

ISSN 2221-2698

сетевой научный журнал
«Арктика и Север»

А И С

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

**№ 59
2025**

Архангельск

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59

Свидетельство о регистрации средства массовой информации Эл № ФС77-78458 выдано Роскомнадзором (Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций) 8 июня 2020 года.

Журнал индексируется в **РИНЦ (RSCI)** (2018), зарегистрирован в следующих базах данных и поисковых системах: eLIBRARY, Научная электронная библиотека «КиберЛенинка», РУКОТ, EBSCO Publishing, Directory of Open Access Journals, Global Serials Directory Ulrichsweb, NSD, InfoBase Index, ERIH PLUS, MIAR, OAJ, EuroPub, CrossRef. Журнал включен в Перечень авторитетных научных изданий («Белый список»), во **2й квартиль (Q2)** в сводном рейтинге журналов RSCI, а также во **2й квартиль (Q2)** в рейтинге журналов RSCI по тематике OECD 507. Social and Economic Geography.

Журнал издается с 2011 года и выходит в свет не реже 4 раз в год.

В журнале публикуются научные статьи по проблемам Арктики и Севера, актуальные для следующих профессиональных специальностей: 5.2 Экономика; 5.4 Социальные науки; 5.5 Политическая наука.

Учредитель и издатель — Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова (Архангельск, Россия).

Почтовый адрес издательства и редакции: 163002, Россия, г. Архангельск, набережная Северной Двины, 17.

Главный редактор — Зайков Константин Сергеевич, доктор исторических наук, профессор.

Все номера журнала находятся в свободном доступе (CC BY-SA) на сайте журнала на русском и английском языках. Правила направления, рецензирования и опубликования научных статей, декларация об этике размещены на сайте: <http://www.arcticandnorth.ru>. Плата за публикацию не взимается. Гонорары не выплачиваются. Все рукописи рецензируются с использованием системы двойного слепого рецензирования. Факт подачи рукописи рассматривается как передача авторских прав на публикацию статьи в издании «Арктика и Север» и размещение её в базах данных, что способствует популяризации публикационной активности авторов и отвечает их интересам.

Издательство может не согласиться с точкой зрения автора.

The mass media registration certificate Эл No. ФС77- 78458 is issued on 8 June 2020 by Roskomnadzor (Federal Service for Supervision in the Sphere of Telecom, Information Technologies and Mass Communications).

The journal is indexed in the **Russian Science Citation Index (RSCI)** (2018), and is registered in the following databases and search systems: eLIBRARY, Scientific Electronic Library "CyberLeninka", РУКОТ, EBSCO Publishing, USA (2012), Directory of Open Access Journals — DOAJ (2013), Global Serials Directory Ulrichsweb, USA (2013), NSD, Norway (2015), InfoBase Index, India (2015), ERIH PLUS, Norway (2016), MIAR, Spain (2016), OAJ (2017), EuroPub, CrossRef. The journal is included in the List of authoritative scientific publications ("**The White List**"), in the List of **Q2** RSCI Journals, and in the List of **Q2** RSCI Journals on the Subject of OECD 507. Social and Economic Geography.

The journal is published since 2011 and issued not less than 4 times a year.

The journal publishes the scientific articles focused on the Arctic and the North relevant for the following professional degrees: 5.2 Economics; 5.4 Social science; 5.5 Political science.

The Founder and Publisher is Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov (Arkhangelsk, Russia).

Postal address of the Publisher and Editorial office: Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia.

Editor-in-Chief is Konstantin S. Zaikov, Dr. Sci. (Hist.), Professor.

All journal issues are available free of charge (CC BY-SA) in Russian and English at the webpage of the journal. Rules and regulations of submission, peer reviews, publication and the Declaration of Ethics are available at <http://www.arcticandnorth.ru/en/>. No publication fees are charged. Honorariums are not paid. All manuscripts are reviewed using double blind peer review system. The fact of submitting manuscripts is considered as the assignment of copyright to publish an article in the Arctic and North journal and to place it in databases, which contributes to the promotion of the publication activity of the authors and meets their interests.

Publisher may not agree with the author's point of view.

СОДЕРЖАНИЕ CONTENTS

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

- БАРАНОВ С.В., СКУФЬИНА Т.П.** Экономико-статистическое моделирование производственных процессов в регионах Арктической зоны Российской Федерации 5
BARANOV S.V., SKUFINA T.P. Economic and Statistical Modelling of Production Processes in the Regions of the Arctic Zone of the Russian Federation
- БУГАКОВ И.А., ЗВОРЫКИНА Ю.В., ПИСАРЕВА О.М., ПОЛЯКОВ М.Б.** Государственная финансовая поддержка НКО как драйвер устойчивого развития арктических регионов России 26
BUGAKOV I.A., ZVORYKINA YU.V., PISAREVA O.M., POLYAKOV M.B. State Financial Support for NPOs as a Driver of Sustainable Development of the Arctic Regions of Russia
- КОЗЬМЕНКО С.Ю., КОЗЬМЕНКО А.С.** Планирование развития арктических морских коммуникаций в эпоху гибридной войны 44
KOZMENKO S.Yu., KOZMENKO A.S. Planning the Development of Arctic Maritime Communications in the Era of Hybrid Warfare
- ЧЕРНЯК Т.А.** Организационно-экономический механизм управления авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути 63
CHERNYAK T.A. Organizational and Economic Mechanism of Managing Aviation Infrastructure for Ship Traffic along the Northern Sea Route

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

- ВАСИЛЬЕВА О.В.** Конфигурация доминирующих идентичностей на Северо-Востоке России: к вопросу о цивилизационной специфике Российского государства 82
VASILEVA O.V. Configuration of Dominant Identities in the North-East of Russia: Towards the Question of the Civilizational Specificity of the Russian State

СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

- ИВАНОВ А.В., ПОПКОВ Ю.В.** Северный цивилизационный коридор в евразийском социокультурном пространстве: постановка проблемы 100
IVANOV A.V., POPKOV Yu.V. Northern Civilization Corridor in the Eurasian Socio-Cultural Space: Statement of the Problem
- ПШЕНКО Р.А.** Восприятие пространства и «чувства места» среди пожилых жителей посёлка Соловецкий 116
PSHENKO R.A. Perception of Space and Sense of Place among Elderly Residents of the Solovetsky Village
- ЦВЕТКОВ А.Ю., ТИМОШЕНКО К.Ю.** Логистические возможности регионов российской Арктики для развития автомобильного туризма 129
TSVETKOV A.Yu., TIMOSHENKO K.Yu. Logistics Capabilities of the Russian Arctic Regions for the Development of Automobile Tourism

ЯЛОВИЦЫНА С.Э., КРИВОНОЖЕНКО А.Ф. Культурное наследие Республики Карелия в районных СМИ на примере арктических районов YALOVITSYNA S.E., KRIVONozHENKO A.F. Cultural Heritage of the Republic of Karelia in the Regional Media on the Example of the Arctic Regions	146
--	-----

ОБЗОРЫ И СООБЩЕНИЯ REVIEWS AND REPORTS

ЖУРАВЕЛЬ В.П. К итогам VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» — 2025 ZHURAVEL V.P. Outcomes of the 6th International Arctic Forum “Arctic: Territory of Dialogue” — 2025	169
ЗАВЕЦКАС К.В., МИНИНА М.В. Формирование и продвижение бренда территории как инструмента её развития на примере Архангельской области ZAVETSKAS K.V., MININA M.V. Formation and Promotion of the Territory Brand as an Instrument of Its Development on the Example of the Arkhangelsk Oblast	190
КОНЫШЕВ В.Н. Размышления о прочитанном: перспективы политики Индии в Арктике KONYSHEV V.N. Reflections on Reading: India’s Arctic Policy Perspectives	214
КОТОВ А.В. Арктическое прогнозирование: формирование исследовательского поля KOTOV A.V. Arctic Forecasting: Formation of a Research Field	221
КУДРЯШОВА Е.В., МАКУЛИН А.В., НЕНАШЕВА М.В., ЗАШИХИНА И.М., ЖГИЛЕВА Л.А., ФЭН Л., СУН Я. Элементы стратегии когнитивного суверенитета в арктических социально-гуманитарных исследованиях KUDRYASHOVA E.V., MAKULIN A.V., NENASHEVA M.V., ZASHIKHINA I.M., ZHGILEVA L.A., FEN L., SUN Y. Elements of the Cognitive Sovereignty Strategy in Arctic Socio-Humanitarian Research	238
ЛОБАНОВ К.В., ЧИЧЕРОВ М.В. «Златокипящая» Мангазея — легендарный город русской Арктики LOBANOV K.V., CHICHEROV M.V. “Gold-Boiling” Mangazeya — A Legendary City of the Russian Arctic	249
МИНАЕВА Т.С. Мотивация участников движения студенческих трудовых отрядов: сравнительный исторический анализ (на материалах Архангельской области) MINAEVA T.S. Motivation of Participants of Student Labor Groups: A Comparative Historical Analysis (On the Materials of the Arkhangelsk Oblast)	280
Редакционный совет Editorial board	289
Выходные данные Output data	290

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 5–25.

Научная статья

УДК 332.1(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.5>

Экономико-статистическое моделирование производственных процессов в регионах Арктической зоны Российской Федерации

Баранов Сергей Владимирович¹, доктор физико-математических наук, доцент, главный научный сотрудник

Скуфьина Татьяна Петровна^{2✉}, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник

^{1, 2} Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение ФГБУН Федерального исследовательского центра КНЦ РАН, ул. Ферсмана, 24а, Апатиты, Россия

¹ bars.vl@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1960-6120>

² skufina@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7382-3110>

Аннотация. Изучение экономических процессов в регионах Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) с помощью методов экономико-статистического моделирования является важным направлением научных исследований Арктики в силу возможности отображения статистически значимых связей экономических процессов и явлений и прогнозирования экономической динамики, однако потенциал такого моделирования ограничен специфичностью процессов ряда региональных экономик Арктики, искажённых повышенным государственным присутствием и активным вмешательством управления в естественные экономические процессы. Поэтому экономико-статистические исследования регионов российской Арктики редки относительно популярности арктической тематики в региональных исследованиях. Цель исследования — экономико-статистическое моделирование производственных процессов в регионах АЗРФ с помощью инструментария (ПФ). На первом этапе проведён анализ корреляций между ВРП и факторами производства, на основании которого регионы АЗРФ разбиты на 3 группы: 1) регионы, в которых взаимное поведение основных факторов производства (труда и капитала) укладывается в общепринятые представления (РФ в целом, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия); 2) регионы, в которых взаимное поведение основных факторов производства не укладывается в классические представления: имеется достаточная по силе положительная связь лишь с одним из факторов производства (Архангельская область, Красноярский край, Республика Коми); 3) регионы, для которых отсутствует достаточная по силе положительная связь между ВРП и факторами производства (Мурманская область, Республика Карелия, Чукотский АО). На втором этапе для регионов 1 группы построено не менее 4-х моделей ПФ (лучшая модель выбиралась с помощью информационного критерия Акаике, скорректированного для малых выборок). Для регионов 2 группы построены модели ПФ Кобба-Дугласа и однофакторные модели, в которые был включён фактор, имеющий положительную связь с ВРП. Для регионов 3 группы построение моделей ПФ невозможно.

Ключевые слова: *регионы российской Арктики, производственные процессы, моделирование, производственные функции, валовой региональный продукт, факторы производства*

* © Баранов С.В., Скуфьина Т.П., 2025

Для цитирования: Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Экономико-статистическое моделирование производственных процессов в регионах Арктической зоны Российской Федерации // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 5–25. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.5>

For citation: Baranov S.V., Skufina T.P. Economic and Statistical Modelling of Production Processes in the Regions of the Arctic Zone of the Russian Federation. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 5–25. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.5>



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

Благодарности и финансирование

Исследование выполнено за счёт средств госзадания ФГБУН ФИЦ КНЦ РАН №123012500057-0.

Economic and Statistical Modelling of Production Processes in the Regions of the Arctic Zone of the Russian Federation

Sergey V. Baranov¹, Dr. Sci. (Phys. and Math.), Associate Professor, Chief Researcher

Tatiana P. Skufina²✉, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Chief Researcher

^{1,2} Luzin Institute for Economic Studies — Subdivision of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”, ul. Fersmana, 24a, Apatity, Russia

¹ bars.vl@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1960-6120>

² skufina@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7382-3110>

Abstract. The study of economic processes in the regions of the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF) using economic-statistical modelling methods is an important area of Arctic research due to the possibility of displaying statistically significant relationships of economic processes and phenomena and forecasting economic dynamics, but the potential of such modelling is limited by the specificity of the processes of a number of regional economies in the Arctic, distorted by the increased state presence and active management intervention in the Arctic. Therefore, economic and statistical studies of the Russian Arctic regions are rare in relation to the popularity of the Arctic topics in regional studies. The aim of the study is economic-statistical modelling of production processes in the regions of the AZRF using the production function (PF) toolkit. At the first stage, the analysis of correlations between GRP and factors of production was carried out, on the basis of which the AZRF regions were divided into three groups: 1) regions in which the mutual behavior of the main factors of production (labor and capital) fits into the generally accepted concepts (the Russian Federation as a whole, the Nenets Autonomous Okrug, the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug, the Republic of Sakha (Yakutia)); 2) regions in which the mutual behavior of the main factors of production does not fit into the classical concepts: there is a sufficiently strong positive relationship with only one of the factors of production (the Arkhangelsk Oblast, the Krasnoyarsk Krai, the Komi Republic); 3) regions for which there is no sufficiently strong positive relationship between GRP and factors of production (the Murmansk Oblast, the Republic of Karelia, the Chukotka Autonomous Okrug). At the second stage, at least 4 PF models were built for the regions of group 1 (the best model was selected using the Akaike information criterion adjusted for small samples). For the regions of group 2, Cobb-Douglas PF models and single-factor models were built, in which a factor with a positive relationship with GRP was included. The construction of PF models for the regions of group 3 is impossible.

Keywords: *regions of the Russian Arctic, production processes, modelling, production functions, gross regional product, factors of production*

Введение

Экономико-статистическое моделирование явлений и процессов в региональных системах составляет важное направление исследований в рамках региональной экономики. Очевидно, что это связано с насущной необходимостью в изучении количественной стороны региональных явлений и процессов, обусловленных их качественными характеристиками, познании закономерностей общественного развития, количественной оценке взаимосвязей экономических явлений и процессов, обоснованном прогнозе развития региональных систем. О недостатках и ограничениях применения моделирования к реальным данным, в том числе регионального уровня, говорится значительно меньше. Однако ряд исследователей, включая авторов настоящей статьи, посвятил серию публикаций обсуждению этого вопроса

[1, с. 9–14, 59–65; 2–7]. Полагаем, такие публикации были полезны читателю, в том числе и потому, что, как справедливо указывает Новосельцев В.Н. и Новосельцева Ж.А., «кроме ошибок самого метода моделирования существуют и ошибки, связанные с квалификацией исследователей. Они не свойственны моделям как таковым, а являются, возможно, отражением недостаточного внимания исследователей к создаваемой модели» [8].

Одним из таких недостатков является недоучёт специфики протекания реальных экономических процессов, вызванных не столько внутрирегиональными факторами функционирования региональной системы, сколько внешним управляющим воздействием, которое столь существенно искажает поведение системы и её компонентов, что затрудняет и/или делает невозможным применение типовых экономико-статистических моделей, хорошо работающих в стандартных экономических региональных системах. Например, наши предшествующие исследования показали, что статистически подтверждённая специфика функционирования экономик регионов Севера и Арктики [9; 10] может ограничивать возможности использования производственных функций (ПФ) в силу разбалансированности поведения основных факторов производства [11; 12].

ПФ, несмотря на их известные ограничения, традиционно широко применяются как исследовательский инструмент не только в научных исследованиях, но также в отечественной и зарубежной практике управления, в том числе в официальных прогнозах развития стран и регионов [13, с. 119–134; 14]. Это связано с тем, что они являются удобным инструментом для анализа и прогноза, отображая связь между физическим объёмом факторов производства и физическим объёмом выпуска в процессе производства товаров или услуг. Также важно, что ПФ, как правило, хорошо «работают» на реальных данных. В связи с этим представляет интерес построение ПФ для регионов АЗРФ с учётом возможных ограничений их использования в ряде регионов АЗРФ. Таким образом, цель исследования — экономико-статистическое моделирование производственных процессов в регионах АЗРФ с помощью инструментария ПФ.

Исходные данные и оценка возможностей построения моделей производственных функций для регионов АЗРФ

Как отмечалось, наши предшествующие исследования показали, что специфика функционирования экономик регионов Севера и Арктики может ограничивать возможности использования ПФ в силу разбалансированности взаимодействия основных факторов производства [11; 12]. Поэтому на предварительном этапе был проведён детальный корреляционно-регрессионный анализ, устанавливающий взаимосвязи в поведении факторов производства в регионах АЗРФ. Для представления общероссийской ситуации рассмотрена и РФ в целом.

В работе использовались следующие данные за 2000–2021 гг.: индекс физического объёма ВРП РФ в постоянных ценах в % к предыдущему году, приведённый к значениям 2000 г.; индекс физического объёма инвестиций в основной капитал (ИОК) в сопоставимых ценах в % предыдущему году, приведённый к значениям 2000 г.; стоимость основных фон-

дов (СОФ) на конец года по полной учётной стоимости с учётом степени износа, приведённая к значениям 2000 г. с помощью индекса дефлятора ВВП; степень износа основных (на конец года; в процентах); индексы — дефляторы ВВП; среднегодовая численность занятых в экономике РФ, приведённая к индексному виду относительно 2000 г. (ЧЗ).

Анализ динамики ВРП, инвестиций в основной капитал, стоимости основных фондов и численности занятых за 2000–2021 гг. (рис. 1, 2) показал, что имеются существенные различия в поведении этих показателей. В частности, в ряде регионов (Республика Карелия, Республика Коми, Мурманская область, Красноярский край и Чукотский АО) изменения ВРП и численности занятых демонстрируют противоположную динамику. Для того чтобы количественно охарактеризовать эту особенность, были рассчитаны коэффициенты корреляции Пирсона между ВРП и факторами производства: ВРП и инвестициями в основной капитал, ВРП и стоимостью основных фондов, ВРП и численностью занятых (табл. 1). Исходя из анализа корреляций исследуемые регионы были разбиты на 3 группы.

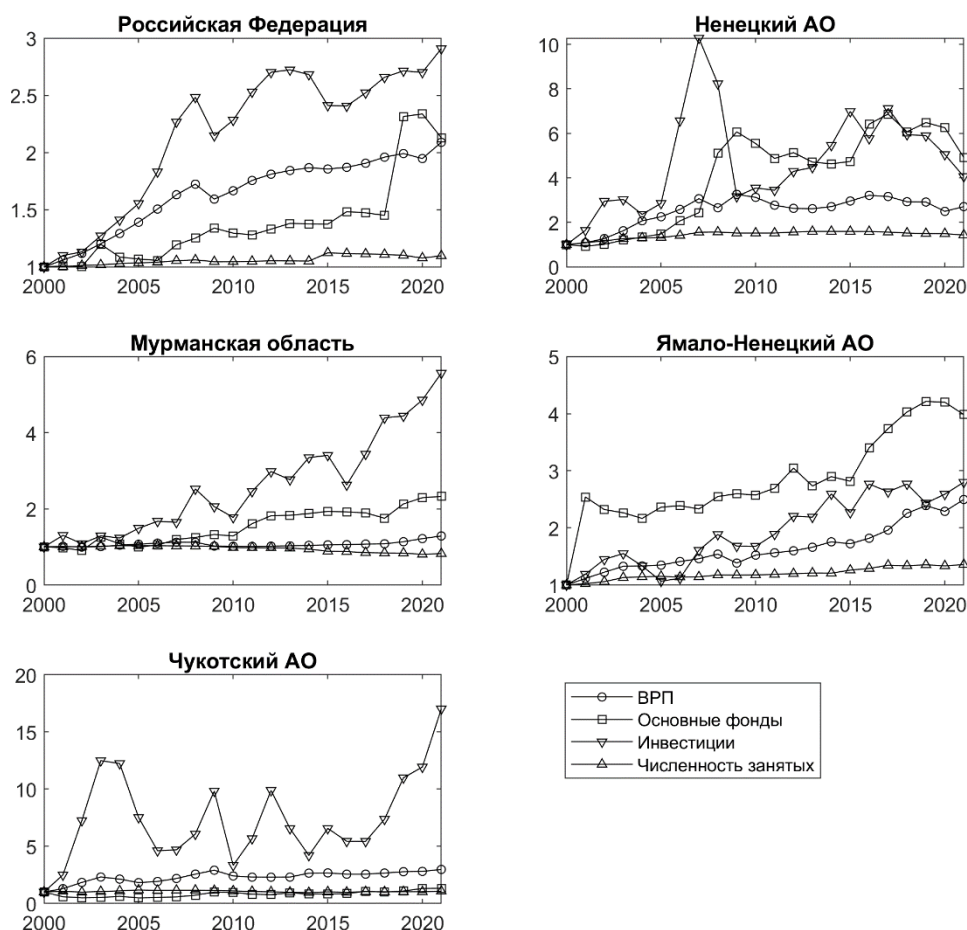


Рис. 1. Динамика факторов производства ВРП за 2000–2021 гг. для всей РФ и регионов, полностью входящих в АЗРФ. Значения показателей (ВРП, стоимость основных фондов, инвестиции в основной капитал, численность занятых) использовались в индексах физического объёма в сопоставимых ценах.

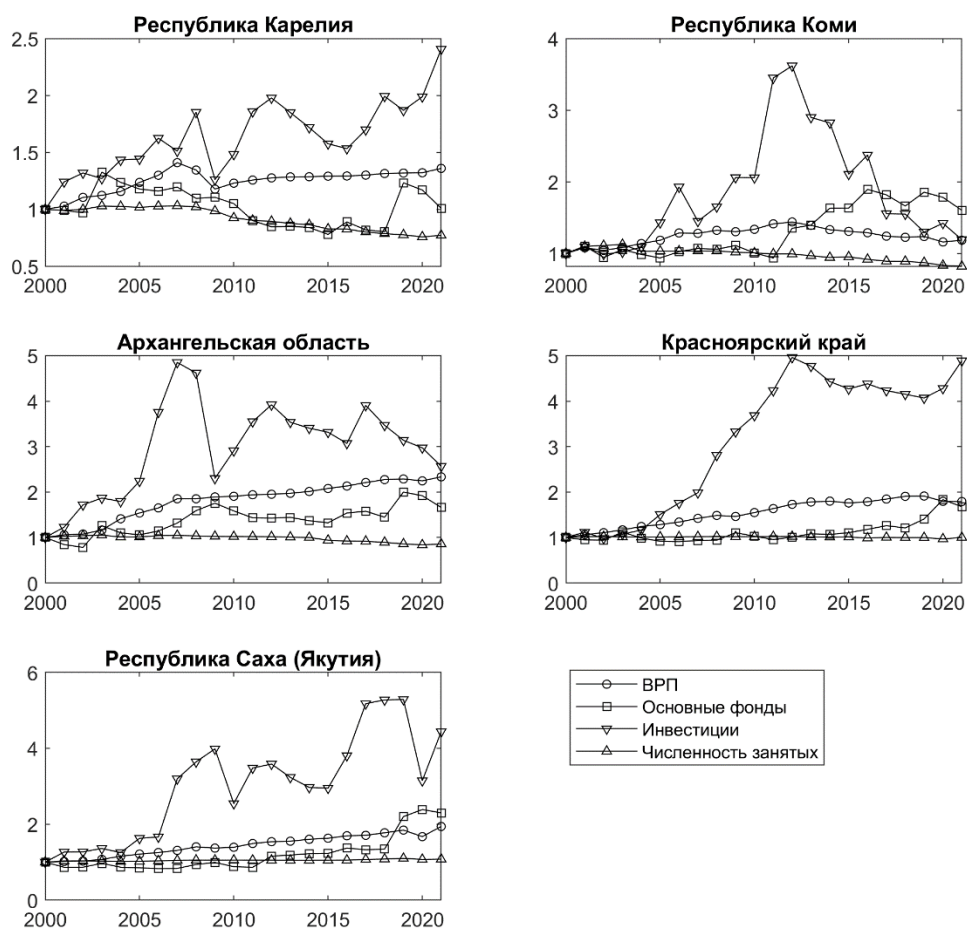


Рис. 2. Динамика факторов производства ВРП за 2000–2021 гг. регионов, частично входящих в АРЗФ. Значения показателей (ВРП, стоимость основных фондов, инвестиции в основной капитал, численность занятых) использовались в индексах физического объёма в сопоставимых ценах.

Таблица 1

Коэффициенты корреляции Пирсона между ВРП и факторами производства за 2000–2021 гг. между ВРП и инвестициями в основной капитал (ИОК), ВРП и стоимостью основных фондов отраслей экономики (СОФ), ВРП и численностью занятых в экономике (ЧЗ)¹

Регион	ВРП-ИОК	ВРП-СОФ	ВРП-ЧЗ	СОФ-ЧЗ	ИОК-ЧЗ
Российская Федерация	0.98	0.73	0.86	0.64	0.77
<i>Полностью в АЗРФ</i>					
Мурманская область	0.73	0.56	-0.59	-0.88	-0.90
Ненецкий АО	0.65	0.81	0.93	0.80	0.70
Чукотский АО	0.56	0.54	-0.08	-0.33	0.06
Ямало-Ненецкий АО	0.88	0.94	0.95	0.92	0.89
<i>Частично в АЗРФ</i>					
Архангельская область	0.67	0.84	-0.69	-0.62	-0.08
Красноярский край	0.94	0.56	-0.42	-0.81	-0.32
Республика Карелия	0.77	-0.11	-0.49	0.49	-0.69
Республика Коми	0.87	0.18	-0.23	-0.84	-0.13
Республика Саха (Якутия)	0.89	0.75	0.89	0.72	0.91

Группа 1 включает субъекты, в которых взаимное поведение основных факторов производства (труда и капитала) укладывается в общепринятые представления: имеется значимая положительная связь между ВРП и факторами производства. В группу 1 входят: РФ в це-

¹ Значения показателей использовались в индексах физического объёма в сопоставимых ценах.

лом, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия). Для этих регионов возможно построение классических моделей производства ВРП в виде производственных функций.

Группа 2 — субъекты, в которых взаимное поведение основных факторов производства не укладывается в классические представления: имеется достаточная по силе положительная связь (квадрат коэффициента корреляции не менее 0.6) лишь с одним из факторов производства. Например, ВРП Архангельской области (табл. 1) имеет достаточно значимую положительную связь со стоимостью основных фондов (ВРП-СОФ = 0.84) и отрицательную связь с численностью занятых (ВРП-ЧЗ = -0.69). В группу 2 входят: Архангельская область, Красноярский край, Республика Коми. Для каждого региона из этой группы дополнительно была построена однофакторная модель, в которую был включён фактор, имеющий положительную связь с ВРП.

Группа 3 — субъекты, для которых отсутствует достаточная по силе положительная связь (квадрат коэффициента корреляции менее 0.6) между ВРП и факторами производства. К группе 3 относится Мурманская область, Республика Карелия и Чукотский АО. Для Мурманской области максимальный коэффициент корреляции наблюдается между ВРП и инвестициями в основной капитал ВРП-ИОК = 0.77 (квадрат этого значения равен 0.59). Построение модели производства ВРП для регионов группы 3 по имеющимся факторам производства, которая объясняла бы не менее 60% разброса ВРП невозможно. Использование же модели, которая описывает менее 60% разброса, не является обоснованным с практической точки зрения.

Методика построения моделей

Для каждого региона группы 1 были построены как минимум 4 модели в виде ПФ. Лучшая модель выбиралась с помощью информационного критерия Акаике, скорректированного для малых выборок [15]: чем меньше значение критерия для данного региона, тем лучше модель. Рассматривались Показательная ПФ и ПФ Кобба-Дугласа.

Показательная ПФ имеет вид:

$$Y = AC^pL^q, A, p, q > 0, \#(1)$$

где Y — ВРП, C — капитал, L — труд. A, p, q — оцениваемые параметры. Параметры p, q — эластичности по капиталу и труду соответственно; A — общая факторная производительность, характеризует влияние нематериальных факторов, таких как особенности технологии и знаний.

ПФ Кобба-Дугласа является частным случаем показательной ПФ, к которой добавлено ограничение, что сумма эластичностей равна 1:

$$Y = AC^pL^q, A, p, q > 0, p + q = 1. \#(2)$$

Для регионов из группы 1 были выполнены оценки параметров ПФ (1) и (2), при этом в качестве капитала C использовались как стоимость основных фондов (СОФ), так и инвестиции в основной капитал (ИОК). Таким образом, для каждого региона из группы 1 были оценены как минимум 4 модели. Если в модели какой-то параметр оказывался незначимым, то модель дополнительно оценивалась без него.

Соответствие модели исходным данным оценивалось по значению скорректированного (по числу параметров модели) коэффициента детерминации Ra^2 , который отражает процент разброса исходных данных, объясняемый моделью. Если Ra^2 не превышает 60%, то модель не использовалась для характеристики экономики исследуемого региона. Отметим, что поскольку ПФ (1) и (2) нелинейные, некорректно выбирать лучшую модель только с помощью Ra^2 , поэтому дополнительно использовался информационный критерий Акаике.

Для каждой модели было рассчитано значение F -статистики для проверки с помощью F -теста гипотезы о том, что анализируемая модель лучше соответствует исходным данным, чем постоянная величина (константа). Вероятность ошибочного принятия модели вместо константы характеризуется значением p -value, то есть модель является значимой на уровне p -value.

Для каждого параметра моделей были рассчитаны стандартная ошибка (σ) и статистика t -value = оценка/ σ , чтобы проверить гипотезу о том, что соответствующий параметр равен 0. Уровень незначимости параметра задаётся величиной $Pr(>|t|)$, то есть если для какого-то параметра $Pr(>|t|) > 0.05$, то он является незначимым на 5%-ном уровне. С формальной точки зрения незначимые параметры необходимо исключить из модели, однако в нашем случае параметрами являются производства, и просто исключить труд или капитал из модели нельзя. Например, о каком производстве можно говорить без рабочей силы или основных фондов?

Причины незначимости параметров в регрессионных моделях могут быть разные: например, отсутствие значимой корреляции между независимой и зависимой переменной. Чтобы избежать этого, мы рассчитали коэффициенты корреляции (табл. 1) и отобрали регионы, где имеются значимые корреляции между ВРП и факторами производства. Другой часто встречающейся причиной является высокая мультиколлинеарность (сильная корреляция независимых переменных — факторов производства). Согласно значениям коэффициентов корреляции (табл. 1), эта проблема имеет место для ряда регионов. Например, для Ненецкого и Ямало-Ненецкого АО, Республики Саха (Якутия): присутствует высокая корреляция между стоимостью основных фондов и численностью занятых (СОФ-ЧЗ), а также между инвестициями в основной капитал и численностью занятых (ИОК-ЧЗ). Чтобы учесть влияние этих факторов на производство ВРП (в случае, если это необходимо), были оценены однофакторные модели

$$Y \sim C^p, Y = L^q, p > 0, q > 0 (\sim \text{означает пропорциональность}) \quad (3)$$

Использование оцениваемого параметра в виде показателя степени в однофакторных моделях (3) обусловлено тем, что это позволяет одинаково интерпретировать параметры с моделями в виде ПФ (1) и (2) как эластичность соответствующего фактора производства. Оценка параметров моделей (1)–(3) выполнялась методом наименьших квадратов после логарифмирования.

Результаты

Рассмотрим результаты моделирования для регионов группы 1. Для РФ в целом (табл. 2) все модели получились статистически значимыми ($p\text{-value} < 0.05$). Однако для ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ (за капитал принята стоимость основных фондов) значение $R^2 = 0.48$, это означает, что модель описывает менее половины разброса исходных данных и должна быть исключена из анализа. При оценивании ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ (инвестиции в основной капитал) параметр A оказался незначимым ($Pr(>|t|) = 0.14$), поэтому мы оценили эту модель при $A = 1$ ($\log(A) = 0$); оценки приведены в последней строке табл. 2. Для РФ в целом ПФ (1) при $C = \text{ИОК}$ оказалась предпочтительнее, чем ПФ (1) при $C = \text{СОФ}$, так как имеет меньшее значение критерия Акаике AICc (табл. 2). В табл. 2 предпочтительные для РФ в целом модели выделены жирным шрифтом. Эти модели объясняют более 97% разброса исходных данных.

Таблица 2

Оценки параметров моделей для РФ в целом по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)²

Параметр	Оценка	σ	t-value	$Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2	AICc
ПФ (1), $C = \text{СОФ}$					35.7	3.7E-07	0.77	-32.1
$\log(A)$	0.17	0.04	3.80	1.0E-03				
p	0.29	0.13	2.20	4.0E-02				
q	3.94	0.93	4.24	4.0E-04				
ПФ (1), $C = \text{ИОК}$					1230.0	7.7E-21	0.99	-105.1
$\log(A)$	0.02	0.01	2.04	5.0E-02				
p	0.52	0.02	25.24	4.5E-16				
q	1.40	0.20	6.95	1.3E-06				
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					20.3	2.2E-04	0.48	-22.2
$\log(A)$	0.27	0.04	6.33	3.5E-06				
p	0.60	0.13	4.50	2.2E-04				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					840.0	8.2E-18	0.98	-90.2

² Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных. Примечание: оценка — оценённое значение параметра модели; σ — стандартная ошибка оценки параметра; t-value — значение t-статистики; $Pr(>|t|)$ — уровень незначимости параметра; F — F-статистика; p-value — уровень значимости модели; Ra^2 — скорректированный коэффициент детерминации; AICc — информационный критерий Акаике.

log(A)	0.02	0.01	1.53	1.4E-01				
p	0.60	0.02	28.99	8.2E-18				
ПФ (2), A = 1, C = ИОК					867.5	1.5E-18	0.97	-89.5
p	0.62	0.01	69.39	2.7E-26				

РФ в целом. Согласно оценкам параметров ПФ (1) при $C = \text{ИОК}$, оценённой для РФ в целом (табл. 2), сумма эластичностей по капиталу и труду ($p + q = 1.92$) больше 1, что характеризует растущую экономику, то есть каждая единица ресурсов (труда и капитала) используется с большей отдачей. Значение эластичности по ИОК $p = 0.52$, показывает, что при росте этого фактора производства на 1% ВРП увеличится на 0.52%. Аналогично значение эластичности по численности занятых (ЧЗ) $q = 1.4$, показывает, что при росте этого фактора производства на 1% ВРП увеличится на 1.4%. Соответствие этой модели, как имеющей наименьшее значение A/Cc , исходным данным показано на рис. 3. Оценки параметров ПФ (2) при $A = 1$ и $C = \text{ИОК}$ (табл. 2) показывают, что вклад ИОК в производство ВРП составляет 62% ($p = 0.62$), а ЧЗ — 38% ($q = 1 - p = 0.38$).

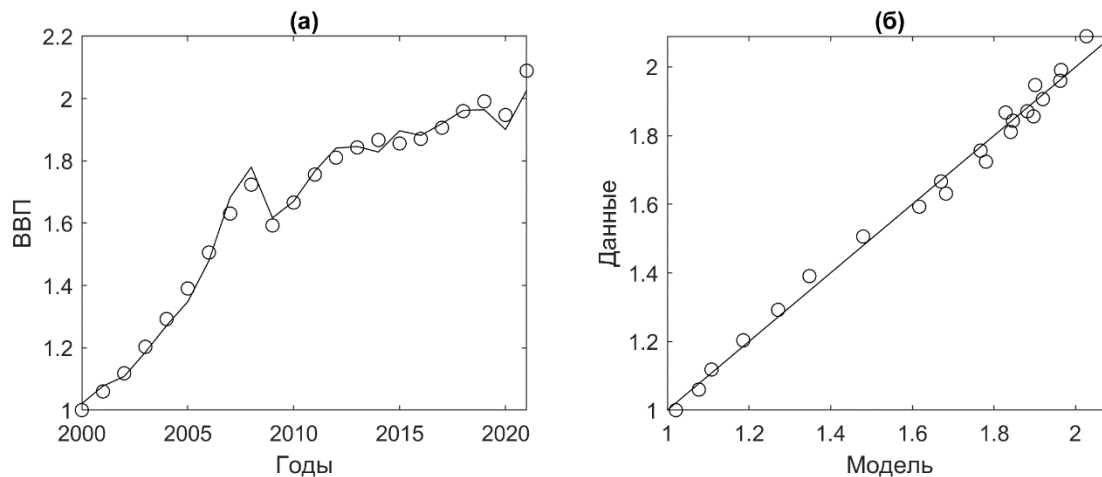


Рис. 3. Соответствие ПФ (1) при использовании в качестве капитала инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$) исходным данным за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (1) при $A = 1$, $p = 0.52$, $q = 1.4$ (табл. 2). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.99$.

Ненецкий АО. Оценки параметров моделей для Ненецкого АО (табл. 3), показывают, что ПФ (1) как при $C = \text{СОФ}$, так и при $C = \text{ИОК}$ имеют незначимые параметры A и p , которые должны быть исключены, то есть $\log(A) = 0$ ($A = 1$), $p = 0$. Получившееся модель $Y = L^q$ также была изучена и, согласно оценкам её параметров (табл. 3), при росте ЧЗ на 1% ожидается увеличение ВРП Ненецкого АО на 2.44%. Эта модель лучше остальных соответствует исходным данным для Ненецкого АО (имеет минимальное значение A/Cc при значимых параметрах). Соответствующая иллюстрация приведена на рис. 4.

Таблица 3

Оценки параметров моделей для Ненецкого АО по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)³

Параметр	Оценка	σ	t-value	$\text{Pr}(> t)$	F	p-value	R2	AICc
ПФ (1), $C = \text{СОФ}$					98.3	9.5E-11	0.90	-30.9
$\log(A)$	0.00	0.08	-0.04	9.7E-01				
ρ	0.05	0.07	0.78	4.4E-01				
q	2.26	0.37	6.06	7.9E-06				
ПФ (1), $C = \text{ИОК}$					95.7	1.2E-10	0.90	-30.4
$\log(A)$	-0.03	0.07	-0.35	7.3E-01				
ρ	-0.03	0.08	-0.37	7.1E-01				
q	2.62	0.33	7.83	2.3E-07				
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					29.9	2.4E-05	0.58	-19.3
$\log(A)$	0.27	0.05	5.05	6.1E-05				
ρ	0.29	0.05	5.47	2.4E-05				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					13.0	1.8E-03	0.36	-10.2
$\log(A)$	0.16	0.10	1.58	1.3E-01				
ρ	0.32	0.09	3.61	1.8E-03				
ПФ: $Y = L^q$					195.3	4.2E-12	0.90	-35.1
q	2.44	0.06	41.06	1.5E-21				
ПФ: $Y = AC^p$, $C = \text{СОФ}$					57.3	2.7E-07	0.73	-9.9
$\log(A)$	0.37	0.08	4.92	8.2E-05				
ρ	0.41	0.05	7.57	2.7E-07				
ПФ: $Y = C^p$, $C = \text{ИОК}$					44.8	1.3E-06	0.68	-2.5
ρ	0.60	0.03	19.15	8.9E-15				

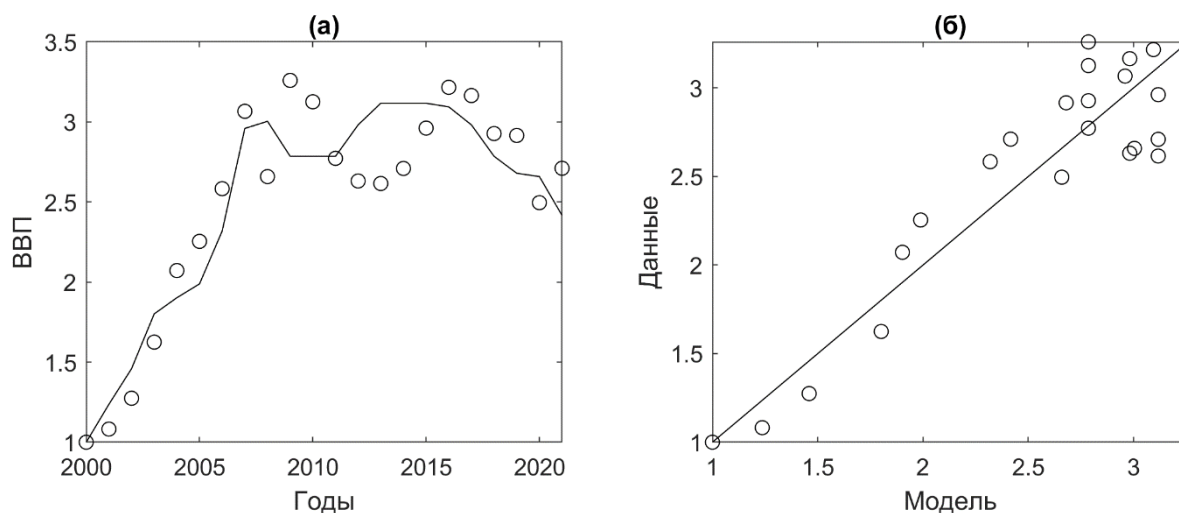


Рис. 4. Соответствие ПФ $Y = L^q$ исходным данным Ненецкого АО за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (1) при $q = 2.44$ (табл. 2). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.9$.

³ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

Модели в виде ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ и $C = \text{ИОК}$ для Ненецкого АО хоть и является статистически значимыми (табл. 3), описывают лишь 58% и 36% разброса исходных данных (соответственно ($Ra^2 = 0.58$, $Ra^2 = 0.36$)) и поэтому исключены из анализа. Для того чтобы выяснить влияние СОФ на ВРП, была оценена модель ПФ: $Y = AC^p$ при $C = \text{СОФ}$, которая оказалась статистически значимой и объясняет 73% разброса исходных данных (табл. 3). У этой модели эластичность по СОФ $p = 0.41$, следовательно, при росте этого фактора на 1% ожидаемое увеличение ВРП составляет на 0.41%. Также была оценена модель $Y = C^p$ при $C = \text{ИОК}$ (табл. 3). Эта модель значима и объясняет 68% разброса исходных данных (в модели $Y = AC^p$ параметр A оказался незначимым); оценка $p = 0.60$, то есть рост ИОК на 1% даст увеличение ВРП на 60%.

Ямало-Ненецкий АО. Оценки моделей для Ямало-Ненецкого АО (табл. 4) показывают, что ПФ (1) как при $C = \text{СОФ}$, так и при $C = \text{ИОК}$ имеют незначимые параметры A и p , которые должны быть исключены, то есть $\log(A) = 0$ ($A = 1$), $p = 0$. Получившаяся модель $Y = L^q$ также была изучена и, согласно оценкам её параметров, при росте ЧЗ на 1% ожидается увеличение ВРП Ненецкого АО на 2.65%. Эта модель лучше остальных соответствует исходным данным для Ямало-Ненецкого АО (имеет минимальное значение A/Cc при значимом параметре). Соответствующая иллюстрация приведена на рис. 5.

