наличии ледокольной проводки судов и обеспечении береговых средств навигации) при любом сценарии развития глобальной климатической системы (в сторону продолжения потепления или с началом похолодания Арктики) может стать постоянно привлекательным направлением развития арктического круизного туризма в АЗРФ и способствовать общему прогрессу этно-культурного пространства Российского Севера.

## Потепление климата в Арктике

Необходимо отметить, что в течение последних четырех десятилетий, с 80-х годов XX в. до настоящего времени, по данным отечественных и зарубежных источников в Арктике наблюдается направленное потепление климата и сокращение мощности ледового покрова арктических морей. При этом, по мнению одних авторов, глобальное потепление климата, которое особенно ярко проявляется в высоких широтах, вызывая активное таяние льдов, обусловлено преимущественно антропогенными выбросами в атмосферу парниковых газов, что может привести к исчезновению ледниковых полей в Арктике [16–18]. Однако, по мнению академиков В.М. Котлякова, О.Г. Сорохтина и ряда других исследователей, значение влияния антропогенных выбросов CO<sub>2</sub> на климат преувеличено. Причины потепления климата могут иметь другую природу. Анализ рядов многолетней изменчивости температуры приземного воздуха показывает, что этот рост температур несколько опережает по времени выделение CO<sub>2</sub> в атмосферу [12]. Современное глобальное потепление (а подобные явления неоднократно происходили в прошлом), может быть обусловлено естественной ритмикой развития природной среды и временным сложением различных циклов функционирования глобальной климатической системы [5; 15].

Следовательно, существующие популярные прогнозы на продолжение потепления климата в Арктике и исчезновение льдов в обозримом будущем спорны и могут не оправдаться. В частности, наблюдаемые в последние годы резкие колебания погодных условий и аномалии увлажнения в разных регионах мира, возможно, могут свидетельствовать о приближении климатической системы к «точке бифуркации», при прохождении которой сменяется вектор и знак направленности развития климатического фона. Поэтому можно ожидать смены фазы многолетнего потепления на фазу похолодания, как это неоднократно случалось в прошлом [5].

## Тенденции развития Арктического флота РФ

Однако, при любом развитии климатической системы, в настоящее время в АЗРФ открываются весьма благоприятные перспективы для активизации транспортного использования СМП с применением самого многочисленного и мощного ледокольного флота, имеющегося в РФ. Это обеспечивает доступ к таким региональным портам, как Новый Порт в Обской губе, Диксон, Дудинка и Игарка на реке Енисей, порт Тикси вблизи устья реки Лены, порт Певек и др. Эти порты, построенные ещё в советское время, продолжают и в настоящее время поддерживать каботажное судоходство в системе «река-море» в летний период, служат пунктами перегрузки минеральных ресурсов, древесины и точками снабжения других удаленных населенных пунктов на материке.

Для обеспечения круглогодичного функционирования СМП и грузовых перевозок по этой трассе в настоящее время создается мощная база арктического ледокольного и грузового флота, модернизируются старые и строятся новые ледокольные суда для проводки караванов с грузами в Арктических морях и обеспечения «зимнего завоза» в удаленные районы севера, началась модернизация портов в устьях крупных рек [1; 6].

По данным СМИ, в 2020 г. принят в эксплуатацию и работает в акватории Баренцева моря атомный ледокол «Арктика», водоизмещением 33 540 тонн. Это флагман ледокольного флота РФ, способный преодолевать льды толщиной 3,5 м. На сегодняшний день — это самый большой и мощный ледокол в мире. Он станет головным в серии из пяти атомных ледокольных судов, два из которых уже спущены на воду — «Сибирь» и «Урал», а «Якутия» и «Чукотка» находятся на стапелях Балтийского судостроительного завода в Санкт-Петербурге. Эта серия ледоколов обновит и значительно дополнит существующий строй судов ледокольного класса в РФ, которые предназначены для круглогодичной проводки грузовых караванов по СМП из портов России в страны Юго-Восточной Азии и для обеспечения снабжения населенных пунктов в устьевых частях крупных северных рек [11].

Для организации патрулирования Северного морского пути и обеспечения безопасности арктического судоходства в 2017 г. спущен на воду новый мощный военный атомный ледокол «Илья Муромец». В 2019 г. сошло со стапелей головное судно серии военных ледоколов для обеспечения навигации ВМФ РФ — ледокол «Иван Папанин». Готов войти в строй следующий ледокол — «Николай Зубов» [11].

Нельзя не отметить, что важным достижением в энергообеспечении районов восточной Арктики стало введение в эксплуатацию в 2019 г. первой плавучей атомной тепловой электростанции (ПАТЭС) «Академик Ломоносов», которая установлена в порту Певек на Чукотке и уже обогревает этот заполярный город. Безусловно, она теперь является основой развития местной энергетической и социальной инфраструктуры, а также может стать и популярным туристским объектом на Чукотке при организации морских круизов по СМП.

Таким образом, постоянная работа мощных атомных ледоколов по проводке грузовых судов в северных морях уже создаёт благоприятные условия для сопутствующего развития арктического круизного туризма на трассе СМП и освоения северного туристского пространства РФ с использованием объектов экологического и этно-культурного арктического туризма и вовлечением в него представителей коренных малочисленных народов. Опорными центрами арктического туризма в перспективе станут порты СМН, расположенные в устьевых частях крупных сибирских рек. Именно круизный арктический туризм может служить катализатором активности социально-культурной сферы в арктических населенных пунктах, способствуя развитию туристской инфраструктуры на местах и созданию новых рабочих мест, привлекая в туристскую сферу представителей коренных народов Севера и популяризируя их национальный колорит и этническую культуру.

### **Этнокультурные аспекты развития Арктической зоны РФ**

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до

2020 года» и её продолжение до 2035 г. предусматривает активное использование опыта коренных малочисленных народов в практике хозяйственной деятельности, муниципального и государственного управления. Согласно материалам, опубликованным академиком В.А. Тишковым, в Российской Арктике проживает 82,5 тыс. представителей коренных малочисленных народов Севера. По своему этническому составу это преимущественно саамы, ненцы, ханты, манси, эны, эвенки, селькупы, долганы, нганасаны, кеты, чуванцы, юкагиры, энцы, чукчи, коряки, ительмены, кереки, эскимосы [9].

Предполагается, что интеграция этнической культуры разных народов и развитие этно-туризма в опорных зонах развития Арктики обеспечат сохранение национальной культуры и традиционных знаний народов Севера. В настоящее время в среде народов севера очень высок уровень безработицы. Лишь среди ненцев, долган, чукчей и энцев удельный вес занятых в традиционных отраслях составляет 18–25%. Среди остальных категорий аборигенных народов Арктической зоны России он не выше 9–13% [9]. Поэтому, целесообразно разработать и внедрить комплексную программу подготовки аборигенных кадров в реконструируемых портах на трассе СМП для целей этнического и экологического туризма на этнокультурном материале коренных народов Севера РФ. Круизный арктический туризм на трассе СМП следует развивать в комплексе с планами территориального развития регионов АЗ РФ, используя примеры соседних стран, входящих в Арктический Совет. Ряд ведущих экспертов-экономистов отмечают, что обеспечение судоходства по СМП и по крупным рекам Российского Севера в перспективе не только открывает возможности для расширения и активизации экономики в удаленных регионах севера Сибири, но и для осуществления маршрутов международного круизного, экологического и этно-культурного туризма в полярных и арктических широтах. Всё это должно способствовать развитию социально-экономической базы северных регионов, созданию новых рабочих мест и закреплению людей в населенных пунктах Севера РФ [10].

## Состояние и перспективы развития арктического туризма

Следует отметить, что зарубежные арктические страны, такие как Канада и США, Дания, Норвегия и Исландия в последние десятилетия активно развивают морской круизный туризм в полярных широтах. Сегодня арктический туризм в этих странах успешно функционирует при всесторонней поддержке государственных структур. В арктических странах повсеместно совершенствуется туристская инфраструктура, разработаны подробные стратегии развития туристической отрасли, учитывающие необходимость развития туризма в соответствии с интересами коренного населения и охраной хрупких арктических экосистем, с привлечением представителей коренных народов к обслуживанию туристов [19]. По данным UNWTO (2015 г.), штат *Аляска* (США) зарабатывал на туризме 3,5 млрд долл./год, а *Канада* — 6,4 млрд долл./год, *Гренландия* — 19 млн датских крон в год. При этом, отмечен резкий рост числа туристов, посещающих Гренландию: в 1990-х гг. на территорию прибывало около 3 500 чел/год, а в 2015 г. — их было уже более 65 000 чел/год. Посещение норвежского архипелага Шпицберген в том же году превысило 80 тыс. чел. Количество туристов в Гренландии ежегодно превышает число местных жителей инуитов и датчан (52,8 тыс. чел.) [19].

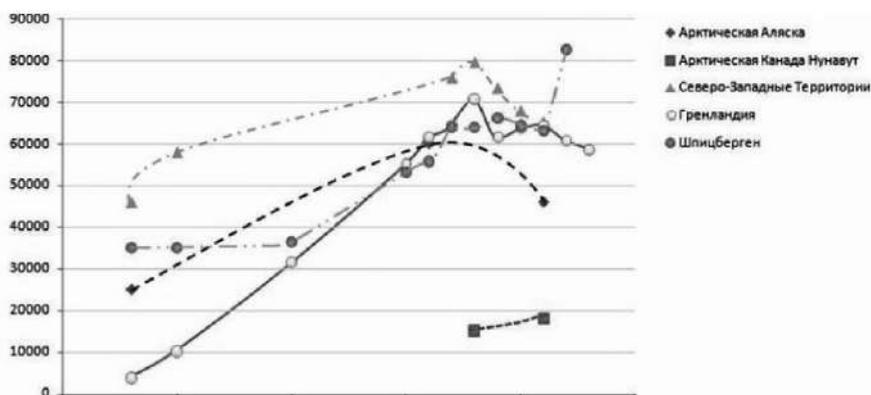


Рис. 3. Динамика круизных потоков в странах зарубежной Арктики [по 19]

Следует отметить, что в России в течение последних двух десятилетий круизный Арктический туризм успешно развивается лишь в западном, Баренцевоморском регионе на основе незамерзающего порта Мурманск. Созданная в 1999 г. турфирма «Poseidon Expeditions», привлекает атомные ледоколы Росатомфлота РФ («50 лет Победы» и «Ямал») для проведения туристских морских круизов к Северному полюсу с посещением НП «Русская Арктика» и островов Земли Франца Иосифа. Кроме того, используются и малые экспедиционные суда для организации круизов к Шпицбергену. Мурманский туроператор «Nordmorservis Trevel» в последние годы принимает в рыбном порту от 3 до 8 средних круизных лайнеров за сезон. Кроме того, морские круизы в Арктику обеспечивает Московская компания “Special Trevel Club”, предлагая круизы к Гренландии, Исландии, Шпицбергену, а также и на Северный полюс, с посещением НП «Русская Арктика» и высадкой на острова Земли Франца Иосифа «экологического десанта» для знакомства с уникальной природой и историко-культурным наследием арктических островов [2]. Отмечается возрастающая посещаемость НП «Русская Арктика» туристами, совершающими круизы на Российских атомных ледоколах. Общее количество круизных туристов, совершивших путешествие к Северному полюсу и посетивших острова этого крупнейшего заполярного НП, по сравнению с Гренландией или Шпицбергеном пока невелико, за 10 лет составило около 10,2 тыс. человек [3].

Таблица 1

Динамика посещения туристами  
НП «Русская Арктика» [по 3]

Годы посещения	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Количество туристов	865	1005	636	738	1225	954	1142	1079	1306	1205

При этом, отмечено, что среди круизных туристов отправляющихся на атомных ледоколах к НП «Русская Арктика» и к Северному полюсу преобладают иностранные подданные (85–90%). Из них до 30% составляют китайские туристы. Российских туристов сравнительно мало. Стоимость таких круизных туров на 7–10 дней составляет от 1 до 1,5 млн руб. [3].

Дальнейшему развитию круизного туризма на базе известного незамерзающего порта Мурманск мешает отсутствие специальных глубоководных причалов, пригодных для приёма крупных круизных лайнеров. Поэтому принято решение о проектировании в Мурманской области нового порта для приема круизных лайнеров в Лиинахамари и строительства других объектов туристской инфраструктуры: гостиницы, рестораны, кафе, магазины, яхт-клуб [11].

В заключение необходимо подчеркнуть, что даже при наличии современных положительных трендов социально-экономического развития АЗРФ, нельзя не отметить факторы, затрудняющие дальнейшее расширение и совершенствование туристской сферы в арктических регионах нашей страны. Прежде всего, это низкий уровень и «недоразвитость» туристской инфраструктуры при высокой стоимости туристских услуг на территории АЗРФ. За исключением Мурманской и Архангельской областей, наблюдается почти полное отсутствие централизованной информации о существующих туристских объектах, программах и планируемом развитии рекреационных и туристских услуг в других регионах российского Севера. Несмотря на принятую «Стратегию развития АЗРФ до 2035 г.», арктический туризм до настоящего времени практически не связан экономически с программами комплексного целевого социально-экономического развития заполярных регионов. Этим объясняется слабая государственная поддержка и недостаточное финансирование туристских проектов, что ограничивает перспективы развития этой сферы. Круизный туризм в Арктике — организационно сложное и дорогое удовольствие, но как показывает опыт зарубежных арктических стран, при рациональной организации он может приносить существенных экономический эффект и способствовать под-

держке местных этнических групп населения и дальнейшему сбалансированному социальному развитию удаленных полярных регионов.