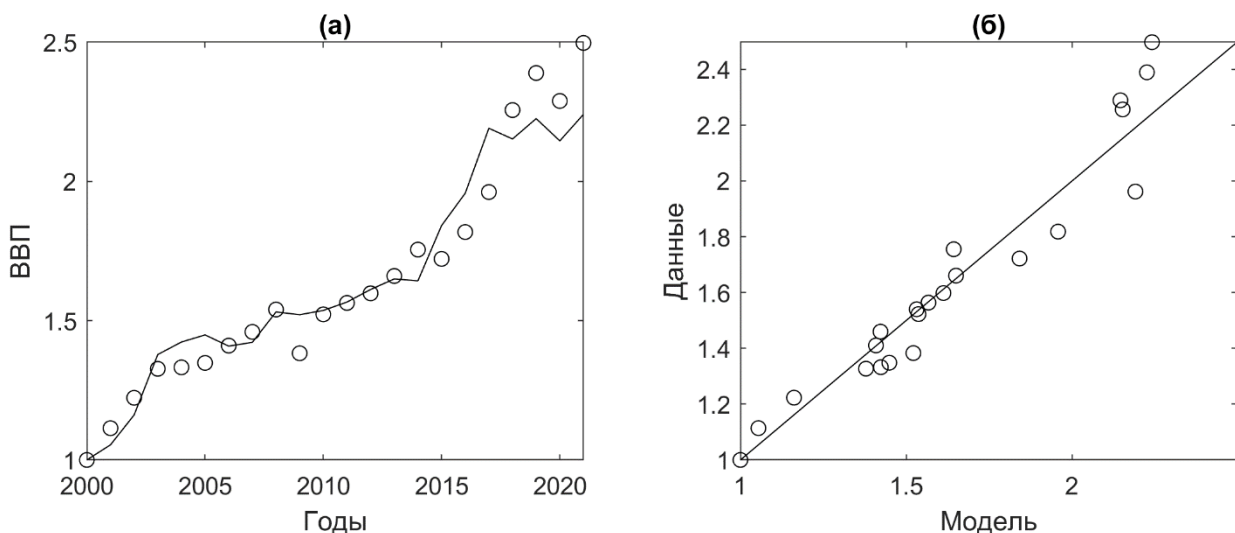


Рис. 5. Соответствие ПФ $Y = L^q$ исходным данным Ненецкого АО за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (1) при $q = 2.65$ (табл. 2). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.94$.

Таблица 4

Оценки параметров моделей для Ямало-Ненецкого АО по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁴

Параметр	Оценка	σ	t-value	$\Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2	A/Cc
ПФ (1), $C = \text{СОФ}$					169.0	7.9E-13	0.94	-
$\log(A)$	-0.07	0.05	-1.52	1.5E-01				

⁴ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

p	0.14	0.09	1.65	1.2E-01				
q	2.26	0.30	7.46	4.6E-07				
ПФ (1), $C = \text{ИОК}$					160.0	1.3E-12	0.94	-
$\log(A)$	-0.01	0.03	-0.36	7.2E-01				
p	0.10	0.08	1.27	2.2E-01				
q	2.34	0.31	7.51	4.2E-07				
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					35.7	7.7E-06	0.62	-
$\log(A)$	-0.16	0.08	-2.01	5.8E-02				
p	0.54	0.09	5.97	7.7E-06				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					34.1	1.0E-05	0.61	-
$\log(A)$	0.08	0.04	1.97	6.3E-02				
p	0.48	0.08	5.84	1.0E-05				
ПФ: $Y = L^{\wedge}q$					312.8	4.3E-14	0.94	-
q	2.65	0.07	40.627	1.9E-21				
ПФ (2): $A = 1, C = \text{СОФ}$					14.5	1.0E-03	0.57	-
p	0.36	0.03	13.978	4.2E-12				
ПФ (2): $A = 1, C = \text{ИОК}$					50.8	5.0E-07	0.56	-
p	0.62	0.05	13.81	5.3E-12	14.5	1.0E-03		
ПФ: $Y = AC^p, C = \text{СОФ}$					75.6	3.1E-08	0.78	-
$\log(A)$	-0.23	0.08	-2.78	1.2E-02				
p	0.70	0.08	8.6975	3.1E-08				
ПФ: $Y = C^p, C = \text{ИОК}$					89.0	5.3E-09	0.81	-
p	0.74	0.04	19.80	4.6E-15				

Модели в виде ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ и $C = \text{ИОК}$ для Ямало-Ненецкого АО, хоть и являются статистически значимыми (табл. 4), имеют незначимый параметр A ($Pr(>|t|) > 0.05$), который должен быть исключён. Были выполнены оценки ПФ (2) при $A = 1$ $C = \text{СОФ}$ и $C = \text{ИОК}$, оказалось, что они объясняют менее 60% разброса исходных данных (табл. 4), потому в дальнейшем анализе использоваться не будут.

Коэффициенты корреляции ВРП-СОФ и ВРП-ИОК для Ямало-Ненецкого АО больше 0.8 (табл. 1), это даёт нам основание отдельно оценить зависимость ВРП от СОФ и ИОК без учёта ЧЗ, то есть в ПФ (1) положить $q = 1$. Тогда $Y = AC^p$, где капитал $C = \text{СОФ}$ или $C = \text{ИОК}$. Советующие оценки приведены в табл. 4 в двух последних строках (при $C = \text{ИОК}$ параметр A оказался незначимым и был исключён). Обе модели оказались значимыми и описывают 78 и 81% разброса исходных данных соответственно. Получившееся значение эластичности по СОФ (ИОК) $p = 0.7$ ($p = 0.74$) показывает, что при увеличении этого фактора на 1% ожидается рост ВРП на 70% (74%). Несмотря на то, что не удалось построить модель производства ВРП Ямало-Ненецкого АО, которая бы включала как труд, так и капитал, значение коэффициента кор-

реляции ИОК-ЧЗ 0.89 (табл. 1) даёт основание оценить зависимость ЧЗ от СОФ и ИОК, которая была приведена ниже.

Республика Саха (Якутия). Оценки моделей для Республики Саха (Якутия) (табл. 5) показывают, что ПФ (1) как при $C = \text{СОФ}$, так и при $C = \text{ИОК}$ имеют незначимые параметры A и p , которые необходимо исключить, чтобы избежать смещения оценок эластичностей, то есть $\log(A) = 0$ ($A = 1$), $p = 0$. Получившаяся модель $Y = L^q$ также была изучена. Согласно оценкам (табл. 5), модель объясняет 74% разброса исходных данных, а при росте ЧЗ на 1% ожидается увеличение ВРП Ненецкого АО на 7.49%.

Таблица 5

Оценки параметров моделей для Республики Саха (Якутия) по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁵

Параметр	Оценка	σ	t-value	$Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2	AICc
ПФ (1), $C = \text{СОФ}$					39.5	1.7E-07	0.79	-37.6
$\log(A)$	0.01	0.06	0.21	8.4E-01				
p	0.14	0.09	1.52	1.4E-01				
q	6.69	1.40	4.79	1.3E-04				
ПФ (1), $C = \text{ИОК}$					58.1	5.8E+01	0.85	-44.6
$\log(A)$	-0.03	0.04	-0.77	4.5E-01				
p	0.24	0.08	3.22	4.5E-03				
q	2.91	1.84	1.58	1.3E-01				
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					22.2	1.4E-04	0.50	-24.9
$\log(A)$	0.26	0.03	9.26	1.1E-08				
p	0.42	0.09	4.71	1.3E-04				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					88.5	8.8E-09	0.81	-45.7
$\log(A)$	-0.01	0.04	-0.20	8.4E-01				
p	0.33	0.03	9.41	8.8E-09				
ПФ: $Y = L^q$					60.0	1.4E-07	0.74	-39.3
q	7.49	0.399	18.80	1.3E-14				
ПФ: $Y = C^p$, $C = \text{ИОК}$					110.6	8.0E-10	0.84	-47.0
p	0.35	0.02	22.59	3.3E-16				
ПФ: $Y = AC^p$, $C = \text{СОФ}$					26.7	4.7E-05	0.55	-22.8
$\log(A)$	0.29	0.03	9.22	1.2E-08				
p	0.46	0.09	5.17	4.7E-05				
ПФ (2), $A = 1$, $C = \text{ИОК}$					89.3	5.2E-09	0.82	-48.1
p	0.32	0.02	20.12	3.3E-15				

ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ хоть и является значимой, однако объясняет всего 50% разброса исходных данных и поэтому исключается из дальнейшего анализа. ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ имеет незначимый параметр A . Оценка этой модели при $A = 1$ показывает, что модель является статистически значимой, объясняет 82% разброса исходных данных и имеет наименьшее зна-

⁵ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

чение критерия Акаике $AICc = -48.1$ (табл. 5) и, следовательно, является наиболее предпочтительной для Республики Саха (Якутия). Оценки параметров этой модели показывают, что вклад в производство ВРП ИОК составляет 32% ($p = 0.32$), а ЧЗ 68% ($q = 1 - p = 0.68$). Соответствие этой модели исходным данным показано на рис. 6.

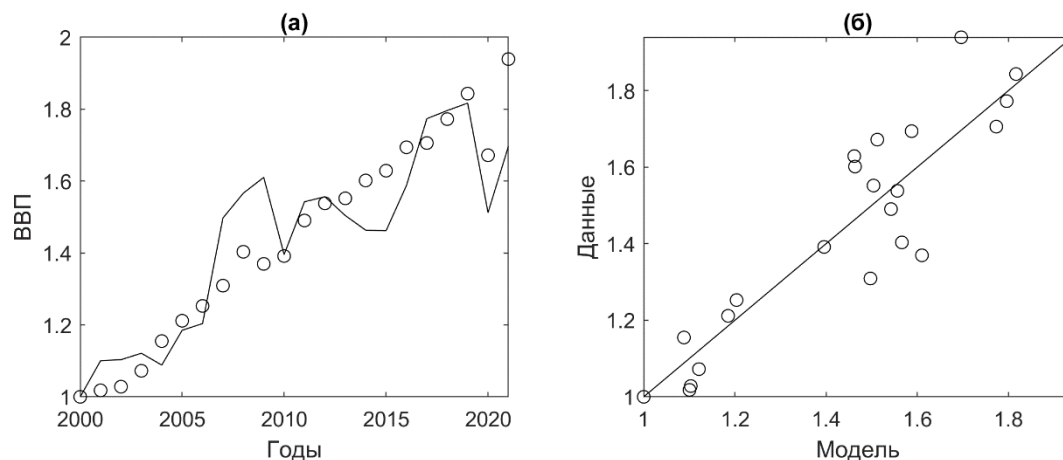


Рис. 6. Соответствие ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ исходным данным Республики Саха (Якутия) за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (2) при $A = 1$ и $p = 0.32$ (Табл. 2). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.82$.

Количественно охарактеризовать влияние капитала на производства ВРП Республики Саха (Якутия) можно по модели $Y = C^p$, при $C = \text{СОФ}$ или при $C = \text{ИОК}$ (табл. 5). При $C = \text{СОФ}$ оказалась, что эта модель объясняет лишь 55% исходных данных и не может использоваться для анализа. При $C = \text{ИОК}$ (модель значима и объясняет 84% разброса исходных данных) ожидается, что рост ИОК на 1% будет сопровождаться ростом ВРП на 35% ($p = 0.35$).

Рассмотрим результаты моделирования для регионов группы 2. Для этих регионов построение модели в виде ПФ (1) не имеет смысла, поскольку эластичность одного из факторов производства будет либо статистически незначимой, либо вообще отрицательной. Последнее противоречит экономической теории. Построение модели в виде ПФ (2), напротив, является оправданным и позволяет оценить вклад каждого фактора в производства. Действительно ПФ (2) можно переписать в виде $Y/L = A(C/L)^p$. Пусть корреляция ВРП-СОФ положительная, а ВРП-ЧЗ отрицательная (например, Архангельская обл.). Тогда корреляция отношений Y/L (ВРП на одного работника) и C/L (СОФ на одного работника) может оказаться положительной. В этом случае p характеризует вклад СОФ в производство ВРП, а $q = 1 - p$ — вклад ЧЗ в производство ВРП. Чем сильнее ЧЗ снижается на фоне роста ВРП, тем больше отношение Y/L и тем сильнее вклад этого фактора.

Архангельская область. Оценки параметров ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ показывают (табл. 6), что модель является статистически значимой ($p\text{-value} < 0.05$) и объясняет 80% разброса исходных данных ($Ra^2 = 0.8$). Вклад в производства ВРП СОФ $p = 98\%$, а ЧЗ $q = 1 - p = 2\%$. Фактически ВРП этого региона не зависит от имеющейся ЧЗ, так как за 2000–2021 гг. ЧЗ постоянно снижалась на фоне постоянного роста ВРП (рис. 2). Оценки параметров ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ и $A = 1$ (оценка параметра A статистически незначима) показывают (табл. 6), что модель ста-

статистически значима и объясняет 66% разброса исходных данных. В этой двухфакторной модели вклад ИОК в производство ВРП $p = 57\%$, а $q = 1 - p = 43\%$.

Таблица 6

Оценки параметров моделей для Архангельской области по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁶

Параметр	Оценка	σ	t-value	$Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2	AICc
ПФ (2), C = СОФ					84.1	1.3E-08	0.80	-20.5
log(A)	0.27	0.05	5.75	1.3E-05				
p	0.98	0.11	9.17	1.3E-08				
ПФ (2), A = 1, C = ИОК					35.8	6.1E-06	0.66	-10.2
p	0.57	0.04	15.98	3.2E-13				
ПФ: $Y = AC^p$, C = СОФ					54.7	3.8E-07	0.72	-20.7
log(A)	0.28	0.05	5.62	1.7E-05				
p	0.95	0.128	7.40	3.8E-07				
ПФ: $Y = C^p$, C = ИОК					41.8	2.1E-06	0.65	-16.9
p	0.55	0.03	17.57	4.9E-14				

Для того чтобы количественно охарактеризовать зависимость ВРП от СОФ и ИОК, были оценены однофакторные модели (3). Согласно оценкам (табл. 6), при изменении СОФ на 1% ВРП ожидаемое изменение ВРП составит $p = 0.95\%$, при этом соответствующая модель ($Y \sim C^p$) является значимой и объясняет 72% разброса исходных данных, согласно значению критерия Акаике AICc модель является наилучшей для Архангельской области (рис. 7). При изменении ИОК на 1% ожидаемое изменение ВРП составит $p = 0.55\%$, соответствующая модель ($Y \sim C^p$) является значимой и объясняет 65% разброса исходных данных. Обращает внимание отсутствие корреляции между СОФ и ИОК (табл. 1) для Архангельской области. Это объясняет столь разные значения эластичностей (p) по СОФ и ИОК.

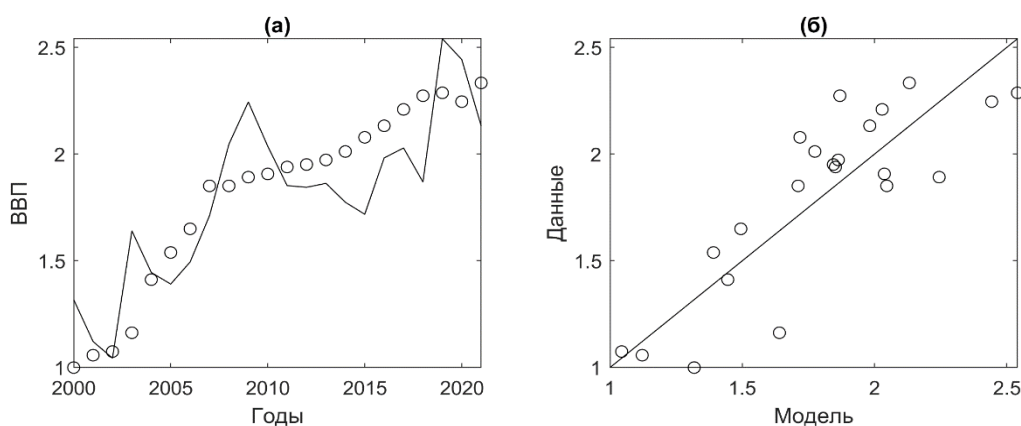


Рис. 7. Соответствие модели $Y \sim C^p$ при $C = \text{СОФ}$ исходным данным Архангельской области за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (3) при $A = 1.32$ и $p = 0.95$ (табл. 7). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.72$.

⁶ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

Красноярский край. ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ описывает лишь 34% разброса исходных данных (табл. 7) и поэтому исключается из анализа. Оценка ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ показала, что модель является значимой и описывает 91% разброса исходных данных. Вклад ИОК в производство ВРП $p = 33\%$, вклад ЧЗ $q = 100 - p = 67\%$. В этом регионе рост ВРП происходит на фоне практически постоянной ЧЗ: отношение максимального и минимального значений за 2000–2021 гг. составляет 1.06, при этом ВРП практически удвоился за это период, а рост ИОК увеличился в 5 раз по сравнению с базовым 2000 г. (рис. 2). То есть рост ВРП происходит за счёт роста ИОК при фактическом дефиците рабочей силы, потому вклад ЧЗ в ВРП больше вклада ИОК.

Таблица 7

Оценки параметров моделей для Красноярского края по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁷

Параметр	Оценка	σ	t -value	$Pr(> t)$	F	p -value	Ra^2	$AICc$
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					11.6	2.8E-03	0.34	-12.6
$\log(A)$	0.35	0.04	8.75	2.8E-08				
p	0.64	0.19	3.40	2.8E-03				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					211.0	4.3E-12	0.91	-56.4
$\log(A)$	0.08	0.03	3.14	5.2E-03				
p	0.33	0.02	14.54	4.3E-12				
ПФ: $Y = AC^p$, $C = \text{СОФ}$					9.9	5.1E-03	0.30	-13.1
$\log(A)$	0.35	0.04	8.61	3.7E-08				
p	0.62	0.198	3.14	5.1E-03				
ПФ: $Y = AC^p$, $C = \text{ИОК}$					228.0	2.1E-12	0.92	-59.0
$\log(A)$	0.09	0.02	3.72	1.4E-03				
p	0.32	0.02	15.10	2.1E-12				

Оценки однофакторных моделей (3) показали (табл. 7) при $C = \text{СОФ}$, что модель $Y \sim C^p$ объясняет лишь 30% разброса исходных данных и, следовательно, не может использоваться в дальнейшем анализе. Модель $Y \sim C^p$ при $C = \text{ИОК}$ является значимой и объясняет 92% разброса исходных данных; при изменении ИОК на 1% ожидаемое увеличение ВРП составит 0.32%. Согласно значениям критерия $AICc$, эта модель лучше всего соответствует исходным данным (рис. 8).

⁷ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

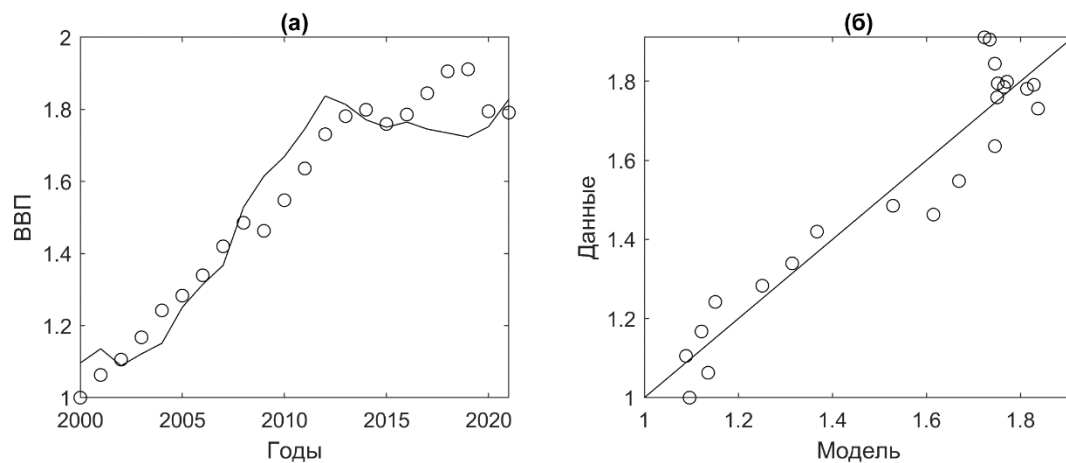


Рис. 8. Соответствие модели $Y \sim C^p$ при $C = \text{ИОК}$ исходным данным Красноярского края за 2000–2021 гг. **(а)** кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (3) при $A = 1.1$ и $p = 0.32$ (табл. 7). **(б)** кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.92$.

Республика Коми. ПФ (2) при $C = \text{СОФ}$ для Республики Коми имеет $Ra^2 = 0.47$ (табл. 8), то есть модель объясняет 47% разброса исходных данных и исключается из анализа. ПФ (2) при $C = \text{ИОК}$ значима и объясняет 67% разброса исходных данных; вклад ИОК в производство ВРП $p = 29\%$, а ЧЗ $q = 100 - p = 71\%$. При этом значимой корреляции между ВРП и ЧЗ не наблюдается ($\text{ВРП-ЧЗ} = -0.23$, $\text{ВРП-ИОК} = 0.87$, $\text{ВРП-СОФ} = 0.18$, табл. 1), то есть оценка моделей вида $Y = L^q$ и $Y = C^p$ при $C = \text{СОФ}$ лишена смысла. Оценка модели $Y = C^p$ при $C = \text{ИОК}$ показывает (табл. 8), что модель значима и объясняет 82% разброса исходных данных; при увеличении ИОК на 1% ожидаемый прирост ВРП составит 0.22%. Эта модель имеет минимальное значение критерия $AICc$ и является наиболее предпочтительной для Республики Коми; соответствие этой модели исходным данным показано на рис. 9.

Таблица 8

Оценки параметров моделей для Республики Коми по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала (C) стоимости основных фондов ($C = \text{СОФ}$) и инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁸

Параметр	Оценка	σ	t-value	$Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2	$AICc$
ПФ (2), $C = \text{СОФ}$					19.3	2.8E-04	0.47	-33.4
$\log(A)$	0.15	0.03	5.31	3.3E-05				
p	0.30	0.07	4.39	2.8E-04				
ПФ (2), $C = \text{ИОК}$					44.0	1.9E-06	0.67	-44.2
$\log(A)$	0.08	0.03	2.67	1.5E-02				
p	0.29	0.04	6.63	1.9E-06				
ПФ: $Y = AC^p$, $C = \text{ИОК}$					97.6	3.9E-09	0.82	-74.7
$\log(A)$	0.09	0.01	6.34	3.5E-06				
p	0.22	0.02	9.88	3.9E-09				

⁸ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2. Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

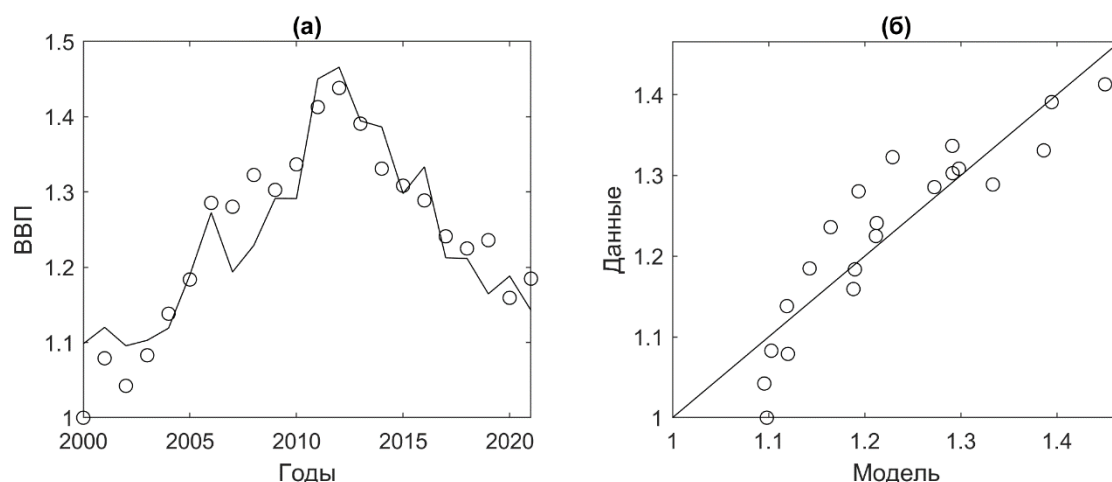


Рис. 9. Соответствие модели $Y \sim C^p$ при $C = \text{ИОК}$ исходным данным для Республики Коми за 2000–2021 гг. (а) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — модельные значения, рассчитанные по формуле (3) при $A = 1.09$ и $p = 0.22$ (табл. 8). (б) кружки — фактические данные ВРП, чёрная линия — прямая наилучшего соответствия. Скорректированный коэффициент детерминации $Ra^2 = 0.82$.

Для ряда регионов (Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха Якутия) имеется значительная корреляция между ИОК и ЧЗ. Это позволяет оценить модель вида $L \sim C^p$ при $C = \text{ИОК}$ и оценить влияние ИОК на ЧЗ для этих регионов. Расчёты показывают (табл. 9), что для обоих регионов модели являются статистически значимыми и объясняют не менее 72% разброса исходных данных. Для Ямало-Ненецкого АО при увеличении ИОК на 1% ожидаемый рост ЧЗ составляет 0.28%. Для Республики Саха (Якутия) при увеличении ИОК на 1% ожидаемый рост ЧЗ составляет 0.04%.

Таблица 9

Оценки параметров модели $L \sim C^p$ для ряда регионов АЗРФ по данным за 2000–2021 гг. при использовании в качестве капитала инвестиций в основной капитал ($C = \text{ИОК}$)⁹

Параметр	Оценка	σ	t-value	$Pr(> t)$	F	p-value	Ra^2
Ямало-Ненецкий АО, ПФ: $L = C^p$, $C = \text{ИОК}$					85.8	7.3E-09	0.72
p	0.28	0.01	19.41	6.8E-15			
Респ. Саха (Якутия), ПФ: $L = AC^p$, $C = \text{ИОК}$					85.3	8.5E+01	0.80
$\log(A)$	0.01	0.004	2.40	2.6E-02			
p	0.04	0.004	9.23	1.2E-08			

Заключение

Выяснение динамики ВРП, инвестиций в основной капитал, стоимости основных фондов, численности занятых регионов АЗРФ за 2000–2021 гг. показало, что имеются существенные различия в производстве ВРП этих субъектов. Анализ корреляций между ВРП и факторами производства (ВРП и инвестициями в основной капитал, ВРП и стоимостью основных фондов, ВРП и численностью занятых) подтвердил исходную гипотезу о разбалансированности взаимодействия основных факторов производства в ряде регионов АЗРФ.

⁹ Обозначения столбцов даны в примечании к табл. 2 за исключением столбца со значением критерия Акаике (AICs). Жирным шрифтом выделены модели, которые имеют только значимые параметры и объясняют не менее 60% разброса исходных данных.

Исходя из анализа корреляций регионы АЗРФ были разбиты на 3 группы: субъекты, в которых взаимное поведение основных факторов производства (труда и капитала) укладывается в общепринятые представления (РФ в целом, Ненецкий АО, Ямало-Ненецкий АО, Республика Саха (Якутия)); 2) субъекты, в которых взаимное поведение основных факторов производства не укладывается в классические представления: имеется достаточная по силе положительная связь (квадрат коэффициента корреляции не менее 0.6) лишь с одним из факторов производства (Архангельская область, Красноярский край, Республика Коми); 3) субъекты, для которых отсутствует достаточная по силе положительная связь (квадрат коэффициента корреляции менее 0.6) между ВРП и факторами производства (Мурманская область, Республика Карелия, Чукотский АО), что лишь частично согласуется с предшествующими результатами моделирования производственных процессов в регионах российского Севера и Арктики, указывая на их трансформацию [16, с. 38–39].

Для каждого региона группы 1 были построены как минимум 4 модели в виде ПФ (использовались показательная ПФ и ПФ Кобба-Дугласа). Лучшая модель выбиралась с помощью информационного критерия Акаике, скорректированного для малых выборок. Для каждого региона группы 2 оценены модели ПФ Кобба-Дугласа и однофакторные модели, в которые был включён фактор, имеющий положительную связь с ВРП. Построение моделей ПФ для регионов группы 3 невозможно.

Список источников

1. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Моделирование региональных систем: монография. Апатиты: КНЦ РАН, 2014. 101 с.
2. Баранов С., Скуфьина Т. Анализ межрегиональной дифференциации и построение рейтингов субъектов Российской Федерации // Вопросы экономики. 2005. № 8. С. 54–75. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2005-8-54-75>
3. Скуфьина Т., Баранов С. Социально-экономическое прогнозирование: проблемы науки и преподавания // Вопросы экономики. 2005. № 3. С. 41–47. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2005-3-41-47>
4. Новосельцев В.Н. Математическое моделирование в биологии: системы, способные жить и умирать // Автоматика и телемеханика. 2006. № 6. С. 3–26.
5. Новосельцев В.Н. Геронтология in silico здоровье, долголетие и вопросы питания // Казанский медицинский журнал. 2011. № 5. С. 752–763.
6. Суспицын С.А. Барометры общего регионального положения // Проблемы прогнозирования. 2005. № 2. С. 97–111.
7. Евстигнеев В. Российская экономическая мысль учится говорить на языке науки (об «Экономико-математическом словаре» Л. Лопатникова) // Вопросы экономики. 2004. № 2. С. 155–157. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2004-2-155-157>
8. Новосельцев В.Н., Новосельцева Ж.А. Математическое моделирование — достоинства и недостатки // Сб. трудов XVI международной конференции «Математика. Компьютер. Образование» / Под общей редакцией Г.Ю. Ризниченко. 2009. 2 с.
9. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Статистический анализ дифференциации регионов зоны Севера в общероссийском контексте // Вопросы статистики. 2005. № 11. С. 35–45.
10. Баранов С.В. Статистическая оценка асимметричности экономического развития Севера и несеверной части РФ // Вопросы статистики. 2010. № 4. С. 44–48.

11. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Математико-статистическое моделирование динамики производства ВРП регионов Севера и Арктики: в поисках лучшей модели // Вопросы статистики. 2017. № 7. С. 52–64.
12. Скуфьина Т.П., Баранов С.В., Корчак Е.А. Оценка влияния динамики инвестиций на рост валового регионального продукта в регионах Севера и Арктической зоны Российской Федерации // Вопросы статистики. 2018. № 6. С. 25–35
13. Прикладное прогнозирование национальной экономики / Под ред. В.В. Ивантера. Москва: Экономистъ, 2007. 893 с.
14. Анчишкин А.И. Прогнозирование роста социалистической экономики. Москва: Экономика, 1973. 294 с.
15. Sugiura N. Further analyst of the data by Akaike's information criterion and the finite corrections // Communications in Statistics — Theory and Methods. 1978. № 7. Pp. 13–26. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/03610927808827599>
16. Баранов С.В., Биев А.А., Емельянова Е.Е., Серова Н.А., Серова В.А., Скуфьина Т.П., Шаталова Т.А. Регионы Севера и Арктики Российской Федерации: современные тенденции и перспективы развития: монография. Апатиты: КНЦ РАН, 2017. 171 с.

References

1. Baranov S.V., Skufina T.P. *Simulation of Regional Systems*. Apatity, KSC RAS Publ., 2014, 101 p. (In Russ.)
2. Baranov S., Skufina T. The Analysis of Interregional Differentiation and Constructing Ratings of Development of Russian Regions. *Voprosy Ekonomiki*, 2005, no. 8, pp. 54–75. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2005-8-54-75>
3. Skufina T., Baranov S. Socioeconomic Forecasting: Scientific and Teaching Problems. *Voprosy Ekonomiki*, 2005, no. 3, pp. 41–47. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2005-3-41-47>
4. Novoseltsev V.N. Mathematical Modeling in Biology: Systems Capable to Live and Die. *Automation and Remote Control*, 2006, no. 6, pp. 3–26.
5. Novoseltsev V.N. Gerontology in Silico - Health, Longevity and Nutrition Issues. *Kazan Medical Journal*, 2011, no. 5, pp. 752–763.
6. Suspitsyn S.A. Barometers of General Regional Provisions. *Studies on Russian Economic Development*, 2005, no. 2, pp. 97–111.
7. Evstigneev V. Russian Economic Thought Learns to Speak the Language of Science (On the "Economic-Mathematical Dictionary" by L. Lopatnikov). *Voprosy Ekonomiki*, 2004, no. 2, pp. 155–157. DOI: <https://doi.org/10.32609/0042-8736-2004-2-155-157>
8. Novoseltsev V.N., Novoseltseva Zh.A. Mathematical Modeling — Advantages and Disadvantages. In: *Proceedings of the XVI International Conference "Mathematics. Computer. Education"*. 2009, 2 p. (In Russ.)
9. Baranov S.V., Skufina T.P. Statistical Analysis of the Differentiation of the Regions of the North Zone in the All-Russian Context. *Voprosy Statistiki*, 2005, no. 11, pp. 35–45.
10. Baranov S.V. Statistical Evaluation of the Asymmetry of Economic Development of the North and Nonpolar Regions of Russia. *Voprosy Statistiki*, 2010, no. 4, pp. 44–48.
11. Skufina T.P., Baranov S.V. Mathematical and Statistical Modeling of the GRP Production Dynamics in the Regions of the North and the Arctic: In Search of a Better Model. *Voprosy Statistiki*, 2017, no. 7, pp. 52–64.
12. Skufina T.P., Baranov S.V., Korchak E.A. Impact Assessment of Investment Dynamics on the Growth of the Gross Regional Product in the Regions of the North and the Arctic Zone of the Russian Federation. *Voprosy Statistiki*, 2018, no. 6, pp. 25–35
13. Ivanter V.V., ed. *Applied Forecasting of the National Economy*. Moscow, Ekonomist Publ., 2007, 893 p. (In Russ.)
14. Anchishkin A.I. *Forecasting the Growth of Socialist Economy*. Moscow, Ekonomika Publ., 1973, 294 p. (In Russ.)

15. Sugiura N. Further Analyst of the Data by Akaike's Information Criterion and the Finite Corrections. *Communications in Statistics — Theory and Methods*, 1978, no. 7, pp. 13–26. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/03610927808827599>
16. Baranov S.V., Biev A.A., Emelyanova E.E., Serova N.A., Serova V.A., Skufina T.P., Shatalova T.A. *Regions of the North and the Arctic of the Russian Federation: Current Trends and Development Prospects*. Apatity, KSC RAS Publ., 2017, 171 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 04.06.2024; одобрена после рецензирования 25.06.2024;
принята к публикации 26.06.2024

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 26–43.

Научная статья

УДК 332.14(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.26>

Государственная финансовая поддержка НКО как драйвер устойчивого развития арктических регионов России

Бугаков Илья Алексеевич¹, младший научный сотрудник

Зворыкина Юлия Викторовна², доктор экономических наук, профессор

Писарева Ольга Михайловна³, кандидат экономических наук, доцент

Поляков Михаил Борисович⁴, кандидат экономических наук

^{1,3,4} Государственный университет управления, Рязанский пр., 99, Москва, Россия

² Московский государственный институт международных отношений, пр. Вернадского, 76, Москва, Россия

¹ bugakoff.il@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-2955-7842>

² zvorykina@mgri.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9282-7114>

³ om_pisareva@guu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6042-2657>

⁴ polyakov-mb@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8907-7298>

Аннотация. Интерес к Арктической зоне за последние годы значительно возрос. Россия в силу её географии и истории является активным, заинтересованным и непосредственным субъектом, вовлеченным во все протекающие здесь социоэкономические процессы. Но, несмотря на значительные усилия государства, здесь ещё возникают определённые трудности в решении ряда общественных проблем, что может препятствовать развитию арктических регионов. Во многом успешное решение таких задач зависит от сотрудничества государственных институтов и некоммерческого сектора. Цель исследования — оценить влияние финансовой поддержки социально ориентированных некоммерческих организаций, которая осуществляется государством, на устойчивое развитие Арктики России. Основной задачей исследования выступает анализ влияния финансовой поддержки СОНКО в Арктической зоне Российской Федерации на устойчивое развитие регионов Арктики. Исследователи выдвинули гипотезу о том, что финансовая поддержка некоммерческого сектора является важным двигателем устойчивого развития арктических регионов России. Основными результатами исследования стали анализ государственной финансовой поддержки НКО в Арктическом регионе, а также авторская классификация целей деятельности НКО и целей устойчивого развития ООН. В рамках исследования приводятся результаты всероссийского опроса по деятельности СОНКО.

Ключевые слова: некоммерческие организации, финансовая поддержка, устойчивое развитие, региональная политика, Арктика

Благодарности и финансирование

Исследование проведено авторским коллективом ФГБОУ ВО «Государственный университет управления» в рамках развития молодёжной науки и исполнения Научного гранта № 1004-23 на выполнение научно-исследовательской работы «Государственная политика в сфере поддержки и развития социально ориентированных некоммерческих организаций».

* © Бугаков И.А., Зворыкина Ю.В., Писарева О.М., Поляков М.Б., 2025

Для цитирования: Бугаков И.А., Зворыкина Ю.В., Писарева О.М., Поляков М.Б. Государственная финансовая поддержка НКО как драйвер устойчивого развития арктических регионов России // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 26–43. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.26>

For citation: Bugakov I.A., Zvorykina Yu.V., Pisareva O.M., Polyakov M.B. State Financial Support for NPOs as a Driver of Sustainable Development of the Arctic Regions of Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 26–43. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.26>



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

State Financial Support for NPOs as a Driver of Sustainable Development of the Arctic Regions of Russia

Ilya A. Bugakov¹, Research Assistant

Yuliya V. Zvorykina², Dr. Sci. (Econ.), Professor

Olga M. Pisareva³, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

Mikhail B. Polyakov⁴✉, Cand. Sci. (Econ.)

^{1,3,4} State University of Management, Ryazansky pr., 99, Moscow, 109542, Russia

² Moscow State Institute of International Relations, pr. Vernadskogo, 76, Moscow, 119454, Russia

¹ bugakoff.il@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-2955-7842>

² zvorykina@mgri.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9282-7114>

³ om_pisareva@guu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6042-2657>

⁴ polyakov-mb@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8907-7298>

Abstract. Interest in the Arctic zone has increased significantly in recent years. Russia, due to its geography and history, is an active, interested and direct subject involved in all the socio-economic processes taking place here. However, despite the significant efforts of the state, there are still certain difficulties in solving a number of social problems, which may hinder the development of the Arctic regions. In many respects, the successful solution of such problems depends on the cooperation of state institutions and the non-profit sector. The purpose of the study is to assess the impact of state financial support for socially oriented non-profit organizations (NPOs) on the sustainable development of the Russian Arctic. The main objective of the study is to analyze the impact of financial support for SONPOs in the Arctic zone of the Russian Federation on the sustainable development of the Arctic regions. The researchers put forward a hypothesis that financial support for the non-profit sector is an important driver of sustainable development of the Arctic regions of Russia. The main results of the study are the analysis of state financial support for NPOs in the Arctic region, as well as the author's classification of the goals of NPOs and the UN Sustainable Development Goals. The study presents the results of the all-Russian survey on the activities of SONPOs.

Keywords: *non-profit organizations, financial support, sustainable development, regional policy, the Arctic*

Введение

Арктика представляет собой уникальный регион, охватывающий окраины Евразии и Северной Америки. Её значительная роль в формировании глобального климата и богатые природные ресурсы делают этот регион привлекательным, хотя это лишь часть его экономического потенциала. Важность Арктики для Российской Федерации подтверждается принятием двух стратегических документов по развитию российской Арктики в 2020 г. (Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 г. № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года» и Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 г. № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года»), что позволило определить приоритеты последовательной реализации отдельных направлений государственной политики, направленных на решение зафиксированных в программных документах экономических и социальных индикаторов. «Основная ставка в их реализации делается на государственные структуры и бизнес, но решение части стратегических долгосрочных задач (или подзадач) мог бы взять на себя и третий сектор — некоммерческие организации» [1, Волков О.В., с. 84–91]. При этом регионы Арктики традиционно сталкиваются с множеством проблем: суровыми климатическими условиями, неразвитой инфраструктурой, недо-

статком квалифицированных кадров и др. В решении некоторых из них существенную роль мог бы сыграть некоммерческий сектор, всегда выступающий надёжным партнёром государства в реализации социально значимых инициатив и проектов.

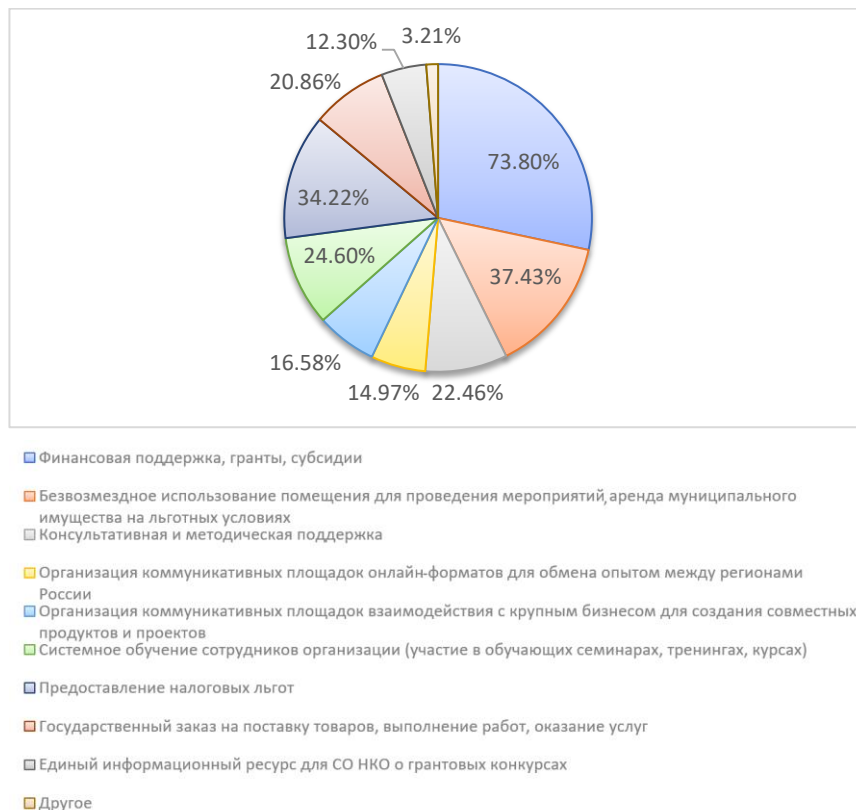


Рис. 1. Динамика количества СОНКО ¹.

Однако деятельность некоммерческих организаций во многом определяется позицией государства, поддерживается и стимулируется им. Как показывают результаты всероссийского опроса, проведённого в ноябре-декабре 2023 г. коллективом авторов Государственного университета управления, наиболее востребованными со стороны некоммерческих организаций мерами поддержки являются: финансовая, имущественная, информационная, консультативная и методическая (рис. 1) [2, Поляков М.Б.].

В связи с этим целью проводимого исследования стала оценка влияния финансовой поддержки социально ориентированных некоммерческих организаций (далее — СОНКО) со стороны государства на устойчивое развитие Арктики. Основной задачей исследования выступает непосредственно анализ влияния финансовой поддержки СОНКО в Арктической зоне Российской Федерации на устойчивое развитие регионов Арктики.

Исследователи выдвинули гипотезу о том, что финансовая поддержка некоммерческого сектора является важным двигателем устойчивого развития арктических регионов России. Объектом исследования является некоммерческий сектор регионов Арктической зоны Российской Федерации.

¹ Составлен авторами по результатам проведённого социологического опроса.

Степень разработанности затронутой научной проблемы определяется тем, что всё больше работ наших соотечественников и зарубежных авторов посвящается исследованию некоммерческих организаций, особенностям их деятельности, роли и направлениям на пути развития третьего сектора экономики. Среди отечественных исследователей можно выделить следующих авторов: Волкова Г.Г., Дворядкина Е.Б., Краснопольская И.И., Кулькова В.Ю., Поляков М.Б., Сяляхова Э.М., Тараданов А.А., Чернышов А.Н. и других. Проблемами устойчивого развития Арктики занимались такие российские авторы, как Пилясов А.Н. и Котов А.В., которые своё исследование посвятили прогнозу развития арктических территорий России на зональном, региональном и муниципальном уровне на основе концепции технико-экономической (укладной) динамики [3, с. 369–394], Замятина Н.Ю. и Пилясов А.Н., которые разработали систему базовых проектов, нацеленных на решение основных современных проблем социально-экономического развития Арктики «низового уровня» — проблем жизнеобеспечения удалённых поселений, энергетической и продовольственной безопасности, повседневной жизни людей в условиях Арктики [4], Питухина М.А. и Белых А.Д., которые в своём исследовании провели комплексный анализ 18-ти арктических моногородов и посёлков России [5, с. 189–200], Казанин А.Г., который в своей работе отмечал, что основным фактором устойчивого развития Арктики является человеческий капитал и эффективность его использования [6, с. 44–57], Зворыкина Ю.В., указывающая на то, что необходимо сделать акцент именно на экологических проектах и мероприятиях по сохранению климата этого региона [7, с. 133–146], а также авторский коллектив, состоящий из Ромашевой Н.В., Бабенко М.А. и Николайчука Л.А., которые провели исследование об устойчивом развитии Арктики как факторе внедрения инноваций в процесс производства, снижающего риски нарушения экосистемы [8, с. 78–87].

Вопросам деятельности НКО как субъекта устойчивого развития отдельных территорий посвящено значимое количество научных исследований за рубежом. Среди наиболее значимых авторских коллектив выделил следующие. Хариндер Рай Сингх, Сарина Абдул Рахман изучили подходы неправительственных организаций (НПО) к экологическому просвещению в области сохранения биоразнообразия [9, с. 144–152]. Хванбо Парк, Ханбель Ли, Хе Сын Чо изучили опыт реализации НКО образовательных проектов и участия их в развитии образования [10, с. 31–41]. И Лу, Юхан Ван, Лю Юэ Чжан в своей статье подчёркивают вклад НКО в оказание помощи после стихийных бедствий в Китае [11, с. 89]. Ын Сон Парк, Д.К. Юн рассмотрели роль НКО в борьбе со стихийными бедствиями и в государственном управлении в Южной Корее и Японии [12, с. 69]. Джулия Морган в своей статье провела исследование влияния услуг НКО на молодёжь в странах Африки к югу от Сахары [13, с. 175–182]. Кадзухиро Харада, Мухаммад Хабиб, Юми Саката, Ахмад Мариуди в своих исследованиях отметили особенности устойчивого поддержания традиционных лесов в общинах коренных народов Индонезии [14, с. 72]. Чэнь Цзя-нань в своём научном труде оценил вклад экологических НКО в экологическое образование в Китайской Народной Республике [15, с. 901–906].

Гассан Эль Калут, Сэнсом Милтон, Таха Ясин, Эльхам Раве провели исследование высокого влияния НКО в рамках оказания гуманитарной помощи жителям Йемена в периоды вооружённых конфликтов [16, с. 75]. Французские учёные Бенита Перш, Александра Тейт, Хелена Легидо-Куигли, Наташа Ховард провели качественное исследование поддержки НПО мигрантов, пострадавших от структурного насилия на севере Франции [17, с. 248]. Дивья Гупта, Шараччандра Леле, Гитанджой Саху в своей работе подчеркнули большой вклад некоммерческих организаций в децентрализованное управление лесами в Индии [18, с. 111]. В своей статье Кэтрин Фоо изучила роль неправительственных организаций в городском экологическом управлении [19, с. 67–72]. Дэниел Джордан Смит провел исследование влияния некоммерческих организаций на борьбу с коррупцией и СПИДом в Нигерии [20, с. 475–480]. Герхардт Корнатовски в своей работе провел анализ влияния НКО в Гонконге на обеспечение благосостояния бездомных [21, с. 155–164].

Научная новизна проведённого исследования включает в себя авторскую классификацию соответствия целей устойчивого развития, установленных Организацией Объединённых Наций, а также положений российского законодательства о видах деятельности социально ориентированных некоммерческих организаций и грантовых направлениях конкурсов федеральных и региональных государственных фондов, направленных на финансовую поддержку деятельности СОНКО.

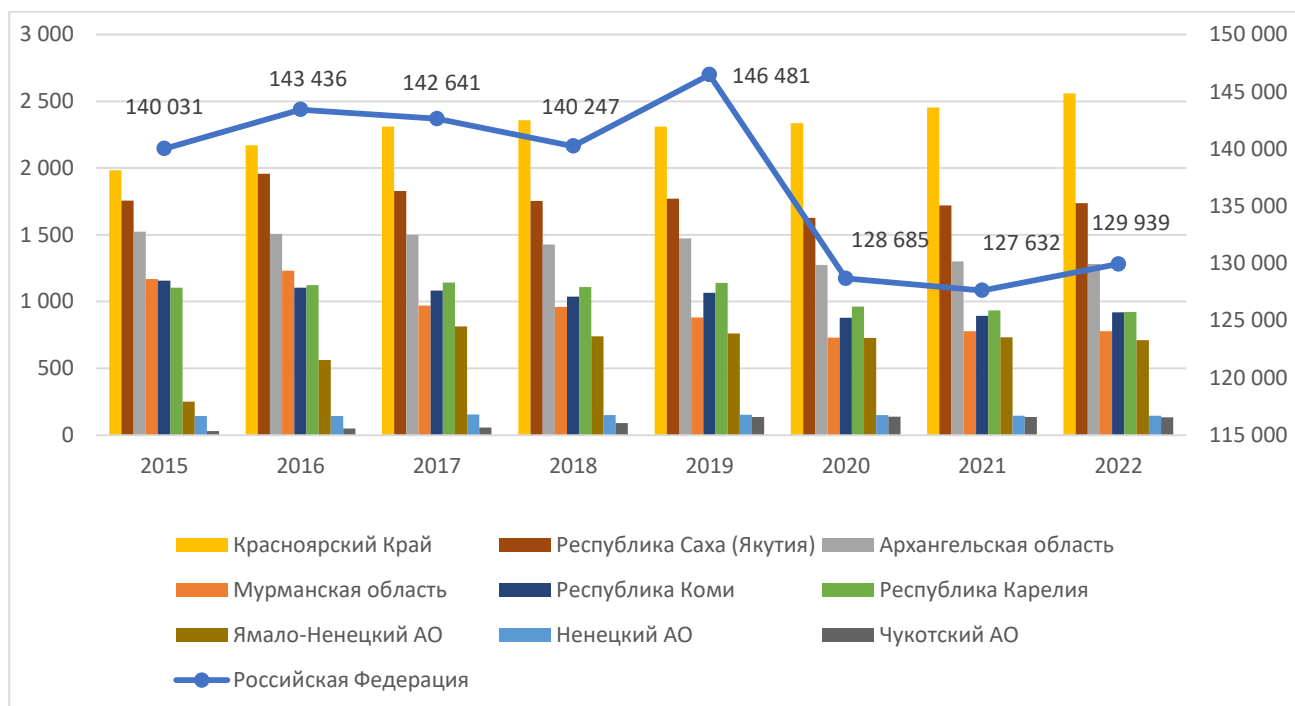
Материалы и методы

Проведённое исследование имеет междисциплинарный характер, включающий общенаучные методы (анализ данных и систематизация информации, методы статистического анализа), а также количественные методы обработки экспертных данных и результатов социологических опросов (анкетирование). Информационную основу исследования составляют данные Министерства юстиций России, Министерства экономического развития, Росстата, региональных органов исполнительной власти и статистические показатели фондов, предоставляющих финансовую поддержку некоммерческому сектору в рамках конкурсных программ в Арктических регионах. Кроме того, для целей исследования в рамках научного гранта для молодых учёных на выполнение научно-исследовательской работы «Государственная политика в сфере поддержки и развития социально ориентированных некоммерческих организаций» были проведены социологические опросы по проблематике деятельности некоммерческого сектора и его государственной поддержки (всероссийский опрос на 1 600 респондентов, а также опрос 187 респондентов — руководителей и сотрудников социально ориентированных некоммерческих организаций) [2, Поляков М.Б.]. Результаты проведённого исследования могут послужить основой для формирования методологической базы сопровождения реализации государственной политики в области поддержки и развития некоммерческого сектора для достижения целей устойчивого развития арктических территорий Российской Федерации.

Результаты исследования и их обсуждение

Для оценки влияния некоммерческого сектора на социально-экономическое развитие отдельных территорий необходимо рассмотреть общие статические показатели данного региона.

Динамика численности некоммерческого сектора в России, а также численность социально ориентированных некоммерческих организаций в регионах Арктики, представленная на рис. 2, позволяет выявить неоднородность в развитии третьего сектора в разных регионах Арктической зоны России. Наиболее активно по числу регистраций новых СОНКО в Арктике выделяются Красноярский край, Чукотский автономный округ и Ямало-Ненецкий автономный округ. В период с 2015 по 2022 гг. эти регионы продемонстрировали положительную динамику, увеличив количество некоммерческих организаций на 29%, 329% и 184% соответственно. Отрицательные темпы роста числа СОНКО в указанный период были зафиксированы в Архангельской области (-15,8%), Мурманской области (-33%), Республике Карелия (-16%) и Республике Коми (-20%).

Рис. 2. Динамика количества СОНКО ².

Следует особенно подчеркнуть тот факт, что динамика изменения численности СОНКО в отдельных регионах может служить лишь косвенным показателем развития некоммерческого сектора на конкретной территории, т. к. данные Минюста России и Росстата фиксируют только факт государственной регистрации юридического лица, а не реальную социально значимую деятельность НКО.

² Составлено авторами на основе данных Росстата: Общее количество социально ориентированных некоммерческих организаций по субъектам Российской Федерации в 2012–2022 гг. URL: <https://clck.ru/38sV68> (дата обращения 12.02.2024).

Одним из более показательных критериев активности некоммерческих организаций является их участие в грантовых конкурсах, проводимых федеральными и региональными фондами поддержки СОНКО. На рис. 3 представлен анализ наиболее популярных тематических направлений грантовых конкурсов Фонда президентских грантов согласно поданным заявкам в 2023 г. от НКО-резидентов регионов Арктики. Представленные сведения позволяют сделать выводы о направлениях, в рамках которых действует большинство некоммерческих организаций, заявляющихся на конкурсы грантов на каждой отдельной территории.



Рис. 3. Количество поданных заявок на получение финансовой поддержки для СОНКО, 2023 г. ³

Статистические данные на рис. 3 демонстрируют нам наиболее популярные направления социальных инициатив НКО, в первую очередь — это охрана здоровья граждан и пропаганда здорового образа жизни (всего 369 проектов или 21,7% от общего числа заявок). Следом идёт поддержка проектов в области науки, образования и просвещения (245 проектов или 14,4%) и сохранение исторической памяти (243 проектов или 14,3%), они являются вторыми и третьими по популярности направлениями для финансовой поддержки НКО. Эти три категории составляют 50,4% от общего количества заявок на грантовые конкурсы.

Анализ количества поданных заявок от отдельных регионов можно рассматривать как справочную информацию для принятия управленческих решений по поддержке СОНКО на

³ Составлено авторами на основе анализа конкурсных заявок конкурса «Фонд президентских грантов»: Официальный интернет-портал конкурса Фонда президентских грантов для социально ориентированных некоммерческих организаций. URL: <https://президентскиегранты.рф/> (дата обращения: 12.02.2024).

отдельных территориях, а не как аналитическую информацию, направленную на сравнение активности некоммерческого сектора в разных субъектах России. Данный вывод строится на тезисе о неоднородности социально-экономического развития регионов Арктики. Например, Чукотский автономный округ и Ненецкий автономный округ являются наименее активными по числу поданных заявок НКО по сравнению с другими субъектами России, что объясняется небольшим количеством действующих на данных территориях НКО. Кроме того, следует отметить, что, например, показатели Красноярского края, одного из самых крупных российских регионов, не отражают картины по деятельности некоммерческого сектора, т. к. в силу своей протяжённости указанный регион только частично относится к Арктической зоне. Если визуально разделить данный регион на северную (арктическую) и южную части, то можно увидеть диспропорции: южная часть является наиболее густонаселённой, поэтому большая часть СОНКО базируется именно там, из-за чего диапазон деятельности на северной части определить трудно.

Однако, несмотря на некоторые сложности статистического учёта, можно сделать вывод, что некоммерческий сектор регионов, входящих в Арктическую зону, принимает достаточно активное участие в реализуемых программах государственной поддержки. Учитывая определённые государственные приоритеты в области развития Арктики, можно предположить, что интерес к социальным проектам в будущем будет увеличиваться. Данный фактор следует учитывать при определении квот выделяемых объёмов денежных средств на поддержку СОНКО не только исходя из качества поданных заявок на финансирование социально значимых инициатив, но также контролировать финансовые квоты на те направления, которые наиболее востребованы на отдельной территории. Кроме того, необходимо ввести зональное закрепление территории реализации социально значимых инициатив СОНКО для более предметного анализа финансовой поддержки отдельных НКО. Такое нововведение позволит проанализировать реальные объёмы финансовой поддержки проектов СОНКО, реализуемых именно на территории Арктики.

Стоит отметить, что ежегодно государство наращивает темп и количество выделяемых денежных средств на поддержку СОНКО. Это доказывают отчёты федеральных и региональных органов государственной власти, а также объёмы финансирования, выделяемые государственными фондами. Для проведения анализа финансовой поддержки некоммерческого сектора в регионах Арктики были взяты данные государственных фондов, предоставляющие гранты на основе конкурсных программ [2, Поляков М.Б.]. На федеральном уровне (рис. 4) были рассмотрены данные по финансовой поддержке НКО следующих организаций: «Фонд президентских грантов», «Президентский фонд культурных инициатив» и «Российский фонд культуры».

Анализируя полученные данные, можно сделать вывод о том, что сумма выделяемых денежных средств на поддержку СОНКО растёт, положительная разница между начальным и конечным годом исследуемого периода (2017–2023 гг.) составила 166%. Тем не менее сле-

дует отметить, что рост указанных показателей оценен только в номинальных объёмах и не учитывает показателей инфляции в отчётном периоде, а также существенное изменение отдельных ценовых показателей на ряд товаров и услуг, необходимых для реализации социально значимых проектов НКО, которое произошло в период пандемии Covid-19 (2020–2021 гг.) и режима международных санкций (2022–2023 гг.). Кроме того, заметим, что номинальные показатели грантовых средств, выделенных на поддержку некоммерческого сектора Арктического региона, также не учитывают в настоящее время разницу в уровнях развития и доступности инфраструктуры на отдельных территориях, неоднородность логистических цепочек и специальные налоговые режимы.

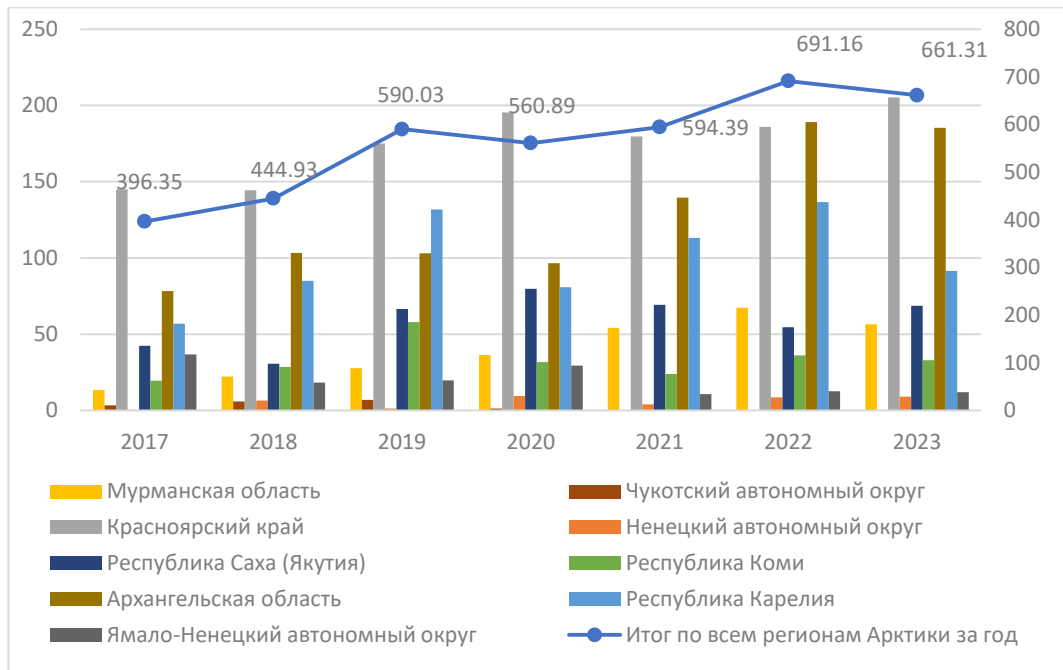


Рис. 4. Количество денежных средств, выделенных СОНКО в рамках федеральных конкурсных программ в период 2017–2023 гг., в млн руб.^{4, 5, 6}

Рассмотрев динамику выделяемого финансирования в рамках федеральных конкурсных программ, авторы были проведены анализ региональных программ поддержки некоммерческого сектора (рис. 5). Региональные конкурсные программы и выделяемый на них объём финансирования также могут служить индикатором заинтересованности региональных властей в развитии некоммерческого сектора и уровня возможности таковой поддержки (при наличии средств в региональном или местном бюджетах).

⁴ Составлено авторами на основе анализа конкурсных заявок победителей конкурсов: «Фонд президентских грантов»: Официальный интернет-портал конкурса Фонда президентских грантов для социально ориентированных некоммерческих организаций. URL: <https://президентскиегранты.рф/> (дата обращения: 12.02.2024).

⁵ Составлено авторами на основе анализа конкурсных заявок победителей конкурсов: «Президентский фонд культурных инициатив»: Официальный интернет-портал конкурса Президентского фонда культурных инициатив для социально ориентированных некоммерческих организаций. URL: <https://фондкультурныхинициатив.рф/> (дата обращения: 12.02.2024).

⁶ Составлено авторами на основе анализа конкурсных заявок победителей конкурсов: «Российский фонд культуры»: Официальный интернет-портал конкурса Российского фонда культуры для социально ориентированных некоммерческих организаций. URL: <https://konkurs.rcfoundation.ru/> (дата обращения: 12.02.2024).

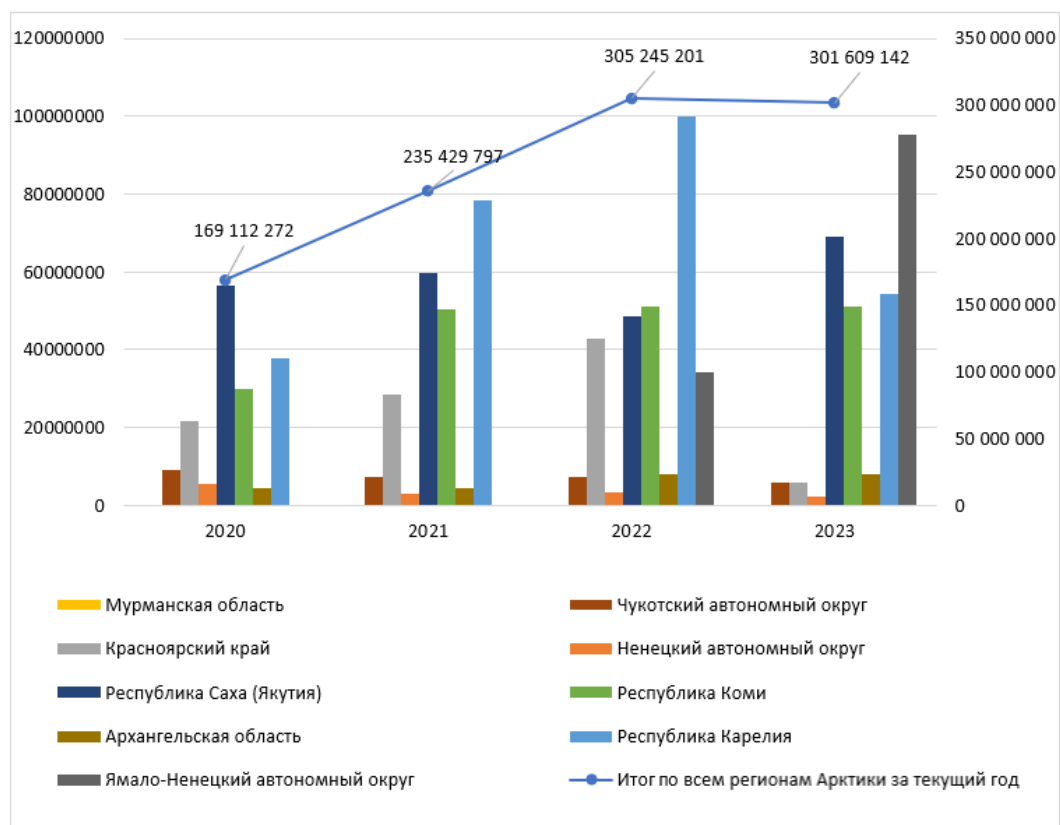


Рис. 5. Количество денежных средств, выделенных на нужды СОНКО в рамках региональных конкурсных программ в период с 2020 по 2023 гг., руб.⁷

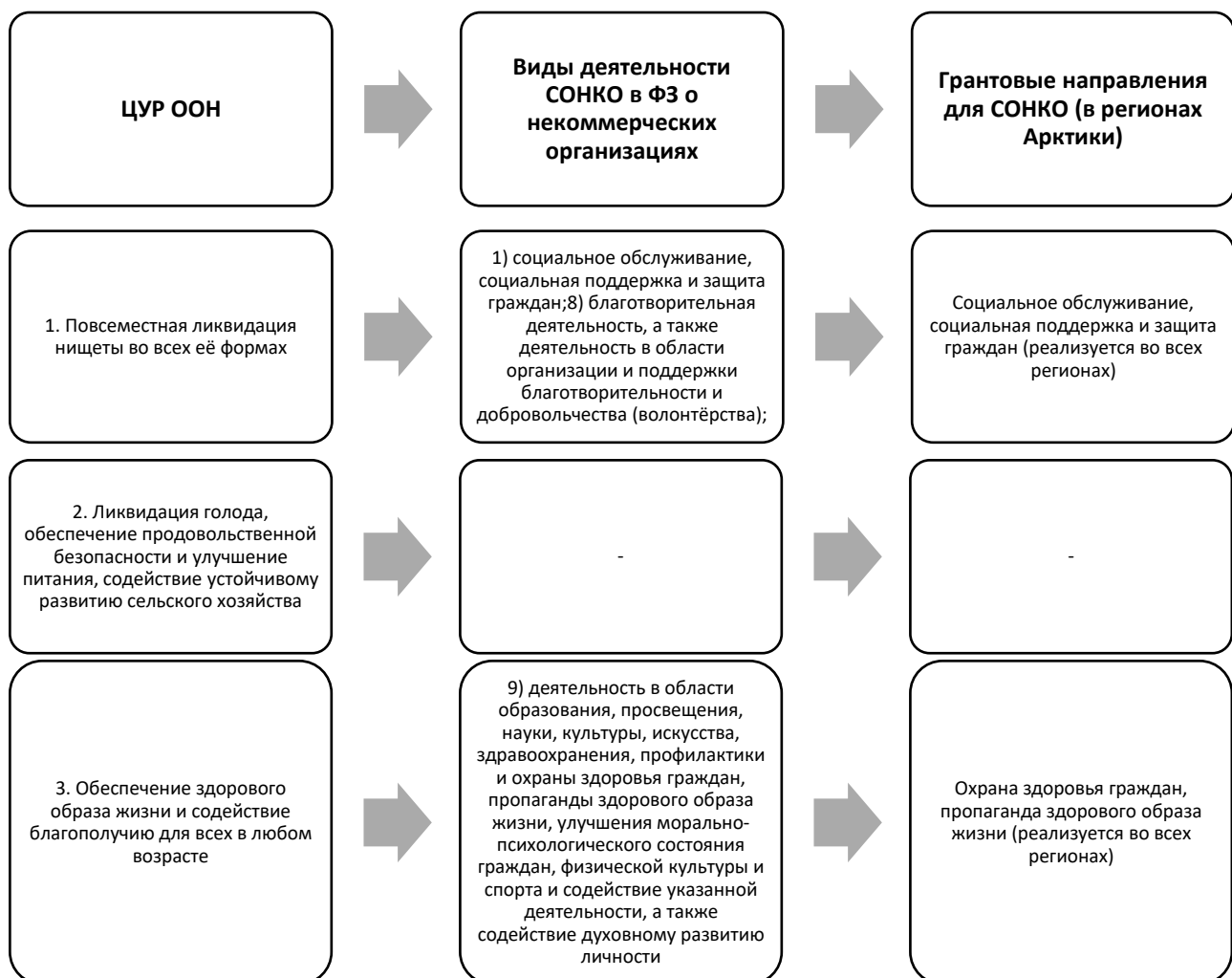
Представленные на рис. 5 сведения позволяют сделать следующие выводы. Лидером по финансовой поддержке оказалась Республика Карелия, выделив в общей сложности 280 млн рублей при бюджете в 75 млрд руб. За ней следуют Республика Саха (Якутия) и Республика Коми (233,8 и 182,5 млн рублей соответственно). Данные показатели демонстрируют высокую заинтересованность региональных правительств в поддержке СОНКО денежными ресурсами. Самым динамично развивающимся в данном направлении регионом является Ямало-Ненецкий автономный округ, который существенно изменил показатели поддержки за последние два года, обеспечив СОНКО на сумму 129 млн руб. в общем итоге (следует отметить, что сумма поддержки в 2023 г. оказалась выше показателей 2022 г. почти в 4 раза). Наиболее низкие показатели финансовой поддержки некоммерческого сектора продемонстрировала Архангельская область при бюджете в 150 млрд руб., и Красноярский край (бюджет 344 млрд руб.). Ненецкий автономный округ демонстрирует явный нисходящий тренд по количеству предоставляемых денежных средств для финансирования социально значимых проектов, несмотря на стабильное число действующих СОНКО в регионе. Такая динамика может быть объяснена в том числе снижением числа подаваемых заявок на грантовые конкурсы от самих НКО.

⁷ Составлено авторами на основе региональных конкурсных программ Архангельской области, Красноярского Края, Мурманской области, Ненецкого АО, Республики Карелии, Республики Коми, Республики Саха (Якутия), Чукотского АО, Ямало-Ненецкого АО.

Анализируя представленные сведения, следует отметить, что финансовая поддержка некоммерческого сектора присутствует как на федеральном, так и на региональном уровнях во всех регионах Арктики. Однако, несмотря на положительную динамику финансирования деятельности социально значимых инициатив СОНКО, региональным властям следует отдельно обратить внимание на оказание информационной и консультационной поддержки некоммерческих организаций для более широкого информирования о федеральных и региональных программах и конкурсах финансовой поддержки.

Изучение вопросов поддержки некоммерческого сектора представляет большой научный и прикладной интерес, т. к. важно изучить степень его возможного влияния на устойчивое развитие конкретных территорий Арктики.

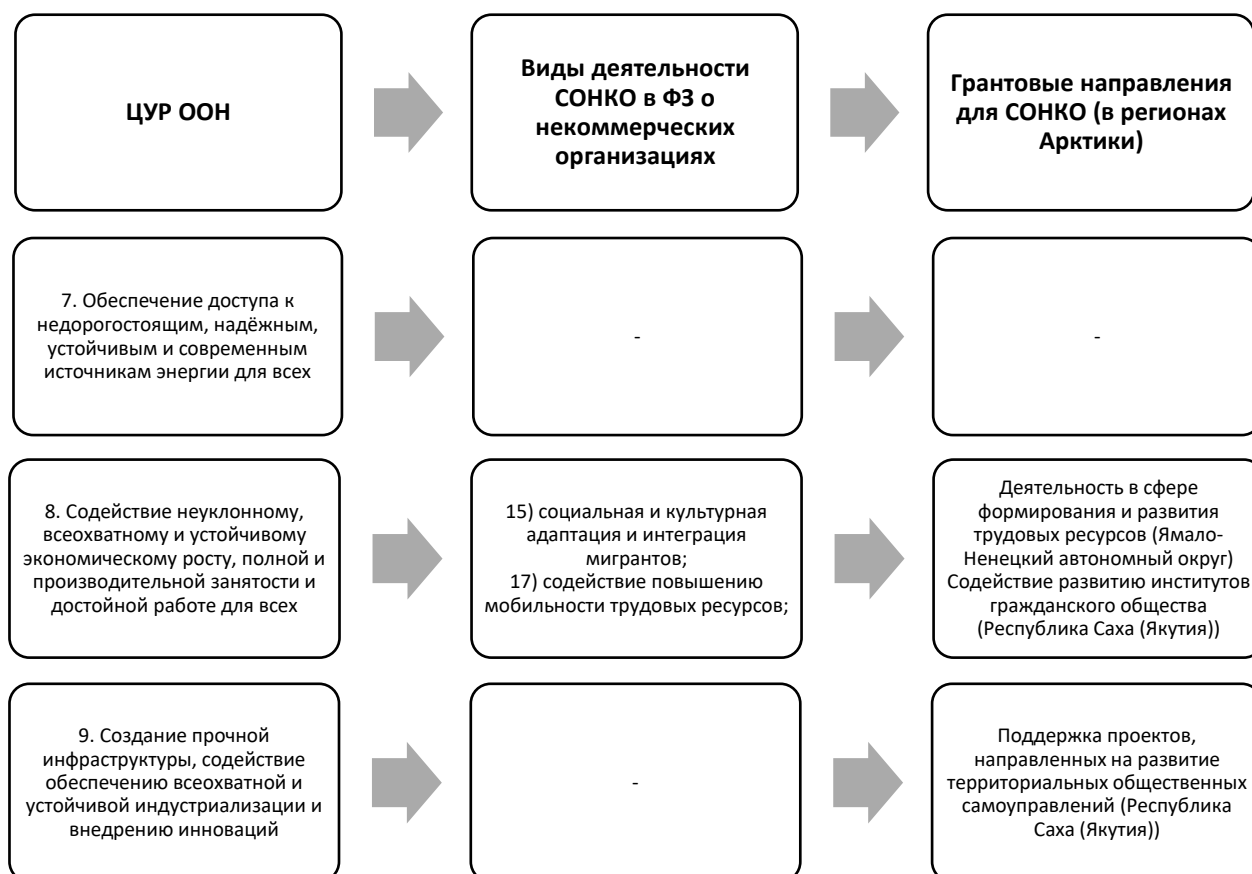
С этой целью авторами был проведён сравнительный анализ целей устойчивого развития, продекларированных Организацией Объединённых Наций (ЦУР ООН)⁸, и грантовых направлений региональных конкурсов, а также направлений Фонда Президентских Грантов. Это позволило определить степень совпадения тематических направлений грантовых конкурсов для НКО с ЦУР ООН (рис. 6, рис. 7, рис. 8).



⁸ Цели в области устойчивого развития / Портал Организации Объединённых Наций. URL: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/ru/sustainable-development-goals/> (дата обращения: 03.06.2024).



Рис. 6. Соотношение ЦУР ООН и тематических направлений грантовых конкурсов⁹.



⁹ Таблица составлена авторами на основе сравнительного анализа между целями устойчивого развития, установленных Организацией объединенных наций и положений ст. 31.1 Федерального закона от 12.01.1996 N 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» и грантовыми направлениями конкурсных программ для социально ориентированных некоммерческих организаций в рамках проведенного исследования (часть 1).

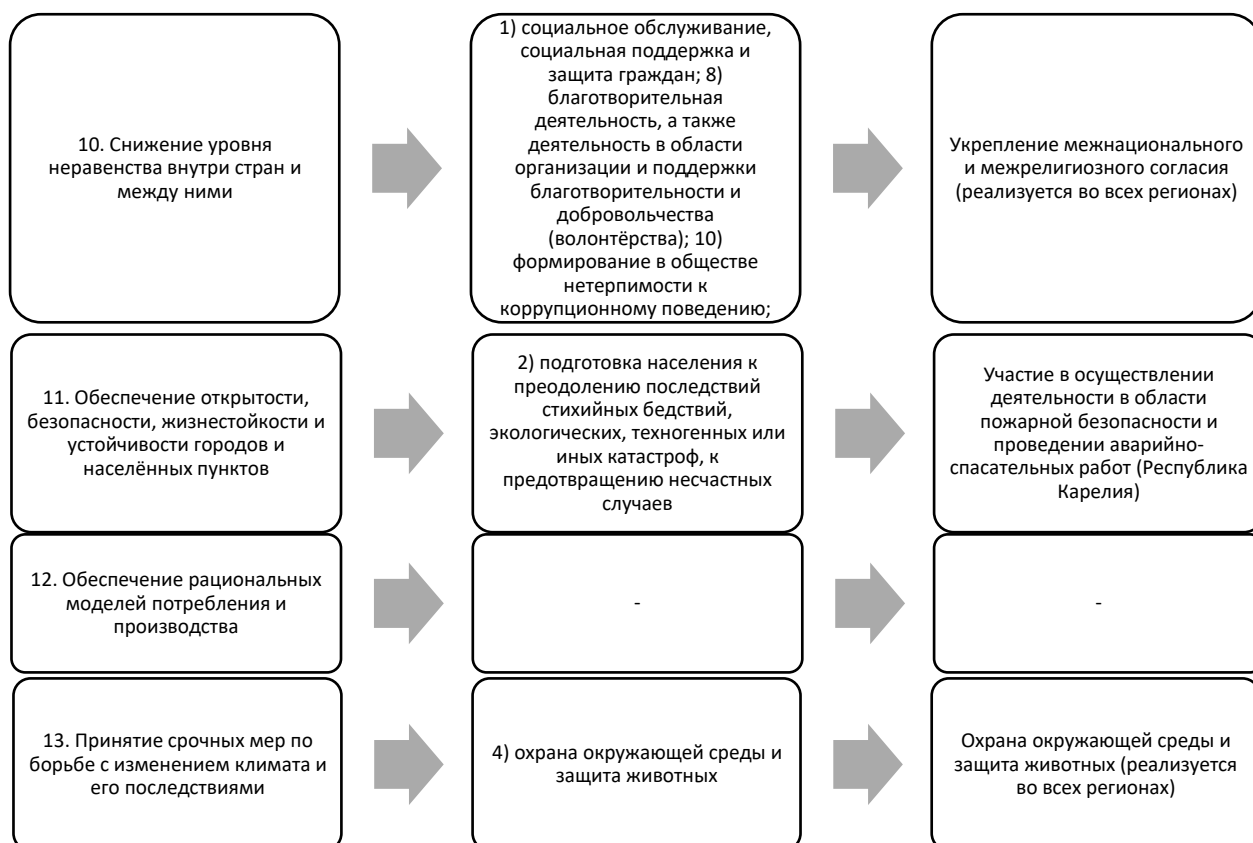


Рис. 7. Соотношение ЦУР ООН и тематических направлений грантовых конкурсов (часть 2).

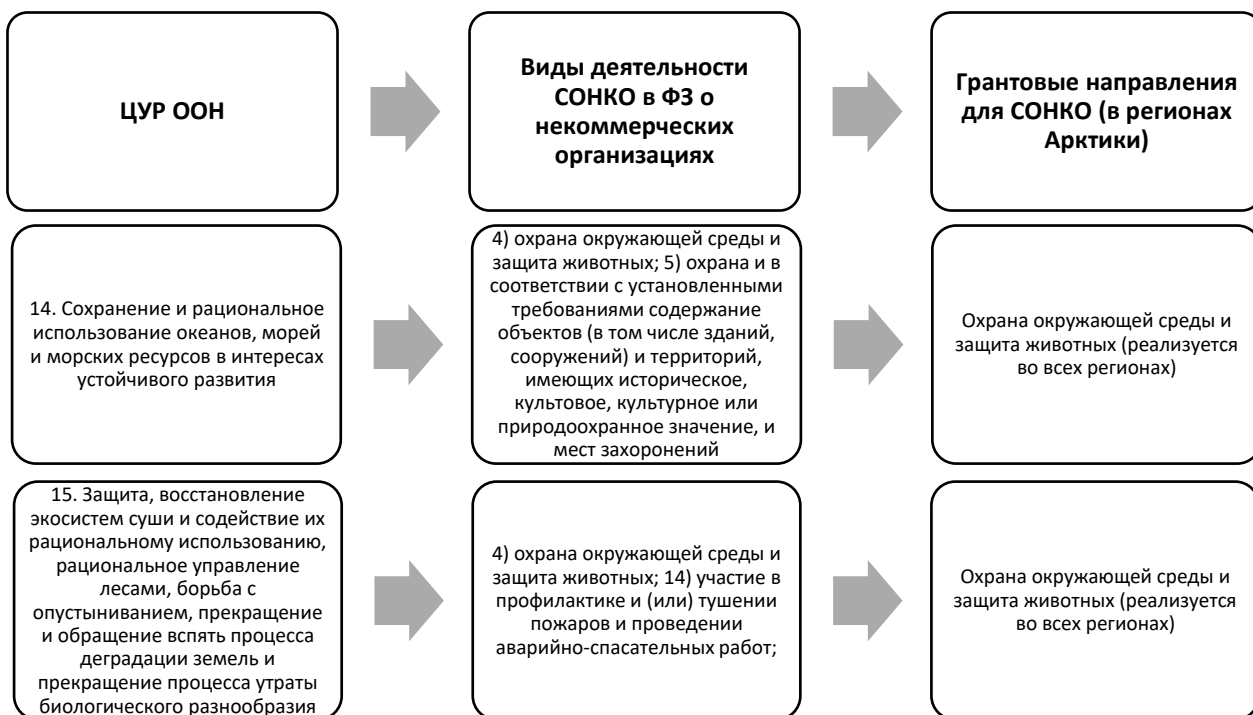




Рис. 8. Соотношение ЦУР ООН и тематических направлений грантовых конкурсов (часть 3).

Согласно данным, представленным на рис. 6, 7, 8, большинство грантовых направлений совпадает с ЦУР ООН, что является подтверждением гипотезы о том, что финансовая поддержка некоммерческого сектора может выступить одним из существенных условий поддержки устойчивого развития регионов Арктической зоны Российской Федерации, а федеральные и региональные органы государственной власти, в свою очередь, могут влиять на финансирование социально значимых инициатив НКО согласно приоритетным направлениям развития каждой конкретной территории. Это ещё раз подчёркивает, что в настоящее время некоммерческий сектор и общественные инициативы — неотъемлемая часть устойчивого развития как отдельного региона, так и государства в целом, а финансовая поддержка — первостепенный фактор для благоприятной работы СОНКО.

Однако следует также особенно отметить необходимость разработки и внедрения отдельных методических подходов к оценке результатов деятельности СОНКО на территории Арктической зоны Российской Федерации по результатам реализованных грантовых инициатив. В основу оценки качества оказываемых услуг СОНКО может быть внедрена методика независимой оценки качества условий оказания услуг государственными и муниципальными учреждениями¹⁰. Такая оценка осуществляется как независимыми экспертами, так и непосредственно потребителями услуг.

Выводы

Подводя итоги проведённого исследования, можно сделать следующие основные выводы.

¹⁰ Официальный сайт для размещения информации о государственных (муниципальных) учреждениях URL: <https://bus.gov.ru/> (дата обращения 05.08.2024)

1. Динамика изменения численности СОНКО в отдельных регионах может служить лишь косвенным показателем развития некоммерческого сектора на конкретной территории, т. к. данные Росстата и Минюста России фиксируют только факт государственной регистрации юридического лица, а не реальную социально значимую деятельность НКО.

2. Анализ количества поданных заявок от отдельных регионов можно рассматривать только как справочную информацию для принятия управленческих решений по поддержке СОНКО на отдельных территориях, а не как аналитическую информацию, направленную на сравнение активности некоммерческого сектора. Данный вывод строится на тезисе о неоднородности социально-экономического развития регионов Арктики.

3. Несмотря на некоторые сложности статистического учёта, можно в целом сделать вывод, что некоммерческий сектор регионов, попадающих в Арктическую зону, принимает достаточно активное участие в реализуемых программах государственной поддержки. Учитывая определённые государственные приоритеты в области развития Арктики, интерес к социальным проектам будет увеличиваться. Данный фактор следует учитывать при определении квот объёмов денежных средств на поддержку СОНКО не только исходя из качества поданных заявок на финансирование социально значимых инициатив, но также контролируя финансовые квоты на те направления, которые наиболее востребованы на отдельной территории.

4. Необходимо ввести зональное закрепление территории реализации социально значимых инициатив для более предметного анализа финансовой поддержки отдельных НКО. Такое нововведение позволит проанализировать реальные объёмы финансовой поддержки проектов СОНКО, реализуемых именно на территории Арктики.

5. Несмотря на положительную динамику финансирования деятельности социально значимых инициатив СОНКО, региональным властям следует отдельно обратить внимание на оказание информационной и консультационной поддержки некоммерческих организаций для более широкого информирования о федеральных и региональных программах и конкурсах финансовой поддержки.

6. Большинство грантовых направлений совпадает с целями устойчивого развития ООН, что является подтверждением гипотезы о том, что финансовая поддержка некоммерческого сектора выступает одним из необходимых условий устойчивого развития регионов Арктической зоны Российской Федерации, а федеральные и региональные органы государственной власти могут влиять на финансирование социально значимых инициатив НКО согласно приоритетным направлениям развития каждой конкретной территории.

7. Необходимы разработка и внедрение отдельных методических подходов к оценке результатов деятельности СОНКО на территории Арктической зоны Российской Федерации по результатам реализованных грантовых инициатив. В основу оценки качества оказываемых услуг СОНКО может быть внедрена методика независимой оценки качества условий оказания услуг государственными и муниципальными учреждениями.