### Список литературы

1. *Андреева Е.Н.* Опорные зоны в Арктике: новые веяния в решении старых проблем// КО. — 2017. — Т. 47. — № 9. — С. 26–41. — <http://porarctic.ru/blog2017/11/10>.
2. *Гаврило М.В., Ермолов Е.О.* Историко-культурное наследие национального парка «Русская Арктика» и федерального заказника «Земля Франца-Иосифа»: природные и антропогенные факторы, угрожающие его сохранению// Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки. — 2013. — № 1–2. — С. 18–21.
3. *Гаджиева Е.А., Севастьянов Д.В.* Современное освоение туристского пространства Арктической зоны РФ// XXV Юбилейные Царскосельские чтения: Матер. Межд. науч. конф. 20–21 апреля 2021 / под общ. ред. С.Г. Еремеева). — СПб: ЛГУ им. А.С. Пушкина, 2021. — Т. 1. — С. 168–173
4. *Додин Д.А.* Устойчивое развитие Арктики. Проблемы и перспективы. — СПб.: Наука, 2005.
5. *Котляков В.М.* Льды — это сама жизнь// Наука и жизнь. — 2019. — № 7. — С. 2–10. — <https://www.nkj.ru/archive/articles/36491/>
6. *Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н.* Переосвоение Российской Арктики как предмет системного исследования и государственного программно-целевого управления: вопросы методологии.// Экономика региона. — 2015. — № 4. — С. 9–20.
7. *Лукин Ю.Ф.* Российская Арктика в изменяющемся мире. — Архангельск, 2012. — <http://arctic-and-north.com> (дата обращения 12.08.21).
8. *Павленко В.И.* Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны// Арктика: экология и экономика. — 2013. — № 4 (12). — С. 16–25.
9. Российская Арктика: коренные народы и промышленное освоение: Колл. моногр./ Под ред. В.А. Тишкова; авт. колл.: В.А. Тишков, О.П. Коломиец, Е.П. Мартынова, Н.И. Новикова, Е.А. Пивнева, А.Н. Терехина; Институт этнологии и антропологии им. Н.Н. Миклухо-Маклая РАН. — М.; СПб.: Нестор-История, 2016. — 272 с.
10. *Селин В.С.* Северные регионы России: экономическая динамика и проблемы развития// Регион: экономика и социология. — 2011. — № 4. — С. 3–18.
11. *Серова Н.А., Серова В.А.* Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики// Арктика и Север. — 2019. — № 36. — С. 42–56.

12. *Сорохтин О.Г.* Парниковый эффект: миф или реальность // Вестник РАЕН. — 2001. — Т. 1. — № 1. — С. 6–21.
13. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. // <http://government.ru/news/432/>. (Дата обращения 25.05.21).
14. Указ Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» // <http://www.azrf.labourmarket.ru> (дата обращения 03.03.21).
15. *Шерстюков Б.Г.* Климатические условия Арктики и новые подходы к прогнозу изменения климата // Арктика и Север. — 2016. — № 24. — С. 1–29.
16. *Kattsov V.M.* Arctic climate in the 21st century: Modeling and scenatios. Vulnerability to global environmental change // A summary of change impact assesments from the U.S. Country Studies Program. — Cambridge: Cambridge University Press, 2004. — P. 99–150.
17. *Maher P.T.* Expedition cruise visits to protected areas in the Canadian Arctic: Issues of sustainability and change for an emerging market // Tourism. — 2012. — № 1. — P. 55–70.
18. *Jia G.J., Epstein H.E., Walker D.A.* Vegetation greening in Canadian Arctic related to decadal warming // Journ. Environmental Monitoring. — 2009. — No 11. — P. 2231–2238.
19. *Sevastyanov D.V., Korostelev E.M., Shitova L.F.* Recreational nature management and Arctic tourism as a new trend towards strategy of sustainable development of the Arctic countries // Ecology, Environment & Conservation. — 2017. — № 23 (4). — Pp. 480–487.

**Федотовских А.В.,**

кандидат экономических наук, профессор РАЕ,  
директор Союза промышленников и предпринимателей Заполярья,  
член экспертной группы направления экспериментально-правовых режимов  
«Беспилотные авиационные системы», Москва, Норильск

## **СОЗДАНИЕ ЗОН ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-ПРАВОВЫХ РЕЖИМОВ В АРКТИКЕ ДЛЯ РАЗВИТИЯ МАЛОЙ И БЕСПИЛОТНОЙ АВИАЦИИ**

**Fedotovskikh A.V.,**

PhD in Economic Sciences, Professor of RAE,  
Director of the Union of Industrialists and Entrepreneurs of the Arctic,  
member of the expert group of the direction of experimental legal modes  
«Unmanned aircraft systems», Moscow, Norilsk  
E-mail: fav@rssp-arctic.ru

## **CREATION OF ZONES OF EXPERIMENTAL LEGAL REGIMES IN THE ARCTIC FOR THE DEVELOPMENT OF SMALL AND UNMANNED AIR- CRAFT**

**Аннотация.** На фоне многолетнего отсутствия значительных изменений в сфере развития малой авиации на Крайнем Севере и в Арктике в статье предлагаются альтернативные виды воздушного транспорта, такие как авиация безаэродромного базирования и беспилотная. Так, экономически более целесообразно развивать перевозки небольших грузов при помощи транспортных беспилотников, а доставлять пассажиров на небольшие расстояния в удаленные населенные пункты, не имеющие аэродромов, амфибиями или гидропланами. В условиях экстремального климата, транспортной недоступности и низкой плотности населения актуально применение экспериментальных правовых режимов, создание особых зон для полетов и др. Для этого необходимо не только изменение законодательства, но и разработка авиационной техники, специально для условий эксплуатации в Арктике.

**Ключевые слова:** полярная авиация, авиация арктического базирования, экспериментальный правовой режим, беспилотная авиация, особые зоны для полетов.

**Abstract.** Against the background of many years of absence of significant changes in the development of small aircraft in the Far North and in the Arctic, the article proposes alternative types of air transport, such as airfield-based and unmanned aircraft. So, it is economically more expedient to develop the transportation of small cargoes using transport drones, and to deliver passengers over short distances to remote settlements that do not

have airfields, using amphibians or seaplanes. In conditions of an extreme climate, transport inaccessibility and low population density, it is important to use experimental legal regimes, create special zones for flights, etc. This requires not only a change in legislation, but also the development of aviation technology, especially for operating conditions in the Arctic.