Список источников

1. Волков О.В., Лапенко М.В. Значение третьего сектора для развития Арктического региона // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2022. № 2 (10). С. 84–91. DOI: https://doi.org/10.51823/74670_2022_2_84
2. Поляков М.Б., Алексеева И.И., Бикманова А.К. и др. Государственная политика в области поддержки и развития социально ориентированных некоммерческих организаций: монография. Москва: Издательство «Знание-М», 2023. 178 с.
3. Пилясов А.Н., Котов А.В. Российская Арктика-2035: полимасштабный прогноз // Экономика региона. 2024. Т. 20. № 2. С. 369–394. DOI: <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2024-2-3>
4. Замятина Н.Ю., Пилясов А.Н. Региональный консалтинг: приглашение к творчеству: Опыт разработки документов стратегического планирования регионального и муниципального уровня. Санкт-Петербург: ООО «Маматов», 2017. 196 с.
5. Питухина М.А., Белых А.Д. Перспективы развития моногородов российской Арктики // Народонаселение. 2022. Т. 25. № 4. С. 189–200. DOI: <https://doi.org/10.19181/population.2022.25.4.16>
6. Казанин А.Г. Анализ кадровой обеспеченности и продуктивности российской науки об Арктике и науки в Арктике в свете современных вызовов // Интеллект. Инновации. Инвестиции. 2019. № 8. DOI: <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2019-8-44>
7. Зворыкина Ю.В., Павлова О.А. Исследовательские проекты в сфере устойчивого развития Арктики // Научные труды Вольного экономического общества России. 2022. № 1. С. 133–146. DOI: <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2022-233-1-133-146>
8. Ромашева Н.В., Бабенко М.А., Николайчук Л.А. Устойчивое развитие Арктического региона России: экологические проблемы и пути их решения // Горный информационно-аналитический бюллетень. 2022. № 10–2. С. 78–87. DOI: https://doi.org/10.25018/0236_1493_2022_102_0_78
9. Singh H.R., Rahman S.A. An Approach for Environmental Education by Non-Governmental Organizations (NGOs) in Biodiversity Conservation // Procedia — Social and Behavioral Sciences, 2012. Vol. 42. Pp. 144–152. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.04.175>
10. Park H., Lee H., Cho H.S. Perceptions of Korean NGOs for education and educational development projects // International Journal of Educational Development. 2015. Vol. 45. Pp. 31–41. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijedudev.2015.07.007>
11. Lu Y., Wang Y., Zhang L. System dynamic modeling of the NGO post-disaster relief contribution in the 2021 Henan flood in China // International Journal of Disaster Risk Reduction. 2023. Vol. 89. Art. 103626. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2023.103626>
12. Park E.-S., Yoon D.K. The value of NGOs in disaster management and governance in South Korea and Japan // International Journal of Disaster Risk Reduction. 2022. Vol. 69. Art. 102739. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2021.102739>
13. Morgan J. Participation, empowerment and capacity building: Exploring young people's perspectives on the services provided to them by a grassroots NGO in sub-Saharan Africa // Children and Youth Services Review. 2016. Vol. 65. Pp. 175–182. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.childyouth.2016.04.012>
14. Harada K., Habib M., Sakata Y., Maryudi A. The role of NGOs in recognition and sustainable maintenance of customary forests within indigenous communities: The case of Kerinci, Indonesia // Land Use Policy. 2022. Vol. 113. Art. 105865. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105865>
15. Jia-nan C. Contributions of Environmental NGO to Environmental Education in China // IERI Procedia. 2012. Vol. 2. Pp. 901–906. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ieri.2012.06.189>
16. Elkahlout G., Milton S., Yaseen T., Raweh E. Localisation of humanitarian action in War-torn Countries: The experience of local NGOs in Yemen // International Journal of Disaster Risk Reduction. 2022. Vol. 75. Art. 102921. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2022.102921>
17. Pursch B., Tate A., Legido-Quigley H., Howard N. Health for all? A qualitative study of NGO support to migrants affected by structural violence in northern France // Social Science & Medicine. 2020. Vol. 248. Art. 112838. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2020.112838>

18. Gupta D., Lele S., Sahu G. Promoting a responsive state: The role of NGOs in decentralized forest governance in India // *Forest Policy and Economics*. 2020. Vol. 111. Art. 102066. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2019.102066>
19. Foo K. Examining the Role of NGOs in urban environmental governance // *Cities*. 2018. Vol. 77. Pp. 67–72. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.01.002>
20. Smith D.J. AIDS NGOS and corruption in Nigeria // *Health & Place*. 2012. Vol. 18. Iss. 3. Pp. 475–480. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.11.002>
21. Kornatowski G. Partnerships and governance: Struggle, cooperation, and the role of NGOs in welfare delivery for the homeless in Hong Kong // *City, Culture and Society*. 2010. Vol. 1. Iss. 3. Pp. 155–164. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2010.10.006>

References

1. Volkov O.V., Lapenko M.V. The Significance of the Third Sector for the Development of the Arctic Region. *Arctic 2035: Current Issues, Problems, Solutions*, 2022, no. 2 (10), pp. 84–91. DOI: https://doi.org/10.51823/74670_2022_2_84
2. Polyakov M.B., Alekseeva I.I., Bikmanova A.K., et al. *State Policy in the Field of Support and Development of Socially Oriented Non-Profit Organizations*. Moscow, Znanie-M Publ., 2023, 178 p. (In Russ.)
3. Pilyasov A.N., Kotov A.V. Russian Arctic-2035: Multi-Scale Forecast. *Economy of Regions*, 2024, vol. 20, no. 2, pp. 369–394. DOI: <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2024-2-3>
4. Zamyatina N.Yu., Pilyasov A.N. *Regional Consulting: An Invitation to Creativity. Experience in the Development of Strategic Planning Documents at the Regional and Municipal Levels*. Saint Petersburg, Mamatov Publ., 2017, 196 p. (In Russ.)
5. Pitukhina M.A., Belykh A.D. Prospects for the Development of Single-Industry Towns in the Russian Arctic. *Population*, 2022, vol. 25, no. 4, pp. 189–200. DOI: <https://doi.org/10.19181/population.2022.25.4.16>
6. Kazanin A.G. Analysis of Human Resources and Productivity of the Russian Science on the Arctic and Science in the Arctic in the Light of Modern Challenges. *Intellect. Innovations. Investments*, 2019, no. 8. DOI: <https://doi.org/10.25198/2077-7175-2019-8-44>
7. Zvorykina Yu.V., Pavlova O.A. Research Projects for the Arctic Sustainable Development. *Scientific Works of the Free Economic Society of Russia*, 2022, no. 1, pp. 133–146. DOI: <https://doi.org/10.38197/2072-2060-2022-233-1-133-146>
8. Romasheva N.V., Babenko M.A., Nikolaichuk L.A. Sustainable Development of the Russian Arctic Region: Environmental Problems and Ways to Solve Them. *Mining Informational and Analytical Bulletin*, 2022, no. 10–2, pp. 78–87. DOI: https://doi.org/10.25018/0236_1493_2022_102_0_78
9. Singh H.R., Rahman S.A. An Approach for Environmental Education by Non-Governmental Organizations (NGOs) in Biodiversity Conservation. *Procedia — Social and Behavioral Sciences*, 2012, vol. 42, pp. 144–152. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.04.175>
10. Park H., Lee H., Cho H.S. Perceptions of Korean NGOs for Education and Educational Development Projects. *International Journal of Educational Development*, 2015, vol. 45, pp. 31–41. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijedudev.2015.07.007>
11. Lu Y., Wang Y., Zhang L. System Dynamic Modeling of the NGO Post-Disaster Relief Contribution in the 2021 Henan Flood in China. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 2023, vol. 89, art. 103626. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2023.103626>
12. Park E.-S., Yoon D.K. The Value of NGOs in Disaster Management and Governance in South Korea and Japan. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 2022, vol. 69, art. 102739. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2021.102739>
13. Morgan J. Participation, Empowerment and Capacity Building: Exploring Young People's Perspectives on the Services Provided to Them by a Grassroots NGO in Sub-Saharan Africa. *Children and Youth Services Review*, 2016, vol. 65, pp. 175–182. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.childyouth.2016.04.012>
14. Harada K., Habib M., Sakata Y., Maryudi A. The Role of NGOs in Recognition and Sustainable Maintenance of Customary Forests within Indigenous Communities: The Case of Kerinci, Indonesia.

- Land Use Policy*, 2022, vol. 113, art. 105865. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2021.105865>
15. Jia-nan C. Contributions of Environmental NGO to Environmental Education in China. *IERI Procedia*, 2012, vol. 2, pp. 901–906. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ieri.2012.06.189>
 16. Elkahout G., Milton S., Yaseen T., Raweh E. Localisation of Humanitarian Action in War-Torn Countries: The Experience of Local NGOs in Yemen. *International Journal of Disaster Risk Reduction*, 2022, vol. 75, art. 102921. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijdrr.2022.102921>
 17. Pursch B., Tate A., Legido-Quigley H., Howard N. Health for All? A Qualitative Study of NGO Support to Migrants Affected by Structural Violence in Northern France. *Social Science & Medicine*, 2020, vol. 248, Art. 112838. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2020.112838>
 18. Gupta D., Lele S., Sahu G. Promoting a Responsive State: The Role of NGOs in Decentralized Forest Governance in India. *Forest Policy and Economics*, 2020, vol. 111, art. 102066. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.forpol.2019.102066>
 19. Foo K. Examining the Role of NGOs in Urban Environmental Governance. *Cities*, 2018, vol. 77, pp. 67–72. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.01.002>
 20. Smith D.J. AIDS NGOS and Corruption in Nigeria. *Health & Place*, 2012, vol. 18, iss. 3, pp. 475–480. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2011.11.002>
 21. Kornatowski G. Partnerships and Governance: Struggle, Cooperation, and the Role of NGOs in Welfare Delivery for the Homeless in Hong Kong. *City, Culture and Society*, 2010, vol. 1, iss. 3, pp. 155–164. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2010.10.006>

Статья поступила в редакцию 23.07.2024; одобрена после рецензирования 01.08.2024;
принята к публикации 19.08.2024

Вклад авторов: все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 44–62.

Научная статья

УДК 338.47(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>

Планирование развития арктических морских коммуникаций в эпоху гибридной войны

Козьменко Сергей Юрьевич^{1✉}, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник
Козьменко Арина Сергеевна², кандидат экономических наук, старший научный сотрудник

^{1,2} Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина — обособленное подразделение ФГБУН «Федерального исследовательского центра КНЦ РАН», ул. Ферсмана, 24а, Апатиты, Россия

¹ fregat306@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3728-8357>

² kozmenko_arriva@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3623-308X>

Аннотация. Региональное присутствие России в Арктике является доминантной целью национальной морской политики страны и обеспечивается уровнем развития арктической системы коммуникаций, при этом основное с позиций национальной безопасности значение имеет морская составляющая этой системы, включая Северный морской путь (СМП), имеющий статус национальной транспортной магистрали. Значимость Арктики среди национальных интересов страны подтверждается актуальной Морской доктриной России 2022 г. и другими документами стратегического планирования последних лет. Планирование развития арктических морских коммуникаций планируется в пределах актуальных горизонтов до 2030 и 2036 гг. как в разрезе обеспечения грузооборота СМП (как осевого каркаса арктических морских коммуникаций), так и в контексте утверждения мероприятий и объектов капитального строительства. Также предметом планирования является развитие флота, в том числе ледоколов и судов усиленного ледового класса, которые по праву являются символом арктического морского потенциала России. Присутствие этих судов совместно с военными кораблями на трассах СМП и морских коммуникациях Северного Ледовитого океана (СЛО) и арктических морей обеспечивают связанность и целостность (как морскую, так и территориальную) регионального пространства Арктики. Поэтому пополнение Арктического ледового флота в соответствии с потребностями крупных нефтегазовых проектов приобретает критическое значение, особенно в эпоху гибридного противостояния России и стран «коллективного Запада», которое уже приобрело явные черты полноценной войны.

Ключевые слова: Арктика, морские коммуникации, гибридная война, энергетические проекты, арктический морской потенциал, атомные ледоколы, суда усиленного ледового класса, планирование

Благодарности и финансирование

Работа выполнена в рамках темы FMEZ–2023–0009 «Стратегическое планирование развития Арктики в новых геоэкономических и политических условиях» по государственному заданию ФИЦ «Кольский научный центр РАН».

* © Козьменко С.Ю., Козьменко А.С., 2025

Для цитирования: Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Планирование развития арктических морских коммуникаций в эпоху гибридной войны // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 44–62. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>

For citation: Kozmenko S.Y., Kozmenko A.S. Planning the Development of Arctic Maritime Communications in the Era of Hybrid Warfare. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 44–62. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.44>



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

Planning the Development of Arctic Maritime Communications in the Era of Hybrid Warfare

Sergey Y. Kozmenko^{1✉}, Dr. Sci. (Econ.), Professor, Chief Researcher
Arina S. Kozmenko², Cand. Sci. (Econ.), Researcher

^{1,2} Luzin Institute for Economic Studies — Subdivision of the Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”, ul. Fersmana, 24a, Apatity, Russia

¹ fregat306@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3728-8357>

² kozmenko_arriva@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3623-308X>

Abstract. Russia’s regional presence in the Arctic is the dominant goal of the country’s national maritime policy and is ensured by the level of development of the Arctic communications system, while the primary significance from the standpoint of national security belongs to the maritime component of this system, including the Northern Sea Route (NSR), which has the status of a national transport artery. The importance of the Arctic among the national interests of the country is confirmed by the current Maritime Doctrine of Russia 2022 and other strategic planning documents of recent years. The development of Arctic maritime communications is planned within the current horizons up to 2030 and 2036, both in terms of ensuring cargo turnover of the NSR (as the axial framework of Arctic maritime communications) and in the context of approving capital construction activities and facilities. Besides, the subject of planning is the development of the fleet, including icebreakers and reinforced ice-class vessels, which are rightfully a symbol of Russia’s Arctic maritime potential. The presence of these vessels together with military ships on the NSR and sea communications of the Arctic Ocean (AO) and the Arctic seas ensure the connectivity and integrity (both maritime and territorial) of the Arctic regional space. Therefore, the replenishment of the Arctic ice fleet in accordance with the needs of large oil and gas projects is of critical importance, especially in the era of hybrid confrontation between Russia and the countries of the “collective West”, which has already acquired obvious features of a full-fledged war.

Keywords: *Arctic, sea communications, hybrid warfare, energy projects, Arctic maritime potential, nuclear icebreakers, reinforced ice-class vessels, planning*

Введение

Философским камнем мирового развития — своего рода «эликсиром жизни» всего сущего на Земле — является «единство и противостояние властелинов моря и повелителей суши» [1], которое реализуется формулой «континент-vis-океан», показанной авторами в [2, с. 272–273]. Эта формула основывается на морской и континентальной геополитических традициях¹. На рубеже XVIII и XIX вв. формула «континент-vis-океан» отражала противостояние между двумя великими державами того времени — Российской и Британской Империями. Соперничество между ними за обладанием о. Мальта (1800 г.) в центре Средиземного моря положило начало грандиозной геополитической эпопее, известной под названием «Большая игра».

¹ В основе морской геополитической традиции лежат идеи маринизма, концентрированно выраженные в теории морской силы (Sea Power) А.-Т. Мэхэна [3; 4] и концепции абсолютного обладания морем Ф. Колумба [5]. Универсальной максимой этих воззрений является формула — «сила на море решает судьбу истории» и «кто владеет морем, владеет всем». Геополитическая традиция формирования континентальной цивилизации основана на выделении «Heartland» (сердцевинной земли), то есть критического с позиций достижения мирового господства континентального пространства. Отсюда и максима (по Х. Маккиндеру [6–8]): «кто владеет сердцевинной землей (Евразией, как континентом), тот обладает мировым островом (материком Евразия), и кто обладает мировым островом, тот владеет всем». Таким образом, при характеристике позиции государства на геополитическом атласе современного мира определяющим является доминирование либо морской силы, либо земной массы.

«Большая игра» продолжается уже более двухсот лет — участники этой геополитической эпопеи качественно преобразовывались: Российская Империя через Советский Союз в современную Россию, «самобытное государство—цивилизацию, обширную евразийскую и евро-тихоокеанскую державу»². Британская Империя — в так называемый «коллективный Запад», основой которого являются страны, входящие в собирательное понятие «англосаксы»³. Это прежде всего США и Великобритания⁴.

В основе концепции «океан—vis—континент» заложена безусловная живучесть обеих сторон: и властелинов моря, и повелителей суши, что является красной линией «Большой игры» — нарушение этого порядка как военными, так и невоенными (гибридными) способами обязательно приведёт ко всеобщему коллапсу мироздания. В мировом масштабе обе цивилизации сосуществуют, постоянно ослабляя и противодействуя усилению друг друга. И нет такой силы, которая способна изменить сложившийся порядок вещей.

Морское пространство как объект доминирования определяется концентрацией морских коммуникаций, в главном — локализацией логистических цепей поставок товаров.

Если в XVIII в., а особенно (после открытия Суэцкого канала, 1869 г.) в XIX в. мировая торговля была сосредоточена в Средиземном море, то в начале и середине XX в. фокус борьбы за морские коммуникации по той же причине сместился в Северную Атлантику⁵, а затем и в Индийский океан. Так, в начале XXI в. в северных акваториях Индийского океана сложилась мировая логистическая магистраль, названная по китайской традиции Южным Шёлковым путём.

Ввиду сложившейся напряжённости в зоне Красного моря и Баб-эль-Мандебского пролива, а также, что весьма вероятно, проецирования этой напряжённости на Ормузский пролив как ответ Ирана на сирийские события декабря 2024 г., сложилось новое гибридное противостояние на морских коммуникациях от Суэцкого канала по всей трассе Южного Шёлкового пути.

Поэтому в первой половине 2025 г. наиболее безопасной представляется зона Полярного Шёлкового пути, проходящего в акватории Северного Ледовитого океана (СЛО) и арктических морей.

Полярный Шёлковый путь является более широкой (охватывает Центральный фарватер СЛО) и протяжённой (простирается от Берингова пролива до Атлантики) морской коммуникацией, чем известный Северный морской путь (СМП). Неожиданный рост геополитиче-

² Концепция внешней политики Российской Федерации. Указ Президента РФ от 31.03.2023 г., № 229, ст. 4. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/copy/70811> (дата обращения: 15.12.2024).

³ Россия активно взаимодействует с англосаксами более 300 лет, с времен Петра Великого [9, с. 41–118].

⁴ Следует подчеркнуть, что доминирование России и англо-американцев в динамике мирового развития было предсказано задолго до наших дней, ещё в середине XIX в. А. де Токвилем, министром иностранных дел Франции [10].

⁵ В этот период зародилось и получило развитие новое направление в морской геополитике — «атлантизм», максимой которого явилась формула «кто владеет пространством (кто доминирует) в Северной Атлантике — владеет миром», поэтому битва за Атлантику явилась одним из ключевых сражений Второй Мировой войны.

ской и экономической конъюнктуры СМП привёл к нарастанию активности США в Арктике в направлении придания интернационального статуса арктическим коммуникациям, включая СМП, в то время как Россия придерживается внутреннего статуса СМП как национальной транспортной магистрали [11, с. 59–67].

Значение Арктики в современном мире определяется актуальной Морской доктриной России⁶: признавая нашу страну *великой морской державой, следует подчеркнуть, что этот статус подтверждается именно в Арктике*, поскольку в этом морском регионе базируется Северный флот с кораблями океанской морской зоны и именно там сегодня сфокусированы национальные интересы России в Мировом океане

В целом организация круглогодичного рейсового торгового мореплавания по СМП затрудняется рядом существенных обстоятельств. Это прежде всего сложная ледовая обстановка в зимний период навигации, особенно на восточном плече от пролива Вилькицкого до мыса Дежнёва.

К тому же ожидается похолодание, начиная с 2027/2028 гг. [подробнее см. 12, с. 151–155], что потребует увеличения количества ледоколов и судов с ледовым усилением до класса Arc7 для обеспечения планируемого прироста грузооборота. Но главное — по существу отсутствует грузовая база транзита: нечего и некуда возить.

Транзит сам по себе не имеет существенного значения для России. Важно обеспечение этого транзита, то есть присутствие кораблей и судов России на арктических коммуникациях. Российские суда, в том числе ледоколы и военные корабли, своим присутствием на маршрутах СМП обеспечивают связанность (а следовательно — и территориальную целостность) регионального пространства Арктики. Применение китайской модели — по СМП транспортировка китайских грузов осуществляется китайскими судами и экипажами в сопровождении китайских ледоколов и полярных лоцманов — предполагает как минимум заинтересованность Китая в обеспечении безопасности этого маршрута; в таком случае России следует регулировать «критическую массу» судов на трассах СМП в точках входа как с запада через новоземельные проливы или в районе м. Желания, так и с востока через Берингов пролив.

Функциональной доминантой арктических коммуникаций является обеспечение межфлотских переходов, северного завоза, доставка каботажных грузов обеспечения и транспортировка товарных грузов крупных энергетических, особенно нефтегазовых, проектов, которые являются образующими доходной части Федерального бюджета РФ. Степень реализации этих функций определяет уровень геополитического, экономического и / или иного (энергетического, технологического и т. п.) — в целом, разностороннего (*гибридного*)

⁶ Морская доктрина Российской Федерации. «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации». Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512. URL: <https://base.garant.ru/405077499/?ysclid=lm5iq45yo296296627> (дата обращения: 15.12.2024).

присутствия России в пределах регионального пространства Арктики и является показателем целостности (как территориальной, так и морской) и связанности (единства) последнего.

Стремление к такому *гибридному* присутствию реализуется через императив владения пространством, в пределе — достижения позиционирования мирового господства или глобального превосходства не только военными, но и иными, гибридными, средствами.

При закате глобализации в сложившуюся к концу XX в. геополитическую традицию достижения глобального превосходства всё чаще встраиваются элементы концепции типа «Make America (Russia, China) Great Again» (национального могущества) и / или регионального преимущества, последнее соответствует политике России в Арктике в отношениях с остальными арктическими странами.

Для достижения мирового доминирования США используют любые возможные и доступные инструменты. Мировая гегемония США имеет три точки опоры.

Первое — это обеспечение лидирующей позиции доллара в мировых хозяйственных комбинациях (инструмент геоэкономики), а поскольку нынешний доллар с 1970-х гг. это ещё и нефтедоллар, то нефть превращается в четвёртую точку опоры гегемонии США по принципу «кто владеет нефтью — владеет миром» (инструмент геоэнергетики).

Второе — инструментарий геополитики, обеспечение постоянного присутствия и контроля над стратегическими морскими коммуникациями и центрами локализации основных мировых торговых путей. Это достигается посредством АУГ (авианосных ударных групп) ВМС США, которые явно или неявно (гибридно) обеспечивают мировой баланс сил в пользу США часто даже без применения оружия, а лишь посредством демонстрации силы и флага в критических акваториях, что сопровождается проведением квалифицированных информационных компаний.

Третье — подбор и расстановка проамериканских элит в критических странах и контроль над ними посредством морской силы и нефтедоллара.

Феномен владения пространством в реалиях XXI в. означает не столько право купить или продать объекты владения, сколько иметь гарантированный доступ, то есть обладать последними и иметь определённый приоритет (доминировать) при распоряжении, использовании и пользовании богатствами этих объектов.

Противостояние в борьбе за ресурсы и коммуникации, обеспечивающие гарантированный (в той или иной степени) доступ к этим ресурсам и центрам локализации мировой торговли, порождает войны и военные конфликты различной интенсивности на локальном, региональном, континентальном и даже мировом уровнях.

Войны сосуществуют в параллельной реальности. Политика — это искусство возможного, или «искусство компромисса»⁷. Где-то возникают известные с незапамятных времён горячие войны, которые со ссылкой на [15; 16] понимаются как «война есть продолжение

⁷ Итоги года с Владимиром Путиным 19 декабря 2024 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/75909> (дата обращения: 19.12.2024 г.)

политики иными средствами». Особенности геополитики второй половины XX в. привнесли новые конструкции «холодной» и «неоохлажденной» войны. История противостояния США и СССР, а затем и России в XX–XXI вв. (от Кореи 1950–1953 гг. до Сирии наших дней) полна драматизма при создании веера «casus belli» в эпоху «холодной» и «неоохлажденной» войны. Этот призрак сражений XX в. является предтечей *гибридной войны*, проявляющейся повсеместно с начала XXI в. как новая разновидность противостояния.

Так складываются основные контуры гибридной войны: противодействие сторон в формуле «океан–vis–континент» охватывает не только военную, но и невоенную (гражданскую) сферу.

При этом достигается цель гибридной войны, *«когда разрушения военного характера и масштаба достигаются с применением невоенного (гибридного) инструментария»* [13, с. 40], — нанесение вероятному или явному противнику неприемлемого для него ущерба [14, с. 506–507] с позиций обеспечения национальной безопасности.

Так сложилось, что сегодня энергетика, в том числе и морская транспортировка энергетических ресурсов, наряду с технологиями и финансами, климатом и торговлей, культурой и здравоохранением, а также прочими инструментами становится атрибутом гибридной войны.

Эта статья посвящена влиянию элементов гибридной войны (санкций) на динамику развития Арктического ледового флота, состоящего из ледоколов и судов с ледовыми усилениями, то есть судов усиленного ледового класса.

Становление и развитие Арктического ледового флота

Символом Арктики по праву (наряду с Белым медведем) считается атомный ледокол, способный преодолевать арктические льды и маневрировать в любой точке арктического пространства, включая Северный полюс.

Первым атомным ледоколом, ознаменовавшим начало современного этапа масштабного освоения Арктики, стал «Ленин», построенный в декабре 1959 г. на Ленинградском Адмиралтейском объединении. Создание этого ледокола позволило разработать техническую и технологическую базу для закладки в 1972 г. и создания за 35 лет⁸ серии из шести новейших для того времени ледоколов проекта 10520/10521 на верфях нынешнего АО «Балтийский завод», который сегодня обладает всеми лицензиями для строительства атомных военных и гражданских кораблей и судов.

Ледоколы этого проекта способствовали качественно новому формату развития арктических морских коммуникаций в контексте обеспечения разностороннего присутствия России в Арктике; так, в августе 1977 г. атомный ледокол «Арктика» (в эксплуатации с 1974 г.) впервые среди надводных кораблей в активном плавании достиг Северного полюса, а в

⁸ Последний (шестой) ледокол этой серии «50 лет Победы» был введен в эксплуатацию 23 марта 2007. На 01.01.2025 г. в эксплуатации находятся два ледокола проекта 10521: «50 лет Победы» и «Ямал», который эксплуатируется с октября 1989 г.

дальнейшем и другие такие суда повторили это достижение, в результате плавание к Северному полюсу стало обычным делом для российских ледоколов. Следует особо подчеркнуть, что практически все атомные ледоколы, включая суда нового поколения проекта 22220 (семь судов с введением в эксплуатацию в пределах актуальных горизонтов планирования в 2020–2030 гг.) и 10510 «Лидер» являются судами российской постройки.

Однако из этого ряда атомных ледоколов российской постройки выпадают два атомных мелкосидящих ледокола пр.10580 — «Таймыр» и «Вайгач» — *финской постройки в целом* на верфи «Хольстрем Хисталаhti», Хельсинки и сборкой ЯЭУ на АО «Балтийский завод» со сдачей заказчику в 1989 и 1990 гг. соответственно.

В новых геополитических условиях ведения гибридной войны проведение регламентных работ заводом–изготовителем на этих судах представляется проблематичным. Пока ресурс ГЭУ этих ледоколов продлен (в 2017 г.) до 2027 г. для преодоления «ледовой паузы» при смене поколений ледоколов с 10520 на 22220.

При этом следует учесть, что ввиду задержки ввода в эксплуатацию последних судов проекта 22220 эксплуатационную готовность ледоколов «Таймыр» и «Вайгач» в целях преодоления ледовой паузы придётся обеспечивать вплоть до 2030 г. В части ЯЭУ проблем нет, это АО «Балтийский завод».

Подробно и детально о перспективах развития атомного ледокольного флота в Арктике см. авторскую статью [2, с. 267–284].

Что касается неатомных (паровых угольных и дизель–электрических) ледоколов, то в российском судостроении сложилась опасная тенденция строить такие суда, за редким исключением⁹, за рубежом¹⁰. Это в условиях гибридной войны приводит к определённым сложностям при обслуживании судов заводами–изготовителями.

⁹ Это неатомные ледоколы «Виктор Черномырдин» (пр. 22600 — ЛК-25) постройки АО «Балтийский завод» с достройкой на АО «Адмиралтейские верфи» (введён в эксплуатацию в ноябре 2020 г.). Кроме того, в 2008–2009 гг. на АО «Балтийский завод» были введены два ледокола пр.21900 ЛК-16, а в 2015–2016 гг. на Выборском ССЗ — три ледокола пр.21900М ЛК-16 и два ледокола пр.21900М2 — в декабре 2024 г.

Однако мощности этих ледоколов не хватает для работы круглогодично даже в сравнительно лёгкой ледовой обстановке юго-запада Карского моря. Для обеспечения работы проекта «Ворота Арктики» в акватории Обской губы Выборском ССЗ в июне и декабре 2018 г. построены два ледокольных судна обеспечения «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» проекта Aker ARC 130Ag.

Кроме того, ещё в 1938–1941 гг. на верфях Ленинграда и Николаева по проекту «Ермак / Красина» (т. е. паровые) были построены четыре ледокола серии «И. Сталин» (с 1961 г. — «Сибирь»). В дальнейшем (1958 г.) ледоколы «И. Сталин» и «Красин» были переведены на жидкое топливо, и серия ледоколов «русского типа» закончилась.

¹⁰ Первые два ледокола «русского типа» (паровые угольные) «Ермак» и «Святогор» (потом — «Красин») были построены на английской верфи Армстронг, Ньюкасл, первый — стараниями адмирала С.О. Макарова в 1899 г., второй — в 1917 г. по итогам принятия первой в России программы ледокольного судостроения. По расчётам С.О. Макарова [17], для достижения Северного полюса ледокол должен иметь мощность на валах порядка 38 Мвт (52 тыс. л. с.). Ни «Ермак», ни «Ленин» не дотягивали до этой планки. Показатели этих ледоколов были 8,82 Мвт (12 тыс. л. с.) и 32,4 Мвт (44 тыс. л.с.) соответственно. А вот первый покоритель Северного полюса в августе 1977 г. атомный ледокол «Арктика» советской постройки имел мощность на валах уже 49 Мвт (66,2 тыс. л. с.). Далее с 1960-х гг. в Финляндии по заказу СССР были построены несколько десятков неатомных ледоколов, в том числе серии из пяти ледоколов типа «Москва» (1960–1969 гг.) и из трёх — «Ермак», «Адмирал Макаров» и «Красин» (1974–1976 гг.), которые работают в Арктике до сих пор.

Такая практика распространялась в начале XXI в. и на суда с ледовыми усилениями, которые строились в рамках реализации крупнейших арктических энергетических проектов.

В целом практика заказа *неатомных судов* для России в центрах мирового судостроения (особенно в Ю. Кореи, Германии и Финляндии) в эпоху глобализации (с 1990-х гг. вплоть до настоящего времени) обосновывалась тем, что в этот период у нас возобладала иллюзия, что Россия является неотъемлемой частью глобального мира и глобального рынка. Поэтому заказывать суда у ведущих мировых судостроителей, компетенции которых подтверждаются ведущими страховыми компаниями, выгоднее, быстрее и надёжнее, чем развивать собственные технологии и компетенции.

Так сложилось не только в судостроении, но и во многих других отраслях российской промышленности, однако при этом *благодаря госзаказу и гособоронзаказу* удалось сохранить компетенции в двух базовых направлениях критических макротехнологий¹¹.

К критическим относятся такие технологии мирового уровня (макротехнологии), которые априори обеспечивают конкурентные преимущества обладателю последних на мировых рынках и способствуют доминированию обладателя на совокупном (геополитическом и других) атласе современного мира.

Это ядерная энергетика, а также гидро– и аэродинамика, — то есть область подводных и летательных аппаратов. *Помимо создания атомных ледоколов — это атомное надводное и подводное кораблестроение, включая стратегические ядерные силы морского базирования. А также неатомные носители морского гиперзвукового оружия.*

К этому периоду относится пополнение Арктического ледового флота судами с ледовым усилением (ЛУ) средних классов Arc6 и Arc7 (табл. 1)¹². Суда Arc7 могут самостоятельно плавать в летне-осенний период навигации во всех морях СМП, а в юго-западной части Карского, а также Баренцевом и Печерском морях суда с ледовыми усилениями Arc4–Arc7 — круглогодично. В восточных морях СМП от пролива Вилькицкого до мыса Дежнева плавание судов Arc7 в зимне-весенний период навигации допускается только за ледоколом в канале или караване [19, с. 40].

¹¹ В начале 1990-х гг. всего в мире было известно порядка 52 критических макротехнологий, из которых порядка 90% приходилось на развитые страны так называемой группы G-7 и Советский Союз, который контролировал порядка 6–7 таких технологий. *К концу 1990-х гг. (и до сих пор) под контролем России остались только две технологии в указанных сферах*, тогда как в США было 20–22, в Германии — 10–12, в Японии — 6–7, Китай уже тогда контролировал 4 технологии, а Великобритания и Франция — только по 3. Дальше следовали Россия (2), Италия, Норвегия, Швеция и Швейцария — по 1. На остальные страны в сумме приходилось всего 3–4 критические макротехнологии. Понятно, что в ту эпоху нарастания глобализации ни одна из стран не контролировала какую-либо технологию монопольно [18].

¹² Современный (с 2007 г.) Российский морской регистр судоходства (РМРС) выделяет девять ледовых классов судов при плавании в неарктических (Ice1–Ice3) и арктических (Arc4–Arc9) морях. Максимальный ледовый класс современного действующего арктического флота — Arc7, опыт строительства судов Arc8 и Arc9 (высоких ледовых классов) пока отсутствует. Основным критерием отнесения судна к определённому ледовому классу является наличие необходимых конструктивных усилений для плавания в арктических морях самостоятельно либо в канале за ледоколом во льдах определённой толщины и типа. Источник: Российский морской регистр судоходства. URL: <https://rs-class.org/?ysclid=iteaaz10ab528729011> (дата обращения: 26.12.2024).

Таблица 1

Состав Арктического ледового флота России (01.01.2025)

Атомные ледоколы пр.22220 ЛК–60Я — АО «Балтийский завод», оператор АФ ¹ , флаг России — 7 единиц		
Поименование	В строю	Арктика (Х–2020); Сибирь (I–2022); Урал (XI–2022); Якутия (XII–2024)
W ² (тыс. т) — 32,7		Чукотка (план — XII–2026); Ленинград (план — XII–2028); Сталинград (план — XII–2030)
Атомные ледоколы пр.10521 ЛК–55Я — АО «Балтийский завод», оператор АФ ¹ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Ямал (Х–1992); 50 лет Победы (III–2007)
W (тыс. т) — 21,0 и 22,5		
Атомные ледоколы пр.10580 «Вярсилля», Финляндия, оператор АФ ¹ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Таймыр (VI–1989); Вайгач (VI–1990)
W (тыс. т) — 20,0 и 20,8		
Атомный ледокол пр.10510 «Лидер» ЛК–120Я — ССК «Звезда», оператор АФ ¹ , флаг России — 1 единица		
Поименование	В строю	Россия — закладка — XI–2020; ввод в строй по плану — XI–2030
W (тыс. т) — 68,6		
Челночные танкеры пр. 42K Arctic Shuttle Tanker, Arc7, SHI ⁵ , операторы СКФ ³ и ГНШ ⁴ , флаг России — 7 единиц		
Поименование	В строю	Штурман Альбанов ³ , Штурман Малыгин ³ , Штурман Овцын ³ — 2016; Михаил Лазарев ³ — 2019
Ворота Арктики, D ⁶ — 42 тыс. т		Штурман Скуратов ⁴ , Штурман Щербинин ⁴ , Штурман Кошелев ⁴ — 2017
Неатомные ледокольные суда обеспечения пр. AKER ARC 130A, ВССЗ ⁷ , оператор ГНШ, флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Александр Санников (VI–2018); Андрей Вилькицкий (XII–2018)
Ворота Арктики, W — 3,4 тыс. т		
Челночные танкеры пр. P–70046, Arc6, SHI ⁵ , оператор СКФ ³ , флаг России — 3 единицы		
Поименование	В строю	Василий Динков (2008); Капитан Готский (2008); Василий Гуженко (2009)
Варандей, D ⁶ — 71,3 тыс. т		
Челночные танкеры пр. P-70046, Arc6, АО «Адмиралтейские верфи», оператор СКФ ³ , флаг России — 2 единицы		
Поименование	В строю	Михаил Ульянов (2010); Кирилл Лавров (2010)
Приразломное, D ⁶ — 70,0 тыс. т		
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор СКФ ³ , флаг Кипра — 1 единица		
Поименование	В строю	Кристоф де Маржери (I–2017)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор Teekay ⁹ (Канада), флаг БО ¹⁰ — 6 единиц		
Поименование	В строю	Эдуард Толль (XII–2017); Рудольф Самойлович (XII–2017); Николай Евгенов (VI–2019)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Владимир Воронин (VIII–2019); Георгий Ушаков (X–2019); Яков Гаккель (XI–2019)
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор Dynagas Ltd ¹¹ (Греция), флаг Кипра — 4 единицы		
Поименование	В строю	Федор Литке (XI–2017); Георгий Брусилов (XI–2018); Николай Зубов (XII–2018)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Борис Давыдов (I–2019)
Танкер СПГ (газовоз), пр.Yamalmax, Arc7, DSME ⁸ , оператор MOL (Япония), флаг Гонконга — 3 единицы		
Поименование	В строю	Владимир Русанов (III–2018); Владимир Визе(X–2018)
Ямал СПГ; G ⁹ — 172,6 тыс. м ³		Николай Урванцев (VII–2019)
Контейнеровозы, пр.Aker ACS 650, Arc7, AY ¹³ и NY ¹⁴ , оператор ГМК НН ¹⁵ , флаг России — 5 единиц		
Поименование	В строю	AY: Норильский никель (II–2006); NY: Мончегорск (VII–2008); Заполярный (XI–2008)
ГМК НН ¹⁵ , D ⁶ — 13,3 тыс. т		Талнах (XII–2008); Надежда (I–2009)
Танкер, Arc7, NY ¹⁴ , оператор ГМК НН ¹⁵ , флаг России — 1 единица		
Поименование	В строю	Енисей
ГМК НН ¹⁵ , D ⁶ — 13,9 тыс. т		

¹ Атомфлот; ² W–водоизмещение; ³ ПАО «Совкомфлот»; ⁴ ООО «Газпром нефть шиппинг»; ⁵ Samsung Heavy Industries, Пусан, Южная Корея; ⁶ дедвейт; ⁷ Выборгский судостроительный завод; ⁸ судовой Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Company (DSME), Сеул, Южная Корея (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean); ⁹ Teekay с дочерней китайской China LNG Shipping (Holdings) Limited (China LNG); ¹⁰ Багамские острова; ¹¹ «Dynagas Ltd» с ведущими

китайскими судоходными компаниями Sinotrans и China LNG Shipping; ¹² MOL (Mitsui O.S.K. Lines Ltd) при участии China Shipping Development.; ¹³ Aker Yards (Хельсинки, Финляндия); ¹⁴ Wadan Shipyards MTW / Nordic Yards (Висмар, Германия); ¹⁵ Горно-металлургическая компания «Норильский никель».

Арктический ледовый флот является основой построения арктической системы коммуникаций, соединяющей отдельные точки регионального пространства в целях обеспечения единства и целостности последнего. Это является базовым условием национальной безопасности России с позиций обеспечения разностороннего присутствия страны в Арктике.

Особенности мореплавания на трассах Северного морского пути

Обеспечение развития крупнейших арктических инвестиционных проектов, расположенных на побережье арктических морей, способствует развитию морских коммуникаций или коммерческих линий снабжения и транспортировки готовой продукции этих проектов. Так формируется морская транспортная система (табл. 2), которая складывается по оси СМП как национальной транспортной магистрали.

Таблица 2

Инвестиционные проекты и морские коммуникации российской Арктики

Район	Проект	Морская коммуникация
Печорское море	Варандей	СМЛОП «Варандей» — Кольский залив, РПК «Кола»
Печерское море	Приразломное	Платформа «Приразломная» — Кольский залив, РПК «Норд»
Обская губа	Ямал СПГ	Сабетта — Ура-губа (перевалочный комплекс)
Обская губа	Ямал СПГ	Сабетта — бухта Бечевинская (перевалочный комплекс)
Обская губа	Арктик СПГ 2	Терминал Утренний — Ура-губа (перевалочный комплекс)
Обская губа	Арктик СПГ 2	Терминал Утренний — бухта Бечевинская (перевалочный комплекс)
Обская губа	Ворота Арктики	М. Каменный — Кольский залив, РПК «Норд»
Енисейский залив	Норильский никель	Дудинка — Мурманск — Дудинка
Енисейский залив	Восток Ойл	П. Диксон — Кольский залив, рейдовый перевалочный комплекс
Енисейский залив	Норильский никель	Дудинка — Архангельск — Дудинка
Енисейский залив	Северная звезда	Бухта Север — городки и поселки арктического побережья

Морские арктические коммуникации, в том числе южная и северная трассы СМП, проходят в акватории СЛО и арктических морей зоны национальной юрисдикции России в следующих широтных интервалах (табл. 3).

Таблица 3

Широтные интервалы и границы коммуникаций (трасс) российской Арктики

Коммуникации (трассы)	Широтные интервалы	Границы
Южная	70°–78°N	Ограничена с севера параллелями пролива Вилькицкого (78°N) и мыса Карлсена (77°N), крайней северной точки архипелага Новая Земля
Северная	78°N–82°N	Ограничена с севера параллелью выше мыса Арктический архипелага Северная Земля, 81° 20'+
Полюсная	82°N–85°N	Севернее о-ва Рудольфа архипелага Земля Франца Иосифа, около 82°N

Морские коммуникации в акватории морей российской Арктики строятся на основе совокупности выработанных с учётом распределения и изменчивости конфигурации общей площади льда маршрутов (стандартных трасс). При этом особенности распределения ледового покрова в западной и восточной частях СМП отличаются: конфигурации морских коммуникаций в юго-западной части Карского моря с позиций ледовитости не различаются в течение всего периода навигации, поэтому судам достаточно иметь минимальный для плавания в арктических морях ледовый класс Arc4. В морях сибирского шельфа в зимне-весенний (с 15 ноября по 15 мая) период навигации формируется мощный припай с образованием заприпайных полыней, представляющих собой оазисы чистой воды, к которым переносятся маршруты морских коммуникаций. В целом в этих морях (в юго-восточной части Карского моря, в акватории морей Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского) лёд встречается практически круглый год. Поэтому к плаванию в этих акваториях допускаются только суда с ледовым усилением под класс Arc7¹³.

В целом природные условия морей СМП характеризуются существенной пространственно-временной изменчивостью. Наиболее типовые (стандартные) маршруты и линии морских коммуникаций разработаны и рекомендованы мореплавателям в Руководстве¹⁴ на основе теории и практики организации морских ледовых операций и обобщения многолетнего опыта ледовых капитанов и лоцманов. Развернуто географические, природные и ледовые условия плавания по СМП представлены в [20, с. 106–150].

Основные морские коммуникации (табл. 1) относятся к акватории Карского моря. Для организации ежегодной навигации в Карском море периоды навигации подразделяются на традиционный (июнь–октябрь) и продлённый (ноябрь–май) сезоны, последний имеет три этапа: осенний (ноябрь–декабрь), зимний (январь–февраль) и весенний (март–май).

На трассах тестовой коммуникации Дудинка — Мурманск — Дудинка (контейнерная транспортировка файнштейна ГМК «Норильский никель» для АО «Североникель» в прямом направлении и порожних контейнеров — в обратном) мореплавание осуществляется круглогодично с паузой на время весеннего паводка р. Енисей.

При этом этапы продлённой навигации выполняются практически судами Arc7 (при благоприятной ледовой обстановке, как исключение, — судами Arc4) при обязательном ледокольном сопровождении.

В отдельные годы летом (июнь–октябрь) при благоприятных ледовых условиях навигация всех судов арктических ледовых классов осуществляется самостоятельно, то есть без ледокольного сопровождения. То же относится к морским коммуникациям Обская губа — Мурманск — Обская губа.

¹³ Суды ледового класса Arc7 обладают конструктивными особенностями, обеспечивающими самостоятельное плавание при толщине сплочённых однолетних льдов до 1,4 м зимой и до 1,7 м летом. При толщине однолетних льдов до 2,0 м зимой и 3,2 м летом плавание судов класса не ниже Arc7 допустимо только в канале за ледоколом.

¹⁴ Руководство для сквозного плавания судов по СМП. Санкт-Петербург: ГУНИО МО РФ, 1995. 416 с.

В акватории арктических морей расположение стандартных маршрутов, а следовательно, и морских коммуникаций в летне-осенний период навигации определяется расположением ледяных полей, зон разрежений и чистой воды.

В зимне-весенний период побережье и острова блокированы припаем, поэтому положение стандартных маршрутов определяется устойчивостью для мореплавания припайных полыней и возможностью преодоления ледоколами припайных льдов набегами на критически значимых участках СМП.

Карты стандартных маршрутов морских коммуникаций СМП в летне-осенний и зимне-весенний периоды навигации и таблица протяженности этих маршрутов в зависимости от периода навигации представлена в [20, с. 125–126].

Планирование пополнения арктического ледового флота в условиях гибридной войны

Значение, состав и масштабы экономической морской деятельности в Арктике судов с ледовым усилением определяются перспективами развития крупных энергетических проектов, особенно в сфере добычи нефти и газа, поскольку основным предметом и целью современной гибридной войны является доминирование корпораций, стран и континентов на мировых рынках этих наиболее эффективных энергетических ресурсов. Таким образом, энергетика посредством так называемой «зелёной повестки»¹⁵ становится инструментом гибридного противостояния по формуле «океан—vis —континент», а санкции — достижением конкурентного превосходства.

Санкционные ограничения нефтегазового сегмента России на мировом энергетическом рынке, особенно с середины 2022 г., а также прямые санкции в отношении танкерного флота, выполняющего транспортировку российской нефти, опосредованно отразились и на выполнении заказов судов с ледовым усилением по крупным российским арктическим проектам ведущими южнокорейскими компаниями.

В этом контексте следует особо подчеркнуть прежде всего технологическое, а также техническое и финансово-экономическое преимущество южнокорейского судостроения; это «Большая тройка» судостроителей Южной Кореи: компании «Hyundai Heavy Industries», Ульсан, «Hanwha Ocean» (ранее до мая 2023 г. — «Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Company»), Сеул и «Samsung Heavy Industries», Пусан.

Все челночные танкеры проекта 42K Arctic Shuttle Tanker серии «Штурман Альбанов», Arc7, а также три из пяти танкеров проекта P-70046 серии «Василий Динков», Arc6, были построены на верфях Samsung Heavy Industries. Два судна проекта P-70046 «Михаил Ульянов» и «Кирилл Лавров» были построены на АО «Адмиралтейские верфи» методом блочной сборки

¹⁵ Смыслом «зелёной повестки» является научно не обоснованный, но политически ангажированный энергопереход от традиционных к так называемым возобновляемым (чистым) источникам энергии — солнцу, ветру, воде. В рамках такого перехода предлагается всем странам, кроме «коллективного Запада», перейти к низкокалорийному энергетическому топливу. Польза от такого перехода сомнительна, а вред очевиден — тотальная деиндустриализация.

с передачей компетенций, необходимого оборудования и оснастки Samsung Heavy Industries (табл. 1).

То же касается и танкеров-газовозов Arc7 (табл. 1), которые были построены на южнокорейской верфи DSME (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean) в 2017–2019 гг.

В 2008 г. одна из ведущих южнокорейских компаний «STX Business Group» создала специальное европейское крыло — это «STX Europe», образованная на основе финской верфи «Aker Yards»¹⁶ и являющаяся сегодня крупнейшей иностранной судостроительной компанией в Европе.

В 2010 г. «STX Europe» и российская Объединённая судостроительная корпорация (ОСК)¹⁷ выкупили финскую верфь Хиеталаhti (Хельсинки). На базе этой верфи было создано совместное предприятие «Arctech Helsinki Shipyard (AHS)»¹⁸, которое в 2015 г. выполнило проект Aker ARC 130A неатомных ледокольных судов обеспечения, Arc7, по которому на верфи компании планировалось построить два суда для «Газпром нефти» — «Александр Санников» и «Андрей Вилькицкий» (табл. 1).

Таким образом, российские судостроительные компании по существу не имеют ни компетенций, ни технологий для постройки арктических судов с ледовым усилением, в частности, под класс Arc7. Например, на судах с ледовым усилением зарубежной постройки в Южной Корее или на финских и германских верфях с южнокорейскими компетенциями для придания судну возможности двигаться во льдах как носом, так и кормой (во льдах скорость кормой выше), используется концепция *double acting ship* (корабль двойного действия). Принцип двойного действия воплощается посредством винто-рулевой колонки (ВРК) Azipot мощностью (на судах типоразмера Yamalmax) до 13 Мвт.

Наличие ВРК является основным критерием отнесения судна к классу Arc7¹⁹. У России нет компетенций для производства и установки на судах таких ВРК, что в условиях санкций является сложнейшей технологической проблемой.

¹⁶ «STX Business Group» приобрела в ноябре 2008 г. контрольный пакет акций финской верфи «Aker Yards», последняя тогда же получила название «STX Europe». Эта компания имеет штаб-квартиру в Осло (Норвегия) и обладает порядка двадцатью дочерними предприятиями в разных странах, в том числе владеет 30% компании Wadan Shipyards MTW/Nordic Yards (Висмар, Германия), а также имеет доли в судостроительных предприятиях Украины — Черноморском и Николаевском (бывшем №200 им. 61 коммунара) ССЗ. Так что технология и компетенции строительства контейнеровозов пр. «Норильский никель» и танкера «Енисей» (табл. 1) имеют очевидные южнокорейские корни.

¹⁷ Создана Указом Президента РФ от 21.03.2007 г. №394 «Об открытом акционерном обществе «Объединённая судостроительная корпорация». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/25217> (дата обращения: 09.01.2025).

¹⁸ В новых геополитических условиях летом 2014 г. компания AHS попала под санкции, и ОСК в декабре того же года выкупила долю «STX Europe». В дальнейшем AHS была продана кипрской фирме, а затем (2023 г.) канадской судостроительной компании Davie. Так Россия лишилась важнейшего судостроительного актива.

¹⁹ Когда в апреле 2018 г. танкер-газовоз получил «незначительные повреждения», а именно «потерял» один из трёх винтов, то до проведения планового ремонта в сухом доке танкер сумел выполнить один рейс с партией СПГ, но, несмотря на анонсированный ледовый класс Arc 7, в сопровождении ледокола. URL: <https://neftegaz.ru/news/incidental/201875-tanker-gazovoz-b-vilkitskiy-yamala-spg-poluchil-neznachitelnye-povrezhdeniya/?ysclid=m5gvvwr0r5797052873> (дата обращения: 09.01.2025).

При планировании состава газового флота проекта «Арктик СПГ 2» крупнейшая судостроительная компания России ПАО «Совкомфлот» и японская Mitsui OSK Lines (MOL) в октябре 2020 г. заключили контракт с известной южнокорейской судостроительной компанией DSME (с мая 2023 г. Hanhwa Ocean) на строительство шести (по три каждому судовладельцу) танкеро-газовозов типоразмера «Yamalmax», Arc7. С учётом производительности проекта «Арктик СПГ 2» (19,8 млн т) расчётное количество судов газового флота этого проекта (по аналогии с «Ямал СПГ») составило 21 единицу.

Заказ на блочную компоновку 15 танкеров-газовозов было решено разместить на верфи ССК «Звезда», п. Большой камень Приморского края, с учётом поставки необходимого оборудования от южнокорейской SHI по контракту с последней. При этом было件нятно, что ССК «Звезда» не обладает технологией, компетенциями и опытом создания ни криогенных блоков, ни корпусных конструкций под ледовый класс Arc7, ни (см. выше) ВРК «Azipot».

Контракты на все 15 судов Arc7 пр. SN 2366 были заключены в первой половине 2020 г. Заказчиком пилотного корпуса заказа выступило ПАО «Совкомфлот», а остальных четырнадцати — ООО «СМАРТ СПГ», совместное предприятие ПАО «Совкомфлот» и ПАО «НОВАТЭК», созданное специально для выполнения функции оператора этих судов.

Эксплуатация танкеров-газовозов предполагалась на основе долгосрочных тайм-чартерных договоров Операторов (ПАО «Совкомфлот»–3+1; MOL–3; ООО «СМАРТ СПГ»–14) с ООО «Арктик СПГ 2».

На выполнение взаимных обязательств сторон по контрактам, связанным с формированием газового флота проекта «Арктик СПГ 2», деструктивное влияние оказал факт внесения США последнего в так называемый Список SDN (SDN List)²⁰.

2 ноября 2023 г. газовый проект попал в блокирующий список ²¹ США в целях ограничения экономической деятельности России в сфере производства и экспорта энергетических ресурсов ²², а именно СПГ.

После внесения «Арктик СПГ 2» в SDN-лист (санкции США) в ноябре 2023 г. компания SHI уже в декабре 2023 г. объявила о прекращении изготовления оборудования для 10 из 15

²⁰ SDN — Specially Designated Nationals and Blocked Persons List (Список лиц особых категорий и заблокированных лиц) — это реестр Управления по контролю за иностранными активами Минфина США (OFAC). В этот список включаются физические лица, организации и отдельные режимы, против которых направлены эмбарго-меры правительства США. Список включает резидентов практически всех стран мира. Источник: What Is The OFAC Specially Designated Nationals (SDN) List? URL: <https://sanctionslist.ofac.treas.gov/Home/SdnList> (дата обращения: 10.01.2025).

²¹ В этот список вносятся юридические и физические лица, представляющие угрозу национальной безопасности США. Все резидентам США запрещено контактировать с субъектами из блокирующего списка. То же касается и нерезидентов США, к которым могут быть применены вторичные санкции. Источник: Specially Designated Nationals and Blocked Persons List. URL: <https://ofac.treasury.gov/faqs/topic/1631> (дата обращения: 10.01.2025). Например, после событий Крымской весны в марте 2014 г. в чёрном списке США оказались ряд крымских и российских юридических и физических лиц. Источник: U.S. sanctions companies, people over Russia actions in Ukraine. URL: <https://www.reuters.com/article/world/us-sanctions-companies-people-over-russia-actions-in-ukraine-idUSKBN1492C2/> (дата обращения: 10.01.2025).

²² Taking Additional Sweeping Measures Against Russia United States Department of State, 2023, November, 2. URL: <https://ua.usembassy.gov/taking-additional-sweeping-measures-against-russia/> (дата обращения: 09.01.2025).

²³ танкеров-газовозов по контракту с ССК «Звезда». При этом по пяти ²⁴ танкерам, которые уже строились на российской верфи в конце 2023 г., условия контракта компания выполняет полностью.

Тогда же (декабрь 2023 г.) в связи с экономическим и геополитическим давлением США и стран ЕС проект «Арктик СПГ 2» покинули все иностранные акционеры ²⁵, объявив форс-мажор и отказавшись от финансового обеспечения проекта и выполнения условий заключённых offtake-контрактов на СПГ. Принятию такого решения способствовал и факт внесения в SDN-лист и перевалочных терминалов (хабов), на которых осуществляется перевалка СПГ с танкеров-газовозов ледового класса Arc7 на конвенционные (неарктические) танкеры и происходит, что самое главное, переход права собственности на СПГ от добывающей компании к акционерам. Большая часть СПГ «Арктик СПГ 2», как и по проекту «Ямал СПГ», законтована на терминалах перегрузки во французском Монтуар-де-Бретань и бельгийском Зебрюгге ²⁶ и передается акционерам, а затем направляется покупателям и на другие рынки. Во избежание санкционных ограничений и для снижения длительности маршрута транспортировки СПГ ледовыми танкерами в западном направлении в районе п. Ура-губа, Мурманская область, строится российский перевалочный терминал. Такой же терминал строится на востоке в бухте Бечевинская, п-ов Камчатка.

Ввиду внесения ПАО «Совкомфлот» в SDN-лист (лето 2022 г.) и введения блокирующих санкций против дочерних компаний последней ²⁷ (февраль 2024 г.), которые также не могут выступить в роли заказчика, изготовитель готовых к передаче заказчику трёх ²⁸ танкеров-газовозов, южнокорейская Hanhwa Ocean, прекратила взаимодействие с этими организациями.

Следует подчеркнуть, что сами танкеры-газовозы по проекту «Арктик СПГ 2» не внесены в SDN-лист, но, являясь специфическим и дорогим по сравнению с конвенционными аналогами товаром, могут быть использованы только в арктических СПГ-проектах.

Готовность трёх танкеров-газовозов, которые строятся по заказу MOL, переносится на неопределённый срок компанией Hanhwa Ocean в связи с санкционными ограничениями самого проекта. Это поименованные «Илья Мечников», «Николай Семёнов» и «Николай Басов».

²³ Samsung доделает пять танкеров, которые уже в работе, а ещё десять даже начинать строить не станет, 27.12.2023. URL: <https://oilcapital.ru/news/2023-12-27/samsung-otkazalas-stroit-oborudovanie-dlya-10-spg-sudov-zvezdy-3141045?ysclid=m5nzmloi696773322> (дата обращения: 09.01.2025).

²⁴ Имеются в виду в том числе заложенные и поименованные танкеры-газовозы «Алексей Косыгин» (ноябрь 2020), «Сергей Витте» (январь 2021; спущен на воду — июль 2024) и «Петр Столыпин» (сентябрь 2021).

²⁵ Это французская TotalEnergies, китайские CNPC (China National Petroleum Company) и CNOOC (China National Offshore Oil Corporation), а также японская Japan Arctic LNG с долей в 10% каждая.

²⁶ Санкции грозят сорвать контракты Ямал СПГ. Версия, 2024. № 18. С. 4. URL: <https://versia.ru/shop> (дата обращения: 09.01.2025).

²⁷ Это кипрские предприятия Elixon Shipping, Azoria Shipping и Glorina Shipping.

²⁸ Речь идёт о трёх поименованных как «Пётр Капица», «Лев Ландау» и «Жорес Алфёров» танкерах-газовозах.

Таким образом, ситуация с готовностью танкеров-газовозов по проекту Арктик СПГ 2 летом 2024 г., несмотря на запуск первой линии проекта, была неутешительной: из 21 планового танкера шесть²⁹ «зависли» у компании Hanwha Ocean, пять — не достроены на ССК «Звезда», строительство десяти танкеров отменено вовсе.

Поэтому ПАО «НОВАТЭК» в августе 2024 г. объявило о приостановке³⁰ проекта Арктик СПГ 2 минимум на 2 года.

Совместными санкциями США и ЕС по существу блокировали производство и экспорт (реэкспорт) арктического СПГ: 14-ый пакет санкций ЕС³¹, принятый 24 июня 2024 г., который вступил в силу после переходного периода в девять месяцев (24 апреля 2025 г.), впервые, в отличие от США, вводит ограничения на поставки российского (арктического) СПГ.

Смыслом вводимых ограничений является запрет на перевалку российского СПГ в европейских портах с реэкспортом в третьи страны. В худшем случае это затронет порядка 63% годового производства Ямал–СПГ. Запрет на перевалку начнёт действовать при ратификации 14 пакета санкций всеми странами — членами ЕС.

Заключение

В ноябре 2024 г. в США была запущена новая геополитическая эпопея за доминирование на мировых морских коммуникациях по максиме «Make America Great Again». В это время в американской прессе появились статьи типа «Make Greenland Great Again» и «Make Arctic Great Again», из которых следует, что американская территориальная экспансия Гренландии и Канады свидетельствует о том, что новая администрация США собирается контролировать Северный полюс³².

И не только Северный полюс как таковой, а морские коммуникации СЛО и арктических морей, а также энергетические ресурсы континентального шельфа. В этом смысле ведь неясно, продолжением какой континентальной окраины является арктический шельф, в том числе хребты Менделеева и Ломоносова: евразийской или североамериканской.

А вопрос серьёзный — континентальный шельф арктических морей содержит энергетические ресурсы в эквиваленте 89,0 млрд т у.т., 80% которых локализованы в акватории Баренцево-Карского континентального шельфа³³.

²⁹ Танкерный флот Михельсона застрял в Корею. Версия. 2024. № 9. С. 10. URL: <https://versia.ru/shop> (дата обращения: 13.01.2025).

³⁰ Мерси, Баку! Российский газ пойдёт в Европу через Азербайджан. Версия. 2024. № 32. С. 6–7. URL: <https://versia.ru/rossijskij-gaz-pojdyot-v-evropu-cherez-azerbajdzhan> (дата обращения 13.01.2025).

³¹ Санкции против СПГ: в чем выгода Европы и что ждет НОВАТЕК. URL: <https://www.rbc.ru/business/24/06/2024/667980f89a79471dc1a52d80?ysclid=m5rwpzpt7520007548> (дата обращения 13.01.2025).

³² «Чемодан без ручки»: Украина в новой геополитической реальности. Аргументы недели. 2025. № 1. С. 6. URL: <https://argumenti.ru/politics/2025/01/933669> (дата обращения 13.01.2025).

³³ Арктический кроссворд // Аргументы недели. 2023. № 40. С. 15. URL: <https://aif.ru/gazeta/number/53215> (дата обращения: 13.01.2025).

То есть локализованные на шельфе Баренцева и Карского морей энергетические ресурсы (нефть и газ) оцениваются в 71,2 млрд т у.т., или 2087 ЭДж³⁴. Это составляет 3,37% мирового потребления ПЭР (первичных энергетических ресурсов) в рекордном 2023 г.³⁵

Из Тихого океана в Северную Атлантику есть три пути: СМП, который полностью проходит в зоне национальной юрисдикции России, а также Северо-западный проход (Northwest Passage) в акватории прибрежных морей Канады и Гренландии, третий путь — Панамский канал, соединяющий побережья Атлантического, Тихого океанов и Мексиканского залива. Там сконцентрировано 80% экономики США³⁶.

Велик соблазн получить позицию глобального превосходства на этих морских коммуникациях планетарного масштаба. Конечно, для этого нет необходимости покупать земли Канады и Гренландии, но получить эти территории, пока ещё доллар (точнее, нефтедоллар) доминирует на мировых рынках, означает создать запас прочности на будущее, когда доллар, может быть, потеряет своё нынешнее значение.

Ранее в статье подчёркивалось, что в начале XXI в. противостояние великих держав по формуле «океан-*vis*-континент» сместилось (из Северной Атлантики и акватории Южного Шёлкового пути) в Арктику. Там уже разворачиваются баталии гибридной войны, так что «Большая игра» продолжается.

Список источников

1. Ивашов Л.Г. Геополитика русской цивилизации. Москва: Институт русской цивилизации, 2015. 800 с.
2. Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Российская Арктика в контурах актуальной морской доктрины Российской Федерации // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 267–284. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.267>
3. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на Французскую революцию и Империю: [В 2 т.] Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2002. Т. 1: 1793–1802. 572 с. Т. 2: 1802–1812. 603 с.
4. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2002. 634 с.
5. Коломб Ф.Х. Морская война. Москва: АСТ; Санкт-Петербург: Terra Fantastica, 2003. 668 с.
6. Mackinder H.J. The geographical pivot of history // The Geographical Journal. 1904. Pp. 421–437.
7. Mackinder H.J. Democratic Ideals and Reality. New York: National Defense University Press, 1942. 227 p.
8. Mackinder H.J. The Round World and the Winning of Peace // «Foreign Affairs». 1943. Vol. 21 (4). Pp. 595–605. DOI: <https://doi.org/10.2307/20029780>
9. Вандам А.Е. Наше положение. Санкт-Петербург: Типография А.С. Суворина, 1912. 204 с.
10. de Tocqueville A. Democracy in America. New York, 1835. 340 p.
11. Брусницын В.Н. Арктика в политике США // Морской сборник. 2024. № 1 (2122). С. 59–67.

³⁴ ЭДж–Экзо джоуль равен 10^{18} джоулей или 23,88 млн т н.э. Всего мировое потребление ПЭР в 2023 г. составило порядка 15,8 млрд т н.э., или 620,0 ЭДж.

³⁵ Statistical Review of World Energy. Energy Institute. 2024. 73rd edition. 74 p. URL: <https://www.connaissancedesenergies.org/sites/connaissancedesenergies.org/files/pdf-actualites/Statistical%20Review%20of%20World%20Energy%202024.pdf> (дата обращения: 13.01.2025).

³⁶ Дональд — завоеватель // Версия. 2025. № 1. С. 2. URL: <https://versia.ru/gazeta-nasha-versiya-1-ot-13-yanvarya-2025> (дата обращения: 13.01.2025).

12. Козьменко С. Ю., Козьменко А. С. Планирование экономического присутствия России в Арктике // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2024. № 2. С. 146–157. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.2.2024.84.011>
13. Козьменко С.Ю., Козьменко А.С. Геоэкономика Арктики: мобильность стратегических ресурсов нефти на закате глобализации // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.38>
14. Kennedy P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. New York: Random House, 1987. 540 p.
15. Клаузевиц К. О войне = Vom Krieg / Пер. с нем. А.К. Рачинского. В 8 т. Москва: Госвоениздат, 1934. 692 с.
16. Ленин В.И. Война и революция. Москва: Политиздат, 1969. Т. 32. 605 с.
17. Макаров С.О., Кузнецов Н.А., Долгова С.В. Ледокол Ермак. Москва: «Паулсен», 2010. 656 с.
18. Путь в XXI век. Стратегические проблемы и перспективы российской экономики / Под ред. акад. Д.С. Львова. Москва: Экономика, 1999. 793 с.
19. Борусевич В.О., Каневский Г.И., Сазонов К.Е. Требования к ледовым качествам корабля и некоторые проблемы их разработки // Морской сборник. 2017. № 7 (2044). С. 37–43.
20. Проблемы Северного морского пути / Под ред. акад. А.Г. Гранберга и В.И. Пересыпкина. Москва: Наука, 2006. 581 с.

References

1. Ivashov L.G. *Geopolitics of Russian Civilisation*. Moscow, Institut Russkoy Tsivilizatsii Publ., 2015, 800 p. (In Russ.)
2. Kozmenko S.Yu., Kozmenko A.S. Russian Arctic in the Contours of the Maritime Doctrine of the Russian Federation. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 57, pp. 267–284. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.267>
3. Mekhen A.T. *The Influence of Sea Power on the French Revolution and Empire*. In 2 Vol. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2002, 603 p. (In Russ.)
4. Mekhen A.T. *The Influence of Sea Power on History*. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2002, 634 p. (In Russ.)
5. Colomb P.H. *Naval Warfare*. Moscow, AST Publ., Saint Petersburg, Terra Fantastica Publ., 2003, 668 p. (In Russ.)
6. Mackinder H.J. The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 1904, pp. 421–437.
7. Mackinder H.J. *Democratic Ideals and Reality*. New York, National Defense University Press, 1942, 227 p.
8. Mackinder H.J. The Round World and the Winning of Peace. *Foreign Affairs*, 1943, vol. 21 (4), pp. 595–605. DOI: <https://doi.org/10.2307/20029780>
9. Vandam A.E. *Our Position*. Saint Petersburg, Tipografiya A.S. Suvorina Publ., 1912, 204 p. (In Russ.)
10. de Tocqueville A. *Democracy in America*. New York, 1835, 340 p.
11. Brusnitsyn V.N. The Arctic in US Politics. *Collected Naval*, 2024, no. 1 (2122), pp. 59–67.
12. Kozmenko S. Yu., Kozmenko A. S. Strategizing Russia's Economic Presence in the Arctic. *The North and the Market Forming the Economic Order*, 2024, no. 2, pp. 146–157. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.2.2024.84.011>
13. Kozmenko S.Yu., Kozmenko A.S. The Arctic Geo-Economy: Mobility of Strategic Oil Resources at the End of Globalization. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 49, pp. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.38>
14. Kennedy P. *The Rise and Fall of the Great Powers*. New York, Random House, 1987, 540 p.
15. Clausewitz C. *On War*. In 8 Volumes. Moscow, Gosvoenizdat Publ., 1934, 692 p. (In Russ.)
16. Lenin V.I. *War and Revolution*. Moscow, Politizdat Publ., 1969, vol. 32, 605 p. (In Russ.)
17. Makarov S.O., Kuznetsov N.A., Dolgova S.V. *Icebreaker Ermak*. Moscow, Paulsen Publ., 2010, 656 p. (In Russ.)
18. L'vov D.S., ed. *Way to the XXI Century. Strategic Problems and Prospects of the Russian Economy*. Moscow, Ekonomika Publ., 1999, 793 p. (In Russ.)
19. Borusevich V.O., Kanevskiy G.I., Sazonov K.E. Requirements for the Ice Qualities of the Ship and Some Problems of Their Development. *Collected Naval*, 2017, no. 7 (2044), pp. 37–43.

20. Granberg A.G., Peresypkin V.I., eds. *Problems of the Northern Sea Route*. Moscow, Nauka Publ., 2006, 581 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 15.01.2025; одобрена после рецензирования 12.02.2025;
принята к публикации 18.02.2025*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 63–81.

Научная статья

УДК 338.2(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.63>

Организационно-экономический механизм управления авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути

Черняк Татьяна Анатольевна^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

¹ Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени главного маршала авиации А.А. Новикова, ул. Пилотов, 38, Санкт-Петербург, Россия

¹ 79119113039@yandex.ru ✉, ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8416-0930>

Аннотация. Освоение новых территорий, развитие международных связей требует модернизации, формирования новых подходов к организации управления реализацией крупных федеральных проектов. Важнейшим федеральным проектом, направленным на повышение конкурентоспособности экономики страны на международной арене, является проект развития транзитных контейнерных перевозок по акватории Северного морского пути. Большие ожидания связаны с созданием новых международных хозяйственных отношений, выстраиваемых с использованием новой транспортной артерии, сообщение по которой сформировано по кратчайшему маршруту с учётом особенностей строения нашей планеты. Реализация проекта имеет чёткие временные ограничения по этапам своей реализации. В 2027 г. запланировано начало движения по морскому транзитному маршруту Северного морского пути (далее СМП), объединяющему в автономном плавании восточные и западные оконечности континента Евразия. К этому времени вся инфраструктура движения судов по СМП должна быть готова и обеспечена необходимыми средствами коммуникаций. В настоящей статье поставлена цель разработки механизма управления авиационной инфраструктурой, способного удовлетворить потребности в обеспечении непрерывности следования судов по СМП. Автором систематизированы необходимые методы управления и дополнены элементы структуры субъекта управления, необходимые и достаточные для своевременного исполнения запланированных федеральной программой организационных решений.

Ключевые слова: субъект управления, объект управления, механизм управления, авиационная инфраструктура, Арктическая зона РФ, движение судов по СМП

Organizational and Economic Mechanism of Managing Aviation Infrastructure for Ship Traffic along the Northern Sea Route

Tatyana A. Chernyak^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

¹ St. Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, ul. Pilotov, 38, Saint Petersburg, Russia

¹ 79119113039@yandex.ru ✉, ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-8416-0930>

Abstract. The development of new territories and international relations requires modernization and the formation of new approaches to managing the implementation of major federal projects. The most important federal project aimed at increasing the competitiveness of the country's economy in the interna-

* © Черняк Т.А., 2025

Для цитирования: Черняк Т.А. Организационно-экономический механизм управления авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 63–81. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.63>

For citation: Chernyak T.A. Organizational and Economic Mechanism of Managing Aviation Infrastructure for Ship Traffic along the Northern Sea Route. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 63–81. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.63>



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

tional arena is the project for the development of transit container transportation along the water area and the Northern Sea Route. Great expectations are associated with the creation of new international economic relations, built using a new transport artery, the communication along which is formed along the shortest route, taking into account the peculiarities of the structure of our planet. The implementation of the project has clear time limits on the stages of its implementation. In 2027, it is planned to start movement along the Northern Sea Route sea transit route (hereinafter referred to as the NSR), which unites the eastern and western extremities of the Eurasian continent in autonomous navigation. By this time, the entire infrastructure of vessel traffic along the NSR should be ready and equipped with the necessary means of communication. This article aims to develop a mechanism for managing the aviation infrastructure capable of meeting the needs for ensuring the continuity of ship traffic along the NSR. The author has systematized the necessary management methods and supplemented the elements of the management subject structure, necessary and sufficient for the timely execution of the organizational decisions planned by the federal program.

Keywords: *management subject, management object, management mechanism, aviation infrastructure, Arctic zone of the Russian Federation, ship traffic along the NSR*

Актуальность исследования

Проблемы управления на высшем уровне, где пересекаются интересы министерств и ведомств, требуют в своём разрешении разделения границ ответственности, постановки чётких целей и необходимых к решению задач. В России стратегическое видение, особенно на федеральном уровне управления в исполнительной власти, не является приоритетом, и для разрешения проблем развития крупных инфраструктурных проектов требуется разработка новых концептуальных основ. Новые концепции принятия управленческих решений предполагают формирование новых механизмов управления крупными инфраструктурными проектами в РФ. Одной из проблемных зон в развитии инфраструктурного обеспечения народного хозяйства страны является формирование авиационной инфраструктуры движения судов по маршрутам Северного морского пути.

Объект исследования — механизм управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути

Предметом исследования выступает теория управления крупными экономическими системами, а также организация работы федеральных органов исполнительной власти.

Основной целью исследования выступает разработка механизма управления авиационной инфраструктурой движения судов в Арктической зоне РФ по Северному морскому пути, направленного на разрешение организационно-экономических проблем.

Для достижения обозначенной цели были поставлены и последовательно решены следующие задачи:

- обоснована структура субъекта управления;
- сформирована структура ключевых методов управления;
- определены основные объекты управления авиационной инфраструктуры движения по СМП;
- разработана структура и определены составляющие механизма управления авиационной инфраструктурой движения судов в Арктической зоне РФ по Северному

морскому пути, направленного на разрешение организационно-экономических проблем.

Методы исследования

В работе использован метод систематизации материала для формирования последовательных заключений о состоянии авиационной инфраструктуры в Арктике и поиска рациональных решений по её развитию.

Литературный обзор

Исследованию истории, а также актуальных тенденций развития полярной авиации посвятили свои работы Авилов Н.С. [1], Павлова Е.И. [2], Пестряков Б.В. [3]. Перечисленные авторы подчёркивают безальтернативность применения ресурсов полярной авиации в реализации любых проектов Арктической зоны РФ.

Масштабные проблемы социально-экономического развития авиационной инфраструктуры территорий Крайнего Севера рассмотрены в работах Ненашевой М.В. [4], Донченко В.К. [5], Карповича О.Г., Шлафмана А.И. [6]. В работах этих авторов расставлены приоритеты страны в развитии авиационной инфраструктуры различных объектов и процессов. В современных работах иностранных авторов можно найти зарубежный взгляд на развитие авиационной инфраструктуры, работы таких авторов, как Ан Х. [7], Скотт Б. [8], Ин. К. Лим [9] раскрывают место и роль государственной поддержки, а также направления активного участия бизнес-структур в развитии авиационной инфраструктуры северных территорий.

Современные исследователи проблем развития северных арктических регионов Jahn C., Weigell J., Levina A., Iliashenko V. [10], Каргинова-Губинова В.В., Васильева А.В., Морошкина М.В., Поташева О.В. [11], Blagorodov A.A., Vilisova M.L., Prokhorov V.T., Volkova G.Yu. [12], Кузнецова М.Н., Васильева А.С. [13], Poleshkina I.O. [14] выявляют острые потребности в инфраструктурном развитии территорий Арктической зоны РФ. Отмечается важность развития авиационной составляющей для экономических и культурных связей территорий Арктической зоны РФ как между собой, так и в организации хозяйственных отношений с другими регионами РФ.

Теоретические и методологические вопросы развития инфраструктуры СМП раскрыты в работах таких авторов, как: Башмакова Е.П., Ульченко М.В. [15], Данилин К.П., Иванова М.В. [16], Novoselov A., Potravny I., Novoselova I. Gassiy V. [17], Радущинский Д.А. [18], Тойменцева И.А., Федоренко Р.В. [19], Топалов Р.В., Мирошина Е.А. [20], Холопцев А.В., Подпорин С.А., Ольховик Е.О. [21]. Приоритетной идеей этих работ является привлечение исследователей к проблемам обоснования направлений инвестиционной активности в развитии инфраструктуры СМП.

Результаты исследования

Работа содержит новые решения по организации взаимодействия трёх блоков в составе организационно-экономического механизма управления развитием авиационной инфраструктуры движения по всем маршрутам Северного морского пути.

Произведена переработка блока механизма: «субъект управления», которая получила чёткую привязку к разрешению проблем развития авиационной инфраструктуры движения по СМП.

Современная структура субъекта управления развитием авиационной инфраструктуры Арктической зоны РФ показала недостаточную обратную связь по процессам управления авиационной инфраструктуры движения судов по акватории СМП, особенно по высокоширотным маршрутам.

Предложенная автором новая структура субъекта управления позволяет разрешить этот набор задач, связанных с новой организацией межведомственного взаимодействия.

Становление организационно-экономического механизма управления авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути

Высокий приоритет реализации социально-экономических проектов развития Арктической зоны РФ в условиях построения новых международных отношений сложно переоценить. Освоение природных ресурсов Арктической зоны РФ широко реализуется силами частного капитала. Управление развитием систем, подсистем и элементов, формирующих имущественный комплекс предпринимательских инициатив в Арктической зоне РФ, опирается на региональные особенности распределения ресурсов и развитость инфраструктуры Арктических территорий. К территориям Арктической зоны РФ относятся Арктические территории девяти регионов РФ: «Мурманская область, Архангельская область, Республика Карелия, Республика Коми, Ненецкий автономный округ, Ямало-ненецкий автономный округ, Красноярский край, Республика Саха (Якутия), Чукотский автономный округ»¹.

В свою очередь «Системообразующие проекты социально-экономического развития Арктической зоны РФ»² реализуются под управлением министерств и государственных корпораций через утверждение федеральных программ социально-экономического развития территории региона. Наивысшую значимость в ряду инициированных государством федеральных программ развития экономики Арктической зоны имеет план развития Северного морского пути³.

Реализация плана развития СМП подразумевает вовлечение в хозяйственные отношения множества экономических систем, базовыми среди которых являются предприятия,

¹ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

² Там же.

³ Там же.

организации, ведомства и министерства, наделённые ответственностью за организацию движения пассажиров и грузов по маршрутам СМП.

Отдельное место в ряду задач организации движения по СМП занимает организация бесперебойности движения судов по СМП за счёт осуществления всесторонней поддержки связи движущихся судов с континентальными службами.

«Среди множества способов взаимодействия судов с континентальными службами высокое значение имеет организация авиационной поддержки движения судов по СМП, или, другими словами, авиационная инфраструктура движения судов по СМП (в Воздушном кодексе Российской Федерации определены категория, структура и состав инфраструктуры воздушного транспорта ⁴)» [22].

Согласно Воздушному кодексу РФ, в состав авиационной инфраструктуры входят [22]:

- «аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты, необходимые для взлёта, посадки, руления и стоянки воздушных судов» [22];
- «аэровокзалы (терминалы) и иные объекты, в том числе объекты капитального строительства, необходимые для посадки на воздушное судно и высадки из него пассажиров, погрузки, разгрузки и хранения грузов, перевозимых воздушным судном, обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров и грузов» [22];
- «объекты единой системы организации воздушного движения» [22];
- «наземные объекты, необходимые для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции и ремонта аэропортов, аэродромов и вертодромов, подземные сооружения и инженерные коммуникации» [22];
- «здания, сооружения, расположенные на территориях аэропортов, аэродромов, вертодромов и предназначенные для обеспечения авиационной безопасности, оказания услуг» [22];
- «наземное оборудование, необходимое для предоставления поставщиками услуг по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем (далее — наземное оборудование по обслуживанию линий управления беспилотными авиационными системами и контроля беспилотных авиационных систем)» [22].

Именно авиационная составляющая в инфраструктуре движения судов по СМП определяет условия непосредственного материально-технического взаимодействия судов, движущихся по СМП, и континентальных служб [22, Черняк Т.А., с. 423].

⁴ Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://base.garant.ru/10200300/f591b099fe667502efd1ff53a02722e8/> (дата обращения: 30.12.2024).

В утверждённых постановлениях правительства РФ^{5,6} определены приоритеты в развитии морского, речного, железнодорожного транспорта в реализации плана развития СМП; в силу непредвиденных обстоятельств в плане⁷ не нашлось самостоятельного места для определения приоритетов в развитии авиационной инфраструктуры движения пассажиров и грузов по СМП. Распоряжением Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» задачи развития авиационной инфраструктуры переданы в ведомство восьми регионов (за исключением республики Карелия), формирующих континентальную инфраструктуру Арктической зоны РФ в целом. В этом шаге скрылась серьёзнейшая несогласованность в реализации управленческих инициатив. Арктические регионы, заинтересованные в развитии межрегионального обмена, развивающие систему Северного завоза, не имеют прямого отношения к реализации главной цели плана развития Северного морского пути⁸ — обеспечению бесперебойности движения по кратчайшему морскому маршруту пассажиров и грузов с Востока на Запад континента Евразия и в обратном направлении. Эти маршруты напрямую не связаны с социально-экономическим развитием шести из восьми регионов Арктической зоны РФ. Мурманская область и Чукотский автономный округ являются крайними точками в маршруте, где караваны могут выбрать путь пониженных широт следования и сократить ледовую нагрузку на пути своего следования. В связи с этим на сегодняшний день наблюдается организационно-технологическая проблема, состоящая в недостаточном обеспечении возможностей взаимодействия судов, следующих высокоширотными маршрутами СМП, с континентальными службами полярной авиации. Отправной точкой в эскалации этой проблемы является недостаточная развитость сети арктических аэродромов, что влияет на их готовность в оказании поддержки судов, следующих по СМП.

Таким образом, сложившиеся обстоятельства требуют от исследователей повышенного внимания к решению проблем в управлении развитием авиационной инфраструктуры движения судов по СМП. Началом для поиска решений заявленной проблемы является построение организационно-экономического механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП.

⁵ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

⁶ Постановление Правительства РФ от 18 сентября 2020 N 1487 «Об утверждении Правил плавания в акватории Северного морского пути» / Официальный сайт «Транспортный надзор». URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/categories/79/document/3805> (дата обращения: 30.12.2024).

⁷ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

⁸ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

Под организационно-экономическим механизмом управления подразумевается совокупность субъектов и объектов управления, связанных друг с другом методами управления для достижения поставленных целей.

В свою очередь цели в развитии авиационной инфраструктуры движения по СМП разделяются на три направления:

- обеспечение бесперебойности движения судов по высоким широтам СМП за счёт формирования новой сети аэродромов в количестве и техническом оснащении, достаточном для охвата всего маршрута следования судов по высоким широтам отечественных северных морей;
- обеспечение поддержания функционального состояния, модернизации и технического оснащения действующих аэродромов Арктической зоны, участвующих в обеспечении бесперебойности движения судов по СМП, необходимыми средствами для организации коммуникации;
- обеспечение взаимосвязи и взаимодействия авиационной инфраструктуры движения пассажиров и грузов по всем маршрутам СМП с караванами ледоколов и судов, следующими утверждёнными главным оператором СМП направлениями.

Для достижения поставленных целей субъектом управления формулируются задачи, определяющие требования и формирующие направления развития авиационной инфраструктуры. Реализация целей имеет строгую последовательность. Так, третья цель не может быть достигнута до получения результата по первым двум. Первая цель требует наибольшего количества подготовительных работ, реализация которых опирается на соблюдение требования достаточности охвата авиационной инфраструктурой всего маршрута СМП. В свою очередь, достижение результатов по второй цели опирается на приоритеты, выработанные в ходе достижения результатов первой цели.

Согласно распоряжению Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.»⁹, развитие инфраструктуры, включая авиационную, выделено в отдельный субъект управления, организованный на основе институционального принципа, под общим названием «Подготовка предложений по развитию инфраструктуры проекта транзитного контейнерного оператора по итогам пилотного проекта 2027 г.», в состав субъекта управления вошли такие институты, как Министерство транспорта РФ, Министерство развития Дальнего востока и Арктики, а также госкорпорация «Росатом» (рис. 1).

Субъект управления включил в себя обязанности по организации развития всей инфраструктуры движения контейнеровозов, включая авиационную. Современные контейнеровозы, несущие на борту 120–150 тыс. т груза, благодаря своей высокой осадке способны

⁹ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

двигаться только высокоширотными маршрутами СМП. Однако на практике управления развитием инфраструктуры её авиационной составляющей было уделено очень мало внимания. За всё время планирования развития движения по СМП структуры, формирующие субъект управления, нашли необходимым реализовать лишь одно распоряжение Правительства РФ от 07.02.2022 N 186-р «О плане мероприятий ("дорожной карте") по строительству (реконструкции) посадочных площадок в Арктической зоне Российской Федерации»¹⁰. Срок реализации этого распоряжения закончился в ноябре 2023 г., и по его результатам не сформировано ни одного предложения по развитию новой авиационной инфраструктуры в радиусе ближе чем 200 км от побережья континента.