**Key word:** Polar aviation, Arctic-based aviation, experimental legal regime, unmanned aircraft, special flight zones.

### **Проблемы авиации Арктики и Крайнего Севера: 30 лет без решений**

Населенные пункты Арктической зоны РФ, особенно находящиеся в средней и восточной части региона, не имеют круглогодичного сообщения автомобильным, речным, морским и железнодорожным транспортом. Круглогодичное сообщение обеспечивается исключительно за счет перевозок воздушным транспортом. Однако многие поселения не имеют взлетно-посадочных полос и аэродромов круглогодичного использования. Некоторые существующие посадочные площадки имеют значительные сезонные или временные ограничения использования и позволяют принимать самолеты и вертолеты 4 класса (в классификации по максимальной взлетной массе) на колесном и/или лыжном шасси. Большинство таких воздушных судов (далее — ВС), как отечественного, так и зарубежного производства, бывшие в употреблении, сняты с производства или выводятся из эксплуатации авиаперевозчиками. В межсезонный период в регионах Арктической зоны РФ пассажирские, почтовые и грузовые перевозки вертолетным транспортом или самолетами субсидируются из региональных бюджетов, при этом стоимость летного часа вертолета в разы превосходит стоимость аналогичной перевозки на самолете. Так, из бюджета Красноярского края на эти цели ежегодно выделяется от 500 млн до 1 млрд руб. Однако ситуация в указанном сегменте авиационных перевозок принципиально не меняется, а возможности бюджетов всех арктических регионов ограничены.

В 2020–2021 гг. АНО «Агентство развития Норильска» в рамках продолжения работы над проектами туристско-рекреационного кластера «Арктический» провело исследование

эксплуатационно-технического состояния наземной авиационной инфраструктуры аэродромов полуострова Таймыр и анализ спроса на воздушные перевозки в регионе. Выяснилось, что полноценному раскрытию потенциала территории мешает высокая стоимость авиабилетов из/до Норильска и низкий уровень развития внутреннего транспорта. «Союз промышленников и предпринимателей Заполярья» выполнил в исследовании раздел «Анализ наличия и технические характеристики альтернативной авиационной техники для осуществления перевозок» в который вошли технико-экономические характеристики самолетов гидроавиации, амфибий, иные пилотируемые воздушные суда, беспилотные воздушные суда и аэросани (рис. 1).

**Аэросани, аэровеходы, гибридные амфибии**  
Технические характеристики экранопланов, выпускаемых в РФ

Тип аппарата	Комп. нагрузка		Дальность при макс. нагрузке, км	Скорость, км/ч	Температурный режим
	внес.	груз.			
«Акваглаз-5»	4	400 кг.	350	170	-30
Эк-12, 14 («Орлан-12, 14»)	12-14	1,2 - 1,4 т.	1200 на высоте 0,8 м.	185	-30
«Стерх-10»/ «Орлан-20»	20	3 т.	1600, надзем. на 100 м	250	-30
«Буревестник 24»	24	3 т.	2000	200	-37







**ЛЕНАЭРОПРОЕКТ**

Рис. 1. Слайд из презентации исследования авиации Таймыра, 2021 г.  
(источник: институт «Ленаэропроект»)

По различным экспертным оценкам и данным из регионов минимальное востребованное количество ВС на Крайнем Севере и в Арктической зоне РФ на период до 2035 г. может составлять от 500 до 2 тыс. новых единиц техники, однако, значительной поколений техники и увеличения её количества не происходит в течение почти 30 лет из-за отсутствия внятной государственной

политики поддержки производителей и эксплуатантов малой авиации. Именно критической является ситуация с самолетами малой авиации, амфибиями и гидросамолетами, исторически являющимися основным флотом гражданских ВС Якутии, Таймыра, Ямала, других арктических регионов. Спрос на услуги вертолетных перевозок стабилен, несмотря на высокую стоимость летного часа эксплуатации. При этом Таймыр, как и все арктические территории РФ, в большей степени испытывает дефицит в возможностях перевозок, экономически целесообразных при использовании самолетов. Таким образом, проводимое исследование актуально для всех арктических территорий РФ.

Несмотря на принятие в 2020-2021 гг. обновленных редакций «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года», «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года», Государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» и нового ФЗ «О поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» ситуация с внутрирегиональными авиационными перевозками остается практически неизменной. Это подтверждают и сенаторы Совета Федерации. 6 октября 2021 г. состоялось 509 заседание Совета Федерации в ходе «правительственного часа» на тему «О реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации» на котором члены Совета Федерации подвергли критике Министерство транспорта РФ за развал полярной авиации и запущенное состояние малой авиации [1]. Сенаторы выразили неудовлетворенность ситуацией и предложили найти поиск решений.

Решения проблемы, хотя и носят комплексный характер, существуют, однако быстрых результатов добиться не удастся в перспективе ближайших 10 лет. В критическом состоянии находится наземная авиационная инфраструктура, система кадрового обеспечения, отсутствуют подходящие для условий эксплуатации в Арктике массово производимые отечественные ВС, а стоимость зарубежных не позволяет закупать региональным и местным авиакомпаниям.

Уходящий 2021 г. не принес улучшения в авиационной отрасли Крайнего Севера. Несмотря на то, что в Арктике развиваются прорывные проекты с многомиллиардными инвестициями, они не способны резко улучшить ситуацию с транспортной доступностью, т.к. носят очаговый характер. Большая часть российской Арктики остается неблагополучной территорией: парк малой авиации давно устарел, самолеты выбывают из эксплуатации, адекватной замены техники не происходит по финансовым причинам.

### **Альтернативный воздушный транспорт: авиация безаэродромного базирования и беспилотная авиация**

Российская Арктика является колоссальной по площади территорией со сложными климатическими условиями и слабо развитой инфраструктурой, в т.ч. транспортной. Для нужд отдаленных населенных пунктов требуется оперативная доставка малогабаритных грузов, таких как: медикаменты, почтовая корреспонденция, запчасти и т.д. Использовать для такой перевозки самолеты или вертолеты не всегда целесообразно как с точки зрения безопасности полета из-за метеорологических условий, так и с экономической точки зрения. Кроме того, плохо развитая инфраструктура — это основное препятствие для реализации всех программ авиаперевозок в Арктике и на Севере.

В проведенном в 2021 г. уже описанном выше исследовании мы пришли к выводу, что в случае прогнозирования развития авиационного сообщения в Арктике на период до 2035–2042 гг. необходимо иметь в виду эксплуатацию иных видов ВС, в т.ч. развитие гибридного авиационного транспорта. В настоящее время отсутствует массовый сегмент альтернативных видов ВС (беспилотные воздушные суда, гидросамолеты, амфибии, экранопланы, аэросани и т.д.). Конечно, идут и положительные процессы, реновация, когда северные аэропорты и посадочные площадки преобразуются в казенные предприятия, но процесс их восстановления долгосрочный. В связи с этим рассматриваются возможности использования альтернативного воздушного транспорта, не привязанного к аэродромной инфраструктуре

и имеющего более низкую стоимость покупки и эксплуатации. В связи с тем, что создание новой или обновление существующей аэродромной инфраструктуры, а также обновление парка самолетов затруднены из-за их высокой стоимости предлагаются альтернативные решения:

- сеть мини-аэродромов;
- авиация безаэродромного базирования (амфибии, аэросани и т.д.);
- беспилотные авиационные системы (БАС) с отдельной наземной инфраструктурой или без нее.

### Сеть мини-аэродромов

Первым решением может быть создание сети аэродромов для малой или сверхлегкой пилотируемой авиации, в т.ч. перспективных ВС ЛМС-901 («Байкал»), ТВС-2 и других с минимальными требованиями к инфраструктуре и отличными взлётно-посадочными характеристиками. Самолеты должны работать при температурах от  $-50^{\circ}\text{C}$  и использовать грунтовые аэродромы. Так, с базовым составом бортового радиоэлектронного оборудования «Байкал» может летать до  $73^{\circ}$  северной широты, стоимость машины — 120 млн руб., стоимость летного часа — 30 тыс. руб. ВС требуется взлетно-посадочная полоса (ВПП) не более 300 м. Мини-аэродромы смогут обеспечивать выполнение различных транспортных задач: санитарные рейсы, оперативной доставка пассажиров, в т.ч. туристов, грузов, почты, медикаментов, продуктов питания. Аэродромы с короткими грунтовыми ВПП требуют значительно меньших финансовых вложений на обслуживание и содержание их в рабочем состоянии, что выгодно для небольших поселений, в связи с тем, что их строительство и обслуживание в условиях тающей вечной мерзлоты будет значительно меньшим, чем поддержание годности искусственных (бетонных, асфальтобетонных) ВПП.

Кроме того, необходимо пересмотреть нормативы строительства аэродромов в Арктике. До настоящего времени при проектировании и строительстве аэродромной инфраструктуры в РФ используются советские нормы, в т.ч. образца 1985 г., разра-

ботанные для строительства и дальнейшего обслуживания значительных объемов пассажирских и грузовых перевозок при высоком трафике использования полосы, рулежек и оборудования, в т.ч. для ВС 1–3 класса. Существующие нормы актуальны только для крупных аэропортов с аэродромами класса А, Б, В. Для аэропортов местных (внутрирегиональных) воздушных линий, при нынешнем снижении объемов перевозок в разы, эти нормы значительно завышены. При реализации таких проектных решений малые аэропорты становятся экономически невыгодными и закрываются, преобразовываются в посадочные площадки только для приема вертолетной техники. Поэтому, требуется пересмотр норм строительства для таких сооружений, конечно, с учетом арктических климатических условий.

### Авиация безаэродромного базирования

В Арктике необходимо обеспечить стабильное круглогодичное пассажирское авиасообщение между поселками и городами (как хабами) в целях предоставления равноценной с «материком» транспортной доступности всем категориям граждан, доступа северян к медицинским и государственным организациям, регулярной доставки медикаментов, почты и иных социально значимых грузов. Расстояние между поселками и центрами достигает более 300 км и отсутствие постоянного транспортного сообщения не позволяет в полной мере развивать территории. Ввиду отсутствия аэродромов регулярные пассажирские перевозки и доставка грузов осуществляется вертолетным транспортом, стоимость летного часа которого может достигать 400 тыс. руб.

В современной повестке развития воздушного сообщения в Арктике есть ниша для развития альтернативных видов авиационного транспорта, таких как: гидросамолеты и амфибии, аэросани, экранопланы, суда на воздушной подушке и т.д. Они эффективно использовались в период СССР при освоении Крайнего Севера. По грузоподъемности такие машины сравнимы с самолетами и вертолетами малого класса. Главные особенности: меньший расход топлива и простота эксплуатации в сложных климатических условиях, посадка на воду, снег, лед, грунт.

Учитывая то, что значительная часть поселений Арктики (например, в Карелии, на Таймыре или в Якутии) находится вблизи водоемов или окружены ими (озера, реки, прибрежные акватории) использование амфибийной и гидроавиации (авиации общего назначения — АОН) является актуальным. Населенные пункты в советское время имели гидропорты и флот из сотен самолетов на лыжных и поплавковых шасси. Так, из Норильска полеты совершались на р. Хатанга, оз. Анама, Аян, Агата, Накомьякен, Пясино, Лама и десятки других, в т.ч. расположенных на плато Путорана. В настоящее время в реестре Росавиации зарегистрировано не более 100 гидросамолетов и амфибий, осуществляющих полеты в Арктике, в их числе модели СК-12, Л-42М, Че-29, часть из них прилетает с «материка» и базируется вне арктических регионов.

Одной из наиболее известной в гидроавиации Арктики является посадочная площадка «Валек», создававшаяся в 1940 г. как аэрогидропорт на реке Норильской недалеко от речного порта (рисунок 2). В то время порт Норильска был транспортным узлом по доставке грузов для строящегося комбината. Зимой самолеты использовали лыжное шасси, летом — поплавковое. В 1951 г. после открытия аэропорта «Надежда» «Валек» стал запасным аэропортом, в середине 1980-х гг. потерял статус гидропорта (последний гидросезон отмечен в 1983 г. после приостановки эксплуатации и ремонта самолетов Ан-2В) и превратился в аэропорт местных линий. В настоящее время имеет статус посадочной площадки в связи с не работающей ВПП. Для восстановления системы гидроавиации в акватории бывшего гидропорта необходимо проведение работ по очистке прибрежной территории, исследования акватории и строительству плавучих дебаркадеров. Преимущество использования акватории заключается не только в историческом опыте, но и наличии на посадочной площадке «Валек» радиотехнических систем навигации, связи и посадки. Таким образом гидропорт может стать центром авиации общего назначения на Таймыре для осуществления полетов по всей территории полуострова и в материковую часть.

Аналогично возможно проведение работ по восстановлению гидропортовой инфраструктуры и в других регионах Арктики.

Также отметим возможность использования дирижаблей для доставки грузов и техники к местам строительства инфраструктуры в Арктических регионах, не имеющих наземного транспортного сообщения. При использовании дирижаблей может быть решена полностью проблема перевозки техники и доставки строительных материалов. Кроме того, доставка грузов может осуществляться в любое время года без вреда почвенному слою тундры.