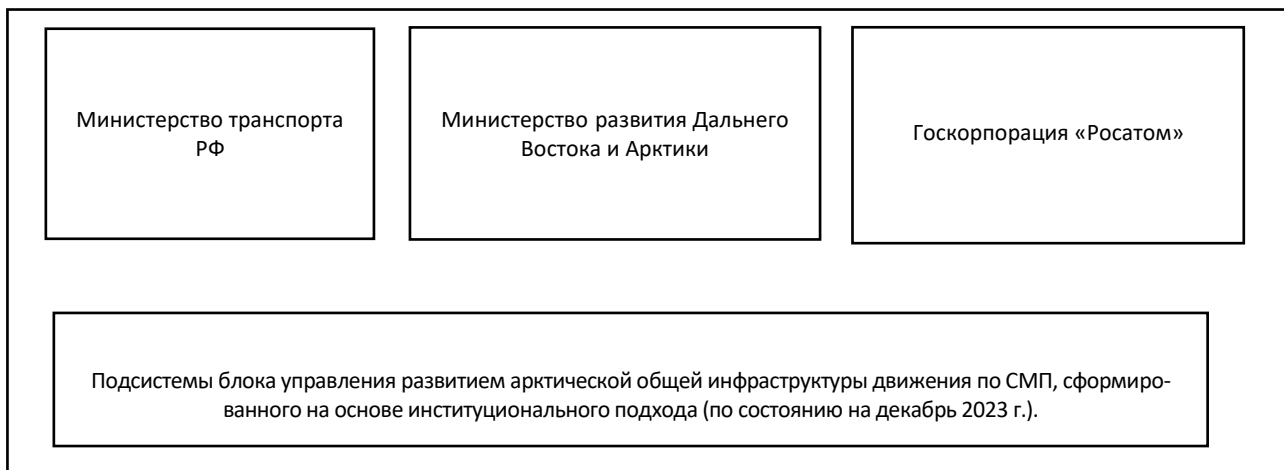


Рис. 1. Унифицированная структура институтов, входящих в субъект управления, разрабатывающих концепцию развития инфраструктуры движения контейнеровозов по СМП. Блок механизма управления «Субъект управления»¹¹.

Все предложения из дорожной карты служат достижению частных задач развития Арктических регионов, не связанных с движением грузов по транзитным высокоширотным маршрутам. Более того, госкорпорация Росатом, согласно положениям Федерального закона от 01.12.2007 № 317-ФЗ «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом»¹², никак не связана с авиационной инфраструктурой и не изучает возможности её использования. «Министерство развития Дальнего Востока и Арктики не имеет целей и задач, связанных с развитием транзитных маршрутов. Министерство развития Дальнего Востока и Арктики рассматривает развитие инфраструктуры, затрагивающую деятельность морских портов, приписанных к восьми Арктическим регионам. На этом полномочия Министерства развития

¹⁰ Распоряжение Правительства РФ от 07.02.2022 N 186-р «О плане мероприятий ("дорожной карте") по строительству (реконструкции) посадочных площадок в Арктической зоне Российской Федерации» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_408943/f62ee45faefd8e2a11d6d88941ac66824f848bc2 (дата обращения: 30.12.2024).

¹¹ Составлено автором.

¹² Федеральный закон от 01.12.2007 № 317-ФЗ «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72969/ (дата обращения: 30.12.2024).

Дальнего Востока и Арктики в отношении организации»¹³ движения по СМП завершаются. Министерство транспорта не рассматривает проблему обеспечения бесперебойности движения судов по СМП без постановки проблемы со стороны. А обозначить проблему движения международных и межрегиональных контейнерных перевозок по высокоширотным маршрутам СМП в выделенном субъекте управления инфраструктурным обеспечением некому.

Таким образом, механизм управления авиационной инфраструктурой движения судов по СМП имеет очень слабые возможности в области интерпретации обратной связи, по сути, обратной связи об авиационной инфраструктуре движения судов высокоширотными маршрутами СМП попросту нет. А сама авиационная инфраструктура является лишь малой частью общего механизма управления инфраструктурным обеспечением контейнерных перевозок по СМП. Механизм управления инфраструктурой движения судов по СМП можно проиллюстрировать следующей схемой (рис. 2).

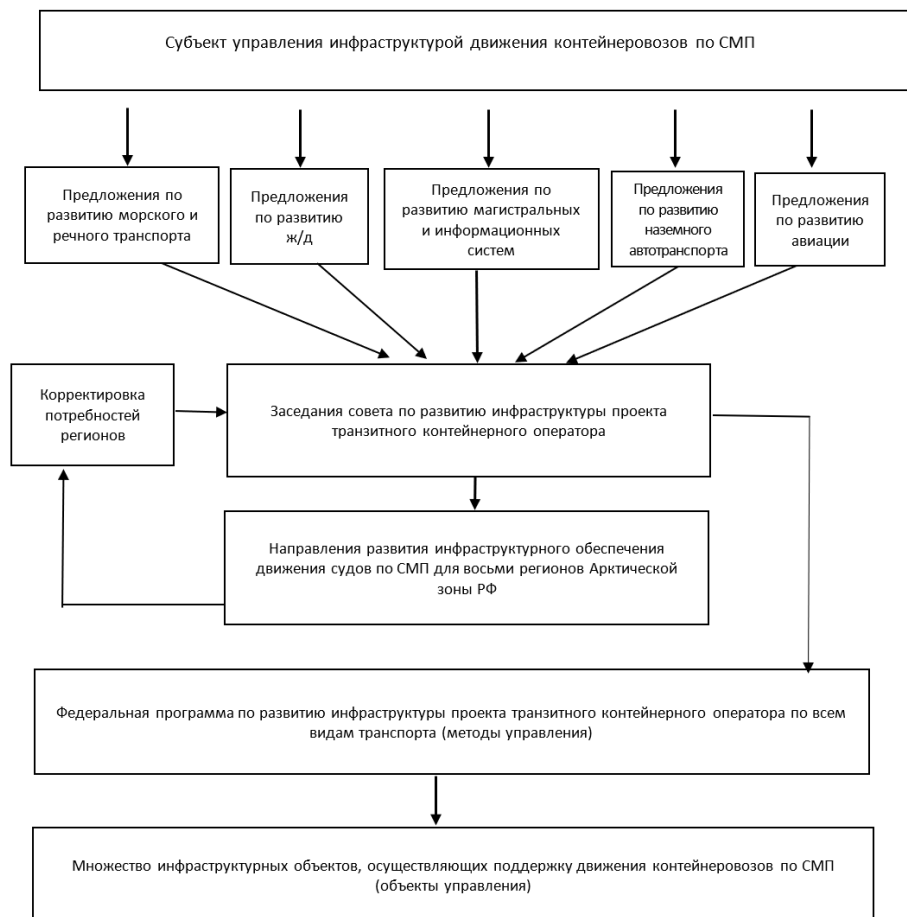


Рис. 2. Механизм управления инфраструктурой движения судов по СМП¹⁴.

В настоящее время процесс управления остановился на этапе утверждения федеральных и региональных постановлений без привязки к целям и задачам развития транзит-

¹³ Федеральный закон от 01.12.2007 № 317-ФЗ «О Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72969/ (дата обращения: 30.12.2024).

¹⁴ Составлено автором.

ного высокоширотного маршрута движения судов (согласно распоряжению¹⁵ — контейнеровозов) по СМП.

Таким образом, проблема обеспечения бесперебойности движения пассажиров и грузов по СМП на основе использования технических средств гражданской авиации осталась за пределами границ деятельности сформированного субъекта управления инфраструктурными проектами, что недопустимо в условиях скорого запуска пилотного проекта, запланированного в 2027 г.

В связи с этим предлагается изменить структуру субъекта управления инфраструктурной поддержкой движения по СМП, сформировав самостоятельный субъект управления, так же сформированный по институциональному принципу, но с выделенной функцией развития авиационной составляющей, потерянной в системе прогнозов и планов движения контейнеровозов по СМП. На рис. 3 представлен субъект управления авиационной инфраструктурой, имеющий состав, сформированный по институциональному принципу, в интересах движения контейнеровозов по СМП. Предлагаемый состав институтов в субъекте управления формирует первый блок механизма управления развитием авиационной инфраструктуры движения судов по СМП — «Субъект управления».

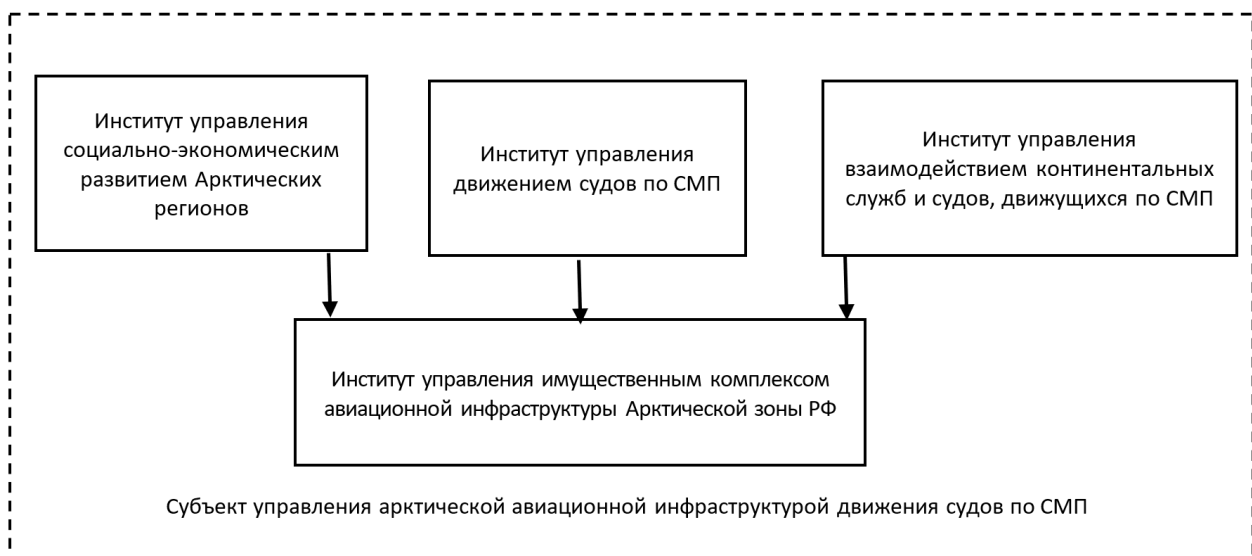


Рис. 3. Блок механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП «Субъект управления»¹⁶.

Каждый институт управления развитием авиационной инфраструктуры движения судов по СМП формирует свой набор требований к направлениям развития авиационной инфраструктуры. Формирование состава выделенных институтов должно происходить в соответствии с перечнем министерств и ведомств, вовлечённых в развитие СМП, согласно Распоряжению Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития

¹⁵ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

¹⁶ Составлено автором.

Северного морского пути на период до 2035 г.»¹⁷. Совокупность задач, поставленных субъектом управления, служит исполнению целей по выделенным в исследовании трём направлениям развития авиационной инфраструктуры движения по СМП.

Институт управления социально-экономическим развитием Арктических регионов (далее — ИУСЭРАР) будет нести ответственность за инициацию и контроль ведения строительных работ на территориях восьми регионов по возведению новых аэродромов в авиационной инфраструктуре движения по СМП. В состав ИУСЭРАР войдут Министерство развития Дальнего Востока и Арктики, Министерство транспорта РФ.

Институт управления движением судов по СМП (далее — ИУДССМП) будет согласовывать условия и требования к прокладке маршрутов, а также соблюдение предельных границ северных широт следования караванов судов по СМП в интересах обеспечения конкурентоспособности транзитного использования СМП. В состав ИУДССМП войдут Министерство транспорта РФ, госкорпорация «Росатом».

Институт управления взаимодействием континентальных служб и судов, движущихся по СМП (далее — ИУВКССДСМП) будет формировать требования к согласованию оперативного взаимодействия континентальных служб и судов, следующих по СМП, за счёт утверждения регламентов и протоколов реализации коммуникаций по всем возможным направлениям оказания поддержки движения судов. В состав ИУВКССДСМП войдут Министерство транспорта РФ, МЧС, госкорпорация «Росатом», госкорпорация «Ростех».

Сформированные условия выполнения строительных работ, протоколы реализации коммуникаций, а также требования к организации взаимодействия судов с континентальными службами аккумулируются и анализируются институтом управления имущественным комплексом авиационной инфраструктуры Арктической зоны РФ (далее — ИУИКАИАЗРФ). На основе консолидированных данных и в соответствии с генеральной целью развития транзитного маршрута СМП ИУИКАИАЗРФ разрабатывает требования к построению концепции развития авиационной инфраструктуры движения судов по СМП. В состав этого института войдут Министерство транспорта РФ, Министерство развития Дальнего Востока и Арктики, МЧС.

Управляющее воздействие реализуется стандартными методами управления, включающими распоряжения, постановления, подразумевающими контроль их исполнения, а значит, во многом опирающимися на рациональную организацию обратной связи со вторым блоком — блоком «Методы управления» (рис. 4).

¹⁷ Распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. N 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 г.» / Информационно-правовая система «Гарант». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/405010751/> (дата обращения: 30.12.2024).

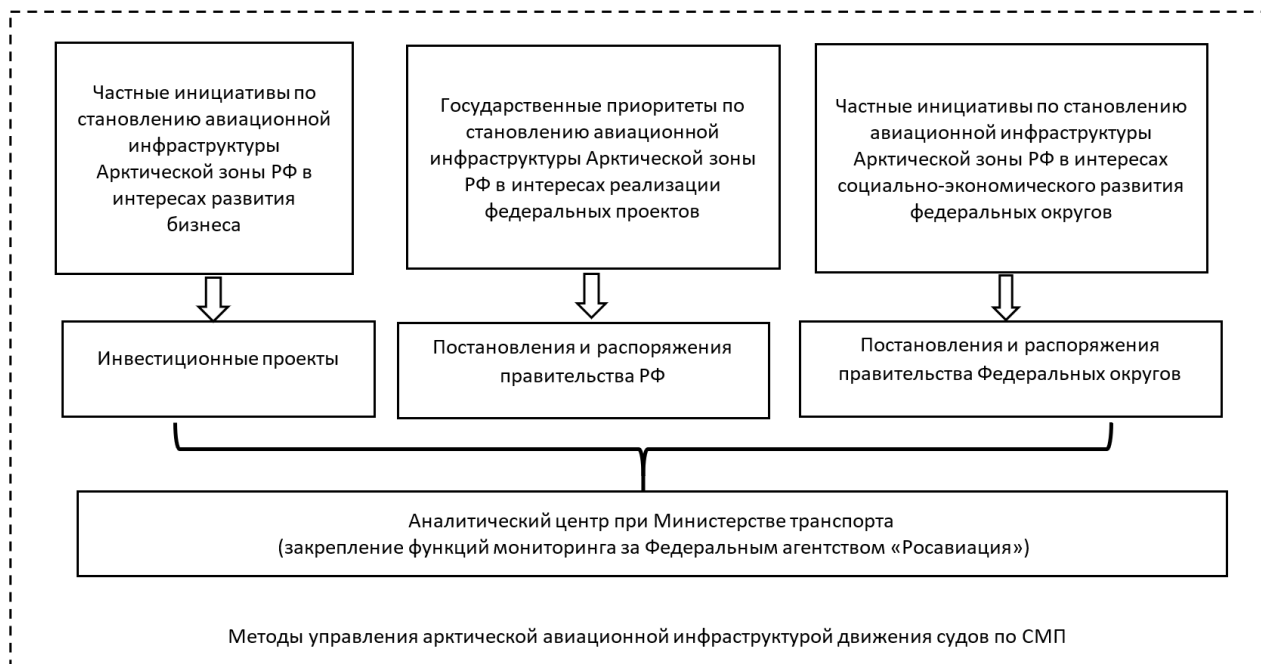


Рис. 4. Блок механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП «Методы управления»¹⁸.

Методы управления имеют два этапа формирования и предполагают закрепление функции мониторинга внутри процесса принятия управленческих решений. Важно отметить, что острой проблемой сегодняшнего дня является осуществление шагов по формированию концепции развития авиационной инфраструктуры движения судов по СМП.

Полученная в результате композиции данных о развитии авиационной инфраструктуры концепция формирует обратную связь с субъектом управления, который утверждает её исполнение и даёт указание к началу реализации хозяйственной деятельности, необходимой для развития авиационной инфраструктуры движения судов по СМП. Взаимосвязь блока субъекта управления и блока методов управления в механизме управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП происходит в порядке реализации целей развития, описанной выше.

Результатом воздействия методов управления на объекты управления является реализация постановлений, распоряжений и проектов по развитию имущественного комплекса арктических аэродромов, а также создание новых протоколов взаимодействия арктической инфраструктуры с судами, следующими по СМП.

Объектами управления в системе взаимоотношений, направленных на развитие авиационной инфраструктуры движения по СМП, представляются как новые территории Арктической зоны, где предстоит возвести необходимое количество арктических аэродромов, так и существующие имущественные комплексы главных операторов аэродромов, под управлением которых должны быть завершены процессы модернизации оборудования (см. рис. 5).

¹⁸ Составлено автором.

Для всех типов имущественных комплексов в системе авиационного инфраструктурного обеспечения должны быть реализованы программы технического и технологического оснащения аэродрома необходимым средствами для организации и реализации взаимодействия судов, следующих маршрутами СМП, и континентальных служб.

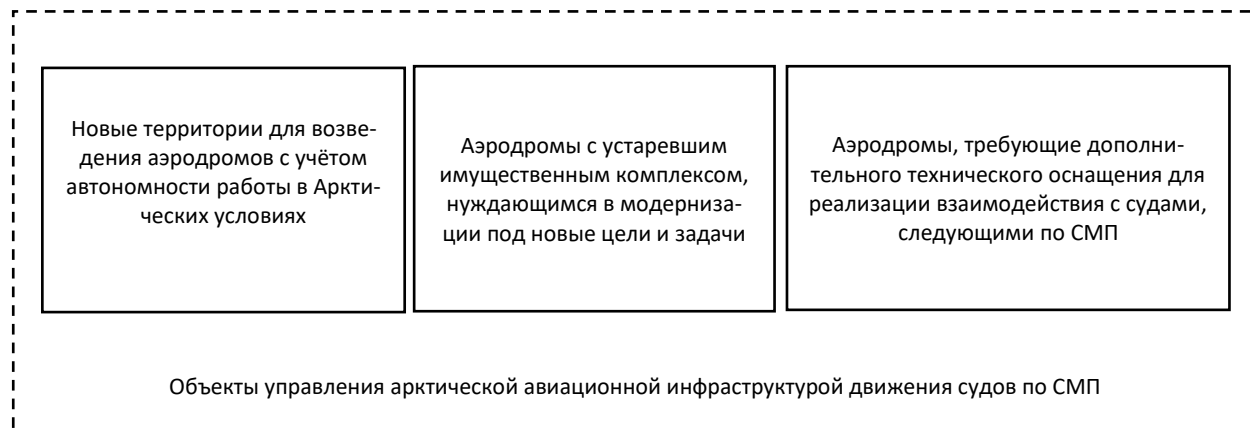


Рис. 5. Блок механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП «Объекты управления»¹⁹.

Таким образом, механизм управления развитием арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП будет иметь следующую структуру и реализовываться благодаря сформированным взаимосвязям, отраженным на рис. 6.

¹⁹ Составлено автором.

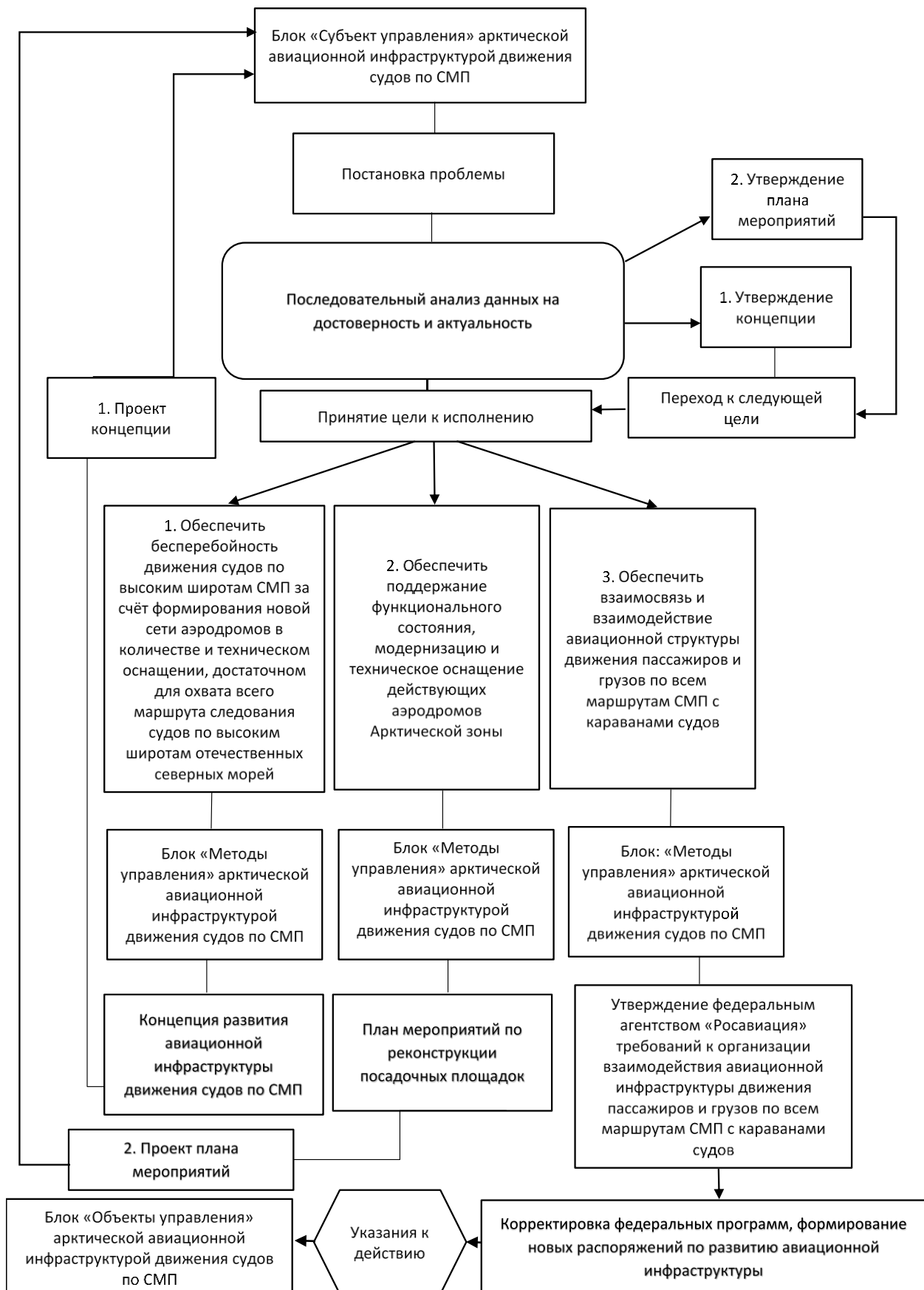


Рис. 6. Механизм управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП.

Основной отправной точкой для работы организационно-экономического механизма является постановка проблемы управления авиационной инфраструктурой движения су-

дов по СМП. Решение этой проблемы формирует три направления целей управления, которые последовательно подключаются к исполнению в механизме управления через создание концепции развития авиационной инфраструктуры и плана реконструкции посадочных площадок в Арктической зоне РФ, способных обеспечить поддержку судам, следующим всеми маршрутами СМП.

Заключение

Построение механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП потребовало реструктуризации состава субъекта управления инфраструктурного обеспечения движения судов по СМП путём обоснования необходимости выделения самостоятельной структуры субъекта управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП. Субъект управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП выступает первым блоком в механизме управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП.

Инициализация идентичных управленческих решений устоявшимися методами в новом механизме управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП сформировала набор ключевых методов управления. Множество административных решений, сформированных в соответствии с новой схемой работы механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП, формирует второй блок механизма — методы управления.

Во исполнение целей развития авиационной инфраструктуры движения судов по СМП произведено обобщение объектов управления, как самостоятельного третьего блока, в новом механизме управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП.

Разработанная схема организационно-экономического механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по Северному морскому пути полностью охватывает наиболее рациональные пути решения поставленных в исследовании задач.

Основным результатом работы механизма управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП является новый подход к разработке нормативных документов, определяющих требования к количеству, местам и техническим характеристикам развития аэропортов в инфраструктуре движения судов по СМП. На основе этих документов застройщики арктических федеральных округов и главные операторы аэродромов будут способны приступить к реализации своих функций.

В свою очередь работа авиационной инфраструктуры в соответствии с выстроенным механизмом управления арктической авиационной инфраструктурой движения судов по СМП сможет обеспечить бесперебойность следования судов всеми маршрутами СМП.

Список источников

1. Авилов Н.С. Экономические возможности и политика Российской Федерации по Северному морскому пути // Цифровая экономика и инновации. 2022. № 2 (49). С. 5–12. DOI: <https://doi.org/10.18323/2221-5689-2022-2-5-12>
2. Павлова Е.И., Бябина Е.А., Тарасов К.С. Роль авиации в освоении северных территорий: история и логистические тренды // Проблемы развития транспортной инфраструктуры северных территорий: Сборник статей 5-й Всероссийской научно-практической конференции. Котлас, 17–18 марта 2023 г. / Под ред. С.Г. Вирячевой. Вып. 5. Котлас: Котласский филиал ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», 2023. С. 179–183.
3. Пестряков Б.В., Удалов В.А., Чилингаров А.Н. Важное значение авиации в изучении и освоении Арктики // География и геоэкология на службе науки и инновационного образования: материалы XIII Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвящённой 70-летию Музея геологии и землеведения КГПУ им. В.П. Астафьева, 110-летию со дня рождения М.В. Кириллова, 110-летию Тунгусского феномена. Красноярск, 20 апреля 2018 г. / Под ред. М.В. Прохорчука. Красноярск: Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева. 2018. Вып. 13. С. 73–77.
4. Ненашева М.В., Грищенко И.В. Организация транспортного обслуживания населения труднодоступных районов российской Арктики (на примере Архангельской области) // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 4 (52). С. 613–623. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-4-613-623>
5. Донченко В.К., Гусев А.В., Иванчин А.А., Мансуров М.Н., Зацепя С.Н., Ивченко А.А., Книжников А.Ю., Солбаков В.В., Блиновская Я.Ю. Полемическая статья по результатам исследования на тему: «Подход к анализу гидрометеорологических условий, определяющих задержку в реагировании на морские разливы нефти в Арктической зоне Российской Федерации» // Арктика: экология и экономика. 2023. 11 с. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-pw1>
6. Карпович О.Г., Шлафман А.И. Место и роль Северного морского пути в становлении и развитии международных экономических связей в контексте расширения экономического потенциала регионов // Russian Journal of Management. 2020. Т. 8. № 1. С. 21–25. DOI: <https://doi.org/10.29039/2409-6024-2020-8-1-21-25>
7. An H., King N., Hwang S.O. Issues and solutions in air-traffic infrastructure and flow management for sustainable aviation growth: A literature review // World Review of Intermodal Transportation Research. 2019. Vol. 8. No. 4. Pp. 293–319. DOI: <https://doi.org/10.1504/WRITR.2019.103286>
8. Scott B.I. Vertiports: Ready for Take-off ... And Landing // Journal of Air Law and Commerce. 2022. Vol. 87. No. 3. Pp. 502–530. DOI: <https://doi.org/10.25172/jalc.87.3.6>
9. Lim I.K., Cho K.H., Oh J.H., Lee J.R. Countermeasures against Cyber Threats to Aviation Systems // Crisis and Emergency Management: Theory and Praxis. 2022. Vol. 18. No. 3. Pp. 21–31. DOI: <https://doi.org/10.14251/crisisonomy.2022.18.3.21>
10. Jahn C., Weigell J., Levina A., Iliashenko V. The Northern Sea Route as a Factor of Sustainable Development of the Arctic Zone // Contributions to Management Science. 2022. Pp. 261–282. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_14
11. Каргинова-Губинова В.В., Васильева А.В., Морошкина М.В., Поташева О.В. Привлечение инвестиций в Арктике: в каких регионах арктические резиденты наиболее значимы, эффективны и устойчивы? // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 3 (51). С. 394–404. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-3-394-404>
12. Blagorodov A.A., Vilisova M.L., Prokhorov V.T., Volkova G.Yu. Actual aspects of tourism development in the Arctic zone of the Russian Federation // ISJ Theoretical & Applied Science. 2023. No. 9 (125). Pp. 1–24. DOI: <https://doi.org/10.15863/TAS.2023.09.125.1>
13. Кузнецова М.Н., Васильева А.С. Инновационный потенциал регионов Арктической зоны РФ: методика оценки, сравнительный анализ, перспективы развития // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2023. Т. 16. № 2. С. 69–87. DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2023.2.86.4>

14. Poleshkina I.O. Methodology for Evaluating Transport Accessibility in the Arctic Zone: Organization of Passenger Transportation // Proceedings of 10th International Conference on Recent Advances in Civil Aviation. Lecture Notes in Mechanical Engineering. Springer, Singapore. 2023. Pp. 425–432. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-19-3788-0_38
15. Башмакова Е.П., Ульченко М.В. Развитие Северного морского пути и инфраструктуры Арктической транспортной системы // Региональные проблемы преобразования экономики. 2019. № 12 (110). С. 88–96. DOI: <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2019-12-88-96>
16. Данилин К.П., Иванова М.В. Инфраструктура Северного морского пути как фактор социально-экономического развития Арктики // Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения 2022: Материалы XI Международной научно-практической конференции. Апатиты, 22–23 сентября 2022 г. Апатиты: ФИЦ КНЦ, 2022. С. 46–47.
17. Novoselov A., Potravny I., Novoselova I. Gassiy V. Compensation fund as a tool for sustainable development of the Arctic indigenous communities // Polar Science. 2021. Vol. 28. Art. 100609. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.polar.2020.100609>
18. Радужинский Д.А. Перспективы и проблемы развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути в Арктической зоне Российской Федерации // Арктика: история и современность. Труды Второй международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19–20 апреля 2017 года. Ч. 1 / Под ред. Н.И. Диденко. Санкт-Петербург: ООО «Медиапир», 2017. С. 377–387.
19. Тойменцева И.А., Федоренко Р.В. Перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры Северного морского пути в рамках программы «Один пояс, один путь» // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2023. Т. 2. № 1 (51). С. 140–149. DOI: https://doi.org/10.51965/2076-7919_2023_2_1_140
20. Топалов Р.В., Мирошина Е.А. Повышение инвестиционной привлекательности Северного морского пути // Самоуправление. 2019. Т. 2. № 1 (114). С. 326–329.
21. Холопцев А.В., Подпорин С.А., Ольховик Е.О. Связи изменений ледовой обстановки на Северном морском пути с движением планет Солнечной системы // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 2. С. 310–321. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-2-310-321>
22. Черняк Т.А., Шлафман А.И., Литвиненко А.Н. Организационно-экономические инструменты управления авиационной инфраструктурой Арктической зоны Российской Федерации в обеспечении движения судов по Северному морскому пути // Арктика: экология и экономика. 2024. Т. 14. № 3 (55). С. 462–471. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2024-3-462-471>

References

1. Avilov N.S. Economic Opportunities and Policy of the Russian Federation on the Northern Sea Route. *Digital Economy & Innovations*, 2022, no. 2 (49), pp. 5–12. DOI: <https://doi.org/10.18323/2221-5689-2022-2-5-12>
2. Pavlova E.I., Byabina E.A., Tarasov K.S. The Role of Aviation in the Development of Northern Territories: History and Logistic Trends. In: *Problems of Transport Infrastructure Development of Northern Territories: Proc. of the 5th All-Russ. Sci. and Pract. Conf.* Kotlas, Kotlas Branch of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Admiral S.O. Makarov State University of Maritime and Inland Shipping” Publ., 2023, pp. 179–183.
3. Pestryakov B.V., Ydalov V.A., Chilingarov A.N. Importance of Aviation in Exploration and Development of the Arctic. In: *Geography and Geoecology in the Service of Science and Innovative Education: Materials of the XIII All-Russian Scientific-Practical Conference with International Participation, Dedicated to the 70th Anniversary of the Museum of Geology and Earth Science V.P. Astafyev KSPU, the 110th Anniversary of the Birth of M.V. Kirillov, the 110th Anniversary of the Tunguska Phenomenon*. Krasnoyarsk, KSPU named after V.P. Astafiev Publ., 2018, iss. 13, pp. 73–77.
4. Nenasheva M.V., Grishchenko I.V. Organization of Transport Services for the Population of the Russian Arctic Remote Areas (Using the Example of the Arkhangelsk Region). *Arctic: Ecology and Economy*, 2023, vol. 13, no. 4 (52), pp. 613–623. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-4-613-623>

5. Donchenko V.K., Gusev A.V., Ivanchin A.A., Mansurov M.N., Zatsepa S.N., Ivchenko A.A., Knizhnikov A.Yu., Solbakov V.V., Blinovskaya Ya.Yu. Polemical Article on the Study Results "An Approach to the Analysis of Hydrometeorological Conditions That Determine the Delay in Response to Marine Oil Spills in the Arctic Zone of the Russian Federation". *Arctic: Ecology and Economy*, 2023, 11 p. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-pw1>
6. Karpovich O.G., Shlafman A.I. The Place and Role of the Northern Sea Route in the Formation and Development of International Economic Relations and Expansion of the Economic Potential of the Regions. *Russian Journal of Management*, 2020, vol. 8, no. 1, pp. 21–25. DOI: <https://doi.org/10.29039/2409-6024-2020-8-1-21-25>
7. An H., King N., Hwang S.O. Issues and Solutions in Air-Traffic Infrastructure and Flow Management for Sustainable Aviation Growth: A Literature Review. *World Review of Intermodal Transportation Research*, 2019, vol. 8, no. 4, pp. 293–319. DOI: <https://doi.org/10.1504/WRITR.2019.103286>
8. Scott B.I. Vertiports: Ready for Take-off ... And Landing. *Journal of Air Law and Commerce*, 2022, vol. 87, no. 3, pp. 502–530. DOI: <https://doi.org/10.25172/jalc.87.3.6>
9. Lim I.K., Cho K.H., Oh J.H., Lee J.R. Countermeasures against Cyber Threats to Aviation Systems. *Crisis and Emergency Management: Theory and Praxis*, 2022, vol. 18, no. 3, pp. 21–31. DOI: <https://doi.org/10.14251/crisisonomy.2022.18.3.21>
10. Jahn C., Weigell J., Levina A., Iliashenko V. The Northern Sea Route as a Factor of Sustainable Development of the Arctic Zone. *Contributions to Management Science*, 2022, pp. 261–282. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-92291-7_14
11. Karginova-Gubinova V.V., Vasilieva A.V., Moroshkina M.V., Potasheva O. V. Attracting Investments in the Arctic: In Which Regions Are Arctic Residents the Most Significant, Effective and Sustainable? *Arctic: Ecology and Economy*, 2023, vol. 13, no. 3 (51), pp. 394–404. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-3-394-404>
12. Blagorodov A.A., Vilisova M.L., Prokhorov V.T., Volkova G.Yu. Actual Aspects of Tourism Development in the Arctic Zone of the Russian Federation. *ISJ Theoretical & Applied Science*, 2023, no. 9 (125), pp. 1–24. DOI: <https://doi.org/10.15863/TAS.2023.09.125.1>
13. Kuznetsova M.N., Vasilyeva A.S. Innovation Potential of Regions within the Arctic Zone of the Russian Federation: Assessment Methodology, Comparative Analysis, Development Prospects. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2023, vol. 16, no. 2, pp. 69–87. DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2023.2.86.4>
14. Poleshkina I.O. Methodology for Evaluating Transport Accessibility in the Arctic Zone: Organization of Passenger Transportation. In: *Proceedings of 10th International Conference on Recent Advances in Civil Aviation. Lecture Notes in Mechanical Engineering*. Springer, Singapore, 2023, pp. 425–432. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-19-3788-0_38
15. Bashmakova E.P., Ulchenko M.V. Development of the Northern Sea Route and Infrastructure Arctic Transport System. *Regional Problems of Transformation of the Economy*, 2019, no. 12 (110), pp. 88–96. DOI: <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2019-12-88-96>
16. Danilin K.P., Ivanova M.V. Infrastructure of the Northern Sea Route as a Factor of Socio-Economic Development of the Arctic. In: *The North and the Arctic in the New Paradigm of World Development. Luzinskies Readings 2022: Proc. of the 11th Intern. Sci. and Pract. Conf.* Apatity, FRC KSC RAS Publ., 2022, pp. 46–47.
17. Novoselov A., Potravny I., Novoselova I. Gassiy V. Compensation Fund as a Tool for Sustainable Development of the Arctic Indigenous Communities. *Polar Science*, 2021, vol. 28, art. 100609. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.polar.2020.100609>
18. Radushinskiy D.A. Prospects and Problems of Development of Transport Infrastructure of the Northern Sea Route in the Arctic Zone of the Russian Federation. In: *Arctic: History and Modernity. Proc. of the 2nd Intern. Sci. Conf.* Saint Petersburg, Mediapapir Publ., 2017, pp. 377–387.
19. Toymentseva I.A., Fedorenko R.V. Prospects for the Development of the Transport and Logistics Infrastructure of the Northern Sea Route within the Framework of the Program "One Belt, One Road". *Vestnik of Volzhsky University after V.N. Tatischev*, 2023, vol. 2, no. 1 (51), pp. 140–149. DOI: https://doi.org/10.51965/2076-7919_2023_2_1_140
20. Topalov R.V., Miroshina E.A. Increasing the Investment Attractiveness of the Northern Sea Route. *Samoupravlenie*, 2019, vol. 2, no. 1 (114), pp. 326–329.

21. Kholoptsev A.V., Podporin S.A., Ol'khovik E.O. Changes in the Ice Situation on the Northern Sea Route Depending on the Movement of the Solar System Planets. *Arctic: Ecology and Economy*, 2023, vol. 13, no. 2, pp. 310–321. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-2-310-321>
22. Chernyak T.A., Shlafman A.I., Litvinenko A.N. Organizational and Economic Tools for Managing the Aviation Infrastructure of the Arctic Zone of the Russian Federation in Ensuring the Movement of Ships along the Northern Sea Route. *Arctic: Ecology and Economy*, 2024, vol. 14, no. 3 (55), pp. 462–471. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2024-3-462-471>

*Статья поступила в редакцию 31.07.2024; одобрена после рецензирования 20.01.2025;
принята к публикации 21.01.2025*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 82–99.

Научная статья

УДК 316.347(470.1)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.82>

Конфигурация доминирующих идентичностей на Северо-Востоке России: к вопросу о цивилизационной специфике Российского государства

Васильева Ольга Валерьевна^{1✉}, кандидат политических наук, старший научный сотрудник

¹ Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера Сибирского отделения Российской академии наук, ул. Петровского, 1, Якутск, Россия

¹ Ovasileva.igi@mail.ru ✉, ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9992-4163>

Аннотация. В статье публикуются результаты исследования, посвящённого анализу доминирующих идентичностей, позиции населения в отношении к гражданскому и региональному патриотизму. Рассмотрены теоретические подходы к анализу проблемы взаимосвязи между понятиями «нация» и «патриотизм», а также в контексте этой идеи связи конфигурации доминирующих идентичностей с формами государственных образований. В статье представлены результаты анкетного опроса населения, проведённого весной 2024 г. в двух национальных регионах России — Республике Саха (Якутия) и Чукотском автономном округе. Выявлена иерархия идентичностей, результаты исследования показали, что наиболее значимой для населения обоих регионов оказалась российская идентичность. Региональный патриотизм в большей мере присущ этническим группам, исторически проживающим на данных территориях, однако в регионах исследования выявлены отличия. В Якутии этническая идентичность респондентов якутской национальности актуализирует значимость не этнической, а региональной идентичности, на Чукотке у чукчей эта тенденция не проявлена. Сделано предположение, что цивилизации в современном мире представляют собой особую структуру взаимодействия идентичностей людей, которые в неё входят. Спецификой российской цивилизации является то, что в полиэтничном государстве доминирующей наряду с гражданской также является этническая идентичность, которая институционализируется государством.

Ключевые слова: идентичность, этническая принадлежность, нация, патриотизм, Северо-Восток России, государство

Благодарности и финансирование

Статья подготовлена по проекту «Патриотизм народов Северо-Востока России: большая и малая родина в нарративах жителей Якутии и Чукотки» в рамках реализации Программы научных исследований, связанных с изучением этнокультурного многообразия российского общества и направленных на укрепление общероссийской идентичности, 2023–

* © Васильева О.В., 2025

Для цитирования: Васильева О.В. Конфигурация доминирующих идентичностей на Северо-Востоке России: к вопросу о цивилизационной специфике Российского государства // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 82–99. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.82>

For citation: Vasileva O.V. Configuration of Dominant Identities in the North-East of Russia: Towards the Question of the Civilizational Specificity of the Russian State. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 82–99. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.82>



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

2025 г. (поручение Президента Российской Федерации № Пр-71 от 16.01.2020 г.), руководитель — акад. РАН В.А. Тишков.

Configuration of Dominant Identities in the North-East of Russia: Towards the Question of the Civilizational Specificity of the Russian State

Olga V. Vasileva^{1✉}, Cand. Sci. (Polit.), Senior Researcher

¹ Institute for Humanities Research and Indigenous Studies of the North of Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, ul. Petrovskogo, 1, Yakutsk, Russia

¹ Ovasileva.igi@mail.ru ✉, ORCID <https://orcid.org/0000-0001-9992-4163>

Abstract. The article publishes the results of the research devoted to the analysis of dominant identities, the position of the population in relation to civic and regional patriotism. Theoretical approaches to analyzing the problem of the relationship between the concepts of “nation” and “patriotism”, as well as the relationship between the configuration of dominant identities and the forms of state formations in the context of this idea are considered. The article presents the results of a questionnaire survey of the population conducted in the spring of 2024 in two regions of Russia — the Republic of Sakha (Yakutia) and the Chukotka Autonomous Okrug. The hierarchy of identities is revealed, the results of the study showed that the Russian identity turned out to be the most significant for the population of both regions. Regional patriotism is more inherent in ethnic groups that have historically inhabited these territories; however, differences were revealed in the regions of the study. In Yakutia, the ethnic identity of respondents of Yakut nationality actualizes the importance of regional rather than ethnic identity, while in Chukotka this tendency is not manifested among Chukchi. The assumption is made that civilizations in the modern world represent a special structure of interaction between the identities of people who are part of it. The specificity of the Russian civilization is that in a multi-ethnic state the ethnic identity, which is institutionalized by the state, is dominant along with the civic identity.

Keywords: *identity, ethnicity, nation, patriotism, North-East Russia, state*

Введение

Россия является уникальным многонациональным государством. Безусловно, есть и другие страны, в которых проживает большое количество этнических групп. К примеру, Индия, Индонезия, Нигерия — это страны, в которых число этнических групп даже больше, чем в России. Однако в то же время надо отметить, что понятие «национальность» в его этническом смысле, которое сложилось в СССР и перешло и на российскую практику, это не всеобщая, не мировая норма. В других полиэтничных странах гораздо более важными выступают иные классификации — расовые, религиозные, кастовые. Конфигурация реального полиэтничного характера российского государства и высокой значимости этничности и создаёт его уникальное своеобразие.

В связи с этим особое внимание уделяется вопросу о соотношении значимостей этнической и иных идентичностей, он даже приобретает политическое значение. К примеру, этническая и гражданская идентичности в России (гражданская идентичность в данном случае понимается как отражение принадлежности государству) нередко и отечественными, и зарубежными учёными оцениваются как конкурирующие. Дело в том, что концепт гражданской идентичности связывают с формированием государств-наций и, соответственно, с чувством принадлежности к определённой нации как политическому образованию. В свою оче-

редь в России и в быденном языке, и в общественной мысли понятия «нация», «национальное» достаточно часто трактуются в контексте этнокультурного значения. В частности, именно этническое значение придаётся понятию «нация», когда речь идёт о праве на самоопределение, а также тогда, когда мы говорим о российском обществе как о многонациональном. Исходя из этого и формируется представление о конкуренции. Действительно, надо отметить, что в рамках российского сообщества народов, объединённого в асимметричную федеративную структуру, это представляет собой определённый вызов государству, в особенности в контексте уже имеющегося исторического опыта.

В связи с этим интерес представляют исследования, которые были бы направлены на понимание сферы патриотических чувств и видов лояльностей в отношении социальных образований у представителей народов, населяющих страну, в том числе её разные части, поскольку действие этнического фактора всегда имеет определённую территориальную и пространственную локализацию.

Целью данной статьи является выявление конфигурации доминирующих идентичностей на основе анализа материалов регионов Северо-Востока России в контексте вопроса о патриотизме в отношении нации как государства и этнической группы. В данной статье мы рассмотрим позиции населения разной этнической принадлежности в двух национальных регионах России, относящихся к Северо-Востоку страны — Республике Саха (Якутия) (РС(Я)) и Чукотском автономном округе (ЧАО).

Обзор литературы

Надо отметить, что в широком круге зарубежной литературы проблематика нации во многом присвоила себе такое явление как патриотизм. Его называют явлением, легитимизирующим существование нации. Такого мнения, к примеру, придерживается Б. Андерсон. Говоря о сущности патриотизма, он отмечает, что «нации внушают любовь, причём нередко до основания пропитанную духом самопожертвования» [1]. В широком смысле он подразумевает под патриотизмом глубокую лояльность той общности, которая создаётся в результате объединения единым государством и культурой.

И. Валлерстайн считал, что появление государства-нации происходит в силу особенностей развития капиталистической системы, внутри которой сформировалась потребность в идеологическом обосновании неравенств центра и периферии. Национальное самосознание — это продукт либеральной идеологии, предложенный «опасным классам» в XIX в., который выносил расизм за пределы «белого» мира [2, с. 239]. Последующее возникновение концепции «самоопределения наций» он считал расширением постулатов либеральной идеологии с её главенствующим понятием рационального реформизма до уровня миросистемы в целом с целью сдержать «опасные классы» уже на глобальном юге. Период деколонизации, по мнению Валлерстайна, пробудил сознание масс с тем, чтобы предложить им добиться самоопределения и проложить себе путь к процветанию в форме национального развития,

но это была лишь иллюзия. Со временем стало понятно, что интеграция внеевропейского мира в систему формальных политических институтов межгосударственной системы сама по себе не имеет никакой перспективы для экономических преобразований на периферии капиталистической мироэкономики, хотя идея национального развития осталась довольно привлекательной для широких масс. В связи с этим началось переосмысление роли национального государства в мироустройстве.

В современной западной научной мысли отношение к концепту нации изменилось, в связи с чем изменилось и отношение к патриотизму, поскольку неизменным было то, что «нации» и «патриотизм» были связанными понятиями. Со временем стала более распространена позиция, выраженная такими исследователями, как У. Бек [3], Дж. Данн, считающими, что нация — это анахронизм в современном постнациональном мире, а патриотизм ассоциируется только с нетерпимостью, ксенофобией, милитаризмом и агрессией [4]. Р. Брубейкер, по сути, также не проводит различий между патриотизмом и национализмом. По его мысли, они представляют собой чрезвычайно гибкий политический язык, способ выражения политических аргументов при помощи апелляции к Родине, отечеству, стране, нации [5, с. 120]. Таким образом, за счёт закрепления понятия патриотизм в смысловой увязке с национальным государством, с одной стороны, создавалось некоторое противоречие между патриотическими чувствами и такой формой государственности, которая предполагает объединения и союзы многих народов, с другой — со временем концепт национального государства списывается в пользу формирования транснационального мира с иными множественными лояльностями.

В России научная и общественная мысль и в дореволюционное время формировала такое понимание государственного устройства и патриотизма, которое бы соответствовало цивилизационной идентичности. Так, в 1914 г. П.Б. Струве в своей статье «Великая Россия и Святая Русь» определял Россию как национальное государство-империю и считал, что Россия, будучи многонародной, обладает национальным единством [6]. Акцент делался на том, что государство, несмотря на свою культурную неоднородность, может объединять представителей разных культур как равных граждан.

Большое влияние на современное понимание проблемы оказал советский период, когда сформировалось понимание общежития народов в рамках единого государства как союза суверенных наций. Распад советского союза по этническому принципу следует трактовать здесь как отражение глубокого восприятия концепции национального развития. В связи с этим риски для государства как ассиметричной федеративной структуры просматриваются и в настоящее время, в связи с чем идёт активная исследовательская работа, связанная с анализом ситуации, её динамики и также формированием новой концепции общежития народов в рамках единого государства.

К примеру, А.В. Головнев указывает на то, что державность и этничность в России — это две детерминанты российского общества, и их соотношение всегда было взаимно сти-

мулирующим и играло роль системы сдержек и противовесов [7, с. 11]. Исходя из этого, он приходит к выводу, что многонародность — это такая черта российского общества, которая одновременно выступает как национальная идея.

Особый подход в понимании своеобразия России как государственного образования предлагает В.А. Тишков. Его подход состоит в признании и научной разработке двух категорий, которые не исключают друг друга: историософской и культурологической категории «цивилизация» с обоснованием её более определённых признаков и социально-политической, нормативно-правовой категории «нация» как согражданства с общей исторической памятью, культурой и ценностями. Согласно данному подходу, Россия — это и нация, и цивилизации, а российский народ — это нация наций [8].

Обсуждение вопроса о формах государственных образований и тех видов лояльностей и идентичностей, которые они формируют, усилилось в связи с кризисом западного общества и капиталистической системы. В этом направлении работают исследователи разных дисциплин от истории до философии, можно упомянуть таких известных авторов, как А.И. Миллер [9], В.С. Мартыанов [10], В.В. Козловский [11] и т. д.

Хотя дискуссия о том, что представляет собой Россия, ведётся длительное время, вопрос остаётся скорее открытым. Здесь надо сказать о том, что существует научное направление, которое даёт возможность для подтверждения гипотез, поскольку занимается исследованием взаимосвязи между этническим самосознанием и гражданской идентичностью на материалах социологических исследований. Наиболее известными учеными в этой области следует назвать Л.М. Дробизеву [12], Ю.В. Арутюняна [13] и др. Данные исследования предоставляют возможность оценить на уровне эмпирики, каким образом соотносятся между собой идентичности, а также понять, какие из них занимают доминирующие позиции в обществе по мере его исторического развития.

Надо отметить, что в контексте поднятого в данной статье вопроса о том, какие идентичности преобладают у населения Северо-Востока России, следует упомянуть, что отдалённость региона в рамках российского государства сформировала этнографическую традицию рассматривать народы, населяющие эти территории, как безгосударственные и даже выступающие в качестве антиподов «российскости» [14, Ссорин-Чайков Н.В.], [15, Слезкин Ю.Л.]. Возникает вопрос о их специфике конфигурации значимости идентичностей, а также о том, как конфигурация идентичностей связана с современным представлением и пониманием того, что собой представляет государство в меняющихся геополитических условиях и какова в них роль таких концептов, как «народ», «нация», «этническая группа».

Методика исследования

В период с марта по апрель 2024 г. был проведён социологический опрос в рамках проекта «Патриотизм народов Северо-Востока России: большая и малая родина в нарративах жителей Якутии и Чукотки». Инструментарий исследования разработан коллективом эт-

носоциологов ИГИИПМНС СО РАН (Институт гуманитарных исследований и проблем малочисленных народов Севера СО РАН), включённых в реализацию проекта.

Методика исследования в обоих регионах представляет собой анкетный опрос населения по квотной половозрастной выборке, репрезентативной для генеральной совокупности населения региона. При этом погрешность выборки в Якутии с вероятностью 95% не превышает 3%, в Чукотском автономном округе погрешность с вероятностью 95% не превышает 5%. В соответствии с этим опрос охватил в РС (Я) 1 066, а в ЧАО — 370 единиц наблюдения.

Особенности выборочной совокупности в Якутии: 47,9% опрошенных составляют мужчины, 52,1% — женщины. Возрастные характеристики опрошенного населения: от 18 до 22 лет — 9,3%, от 23 до 34 лет — 24,3%, от 35 до 44 лет — 21,6%, от 45 до 54 лет — 16,4%, от 55 до 64 лет — 16%, старше 65 лет — 12,3%. Уровни реализации опроса: 58,1% — население городов, 10,1% — население посёлков городского типа, 31,9% — население сельской местности. В опросе приняли участие саха — 62,7%, русские — 18,9%, коренные малочисленные народы Севера — 7,7%, другие — 8,9%. Отказались от ответа на вопрос о национальности — 1,4%. В указанной выборке 8,8% опрошенных при этом указали на наличие второй этнической идентичности. Надо отметить, что среди ответов респондентов оказались и те, кто указал только гражданство — 4 человека назвали себя россиянами. Ещё 4 указали себя россиянами в качестве второй имеющейся национальности.

Особенности выборочной совокупности в Чукотском автономном округе: 49,2% опрошенных составляют мужчины, 50,8% — женщины. Возрастные характеристики опрошенного населения: от 18 до 22 лет — 6,8%, от 23 до 34 лет — 22,2%, от 35 до 44 лет — 24,6%, от 45 до 54 лет — 20,3%, от 55 до 64 лет — 16,8%, старше 65 лет — 9,5%. Уровни реализации опроса: 50,3% — население городов, 21,4% — население посёлков городского типа, 28,4% — население сельской местности. В опросе приняли участие русские — 39,5%, чукчи — 30,3%, коренные малочисленные народы Севера — 13,5%, другие — 6,2%. Отказались от ответа на вопрос о национальности — 10,5%. В названной выборке из указавших национальность 13,8% опрошенных заявили о наличии второй этнической идентичности.

Первичные данные были обработаны с помощью программного обеспечения SPSS, результаты представлены методами описательной статистики. Использован такой инструмент анализа, как кросс-табуляция, для углубленного анализа эмпирической информации — критерий значимости χ^2 .

Специфика ситуации на Северо-Востоке России

Северо-Восток России — это самая восточная и самая удалённая от центра часть страны, находящаяся на Дальнем Востоке. Она охватывает огромную территорию: в неё включают Республику Саха (Якутия), Магаданскую область, Камчатский край, Чукотский автономный округ. Данный природно-географический макрорегион является экстремальным по своим природно-климатическим условиям. Значительная его часть находится за полярным кругом.

Несмотря на неблагоприятные климатические и природные условия, эта территория стала домом значительного числа народов. Совокупность всех указанных обстоятельств оказала непосредственное влияние на историческое развитие административно-территориального устройства, функции органов власти и управления и их полномочия в рамках российской политико-административной системы. Она, в частности, определила значительную автономию данного макрорегиона на ранних этапах освоения.

Исследователями отмечается, что в российской внешней экспансии преобладали стратегические внешнеполитические, а не экономические мотивы. Вследствие этого в первую очередь на новых для российского государства землях начиналось политико-административное освоение, и только затем наступала очередь экономической интеграции [16, Дамешек Л.М., Дамешек И.Л.]. Общим итогом территориальной экспансии, начавшейся в первой половине XVII в. с Якутии, стало превращение России в крупнейшее государство мира. Надо отметить, что в Якутии и на Чукотке ситуация с установлением российской власти была разной. Народы Якутии по трактовкам историков вошли в состав российского государства добровольно, в связи с чем демографическими последствиям присоединения к России для якутов называют увеличение численности, а также обширную миграцию в связи с колонизацией Северо-Востока Азии [17, Борисов А.А.]. Ситуация на Чукотке сильно отличалась, потому что чукчи и коряки длительное время оказывали сопротивление установлению российского господства на Северо-Востоке Сибири [18, Нефедкин А.К.]. Принятие чукчей в российское подданство произошло лишь во второй половине XVIII века.

Интересен вопрос о том, существовало ли национальное самосознание у народов, населяющих Северо-Восток к моменту прихода русского государства. Мы не можем опрокинуть современное представление о национальной (этнической) принадлежности в прошлое, однако осознание неких общностей всё-таки существовало. В том виде, в каком национальное мышление у коренных народов Сибири сложилось к настоящему времени, исследователи видят большую роль государства. Так, Д. Андерсон пишет о том, что до появления представителей государства, этнографов существовало множество пересекающихся самосознаний, которые использовались для различения людей, но не было ни одного, которое человек в течение жизни не мог бы сменить [19]. Он подчёркивает, что иное представление сложилось позже и было сформировано во многом распределительной системой советской власти. Другие исследователи отмечают, что само взаимодействие коренных народов с государством было специфичным в силу особенностей их образа жизни. К примеру, Н. Ссорин-Чайков описывает взаимодействие коренных народов Севера с государством как отношения «избегания и тяготения» [14, с. 158], отмечается и присущее им от природы стремление к жизни без государственного вмешательства, можно было бы предположить, что эта ситуация могла оказывать влияние на специфичное восприятие своей принадлежности государству или иным общностям.

Сейчас самосознание коренных малочисленных народов Севера и этнических групп, давших названия регионам, находится на высоком уровне. Это отмечается в публикациях этносоциологов, занимающихся исследованиями в данном конкретном макрорегионе [20, Маклашова Е.Г., Осипова О.В.] и в России в целом. Важно отметить, что в Якутии высокий уровень национального самосознания у коренных народов сочетается с оттоком русского населения. За постсоветский период в Якутии произошло снижение доли русских среди населения Якутии — с 50,3% в 1989 г. до 27,8% в 2020 г. В Чукотском автономном округе ситуация несколько иная. В ЧАО миграция населения не оказала такого сильного влияния на этническую структуру населения. Хотя в 90-е гг. произошла потеря 2/3 его жителей. Последняя перепись зафиксировала, что за постсоветский период число русских в регионе снизилось лишь с 68 до 54,2%.

Доминирующие идентичности

Исследования фиксируют различную ситуацию с оценкой значимости этнической и гражданской идентичности в разных регионах России, однако выделяются общие тренды. К примеру, указывается, что у представителей национальностей, дающих название республикам, этническая идентичность в этих регионах обычно выше, чем у других этнических групп. Другой тренд, фиксирующийся в последние годы, состоит в том, что гражданская идентичность оказывается более значимой, чем все иные типы идентичностей.

В исследовании, о котором идёт речь в данной статье, также изучался вопрос доминирующих идентичностей. Респондентам было предложено оценить, насколько важно для них осознавать принадлежность ряду общностей, среди которых были предложены следующие формулировки: «представитель народа, этноса, национальности», «житель региона», «гражданин России, россиянин», «гражданин мира».

Результаты исследования в Республике Саха (Якутия) и в Чукотском автономном округе показали, что наиболее значимой для населения обоих регионов оказалась российская идентичность. 96% населения в Якутии и 95,9% на Чукотке указали, что в той или иной мере им важно осознавать себя гражданами России. 85,4% в ЧАО и 92% в РС (Я) указали, что для них важна также этническая принадлежность. 83% в ЧАО и 92,9% в РС (Я) указали, что для них важно осознавать себя жителем региона. Также 64,9% в ЧАО и 69% в РС (Я) указали, что для них важно осознавать себя гражданами мира.

Анализ результатов опроса в этническом срезе показал, что представители разных этнических групп в Якутии по-разному оценивают для себя значение этнической ($\chi^2 = 34,580$, $p < 0,000$), региональной ($\chi^2 = 61,328$, $p < 0,000$), российской идентичности ($\chi^2 = 14,719$, $p < 0,023$). При этом надо отметить, что для якутов в Якутии этническая и гражданская идентичности имеют высокую значимость примерно в равной мере (см. табл. 1). На Чукотке значение этнической ($\chi^2 = 22,392$, $p < 0,001$) и региональной идентичности ($\chi^2 = 57,332$, $p < 0,000$) оцениваются по-разному, а в оценке значимости российской идентичности нет статистически

подтверждаемых различий ($\chi^2 = 8,083$, $p < 0,232$) у представителей разных этнических групп. Для чукчей в Чукотском автономном округе при высокой значимости этнической принадлежности российская идентичность оказалась более весомой (см. табл. 2).

Таблица 1

*Значимость этнической и российской идентичностей
в разрезе этнической принадлежности респондента в РС (Я)*

Национальность респондента	Этническая идентичность			Гражданская идентичность		
	Очень важно	Важно	Неважно	Очень важ- но	Важно	Неважно
Якуты	52,4	41,5	6,1	53,2	43,6	3,2
Русские	38,3	44,4	17,3	56,4	35,9	7,7
КМНС	56,3	38,8	5	46,8	51,9	1,3
Другие	50	45,7	4,3	56,4	38,3	5,3

Указанная тенденция роста значимости российской идентичности стала фиксироваться в последние годы. К примеру, в нулевые годы (2002 г.) XXI в., согласно опросам, российская идентичность по масштабам распространённости и интенсивности уступала этнической идентичности [21, Дробижева Л.М.]. К 2011–2012 гг. российская идентичность стала самой распространённой и наиболее значимой идентичностью для большинства в регионах с преимущественно русским составом населения. В настоящее время российская идентичность утвердилась как наиболее важная и в некоторых национальных регионах и имеет наибольшее значение в иерархии идентичностей. Возможно, это стало результатом заметного роста солидарности россиян по гражданскому принципу на фоне агрессивной политики западных стран. В то же время следует отметить, что позицию «очень важно» якуты (саха) в Республике Саха (Якутия) чаще отмечали не для гражданской или этнической идентичности, а для региональной — такой ответ дали 55,8% из них.

Таблица 2

*Значимость этнической и российской идентичностей
в разрезе этнической принадлежности респондента в ЧАО*

Национальность респондента	Этническая идентичность			Гражданская идентичность		
	Очень важно	Важно	Неважно	Очень важ- но	Важно	Неважно
Чукчи	53,6	39,3	7,1	70,5	27,7	1,8
Русские	37,0	43,2	19,9	62,3	31,5	6,2
КМНС	60	38	2	78	18	4
Другие	30,4	56,5	13	69,6	30,4	0

В то же время обращает на себя внимание тот факт, что в обоих регионах русское население чаще, чем представители других этнических групп, указывало, что этническая и гражданская идентичности не являются важными. Кроме того, 4,8% русских в ЧАО и 5,5% в Якутии не выбрали ни одну из 4 предложенных идентичностей в качестве важной. Среди представителей разных этнических групп этот показатель отсутствия значимости идентичностей наиболее высокий именно у русского населения. Так как идентичность рассматривается как отождествление себя с общностью, указанные данные можно воспринимать с точки зрения распространения индивидуалистических представлений, которые в современном обще-

стве требуют от человека отказа от выбора устойчивой идентичности и ответственности, которую она налагает.

Слабое значение этнического самосознания для русских отмечается и в других исследованиях. Исследователи, объясняя этот феномен, связывают его с длительным отсутствием социальных институтов, участвующих в этнической социализации. Отмечается, что децентрализация культурной политики, получившая закрепление в нормативно-правовой базе Российской Федерации и её субъектов, фактически признала этническую специфику республик, но практически не уделяет внимания проблемам русской культуры в этих регионах [22, Лучшева Л.В.].

В этносоциологических исследованиях отмечалось, что уровень солидарности в республиках выше у представителей той национальности, которая даёт название региону. Это действительно так: в регионах обследования позицию «Современному человеку необходимо ощущать себя частью своей национальности» выбирают 50,5% русских и 70,5% якутов (саха) в Республике Саха (Якутия) и 49,3% русских и 73,2% чукчей в Чукотском автономном округе. Однако надо отметить, что, в сравнении с результатами исследований 90-х гг., показатель этнической консолидации у русских в Якутии заметно вырос — в 1994 г. он составлял только 37,4%, а у якутов напротив — незначительно снизился с 73,9 до 70,5% [23, Игнатьева В.Б., Абрамова С.В., Павлов А.А., с. 152].

На основании более низких показателей этнической консолидации обычно делается вывод о невыраженности этнической идентичности у русских. Однако иной взгляд сформируется, если мы обратим внимание на то, как исследователи объясняли низкие показатели этнической консолидации русских ранее. Они связывали их с тем, что русские отождествляли этническую и гражданскую идентичности. Если следовать этой логике, то в настоящее время, помимо прочих причин, можно предположить, что в значительное мере произошло разотождествление этих двух идентичностей как в сознании русских, так и в сознании представителей других этнических групп, населяющих Россию. Национальная политика России на протяжении последнего десятилетия много внимания уделяет тому, что Россия — это именно многонациональное государство. В связи с этим указанная версия имеет право на жизнь, если учитывать, что «россияне», как и прежде «советский народ», — это ментальная конструкция, которая в первую очередь связывается с гражданством, общностью исторического пути, формированием общего культурного поля.

Однако не надо списывать со счетов и иные факторы, к которым можно отнести отток русского населения из Якутии и изменение этносоциальной структуры общества. Такого рода колебания в этническом составе населения могут сказываться на самоощущении и восприятии необходимости консолидации по этническому принципу.

В целом следует отметить, что высокий уровень значимости гражданской идентичности свидетельствует о стабильности ситуации и сплочённости полиэтнического общества Северо-Востока России. Можно утверждать, что этническая идентичность в современных усло-

виях не препятствует российской идентичности, в то же время этническая идентичность ска-
зывается на уровне значимости региональной идентичности.

Гражданский и региональный патриотизм населения

Далее рассмотрим вопрос, касающийся декларирования патриотических чувств в от-
ношении страны и региона. Его исследование важно по нескольким причинам: во-первых,
это продемонстрирует достоверность тезиса об утверждении гражданской идентичности как
доминирующей в сознании населения. Дело в том, что только высокий уровень патриотиче-
ского сознания в стране позволяет противостоять навязываемому культу материальных цен-
ностей, культуре потребления, — самому простому, но и самому эффективному инструменту
разложения национального самосознания [24, Тованцова Е.Н., Кашина А.А., с. 142]. Во-
вторых, на основе анализа мнения населения в отношении гражданского и регионального
патриотизма можно будет судить о том, какова связь между этнической принадлежностью и
чувствами привязанности к определённой территории в рамках страны.

Первое, что необходимо отметить — это то, что наблюдается довольно высокий про-
цент населения, декларирующего патриотическую позицию в отношении России (см. табл. 3
и 4). Разница в ответах респондентов разной этнических принадлежности оказалась невели-
ка как в Якутии ($\chi^2 = 8,208$, $p < 0,513$), так и на Чукотке ($\chi^2 = 6,210$, $p < 0,400$), различия не
имеют статистической значимости. В большей мере обнаруживается влияние на ответы ре-
спондентов фактора региона проживания. Опрошенные в ЧАО чаще заявляли о своей патри-
отической позиции в отношении России, нежели жители Якутии. Как показывает исследова-
ние, исторические особенности вхождения народов в состав российского государства не
оказывают влияния на современную ситуацию. В большей мере нынешняя ситуация быть
связана с особенностями общей политической повестки в регионе, социально-
экономическим положением населения, ситуацией в общественно-политическом дискурсе,
влиянием дискурса этнической интеллигенции и т. д.

Таблица 3

*Распределение ответов на вопрос «Являетесь ли Вы патриотом России и региона?»
в этническом срезе в РС (Я), %*

Этническая при- надлежность	Патриотизм в отношении России				Патриотизм в отношении Якутии			
	Да	Нет	Затрудняюсь ответить	Нет ответа	Да	Нет	Затрудняюсь ответить	Нет ответа
Якуты (саха)	75,4	5,7	17,7	1,2	84,0	3,9	11,5	0,6
Русские	75,6	6,0	16,4	2,0	57,7	12,4	27,9	2,0
КМНС	69,5	6,1	23,2	1,2	74,4	6,1	17,1	2,4
Другие	77,9	4,2	13,7	4,2	63,2	6,3	26,3	4,2

В Республике Саха (Якутия) патриотизм в отношении страны и региона в целом по вы-
борке оказался примерно на одном уровне — 75,2% и 76,5%, но если рассмотреть эти цифры
в проекции этнической идентичности опрошенных, мы увидим, что региональный патрио-
тизм присущ представителям разных этнических групп в неравной мере ($\chi^2 = 76,678$, $p < 0,000$). Иными словами, если гражданский патриотизм действительно в равной мере харак-

терен для всех этнических групп, то региональный патриотизм наблюдается в большей мере у якутов (саха) 84% и у представителей коренных малочисленных народов Севера — 74,4%. Стоит отметить, что в Республике Саха (Якутия) у якутов и представителей КМНС уровень регионального патриотизма даже выше, чем уровень гражданского патриотизма. Эта же тенденция фиксируется и другими исследованиями [25, Томаска А.Г.].

Таблица 4

Распределение ответов на вопрос «Являетесь ли Вы патриотом России и региона?»
в этническом срезе в ЧАО, %

Этническая принадлежность	Патриотизм в отношении России			Патриотизм в отношении Чукотки		
	Да	Нет	Затрудняюсь ответить	Да	Нет	Затрудняюсь ответить
Чукчи	89,3	3,6	7,1	78,6	6,3	15,2
Русские	88,4	2,1	9,6	59,6	17,1	23,3
КМНС	82,0	8,0	10,0	90,0	4,0	6,0
Другие	95,7	0	4,3	73,9	8,7	17,4

На Чукотке наблюдается несколько иная ситуация (см. табл. 4). У чукчей гражданский патриотизм выражен сильнее, нежели региональный. Наиболее высокие показатели регионального патриотизма можно наблюдать в группе, объединяющей других представителей коренных малочисленных народов Севера, проживающих на Чукотке — эскимосов, эвенов, юкагиров, чуванцев и т. д. Тем не менее, если рассматривать полученные результаты в этническом срезе, фиксируется статистически значимая разница ответов представителей разных этнических групп ($\chi^2 = 22,709$, $p < 0,001$).

В управленческой практике региональный (местный) патриотизм оценивают как значимый управленческий ресурс, как фактор развития и продвижения малой родины в социальном пространстве. Местный патриотизм может служить импульсом для различных преобразований, почвой для инициирования органами власти, населением, гражданскими институтами социально значимых, преобразующих социальное пространство проектов и акций [26, Щукина Р.И., Вяткина Н.В., с. 105]. Следует учитывать патриотические настроения этнических групп как потенциал для гражданского участия в активном преобразовании социальной среды и повышения социально-экономического развития территорий. Примеры успешной деятельности местных сообществ, связанной с осознанным отношением к месту своего проживания и ответственностью за его развитие, уже имеются в российской практике [27, Бреславский А.С.].

В то же время здесь должен быть соблюден баланс участия во внутренней миграции представителей различных национальностей. Дело в том, что миграционный опыт человека, снижая его привязанность к конкретной территории, расширяет представление о родине как территории страны в целом, формирует более осознаваемую ментальную связь со страной в целом. Известно, что ещё в советское время русские, являясь наиболее подвижными в миграционном отношении [28, Куличенко М.И.], в большей мере разделяли советскую идентичность. В свете данных обстоятельств, при управлении миграционным движением важно

создавать для населения не только материальные стимулы, но и условия для осознания человеком связей с данной территорией, позитивной идентификации с местностью и регионом.

По данным других исследований, проведённых ИГИИПМНС СО РАН, русское население Якутии, как правило, существенно меньше привязано к региону. Лишь около трети населения в опросах позитивно оценивают своё отношение к месту проживания. Большинство населения, отвечая на вопрос: «Какие чувства Вы испытываете по отношению к Якутии?», чувствуют и позитивные, и негативные стороны. Обращает на себя внимание процентный уровень ответов (16,8%) респондентов русской национальности, указавших отсутствие эмоциональной привязанности к региону. По всей видимости, схожая ситуация наблюдается и на Чукотке. В связи с этим можно прогнозировать сохранение тенденции на миграционный отток русского населения [29, Маклашова Е.Г., с. 75].

Таким образом, региональный патриотизм в большей мере присущ этническим группам, исторически проживающим на данных территориях. Представляется, что следует рассматривать его не только в контексте территориализации этнической идентичности, но и как отражение того, что процесс укоренения населения, «прорастания» индивидов в определённую территорию длителен и непрост. С этим связана необходимость исследования факторов, побуждающих население к миграции, а также отражающих эти факторы субъективных мотивов и интенций.

Размышления

В целом надо отметить, что идея о том, что представители этнических групп, относящихся к коренным народам Северо-Востока России, имеют отличную от русского населения указанных регионов позицию в отношении патриотизма, не находит своего подтверждения. Здесь не обнаруживается статистически подтверждаемого различия мнений, притом что значимость этнической идентичности у данных групп респондентов действительно более выраженная. Данная ситуация, по всей видимости, является отражением современной национальной политики, направленной на поддержку культурного многообразия и укрепление гражданской идентичности. Управление этим процессом не является легкой задачей и в обозначившихся сейчас новых геополитических условиях требует особого внимания. Вместе с тем актуализируется вопрос о том, как в условиях кризиса капиталистической системы, нарастания противоречий внутри неё, будет меняться отношение к значимости тех или иных идентичностей и формам государственного устройства.

Надо отметить, что формирование государств-наций было результатом перехода от традиционного общества к обществу современному в рамках капиталистической миросистемы. Процесс разрушения старых социальных структур сопровождался взрывом новых идентичностей, которые фрагментировали общество, акцентируясь на частных и особенных интересах в противовес всеобщему [30, Мартьянов В.С., с. 253]. Удержание

общества от окончательного распада требовало создания общих социокультурных коллективных «я» в виде наций и подавления других форм лояльности, к которым можно отнести региональные, религиозные, этнические и иные другие. Поэтому период становления и развития национальных государств во многом был связан с культурной унификацией населения внутри этих политических образований. Исследователи достаточно метко используют образ окрашивания территории в единый цвет для того, чтобы описать это постоянное и упорное стремление к унификации, затушёвыванию различий, пренебрежению локальными партикуляризмами [31, Филиппова Е.И., с. 88].

Россия на своём историческом пути, как указывает А.В. Головнев, не стремилась к устранению культурных различий, напротив, на основе культурного многообразия осмыслилась государственность страны. При этом наблюдалась маятниковая смена двух тенденций: в периоды кризиса власти этничность активировалась и число народов росло, а во времена расцвета централизма их количество сокращалось в пользу гражданского единства [8, с. 11]. Чередование периодов «сильного» и «слабого» государства и их влияние на этнокультурные процессы подчёркивает в своих работах и М.С. Михалев. Он отмечает довольно демократичную, в сравнении с другими странами, позицию российского государства в отношении проявления этнического многообразия [32].

Если рассматривать результаты исследования, предпринятого нами в контексте данных идей, следует сделать вывод о том, что в настоящий момент идёт процесс усиления централизма, который вызывает в обществе рост значимости гражданской идентичности на фоне иных лояльностей. Однако мы не наблюдаем и сильного снижения значимости этнической принадлежности. Более того, этнические идентичности в значительной мере определяют территориальное развитие России, за счет повышения значимости региональной идентичности.

Можно предположить, что в настоящее время государство постепенно выработало современное понимание общежития народов России, при этом, что немаловажно, идея многонародности остается его базовым элементом и выражается в реализации национальной политики, понимаемой как развитие этнокультурной среды в России. Представляется, что нехарактерное для этапа централизации власти снижение государственного контроля в области проявления тех или иных этнических культур следует рассматривать не как идеологическую слабость российского государства, а как стратегию мягкого вовлечения этнических групп в общее социокультурное поле страны, а также в процесс усиления государственности. Патриотизм в этом контексте становится скрепляющей основой взаимодействия. Эффективность этой стратегии подтверждают как результаты социологических исследований, так и активная включённость представителей этнических групп в общероссийскую повестку.

Указанные факты приводят к необходимости пересмотра сложившегося представления о влиянии исторических и культурных факторов на развитие общества и стимулируют

признание существования разных форм государственности, специфики цивилизаций и формируемых ими иерархий идентичностей.

Можно предположить, что цивилизации в современном мире представляют собой особую структуру взаимодействия идентичностей людей, которые в неё входят. Спецификой российской цивилизации является то, что в полиэтничном государстве доминирующей наряду с гражданской также является и этническая идентичность, которая институционализируется государством. Последнее отличает социальную ситуацию в России от остального мира.

В эпоху модерна, которая в значительной мере унифицировала разные общества и индивидуализировала их, этническое измерение Российского общества является одной из ключевых характеристик российской цивилизации. Эта его особенность выступила определённым барьером на пути крайней индивидуализации (по которой пошло западное общество) вкпе со связанным с ней целеполаганием, лежащим в основе тех решений, которые принимаются в областях, имеющих витальное значение для существования общества.

Заключение

Патриотизм в России содержит в себе представление о принадлежности стране, которая объединяет множество народов, об уникальной полиэтнической и поликонфессиональной ситуации. Это и составляет особенность России как государства-цивилизации. Представление о собственном государстве аккумулирует представление обо всех народах, об их своеобразной духовной культуре. Всё это стимулирует научный поиск подходов к пониманию социального пространства, в котором живёт человек, а также путей его развития. Высокий уровень значимости гражданской идентичности свидетельствует о сплочённости полиэтнического общества Северо-Востока России. Представляется, что именно патриотические чувства могут быть фактором, оказывающим влияние на снижение эффективности внешнего информационного воздействия, нацеленного на рост этнических конфликтов в России. Государственным органам власти следует обратить внимание на процессы управления распределением трудовых ресурсов страны, соблюдения баланса между формированием региональной идентичности у представителей разных этнических групп России, а также на вопросы научного изучения и популяризации истории народов, населяющих Россию, в контексте общероссийских исторических процессов.

Список источников

1. Андерсон Б. Воображаемые сообщества: размышления об истоках и распространении национализма. Москва: Кучково поле. 2016. 416 с.
2. Валлерстайн И. После либерализма. Москва: Едиториал УРСС, 2003. 256 с.
3. Бек У. Космополитическое мировоззрение. Москва: Центр исследований постиндустриального общества, 2008. 340 с.
4. Dunn J. Western Political Theory in the Face of the Future. Cambridge University Press. 1979. 120 p.

5. Брубейкер Р. Именем нации: размышления о национализме и патриотизме // Мифы и заблуждения в изучении империи и национализма. Москва: Новое издательство. 2010. С. 110–130.
6. Струве П.Б. Великая Россия и святая Русь // Русская мысль. 1914. Кн. 12. С. 176–180.
7. Головнёв А.В. Многонародность России: взгляд с севера // Этнография. 2022. № 4 (18). С. 6–32. DOI: [https://doi.org/10.31250/2618-8600-2022-4\(18\)-6-32](https://doi.org/10.31250/2618-8600-2022-4(18)-6-32)
8. Тишков В.А. Нация наций: о подходах к пониманию России. Москва: ИЭА РАН, 2023. 69 с.
9. Миллер А.И. Нация или могущество мифа. Санкт-Петербург: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2016. 146 с.
10. Мартыанов В.С., Руденко В.Н. Магия белого прогрессора: от глобального каргокульта к новой политической нормальности // Полития: Анализ. Хроника. Прогноз (Журнал политической философии и социологии политики). 2022. № 1 (104). С. 24–49. DOI: <https://doi.org/10.30570/2078-5089-2022-104-1-24-49>
11. Российское общество: архитектура цивилизационного развития / Под ред. В.В. Козловского. Москва; Санкт-Петербург: ФНИСЦ РАН, 2021. 340 с. DOI: <https://doi.org/10.19181/monogr.978-5-89697-375-1.2021>
12. Дробижева Л.М. Российская и этническая идентичность: противостояние или совместимость // Россия реформирующаяся. 2002. № 2. С. 213–244.
13. Арутюнян Ю.В. Россияне: проблемы формирования национально-гражданской идентичности в свете данных этносоциологии // Общественные науки и современность. 2009. № 4. С. 91–97.
14. Ссорин-Чайков Н.В. Гоббс в Сибири: социальная жизнь государства (из книги «Социальная жизнь государства в Северной Сибири») // Социология власти. 2012. № 4–5. С. 155–187
15. Слезкин Ю.Л. Арктические зеркала. Россия и малые народы Севера. Москва: Новое литературное обозрение, 2008. 512 с.
16. Дамешек Л.М., Дамешек И.Л. Национальные окраины в системе внутренней политики российского самодержавия XVI–XX в. // Азиатская Россия: проблемы социально-экономического, демографического и культурного развития (XVII–XXI вв.): материалы международной научной конференции. Новосибирск: Параллель, 2017. С. 381–387.
17. Борисов А.А. Историко-демографические проблемы национальных окраин Российской империи в XVII — начале XIX в. // Северо-Восток Сибири в контексте российской истории. XVII–XX вв.: материалы всероссийской научной конференции, посвящённой 75-летию доктора исторических наук, профессора В.Н. Иванова. Якутск: Продизайн, 2012. С. 54–61.
18. Нефёдкин А.К. Военное дело чукчей (середина XVII—начало XX в.). Санкт Петербург: Петербургское Востоковедение, 2003. 352 с.
19. Андерсон Д.Дж. Тундровики: экология и самосознание таймырских эвенков и долган. Новосибирск: Изд-во Сибирского отделения РАН, 1998. 272 с.
20. Маклашова Е.Г., Осипова О.В. Государственная национальная политика в условиях российского этнофедерализма: социологический срез (на материалах Республики Саха (Якутия)) // Теория и практика общественного развития. 2015. № 12. С. 28–34.
21. Дробижева Л.М. Российская, этническая, региональная идентичность: лонгитюдное исследование 1993–2012 годов // Вестник Российского гуманитарного научного фонда. 2014. № 2 (75). С. 71–83.
22. Лучшева Л.В. Идентичность и самосознание русских Республики Татарстан // Этносоциология в России: научный потенциал в процессе интеграции полиэтнического сообщества: материалы международной научно-практической конференции. Казань: Институт истории им. Ш. Марджани АН РТ, 2009. С. 221–226.
23. Игнатьева В.Б., Абрамова С.В., Павлов А.А. и др. Этносоциальное развитие Республики Саха (Якутия): Потенциал, тенденции, перспективы. Новосибирск: Наука, 2000. 273 с.
24. Тованцова Е.Н., Кашина А.А. Социокультурная и этнонациональная идентификация патриотизма в контексте современных глобализационных процессов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. 2023. № 9 (160). С. 141–145.
25. Томаска А.Г. Особенности идентичностей населения Республики Саха (Якутия) // Вестник антропологии. 2023. № 4. С. 37–50. DOI: <https://doi.org/10.33876/2311-0546/2023-4/37-50>

26. Щукина Р.И., Вяткина Н.В. Региональный патриотизм как фактор развития территории // Вестник Прикамского социального института. 2022. № 3 (93). С. 103–109.
27. Бреславский А.С. Территориальное общественное самоуправление в современной Бурятии: условия устойчивого развития // Крестьяноведение. 2021. Т. 6. № 2. С. 79–98.
28. Куличенко М.И. Расцвет и сближение наций в СССР. Москва: Издательство «Мысль», 1981. 444 с.
29. Маклашова Е.Г. Укрепление традиционных духовно-нравственных ценностей в системе общественной оценки социального положения населения (на материале Якутии) // Этносоциум и межнациональная культура. 2023. № 12 (186). С. 66–79.
30. Мартыанов В.С. Политический проект модерна. От мироэкономики к мирополитике: стратегия России в глобализирующемся мире. Москва: РОССПЭН, 2010. 359 с.
31. Филиппова Е.И. Территории идентичности в современной Франции. Москва: ФГНУ «Росинформагротех», 2010. 300 с.
32. Михалев М.С. Великий восточный лимитроф: трансграничные народы в государственной политике России и Китая. Москва: ИДВ РАН, 2022. 295 с.