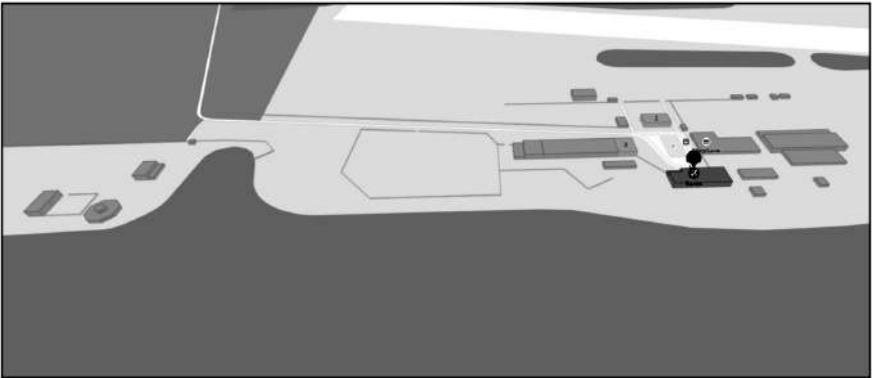


Рис. 2. Акватория аэрогидропорта «Валёк» (источник: «ДубльГИС»)

Кадровые проблемы также могут постепенно находить решение. Так, в 2021 г. на площадке одного из сертифицированных авиационных учебных центров создаётся база подготовки авиационных специалистов для полётов в районах Арктики и Антарктики. В Красноярском крае уже проектируется учебный ледовый аэродром [2].

### Беспилотная авиация

К числу незначительно распространенных ВС, используемых в условиях низких температур и сложных метеоусловий Арктики, но имеющих значительный экономический и технический потенциал, а также ежегодный рыночный рост, относятся профессиональные беспилотные воздушные суда (БВС). Преимущества использования БВС в Арктике заключаются в более низкой

стоимости производства работ, чем у пилотируемой авиации; значительном уменьшении количества регламентных операций; простоте запуска; возможностям использования в более сложных метеоусловиях по сравнению с пилотируемыми ВС в связи с более низкими требованиями к безопасности и отсутствию человека на борту. Перевозка людей БВС в настоящее время невозможна, однако, ряд задач, не связанных с доставкой людей или тяжелых грузов, они уже решают. Грузовые аппараты сокращают издержки и время на доставку посылок. С 2021 г. совместный проект Уральского завода гражданской авиации и «Почты России» проходит тестирование в регионах Сибири и Дальнего Востока. В скором времени начнется применение доставки грузов с помощью БВС на Камчатке, Чукотке, в Югре и на Ямале.

Конструкторы и производители разрабатывают и реализуют БВС, способные минимально задействовать наземную инфраструктуру, в т.ч. радиотехническую, применяются технологии искусственного интеллекта на борту, альтернативные системы навигации. В Арктике БВС, так же как и пилотируемая авиационная техника, должны выполнять взлет и посадку с необорудованных площадок, полет при отсутствии наземных средств обеспечения навигации, полет в условиях неустойчивой работы спутниковых навигационных систем и других средств радиокоррекции.

В РФ предлагаются и апробируются одновременно несколько моделей бортовых систем с технологиями искусственного интеллекта, их актуальность подтверждается как профильными экспертами, так и федеральными органами власти. В сентябре 2021 г. проект «Разработка и применение искусственных нейронных сетей для эксплуатации гражданских беспилотных воздушных судов в Арктической зоне Российской Федерации» коллектива РОР «Союз промышленников и предпринимателей Заполярья» получил диплом, медаль и знак Лауреата премии Международного конкурса научных, научно-технических и инновационных разработок, направленных на развитие и освоение Арктики и континентального шельфа «Арктика и континентальный шельф», проводимого при поддержке Минэнерго РФ (рис. 3).



Рис. 3. Дипломы Лауреата конкурса Арктика 2021

Однако в условиях Арктики не всегда возможно организовать полет без наземного радиотехнического обеспечения даже с учетом разработки инструкции по производству полетов в сложных метеоусловиях. Во многих случаях — это превентивные меры и без наземной инфраструктуры не всегда эффективные. При этом использовать существующую инфраструктуру гражданской авиации нецелесообразно в связи с переходом в сегрегированную часть воздушного пространства и требованиями к безопасности полетов. Для решения проблемы необходимо создавать сеть наземных дронопортов (без ВПП) и радиотехнического обеспечения полетов. В качестве ВС возможно использовать ВС вертолетного или коптерного типа или конвертопланы с грузоподъемностью до 100 кг. Для обслуживания такой наземной инфраструктуры необходимо не более 3 человек на каждой точке маршрута. БВС доступно логистическое плечо в 50–250 км без дозаправки или дозарядки аккумулятора. Полет выполняет-

ся в любое время суток без рисков для человека. Система дронопортов необходима также для оперативной переброски малогабаритных грузов в сложных климатических условиях. Контроль за сетью и БВС возможно осуществлять в едином центре управления полетами. Эксперты полагают, что развертывание такого проекта потребует 3–5 лет и он может быть интересен бюджетным организациям, частному бизнесу, крупным корпорациям. При экономической целесообразности крупный бизнес самостоятельно может развернуть необходимую для авиаперевозок в северных регионах инфраструктуру.

Специальные БВС для решения комплексных задач в Арктической зоне РФ уже существуют, находятся в опытной эксплуатации или в стадии НИОКР. Важнейшее преимущество БВС перед пилотируемой авиацией (кроме доставки пассажиров) заключается в стоимости изделия и стоимости его эксплуатации.

Так, в Национальных парках и в ООПТ Арктики с 2007 г. применяются БВС для охраны и мониторинга, проектирования маршрутов, определения территорий для восстановления зеленых насаждений после пожаров, реновации сломанных вандалами объектов, обнаружения браконьеров. В целом их использование для нужд туристической отрасли дешевле и практичнее любого другого вида транспорта независимо от места использования. БВС четвертого поколения стало возможным использовать во всех регионах Арктической зоны РФ с их экстремальным климатом практически круглогодично и круглосуточно. Многие модели работоспособны при температурах до  $-40^{\circ}\text{C}$ . На всех стадиях эксплуатации оборудования достаточного 1–2 квалифицированных специалистов. Эксперты прогнозируют, что к 2030 г. доля грузовых перевозок с использованием БВС вырастет до 9%. Сейчас эта доля меньше 1%.

Дороговизна эксплуатации таких ВС требует принятия мер, поскольку работа в арктических условиях будет продолжаться долго и с нарастанием объемов. Эту задачу логично решить применением транспортных БВС различной грузоподъемности, лишенных многих недостатков современных пилотируемых ВС. Эксплуатация БВС в Арктике накладывает ряд специфичных для территории экономических реалий: северное удорожание,

повышенная стоимость топлива, сложная логистика. Однако стоимость нового БВС несоизмерима со стоимостью нового даже самого небольшого пилотируемого ВС, исключая дельтапланы и дельталеты, воздушные шары и иные аппараты сверхлегкой авиации, имеющие низкую экономическую эффективность и сильно подверженные внешним условиям.

Преимущество БВС — более низкая стоимость доставки штучных грузов. Транспортировка в отдаленный арктический поселок писем, легких посылок и иных незначительных грузов производится, в основном, вертолетами и стоимость доставки измеряется сотнями тыс. руб. При использовании БВС затраты значительно ниже. Судя по развитию отрасли, к 2035 г. стоит ожидать увеличения количества БВС в сегменте доставки от распределительного центра оператора до конечного получателя или пункта назначения. Однако в каждом конкретном случае для грузоперевозок необходимы предварительные экономические расчеты. Практически доказано, что при кажущейся высокой значимости влияния снижения себестоимости летного часа на экономическую эффективность при решении задачи перевозки груза, важное значение имеет величина коммерческой загрузки ВС. В случае с легкими БВС их грузоподъемность при сопоставимой экономической эффективностью с самолетами типа Ан-2, часто применяемыми в северных регионах РФ, должна быть не менее 100 кг, а при сравнении с вертолетом Ми-8 — 135 кг. Для перевозки груза такой массы за 1 полет необходимы другие типы БВС, близкие к классификации средних или тяжелых, стоимость летного часа которых имеет более высокое значение.

### **Нормативное регулирование и экспериментальный правовой режим**

Нормативное регулирование малой авиации в РФ значительно отстает от темпа развития жизни, технологий и объективно становится препятствием для решения задач государства, стратегии развития регионов, развитию бизнеса в Арктической зоне РФ. Имеется также ряд других проблем: финансово затруднитель-

ное содержание ВПП, отсутствие специальных норм и требований для малых аэродромов, обеспечение авиационным топливом арктических районов, проблема нехватки кадровых ресурсов. Правовые решения для малой авиации в Арктике могут быть как комплексными, направленными на ее развитие по всей РФ, так и зональными, наподобие специальных федеральных правовых актов. Одно из решений возможно перенять из международной практики — это принятие федерального закона, разрешающего частную деятельность в малой авиации, по примеру штата Аляска в США. В этом случае появится возможность для появления в массовом количестве легких самолетов и вертолетов, предоставляющих услуги внутрирегиональных авиаперевозок.

Для доставки грузов и перевозки людей можно эффективно использовать и экранопланы. Экраноплан при существенно меньших затратах на наземную инфраструктуру весьма эффективен для организации перевозок. Применение экранопланов возможно на магистральных речных перевозках пассажиров и грузов, для транспортного сообщения между островами и между материком и островами, причем практически в круглогодичном режиме. Для экраноплана в ряде случаев нужен только специальный причал. Экранопланы класса А малой серии включены в Речной и Морской регистр судоходства, однако, количество используемых машин такого типа на Крайнем Севере — не более 5 единиц, несмотря на то, что для его управления необходимы только документы судоводителя маломерного судна с особыми отметками. Тормозит развитие отрасли экранопланов отсутствие нормативно-правовой базы для средних и тяжелых машин более высокого класса, они не вносятся в регистры судоходства, по существу более всего относятся к воздушным судам, т.к. осуществляют полеты над твердой или водной поверхностью.

Амфибии или гидропланы предназначены, в основном, для выполнения внеаэродромных полетов в районах с развитой гидрографией.

Для гражданской отрасли беспилотной авиации необходимо строительство наземной инфраструктуры. Необходимо разработать концепцию и Дорожную карту развития единой, сбалансированной авиатранспортной системы Арктической зоны РФ как

основы планирования и развития авиатранспортной системы, реализации научных исследований и разработок технологий, эксплуатации новых видов авиатехники. С учетом труднодоступности населенных пунктов и основных точек притяжения туристов необходимо выступить с законодательной инициативой по поддержке развития малой и беспилотной авиации и внесению с этой целью изменений в Воздушный Кодекс РФ и Федеральные авиационные правила.

Однако все это — только предложения, а развивать воздушный транспорт необходимо в настоящее время и пользоваться уже действующим законодательством. Одним из решений может стать определение зон для установление в каждом из регионов Арктики экспериментального правового режима (ЭПР).

В 2020 г. Президент РФ подписал закон, касающийся ЭПР в сфере цифровых инноваций от 31.07.2020 г. № 258-ФЗ. Координатором выступает Минэкономразвития РФ. Установление ЭПР означает применение в отношении таких компаний особого, отличного от общеустановленного, правового регулирования на определенной территории и на определенное время. В число направлений, возможных для применения ЭПР входит проектирование, производство и эксплуатация БВС как высокоавтоматизированных транспортных средств, аттестация их операторов, предоставление транспортных и логистических услуг и организация транспортного обслуживания. Кроме того, к направлениям цифровых инноваций могут быть отнесены [3]:

- применение БАС в сельском хозяйстве,
- продажа товаров, работ, услуг дистанционным способом с использованием БВС;
- применение БАС при архитектурно-строительном проектировании, строительстве, капитальном ремонте, реконструкции объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений;
- применение БАС для оказания государственных и муниципальных услуг;
- применение БВС в качестве дополнения к технологиям телемедицины по оказанию помощи больным, находящимся в труднодоступных территориях.

Согласно закону при установлении каждого режима требуется заключение организации предпринимательского сообщества по вопросам ЭПР: с октября 2020 г. распоряжением Правительства РФ таким статусом наделена АНО «Цифровая экономика», при которой создана экспертная группа направления экспериментально-правовых режимов «Беспилотные авиационные системы». Приказом генерального директора АНО «Цифровая экономика» от 16.02.2021 г. руководителем экспертной группы утвержден генеральный директор Ассоциации «АЭРОНЕКСТ» Глеб Бабинцев. Основная задача деятельности группы — анализ поступающих заявок на режимы ЭПР и дальнейшее формирование заключений по каждому из них. Первое заседание состоялось 23.08.2021 г., в течение года проведено несколько встреч (рисунок 4). Основной состав экспертной группы сформирован из организаций, ведущих рыночную деятельность в данной области, руководства Росавиации, профильных ведомств и объединений в т.ч. структур Российского союза промышленников и предпринимателей.

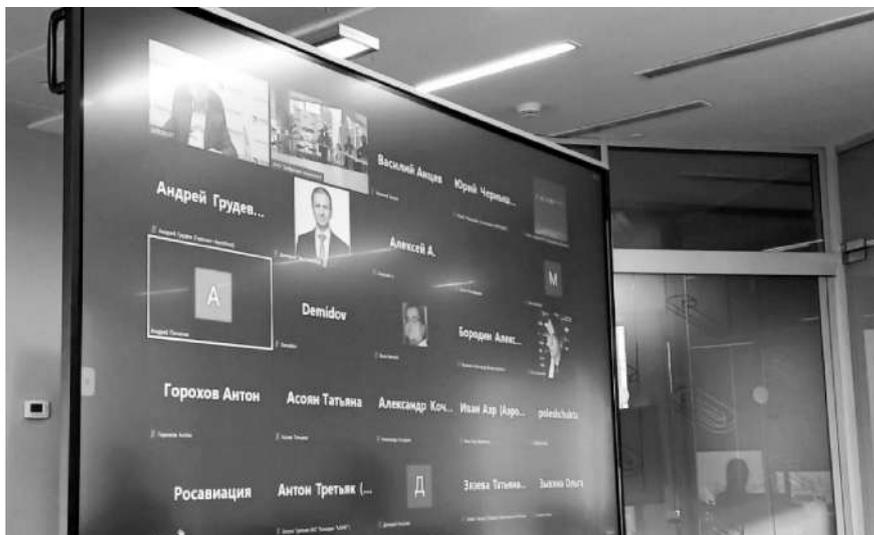


Рис. 4. Заседание экспертной группы в режиме ВКС

В 2021 г. власти Томской области совместно с Минэкономразвития РФ, Минтрансом РФ, Росавиацией и Фондом перспективных исследований разработали предложения по установлению в регионе ЭПР для развития беспилотных технологий. Проект соответствующего постановления Правительства РФ, регламентирующего тестовое применение БВС, проходит межведомственные согласования [4]. Проект ЭПР предусматривает применение в Томской области специального регулирования, когда некоторые требования Воздушного кодекса РФ будут изменены или исключены для участников ЭПР на срок действия эксперимента в 3 г. В рамках ЭПР в Томской области планируется применять БВС весом более 30 кг для доставки грузов от 0,1 до 1500 кг, аэрофотосъемки и сельскохозяйственных работ (рис. 5). В случае принятия положительного решения это будет первая площадка для отработки полетов БВС в РФ.



*Рис. 5. Демонстрационный запуск БВС на авиационной площадке имени Чкалова в Томском районе (источник: ФАВТ)*

Программой ЭПР могут быть рекомендованы итоги работы за определенный период времени для тиражирования положительного опыта при создании других ЭПР.

Предложения по формированию ЭПР в Арктических регионах являются наиболее адекватными, т.к. позволят исключить излишние дополнительные требования при полетах над неурбанизированными на 99,9% территориями. Предполагается, что такие инициативы могут быть направлены из регионов в Минэкономразвития РФ и Росавиацию уже в 2022 г. В перспективе БВС в Арктике станут полноправными участниками воздушного движения, как и пилотируемые самолеты и вертолеты. Полностью сформировать законодательную базу для полетов БВС всех классов и типов на территории всей РФ рассчитывают к 2024 г.

Проблема авиации в Арктической зоне РФ носит комплексный характер. Она касается экономической целесообразности полетов, зависит от: падающей платежеспособности, демографического убывания и, как следствие, малого пассажиропотока; отсутствия подходящих ВС для перевозок в сложных условиях Арктики; особенностей строительства и эксплуатации аэродромов, аэропортов и посадочных площадок; финансовой и налоговой государственной политики, а также обеспечения безопасности. Вопросы развития малой и беспилотной авиации имеют особое значение, поскольку опыт других стран доказал, что эта отрасль рентабельна при использовании частно-государственного партнерства. Основные сферы применения: патрулирование, туризм, перевозка пассажиров, небольших грузов, сельскохозяйственные работы [5].

Для значительного изменения ситуации необходима разработка отдельной государственной целевой программы по развитию малой и беспилотной авиации Арктической зоны РФ. Кроме того, важно активизировать профильные сообщества, органы государственной региональной власти и местного самоуправления, бизнес непосредственно в регионах. Большинство мероприятий связанных с Арктикой проводятся как правило в крупных городах или Москве, вдалеке от Арктики. Проведение мероприятий в Арктике, особенно в отдаленных поселениях, позволит погрузиться в проблематику арктических территорий на месте. Выработанные решения будут более жизнеспособны и наиболее практикоориентированы, помогут с привлечением потенциальных инвесторов, органов власти различного уровня. Это позво-

лит привлечь большее внимание к проблемам и путям решения транспортной доступности в Арктике, создаст новые направления развития.

### Список литературы

1. «Мы потеряли полярную авиацию...»: спикер Совфеда Валентина Матвиенко поручила минтрансу России заняться авиацией в Арктике// Северный край. — 11.10.2021. — URL: <https://severokrai.ru/stati/my-poteryali-polyarnuyu-aviacziyu-spiker-sovfeda-valentina-matvienko-poruchila-mintransu-rossii-zanyatsya-aviacziej-v-arktike> (дата обращения: 26.10.2021).
2. В России возрождают подготовку пилотов полярной авиации// AviaCareer. — URL: <https://www.aviacareer.com/ru/news/v-rossii-vozrozdaut-podgotovku-pilotov-polarnoj-aviacii/> (дата обращения: 26.10.2021).
3. Рекомендации к разработке и рассмотрению инициативных предложений и проектов программ ЭПР по направлению беспилотных авиационных систем// Аэронекст. — 12.10.2021. — URL: [https://aeronext.aero/UserFiles/ContentFiles/2021-10-12\\_15-39-14\\_002\\_%D0%A0%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D0%AD%D0%93%20%D0%AD%D0%9F%D0%A0%20%D0%91%D0%90%D0%A1\\_v3.pdf](https://aeronext.aero/UserFiles/ContentFiles/2021-10-12_15-39-14_002_%D0%A0%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D0%B4%D0%B0%D1%86%D0%B8%D0%B8%20%D0%AD%D0%93%20%D0%AD%D0%9F%D0%A0%20%D0%91%D0%90%D0%A1_v3.pdf) (дата обращения: 26.10.2021).
4. В Томской области состоялся демонстрационный запуск беспилотников// Официальный Интернет-ресурс Федерального агентства воздушного транспорта. — 07.10.2021. — URL: <https://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=8326> (дата обращения: 26.10.2021).
5. Круглый стол «Перспективы развития малой авиации в Арктической зоне Республики Саха (Якутия)»// Министерство по развитию Арктики и делам народов Севера Республики Саха (Якутия). — 04.12.2020. — URL: <https://arktika.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3248082> (дата обращения: 26.10.2021).

*Научное издание*

**ЦИВИЛИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ  
РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ РОССИИ**

*Материалы III научно-практической конференции*

*(9 декабря 2021 г.)*

*Сборник статей*

*Издано в авторской редакции*

Компьютерная верстка и дизайн — *И.С. Надворский*

Подписано в печать 24.02.2022. Формат 60×90/16.

Гарнитура SchoolBookAC. Усл. печ. л. 20,0.

Тираж 500 экз. (1-й завод 50 экз.)

Негосударственная автономная некоммерческая организация  
высшего образования

«Институт мировых цивилизаций»

119049, г. Москва, Ленинский проспект, д. 1/2, корп. 1

Тел.: +7 (499) 261-11-26

[www.imc-i.ru](http://www.imc-i.ru); [www.imc-ph.ru](http://www.imc-ph.ru)

Отпечатано в ООО «Стромынка Принт»

107076, Москва, ул. Стромынка, д. 18, кор. 5, этаж 5, пом. IX, комн. 25