References

1. Anderson B. *Imagined Communities. Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. Moscow, Kuchkovo Pole Publ., 2016, 416 p. (In Russ.)
2. Wallerstein I. *After Liberalism*. Moscow, Editorial URSS Publ., 2003, 256 p. (In Russ.)
3. Beck U. *Cosmopolitan Vision*. Moscow, Tsentr issledovaniy postindustrial'nogo obshchestva Publ., 2008, 340 p. (In Russ.)
4. Dunn J. *Western Political Theory in the Face of the Future*. Cambridge University Press, 1979, 120 p.
5. Brubaker R. In the Name of the Nation: Reflections on Nationalism and Patriotism. In: *Myths and Misconceptions in the Study of Empire and Nationalism*. Moscow, Novoe Izdatelstvo Publ., 2010, pp. 110–130. (In Russ.)
6. Struve P.B. Great Russia and Holy Russia. *Russkaya mysl'*, 1914, vol. 12, pp. 176–180.
7. Golovnev A.V. Multinationality of Russia: A View from the North. *Etnografika*, 2022, no. 4 (18). Pp. 6–32. DOI: [https://doi.org/10.31250/2618-8600-2022-4\(18\)-6-32](https://doi.org/10.31250/2618-8600-2022-4(18)-6-32)
8. Tishkov V.A. *The Nation of Nations: On Approaches to Understanding Russia*. Moscow, IEA RAS Publ., 2023, 69 p. (In Russ.)
9. Miller A.I. *Nation or the Power of Myth*. Saint Petersburg, EUSP Publ., 2016, 146 p. (In Russ.)
10. Martianov V.S., Rudenko V.N. The Magic of the White Progressor: From Global Cargo Cult to a New Political Normality. *The Journal of Political Theory, Political Philosophy and Sociology of Politics Politeia*, 2022, no. 1 (104), pp. 24–49. DOI: <https://doi.org/10.30570/2078-5089-2022-104-1-24-49>
11. Kozlovskiy V.V., ed. *Russian Society: Architectonics of Civilizational Development*. Moscow, Saint Petersburg, FCTAS RAS Publ., 2021, 340 p. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.19181/monogr.978-5-89697-375-1.2021>
12. Drobijeva L.M. The Russian and Other Ethnic Identities: Compatibility or Otherwise. *Rossiia reformiruyushchayasya*, 2002, no. 2, pp. 213–244.
13. Arutyunyan Yu.V. Russians: Problems of National-Civil Identity Formation in the Light of Ethno-sociological Data. *Social Sciences and Contemporary World*, 2009, no. 4, pp. 91–97.
14. Ssorin-Chaikov N.V. Hobbes in Siberia: On the Social Life of the State. *Sociology of Power*, 2012, no. 4–5, pp. 155–187
15. Slezkin Yu.L. *Arctic Mirrors. Russia and the Small Peoples of the North*. Moscow, Novoe Literaturnoe Obozrenie Publ., 2008, 512 p. (In Russ.)
16. Dameshek L.M., Dameshek I.L. National Outskirts in the System of Internal Policy of the Russian Autocracy of the XVI–XX Centuries. In: *Asian Russia: Problems of Socio-Economic, Demographic and Cultural Development (XVII–XXI Centuries): Proc. of the Intern. Sci. Conf.* Novosibirsk, Parallel Publ., 2017, pp. 381–387.
17. Borisov A.A. Historical and Demographic Problems of the National Outskirts of the Russian Empire in the 17th — Early 19th Centuries. In: *Northeast Siberia in the Context of Russian History. XVII–XX*

- Centuries: Proc. of the All-Russ. Sci. Conf. Dedicated to the 75th Anniversary of Doctor of Historical Sciences, Professor V.N. Ivanov.* Yakutsk, Prodizayn Publ., 2012, pp. 54–61.
18. Nefedkin A.K. *Military Affairs of the Chukchi (Mid-17th—Early 20th Centuries)*. Saint Petersburg, Peterburgskoe Vostokovedenie Publ., 2003, 352 p. (In Russ.)
 19. Anderson D. G. *Tundroviki: The Ecology and Identity of the Taimyr Evenkis and Dolgans*. Novosibirsk, SB RAS Publ., 1998, 272 p. (In Russ.)
 20. Maklashova E.G., Osipova O.V. State National Policy in Conditions of Russian Ethnic Federalism: Sociological Cross-Section (Case Study of the Republic of Sakha (Yakutia)). *Theory and Practice of Social Development*, 2015, no. 12, pp. 28–34.
 21. Drobizheva L.M. Russian, Ethnic, Regional Identity: Longitudinal Study of 1993–2012 Years. *Bulletin Russian Foundation for the Humanities*, 2014, no. 2 (75), pp. 71–83.
 22. Luchsheva L.V. Identity and Self-Consciousness of the Russians of the Republic of Tatarstan. In: *Ethnosociology in Russia: Scientific Potential in the Process of Integration of a Multiethnic Community: Proc. of the Intern. Sci. and Pract. Conf.* Kazan, Marjani Institute of History of Tatarstan Academy of Sciences Publ., 2009, pp. 221–226.
 23. Ignateva V.B., Abramova S.V., Pavlov A.A., et al. *Ethnosocial Development of the Republic of Sakha (Yakutia): Potential, Trends, Prospects*. Novosibirsk, Nauka Publ., 2000, 273 p. (In Russ.)
 24. Tovanchova E.N., Kashina A.A. Socio-Cultural and Ethno-National Identification of Patriotism in the Context of Modern Globalization Processes. *Science and Education: Economy and Financial Economy; Entrepreneurship; Law and Management*, 2023, no. 9 (160), pp. 141–145.
 25. Tomaska A.G. The Republic of Sakha (Yakutia) Population Identities. *Herald of Anthropology*, 2023, no. 4, pp. 37–50. DOI: <https://doi.org/10.33876/2311-0546/2023-4/37-50>
 26. Shchukina R.I., Vyatkina N.V. Regional Patriotism as a Factor of Territorial Development. *Bulletin of Prikamskiy Social Institute*, 2022, no. 3 (93), pp. 103–109.
 27. Breslavsky A.S. Territorial Public Self-Government in Contemporary Buryatia: Factors of Sustainable Development. *Russian Peasant Studies*, 2021, vol. 6, no. 2, pp. 79–98.
 28. Kulichenko M.I. *The Rise and Rapprochement of Nations in the USSR*. Moscow, Mysl Publ., 1981, 444 p. (In Russ.)
 29. Maklashova E.G. Strengthening Traditional Spiritual and Moral Values in the System of Public Assessment of the Social Position of the People (Based on Yakutia's Material). *Etnosocium (Multinational Society)*, 2023, no. 12 (186), pp. 66–79.
 30. Martianov V.S. *Political Project of Modernity. From World Economy to World Politics: Russia's Strategy in a Globalising World*. Moscow, ROSSPEN Publ., 2010, 359 p. (In Russ.)
 31. Filippova E.I. *Territories of Identity in Modern France*. Moscow, Rosinformagrotekh Publ., 2010, 300 p. (In Russ.)
 32. Mikhalev M.S. *Great Eastern Limitrof: Transboundary Peoples in the State Policy of Russia and China*. Moscow, IFES RAS Publ., 2022, 295 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 19.06.2024; одобрена после рецензирования 04.07.2024;
принята к публикации 02.08.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 100–115.

Научная статья

УДК 339.92(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>

Северный цивилизационный коридор в евразийском социокультурном пространстве: постановка проблемы

Иванов Андрей Владимирович¹, доктор философских наук, профессор

Попков Юрий Владимирович²✉, доктор философских наук, профессор, главный научный сотрудник

¹ Алтайский государственный аграрный университет (АГАУ), пр. Красноармейский, 98, Барнаул, Россия

² Институт философии и права Сибирского отделения Российской академии наук (ИФПР СО РАН), ул. Николаева, 8, Новосибирск, Россия

¹ ivanov_a_v_58@mail.ru, ORCID: <https://doi.org/0000-0003-3125-484X>

² yuripopkov54@mail.ru ✉, ORCID: <https://doi.org/0000-0002-1036-9253>

Аннотация. В статье обосновывается важная роль Арктической зоны Российской Федерации в формировании и укреплении не только её геополитического, оборонного, ресурсно-сырьевого, экономического и транспортно-коммуникационного потенциала, но также как значимого цивилизационного коридора, обеспечивающего интенсивные взаимодействия различных народов и культур, выходящего далеко за рамки данного конкретного региона. Цивилизационные коридоры понимаются как основа функционирования отдельных территориальных локаций, связывающих их в живой и развивающийся организм единого человечества благодаря выполнению ими важнейших миграционных, коммуникативно-информационных, торговых, политических и социокультурных функций. На евразийском социокультурном пространстве существуют широтные и меридиональные цивилизационные коридоры, пересечения которых образуют центры цивилизационного диалога различных политических, этнических и религиозных сообществ. В качестве трёх важнейших широтных цивилизационных коридоров выделяются Великий шёлковый путь, Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), а также обосновывается принципиальный вывод о возможности и исключительной значимости для России и всего мира превращения существующего транспортного арктического морского пути в новый цивилизационный коридор, который способен связать в единую систему Евразии не только цивилизации Востока и Запада, но также Севера и Юга. В статье анализируются объективные предпосылки становления этого нового и самого «молодого» цивилизационного широтного коридора, а также его объединительные цивилизационные функции. Подчёркивается историческая роль русского народа, сплотившего народы Севера в единую локальную арктическую цивилизацию. Он обладает цивилизационным даром мирного освоения пространства через органическое «врастание» в иные этнокультурные миры. В качестве основного методологического ресурса исследования используется цивилизационный подход в единстве его синхронического и диахронического измерений.

* © Иванов А.В., Попков Ю.В., 2025

Для цитирования: Иванов А.В., Попков Ю.В. Северный цивилизационный коридор в евразийском социокультурном пространстве: постановка проблемы // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 100–115. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>

For citation: Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Northern Civilization Corridor in the Eurasian Socio-Cultural Space: Statement of the Problem. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 100–115. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.100>



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

Ключевые слова: цивилизация, народы, цивилизационный коридор, Транссиб, северный морской путь, Евразия, Россия, Арктика, Север

Northern Civilization Corridor in the Eurasian Socio-Cultural Space: Statement of the Problem

Andrey V. Ivanov¹, Dr. Sci. (Phil.), Professor

Yuri V. Popkov²✉, Dr. Sci. (Phil.), Professor, Chief Researcher

¹ Altai State Agricultural University, pr. Krasnoarmeyskiy, 98, Barnaul, Russia

² Institute of Philosophy and Law, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences, ul. Nikolaeva, 8, Novosibirsk, Russia

¹ ivanov_a_v_58@mail.ru, ORCID: <https://doi.org/0000-0003-3125-484X>

² yuripopkov54@mail.ru ✉, ORCID: <https://doi.org/0000-0002-1036-9253>

Abstract. The article substantiates the important role of the Arctic zone of Russia in forming and strengthening not only its geopolitical, defense, resource and raw material, economic, transport and communication potential, but also as a significant civilization corridor, providing intensive interaction between different peoples and cultures, which goes far beyond the boundaries of this particular region. Civilization corridors are understood as the basis for the functioning of individual territorial locations, linking them into a living and developing organism of a single humanity due to their fulfillment of the most important migration, communication, information, trade and political socio-cultural functions. There are latitudinal and meridional civilization corridors in the Eurasian socio-cultural space, the intersections of which form the centers of civilizational dialogue of various political, ethnic and religious communities. The three most important latitudinal civilization corridors are the Great Silk Road, the Trans-Siberian Railway (Transsib), and the fundamental conclusion is substantiated about the possibility and exceptional importance for Russia and the whole world of turning the existing Arctic sea transport route into a new civilization corridor that is able to link not only the civilizations of the East and West into a single system of Eurasia, but also North and South. The article analyzes the objective prerequisites for the formation of this new and “youngest” civilization latitudinal corridor, as well as its unifying civilizational functions. The historical role of the Russian people, who united the peoples of the North into a single local Arctic civilization, possessing the civilizational gift of peaceful exploration of space through organic “ingrowth” into other ethno-cultural worlds, is emphasized. The civilizational approach in the unity of its synchronic and diachronic dimensions is used as the main methodological resource of the study.

Keywords: civilization, peoples, civilization corridor, Transsib, Northern sea route, Eurasia, Russia, Arctic, North

Введение

Исследование цивилизаций является одним из значимых современных направлений социальной мысли, прежде всего, в рамках теоретической социологии, социальной философии, а в последнее время также и геополитики. Соответствующая тематика существенно актуализировалась в современных условиях глобального цивилизационного кризиса и сбывающегося прогноза С. Хантингтона о конфликте цивилизаций [1].

Сразу следует констатировать известный специалистам факт: многообразие интерпретаций содержания самого понятия «цивилизация», множество выделяемых оснований для типологии цивилизаций, а также неоднозначное понимание цивилизационного подхода как методологического ресурса социального познания. Мы в своих работах обосновываем эвристическую ценность совмещения синхронической (пространственной) и диахронической (темпоральной) версий данного подхода, где цивилизации рассматриваются как отличаю-

щие своеобразием локальные социокультурные феномены, но при этом признаётся общий исторический вектор цивилизационного развития с доминированием определённого типа социального устройства и образа жизни [2, Иванов А.В., Попков Ю.В.]. Одним из важных результатов такого представления является вывод о значимости успешного опыта отдельных очагов социокультурного развития не только для ойкумены собственной локальной цивилизации, но также для других регионов и макрорегионов, а порой и всего мирового сообщества. Все великие цивилизационные сдвиги в истории человечества первоначально имеют конкретную цивилизационную локацию и эмбриональный период созревания. Так, колыбелью восточных цивилизаций являются города, расположенные на великих реках (Янцзы, Инд, Нил, Тигр и Евфрат), выполняющих функцию цивилизационных коридоров. Мировоззренческие основания европейской цивилизации закладываются в греческих полисах Малой Азии, которая благодаря средиземноморскому цивилизационному коридору распространяется на весь Запад. Становление классического капитализма начинается с мануфактур городов-государств Италии и затем через океанические коридоры распространяется по всему миру.

К числу глобально значимых конкретных территорий в настоящее время принадлежит арктический регион и прежде всего Арктическая зона Российской Федерации. Приняты важные государственные решения, направленные на её комплексное развитие, в виде образования специального министерства РФ (по развитию Дальнего Востока и Арктики), нового варианта Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации (на период до 2035 года), которая непосредственно связывается с обеспечением национальной безопасности страны. Приняты также важные общие и специальные программы по реализации данной Стратегии.

Истории освоения и проблемам современного развития Арктики посвящён большой массив научной литературы, в том числе обобщающие фундаментальные труды [3]. С точки зрения внутренней значимости для России её Арктической зоны, планы по её комплексному освоению оцениваются специалистами в качестве самого сложного мегапроекта из тех, которые были предложены в последнее время, а по своему масштабу и важности он сравнивается с историческими космическим и ядерным советскими проектами [4, Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н., с. 6].

Не менее существенной является значимость развития Арктической зоны для других регионов и всего мирового сообщества. В связи с этим следует согласиться со следующей оценкой, перекликающейся с тем, что было сказано выше: «Фактически можно говорить, что Арктика XXI в. потенциально может стать аналогом Средиземного моря античного Древнего мира, Балтийского моря Ганзейского периода и Атлантического океана эпохи Великих географических открытий» [3, с. 16].

Признавая фундаментальную роль Арктической зоны России в формировании «геостратегических осей» всего Евразийского континента, а также «сердцевинных» регионов внут-

ри страны [3, с. 13], большинство авторов в многочисленных публикациях отдают приоритет анализу её природно-ресурсного, экономического, транспортно-коммуникационного потенциалов, а также геополитической и военной значимости. При этом в тени остается ещё одна принципиально важная сторона рассматриваемой темы, которая до сих пор не выступала предметом специальной рефлексии исследователей. Речь идёт о цивилизационном влиянии Арктики и осуществляемых здесь грандиозных проектов на развитие других регионов Земли, чему и будет посвящена настоящая статья. Акцент в ней сделан на анализе тех пространственно-временных каналов, с помощью которых это влияние реализуется и которые мы обозначаем как цивилизационные коридоры. Главный фокус нашего внимания — широтные цивилизационные коридоры Евразии.

Понятие цивилизационного коридора и его функции

В статье «Меридиональные цивилизационные коридоры Евразии: ретроспективы и перспективы» во втором выпуске «Евразийского ежегодника» [5, Иванов А.В., Попков Ю.В.] мы аргументировали использование понятия цивилизационного коридора, выделили и обосновали важнейшую роль, которую сыграли в истории России четыре её меридиональных коридора: два водных (Днепровский и Волжский), лежащие в европейской части Северной Евразии; и два сухопутных (Бурятия — Монголия — Тибет и Алтай — Гималаи), расположенные на её азиатской территории. Эти коридоры, также как и коридоры широтные, речь о которых впереди, складывались в разное время, в разных исторических условиях между разными цивилизационными и субцивилизационными сообществами. Они имели специфику и собственную логику исторического развития. Однако, несмотря на все различия, их функции были и остаются близкими: служить пространственно-временными каналами связи и обмена материальными и культурными достижениями, опытом создания экономических, государственно-правовых, культурных и военных институтов, а также хозяйственно-бытовыми и техническими навыками между различными сообществами, порой находящимися на весьма удалённых друг от друга территориях.

Цивилизационные коридоры могут временно прерываться, а потом вновь восстанавливаться. Их способны контролировать различные государственные образования и государственные союзы. Они в состоянии приобретать со временем новые черты и функции; быть дорогами как мира, так и войны; по ним могут циркулировать как ценности, так антиценности; как истинные, так и ложные знания и т. д. Но даже во времена вражды и смут они никогда полностью не утрачивают своих созидательных функций: транспортных, торговых, информационно-просветительских, культурно-коммуникативных и паломнических. Благодаря цивилизационным коридорам поддерживается единство разных локусов человечества, а его отдельные части коммуницируют и культурно подпитывают друг друга. Так, начиная со второго века до н. э., благодаря Великому шёлковому пути устанавливается, чтобы никогда потом полностью не распасться, торговое и культурное взаимодействие между Западом и Во-

стоком; а благодаря днепровскому коридору (знаменитый «путь из варяг в греки») осуществляется связь между северной языческой и южной христианской Европой, евразийскими лесом и степью, если использовать терминологию основоположников евразийства.

Цивилизационные коридоры — это своеобразные *межцивилизационные жилы*, переносящие живительную кровь хозяйственно-бытовых практик, научных и религиозных знаний, художественных достижений и философских озарений между различными странами и народами Земли. Меридиональные коридоры при этом пересекаются с широтными цивилизационными коридорами, а в точках этих пересечений возникают крупные торговые, политические и культурные центры, сыгравшие и порой играющие до сих пор важную роль в мировой истории. Таковы Киев и Астрахань, Дербент и Хорезм, Урумчи и Турфан, Яркенд и Улан-Батор.

Можно также уподобить систему меридиональных и широтных цивилизационных коридоров *глобальной торгово-культурной и интеллектуальной сети*, обеспечивающей целостность развития человечества как единой мир-системы. Любые значимые политические, технические, научные или религиозные флуктуации в различных участках этой сети очень быстро становятся известными другим её сегментам; а деструктивные процессы, угрожающие сломом сложившегося мирового порядка, позволяют элементам этой сети заранее подготовиться к разрушительным отклонениям от устоявшихся созидательных трендов и норм.

И ещё одна закономерность, касающаяся возникновения и функционирования цивилизационных коридоров, важная с точки зрения того, о чём речь пойдет в дальнейшем: цивилизационный коридор может первоначально зародиться как *региональный канал* взаимодействия и культурного обмена между локальными этническими сообществами, а потом в силу новых природных и исторических обстоятельств приобрести *глобальный* характер, связывая воедино большие цивилизационные и субцивилизационные сообщества.

В данном контексте эвристически значимой представляется подкреплённая конкретными историческими фактами теоретическая модель А.В. Головнева, характеризующая различие, взаимодействие и симбиоз магистральных и локальных культур в социокультурной динамике [6, с. 18–23; 7]. Главная особенность локальных культур состоит в освоении конкретной территории и её ресурсов (возделывание экониши), а магистральных культур — в связи и интеграции разных населённых пространств и культур (организация локальных групп в сложные сообщества). Примером комплексной этнокультурной и цивилизационной конфигурации, возникающей в процессе взаимодействия локальных и магистральных культур, является, по оценке автора, формирование синтетической русской культуры (которая существует в широком спектре своих вариаций), а также российской цивилизации. «Сдвоенная магистральность русской культуры, вобравшей в себя традиции нордизма и ордизма, а также славянскую локальную адаптивность, стала двигателем эпохальной экспансии, приведшей к образованию России и до сих пор сохраняющей её на просторах Северной Евразии» [7, с. 237].

Подытоживая методологическое введение в тему цивилизационных коридоров, следует констатировать, что важнейшие из них — как действующие, так и формирующиеся — оказывали и оказывают огромное влияние на существование и развитие российской цивилизации.

Транссиб как широтный цивилизационный коридор

К наиболее значимым и активно действующим широтным цивилизационным коридорам Евразии относятся Великий шёлковый путь, ныне активно продвигаемый Китаем под геополитическим брэндом «Один пояс — один путь», а также Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), проходящая через всю Россию. Великому шёлковому пути посвящены сотни исследований, поэтому нам нет смысла на нем останавливаться. Уделим внимание более северному широтному цивилизационному коридору, связанному со знаменитым Транссибом.

Несколько лет назад проект модернизации Транссиба как именно цивилизационного коридора был предложен тогдашним президентом РАО РЖД В.И. Якуниным и ректором МГУ В.А. Садовничим. Он получил название «Транс-Евразийский пояс РАЗВИТИЕ (RAZVITIE)», ТЕПР. Проект подразумевал солидарное взаимодействие евразийских стран, прежде всего России, Белоруссии, Казахстана и Китая в создании единой транспортной, энергетической и телекоммуникационной широтной инфраструктуры, которая должна была связать порты Приморья и пограничные пункты Китая с западной границей Белоруссии. На втором этапе предполагалось проложить транспортный коридор в Америку через Берингов пролив, обеспечивая рентабельный поток грузов по оси Европа-Евразия-Америка. Мегапроект подразумевал не просто создание транспортного коридора с опорой на технологически обновлённый Транссиб, а пояса динамичного и комплексного развития территорий, через которые он пройдёт. Особое внимание уделялось Сибири и Дальнему Востоку с акцентом, что очень важно, на экологическую безопасность, культурное сотрудничество и солидарное решение социальных проблем. Было заявлено, что проект «даст импульс развитию Сибири и региональной экономике, свяжет отдаленные регионы с центром, позволит создать новые рабочие места и социальную инфраструктуру. Свободные пространства Сибири и Дальнего Востока послужат площадкой для создания индустрий и поселений нового технопромышленного и социо-культурного уклада»¹.

Данный проект в силу целого ряда объективных и субъективных причин так и остался пока на уровне геополитической декларации, хотя системная модернизация Транссиба была и остаётся важнейшей государственной политической и хозяйственной задачей, стоящей перед Россией, которая сегодня всё более разворачивается в восточном направлении. Примечательно, что на глобальный экономический и геополитический потенциал Транссиба при

¹ 11 марта 2014 года состоялось очередное заседание Российской академии наук // Российская академия наук. URL: http://www.ras.ru/news/news_release.aspx?ID=0c3705ee-0c1d-4830-963a-e7fe4ad99569&print=1 (дата обращения: 15.07.2024).

условии его перманентной модернизации еще в 1897 г. обращал внимание инженер, поляк по национальности, Генрих Краевский: «Все мировое пассажирское движение из Европы в Японию и обратно, а также отчасти из восточных штатов Северной Америки будет совершаться через Сибирь» [8, с. 4]. Он рассчитывал на правильную экономическую и тарифную политику, благодаря чему через эту дорогу во всё возрастающей степени должны пойти международные грузы, что обеспечит широкое развитие нашей торговли с Азией.

Пока такое оптимистическое предсказание не сбылось, но стратегическую задачу модернизации Транссиба как важнейшего железнодорожного и одновременно цивилизационного коридора, связывающего Россию с Востоком и Западом, никто не отменял. Это актуально не только в плане упрочения статуса России как великой евразийской и мировой державы, но и для развития самой России. Согласно предсказанию М.В. Ломоносова, эффективно осваивать зауральские земли можно только параллельно — через развитие сухопутных и морских транспортных путей: «...Российское могущество прирастать будет Сибирью и Северным океаном и достигнет до главных поселений европейских в Азии и в Америке» [9, с. 354–355].

В сущности, проект М.В. Ломоносова до сих пор остается актуальным, особенно его ключевой пункт про «отменные привилегии и вольности» для сибиряков [9, с. 351], чего, увы, никогда не было и нет до сих пор.

Российская Арктика как формирующийся цивилизационный коридор

Однако вернёмся к мысли великого русского учёного и патриота о связи могущества России с освоением Северного ледовитого океана. Здесь фактически намечена программа прокладки будущего Северного морского пути, что осуществилось в советское время и сыграло огромную роль в истории хозяйственного освоения Арктики и арктического побережья нашей страны.

Пока Северный морской путь обеспечивает в основном добычу и перевозку нефти, сжиженного газа и рудного концентрата в северных широтах, грузы для инвестпроектов в Арктике, а также Северный завоз. Навигация в зимний период оказывается здесь крайне затруднённой, а использование ледоколов даже в летний период делает этот путь дорогим и технически сложным. Однако существуют достаточно обоснованные оптимистические планы. Приведём в этой связи прогноз, который даёт заместитель главы дирекции Северного морского пути ГК «Росатом» Максим Кулинко: «...К 2030 г. перевозки через арктические моря станут рутинной операцией — к тому времени должны заработать 13 ледоколов, а “ледовый навигатор” и спутниковая группировка “Роскосмоса” будут снабжать суда информацией в реальном времени. Срок прохода корабля должен будет составлять около 10 дней круглый год: хотя Арктика умеет преподносить сюрпризы, в “Росатоме” верят, что сумеют укротить ледяную стихию. К тому же сроку ожидается масштабирование и расширение международного сотрудничества: компания New Shipping Line из КНР начала транзит-

ные перевозки грузов из китайских портов в 2023 г., и на данный момент пилотный запуск признан успешным обеими сторонами»².

Сегодня начинают вполне серьёзно обсуждаться также перспективы превращения Северного морского пути в мировой транспортный коридор, существенно сокращающий путь из Азии в Европу и являющийся потенциальной альтернативой морскому пути через Красное море и Суэцкий канал. Грузооборот по Северному морскому пути в 2024 г. должен будет вырасти до 40 млн т³. Заинтересованность в его использовании демонстрируют сегодня не только Китай, но также другие страны Востока, а в самое последнее время даже США⁴.

Понимая известную гипотетичность того, что будет раскрываться ниже, мы всё же рискнём высказать и посилено обосновать гораздо более фундаментальный тезис: *российская Арктика, учитывая как глобальные биосферные, так и геополитические процессы, в ближайшем будущем имеет все возможности превратиться не просто в мировой транспортный, а именно в новый цивилизационный коридор, связывающий воедино уже не просто цивилизации Востока и Запада, но также Севера и Юга Евразийского социокультурного пространства*. Этим реализуется не только предсказание М.В. Ломоносова об особой роли российского Севера, но и научное предвидение классика евразийства П.Н. Савицкого о неуклонном смещении центра цивилизаций из южных в северные регионы Земли (см. его известную работу «Миграция культуры» [10, Савицкий П.Н.]).

Какие же есть объективные основания говорить о возможности превращения транспортного арктического морского коридора в новый важнейший цивилизационный коридор?

Во-первых, следует констатировать северную природу и северную идентичность России. Наиболее обоснованно и систематизированно об этом пишет А.В. Головнев, посвятив данному вопросу специальное фундаментальное исследование [11]. Хотя наиболее известными и официально признанными геополитическими и пространственными ориентациями России были в истории «европейский Запад, ордынский Восток, византийско-христианский Юг», в реальности, по мысли А.В. Головнева, она «самая северная страна планеты по расположению, природе и культуре» [11, с. 2]. С этих позиций «вся Россия — Север» [11, с. 147], причём под «северностью» России автор имеет в виду «не только географию и климат, но и антропологию с этнографией, где главными фигурантами выступают не территория и температура, а люди — северянин-человек и северяне-народы с их судьбами, мотивами, ценностями» [11, с. 7].

² Arctic Russia — Северный морской путь 2023: предварительные итоги года и планы на будущее // Инвестиционный портал Арктической зоны России. URL: <https://arctic-russia.com/article/severnyy-morskoy-put-2023-predvaritelnye-itogi-goda-i-plany-na-budushchee/> (дата обращения: 15.07.2024).

³ «Больше конкурентных преимуществ»: перспективы Северного морского пути // Радио Sputnik. 29.03.2024. URL: <https://radiosputnik.ru/20240329/sevmorput-1936680158.html> (дата обращения: 15.07.2024).

⁴ СМИ: Запад из-за хуситов обратил внимание на подконтрольный РФ Севморпуть // Радио Sputnik. 01.06.2024. URL: <https://radiosputnik.ru/20240601/sevmorput-1949827481.html> (дата обращения: 15.07.2024).

В связи с этим вполне логичным будет вывод: всё, что мы выше говорили о превращении цивилизационных коридоров из региональных в глобальные, имеет прямое отношение к российскому Северу. Он *уже представляет собой исторически сложившийся северный цивилизационный коридор* с исключительным многообразием культур, языков, этносоциальных укладов, самобытных хозяйственных промыслов и культурных традиций народов Севера. Эти северные культуры, в первую очередь благодаря пришедшим сюда русским первопроходцам (особенно поморам), вступили между собой в сложнейшие симбиотические отношения с многообразными культурными и хозяйственными заимствованиями, разделением труда и экологических ниш существования. Здесь на российском Севере причудливо и неповторимо переплелись локальность (оседлость) и динамизм (магистральность) в существовании российских этносов, а также обнаружилась глубокая диалектика локальности и магистральности [11, Головнев А.В.].

А.В. Головнев отмечает фундаментальную значимость изучения народов Севера для понимания всей России, её многонародности и культурной «цветущей сложности», если использовать это словосочетание К.Н. Леонтьева. В частности, А.В. Головнев пишет: «Позиционирование северности как основного измерения России принципиально меняет место и значение культур и народов Севера, которые в этом ракурсе предстают не окраинными, а опорными. Археологические и историко-этнографические исследования выявляют не только огромный фонд материального и нематериального культурного наследия Российского Севера, но и необходимость его актуализации. Эта перспектива предполагает переосмысление этнической истории и культуры новгородцев, поморов, карелов, коми-зырян, ненцев, хантов, эвенков, якутов, чукчей и других сообществ Северной Евразии как актуальной и фундаментальной для России этноисторической тематики» [11, с. 371].

Наличие северного цивилизационного коридора (пока ещё протоцивилизационного — с глобальной точки зрения), где русские выступают в качестве носителей сформировавшейся магистральной культуры, проявляется в многочисленных фактах этнического и межкультурного синтеза, в переплетении жизненных устоев многих северных этносов. Тот же А.В. Головнев отмечает, что «русское (московское) движение на восток было обратной волной монгольского движения на запад и не порождало цивилизационного фронта, а шло по давно проторенным путям, лишь слегка обновляя устойчивую картину многонародности. Лучшим подтверждением тому может служить обилие браков между пришельцами и туземцами, а также включение местной знати в имперский нобилитет. На севере Евразии отношения с древности были настроены скорее на поддержание связей, чем на размежевание. Этнические границы, заданные экологическими рубежами и системами сезонных миграций, часто служили не полосой отчуждения, а перекрёстками торговых и военных связей и путей, где формировались новые этнокультурные очаги (например, на Ладоге, где сходились маршруты скандинавов, финнов и славян, в устье Оби, где пересекались пути ненцев, хантов, коми и русских)» [11, Головнев А.В., с. 376–377].

Другое дело, что пока этот северный коридор взаимодействия народов представляет собой именно российскую евразийскую цивилизацию. Он сыграл важную роль в её истории, если учесть, что русское движение по Сибири на восток изначально шло по приполярным землям и только потом начало смещаться к югу. В этом плане Северный ледовитый океан ещё не стал глобальной дорогой человечества, где встречаются цивилизации Востока и Запада, Севера и Юга. *Однако можно со всей уверенностью говорить, что в лице российского Севера мы имеем дело с исторически сформировавшимся локальным цивилизационным коридором, где есть не просто транспортно-биосферные возможности для создания глобального цивилизационного коридора, но и его объективные хозяйственные, социо- и этнокультурные предпосылки.*

Россия ценой неимоверного напряжения народных и государственных сил фактически заложила пространственные, инфраструктурные и этнокультурные основы самого северного глобального цивилизационного коридора. Он пройдёт по землям, где уже во многом свершился процесс великого культурного синтеза и «прорастания» друг в друга самых разных народов. *И этот исторический северный евразийский опыт сотрудничества и содружества народов исключительно важен для будущего всего разобщённого ныне человечества.*

Во-вторых, если переходить с российского на собственно глобальный уровень цивилизационного анализа, то можно констатировать неуклонно идущее изменение мирового климата, наиболее явно проявляющегося именно в Арктике. Потепление расширяет технические возможности судоходства в северных широтах. В этом плане именно Северный ледовитый океан претендует на то, чтобы рано или поздно стать водным широтным цивилизационным коридором Северной Евразии. Возможно, он даже превзойдёт по своему потенциалу сухопутный Великий шёлковый путь, пролегающей по пространству Великой евразийской степи, которую уже упоминавшийся выше П.Н. Савицкий назвал «сухопутным океаном». В отличие от Великой степи, данный коридор не пересекает границы государств, не зависит от возможных локальных конфликтов и смены политических режимов, не требует капитальных вложений в поддержание железнодорожной и автомобильной инфраструктуры. Это, естественно, не означает, что водные и сухопутные цивилизационные коридоры надо противопоставлять друг другу. Наоборот, здесь должен действовать известный боровский принцип дополнительности.

Количественное возрастание числа проходящих по Арктике судов, что можно уверенно предсказать, потребует качественного совершенствования технической инфраструктуры с новыми центрами ремонта и заправки судов, узлами сопряжения морской, железнодорожной, автомобильной и авиационной логистики. Интернациональный состав экипажей и качественное разнообразие грузов, в свою очередь, будут способствовать развитию их информационно-аналитического и культурно-гуманитарного сопровождения через подготовку соответствующих специалистов-переводчиков, лоцманов, диспетчеров, мене-

джеров и логистиков, владеющих иностранными языками и навыками межкультурной коммуникации.

Здесь в интенсивный диалог вступят, как отмечалось, уже не только представители цивилизаций Востока и Запада (Европы, США, Китая и Японии), но и южных восточных цивилизаций, заинтересованных в сотрудничестве со странами глобального Севера, прежде всего с Россией. И такие процессы сейчас, как известно, всё более активизируются.

В-третьих, на фоне вечно пылающего и раздираемого цивилизационными конфликтами Ближнего Востока, так или иначе угрожающего мировому судоходству⁵, арктический коридор контролируется одной страной — Россией, испокон веков цивилизационно ориентированной на диалог и синтез, а не на конфронтацию культур и цивилизаций; на миротворчество и равноправие в отношениях между народами, а не на политическое и хозяйственное доминирование отдельных блоков и стран. Соответственно, Северный морской путь вместе с Трансбпом призваны стать *дорогами миротворчества и союза народов, их интенсивного цивилизационного взаимодействия и взаимопонимания*.

Мирное сотрудничество народов будет способствовать совместному рациональному и экологически ответственному хозяйственному освоению богатств Севера в интересах не только ныне живущих, но и будущих поколений. Арктику нельзя разделить между странами-эгоистами, в Арктике нельзя воевать. Общий хрупкий арктический дом, как правильно подчёркивают многие исследователи, *можно сохранить и обустроить только сообща, в интересах всех стран и народов Земли, особенно в условиях глобального изменения климата*. Север — это тот цивилизационный коридор, который сможет геополитически, геоэкономически, геокультурно и экологически примирить ныне враждующие народы и цивилизации, открыть им новые пути диалога и конструктивного взаимодействия, учитывая, что и исторически он был не столько ареной противоборства народов, сколько сотрудничества и выработки навыков соборного сосуществования.

Когда-то выдающийся мыслитель С.Н. Булгаков пронизательно заметил, что «единство мыслей достигается только жизненным единением» [12, с. 308]. Этот продуктивный цивилизационный диалог в жизненно значимых для всех народов коридорах отличается от «повисающего» в пространстве и во времени абстрактного призыва того же С. Хантингтона, что «людям всех цивилизаций следует искать и стремиться распространять ценности, институты и практики, которые являются общими и для них, и для людей, принадлежащих к другим цивилизациям» [1, с. 235]. Но те же европейцы, заикнувшиеся на ценностях демократии, толерантности и рынка, т. е. на сугубо европейских и относительных социально-политических ценностях, вряд ли примут русские духовные ценности соборности, братства и правды. Для этого нужен не просто открытый и непредвзятый цивилизационный диалог, но именно общее — жизненно важное — дело, помогающее отделить цивилизационные ценностные зёрна от цивилизационных плевел.

⁵ Обстрел йеменскими хуситами судов в Красном море — наглядное тому подтверждение.

В-четвёртых, единый северный цивилизационный коридор подразумевает обязательное *взаимодействие не только политических и хозяйственных, но и научных элит* разных стран, изучающих Арктику. Подобное научное взаимодействие было существенно подорвано в последние годы, хотя без постоянного обмена эмпирическими базами данных, передовыми методами и методиками, новыми концептуальными моделями научно обоснованное обеспечение северного мореходства попросту невозможно. Совместное изучение процессов, происходящих в северных широтах, их влияние на климат и хозяйственную деятельность человека, построение научно обоснованных биосферных прогнозов — это то, что также объективно сближает народы и культуры, позволяет им совместно и своевременно отвечать на всё углубляющиеся климатические вызовы. Во взаимодействии с биосферой человечество не может не выступать единым и сплочённым целым, ибо штормы, наводнения, засухи и цунами не знают человеческих и государственных границ. Не знает разделений на страны и народы также и научный интеллект, призванный давать универсальные ответы на природные вызовы. *Арктика же, как особенно быстро меняющийся природный регион, требует принятия быстрых, взвешенных и опять-таки соборно продуманных научных решений.*

В-пятых, если учитывать всё, что мы говорили выше об исключительном культурном многоцветье северных российских народов, то Северный морской путь, призванный всё более превращаться из регионального в глобальный, создаёт весьма благоприятные возможности *для развития мирового туризма*. Жители южных цивилизационных и субцивилизационных социокультурных сообществ получают возможность познакомиться с целой россыпью самобытных северных культур — от славян-поморов до ненцев, якутов и чукчей. Это, в свою очередь, откроет новые горизонты для сравнительных этнографических, этносоциальных и кросскультурных исследований, для поиска родства и пересечения сегодня пространственно далеко расположенных друг от друга культур, которые когда-то, возможно, имели общие корни.

Туризм цивилизационно значим и в том плане, что представители других народов и культур, особенно южных, смогут познать и по достоинству оценить те исключительно суровые природно-климатические условия, в рамках которых северные евразийские народы сумели организовать свою хозяйственно-бытовую жизнь, создать и сохранить оригинальные культурные традиции.

В-шестых, в освоении Сибири когда-то особую роль сыграли поморы. «Потомки поморов, — пишет в этой связи В.Н. Калущков, — приобрели неоценимые навыки выживания и хозяйственного освоения северных территорий. Не удивительно, что плацдармом и ресурсной базой продвижения в Сибирь явился Русский Север. Но самыми важными при освоении новых земель ресурсами выступали ресурсы человеческого опыта и знания. Поэтому поморы и составили костяк сибирских землепроходцев» [13, с. 152]. В лице поморов и донских

казаков, составлявших костяк отрядов Ермака⁶, особенно ярко проявились такие человеческие качества русского этноса, как дух всемирной отзывчивости и умение находить пути к сердцу самых разных этнических групп, способность не чураться инородцев, а родниться и брататься с ними. Этот северный русский дух освоения нового пространства через органическое «врастание» в иные этнокультурные миры должен сыграть свою объединительную роль и в нынешних сложных исторических условиях на пространствах северного цивилизационного коридора.

Вспомним в этой связи один из важнейших факторов формирования и пространственного расширения России как великой евразийской и мировой державы: именно суровые условия жизни будят «волю к общему делу», где люди и народы умирают в одиночку, а выживают и встают на путь процветания только сообща. Северный цивилизационный коридор, пролегающий по суровым арктическим территориям России, как раз и призван пробудить у народов Востока и Запада, Севера и Юга новую волю к общему делу. Сохранение и экологически взвешенное использование пространственных и хозяйственных ресурсов Севера — *этой общей «ледовой крыши» мира* — научит людей вновь по-соседски и по-братски распоряжаться общими ресурсами в земном доме, где кооперация намного выгоднее конкуренции, худой мир лучше доброй ссоры, а дарение в конце концов оборачивается самой большой прибылью.

Личностный фактор в становлении и осмыслении цивилизационных коридоров

Цивилизационные коридоры всегда имеют ярко выраженное антропологическое измерение в лице своих первооткрывателей и первопроходцев, учёных, художников и святых подвижников, впервые подвергающих их научной или художественной рефлексии. Так, для Днепровского цивилизационного коридора значимы святой апостол Андрей и легендарный Олег. Для волжского коридора, связавшего Русь с Персией и Индией, важнейшей фигурой является тверской купец Афанасий Никитин; для сухопутного коридора Алтай — Гималаи — русский офицер и казахский просветитель Ч.Ч. Валиханов. Наконец, первым учёным, который прошёл и описал цивилизационный торговопаломнический коридор Бурятия — Монголия — Тибет был выдающийся бурятский учёный и общественный деятель Г.Ц. Цыбиков.

Для северного цивилизационного коридора исключительно значима фигура М.В. Ломоносова. Он не только персонифицирует лучшие качества помора и русского человека, единящего народы и культуры, но фактически научно прорисовывает контуры будущего северного цивилизационного коридора, прогнозирует особую роль Арктики и Сибири в судьбах России, наконец, лично являет образ соборного человека будущего, в котором органично уживаются религиозная вера и разум, учёный и поэт, общественный деятель и утончён-

⁶ Недаром В.И. Суриков специально едет на Дон, чтобы подобрать типажи для своей знаменитой картины «Покорение Сибири Ермаком».

ный исследователь природы, патриот и, своего рода, «всечеловек». Северный цивилизационный коридор совсем не случайно проходит по родовым землям великого учёного, вдохновенно писавшего когда-то, что «Северный океан есть пространное поле, где ... усугубиться может российская слава, соединённая с беспримерною пользою, чрез изобретение восточно-северного мореплавания в Индию и Америку» [9, Ломоносов М.В., с. 290–291].

Особо следует сказать о великом русском художнике, учёном, путешественнике, мыслителе и общественном деятеле Н.К. Рерихе (в 2024 г. исполнилось 150 лет со дня его рождения). Это человек, который в той или иной мере был связан с Днепровским и с Волжским цивилизационными меридиональными коридорами; который всегда отмечал исключительную роль северных территорий в становлении Руси-России и сам имел северные варяжские родовые корни; кто, наконец, в ходе своей беспримерной Центрально-Азиатской экспедиции 1925–1928 гг. проехал по Транссибу и своими ногами прошёл с юга на север и обратно с севера на юг двумя великими сухопутными азиатскими цивилизационными коридорами: Гималаи — Алтай и Монголия — Тибет — Индия. Ему принадлежат слова, которые в полной мере относятся и к формирующемуся северному цивилизационному коридору: «Великие переселения народов не случайность... В соприкосновении с новыми соседями расширяется сознание и куются формы новых рас. Потому живая передвигаемость есть один из признаков мудрости. В глубинах Азии — этой колыбели всех духовных и созидательных движений — в давние времена передвижение рассматривалось как завершение образования»⁷.

Есть все основания считать, что будущее развитие наших северных территорий и формирование Северного цивилизационного коридора выдвинет новых ломоносовых и михаилов сидоровых⁸, седовых и папаниных, ведь только великие исторические задачи призывают под свои знамёна выдающихся личностей. Наш глобальный поворот на Восток, о котором сегодня так много говорят, должен пролагаться не только по суше, но и обязательно по морю, и прежде всего — в интересах нашей собственной российской цивилизации и её сибирских регионов, ибо нельзя забывать, что российский Север составляет 70% всего глобального Севера, а северные районы являют собой 2/3 всей территории России.

Сегодня мы можем также говорить не только о северности России, но и о нарастании северности в существовании всей земной цивилизации, перед которой именно Россия раскрывает новые «цивилизационные ворота» в будущее.

Список источников

1. Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. Москва: ООО «Издательство АСТ», 2003. 603 с.
2. Иванов А.В., Попков Ю.В. Типология цивилизаций в диахроническом измерении: базовые модели и перспективы России // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Со-

⁷ Рерих Н.К. Обществу славянской культуры // Культуру в жизнь. URL: https://culture-into-life.ru/nikolaj_rerih_obshestvu_slavianskoj_kultury/ (дата обращения: 15.07.2024).

⁸ Проникновенный очерк жизни и деятельности этого великого энтузиаста русского Севера принадлежит Валентину Пикулю. См. [14, Пикуль В.С., с. 374–385].

- циология. 2022. Т. 22. № 2. С. 404–415. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2022-22-2-404-415>
3. Российская Арктика: современная парадигма развития / Под ред. академика А.И. Татаркина. Санкт-Петербург: Нестор-История, 2014. 844 с.
 4. Ивантер В.В., Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Арктический мегапроект в системе государственных интересов и государственного управления // *Контурь глобальных трансформаций: политика, экономика, право*. 2014. Т. 7. № 6. С. 6–24.
 5. Иванов А.В., Попков Ю.В. Меридиональные цивилизационные коридоры Евразии: ретроспективы и перспективы // *Евразийский ежегодник*. 2024 (2). С. 52–73. DOI: <https://doi.org/10.22455/2949-5865-2024-2-52-74>
 6. Головнёв А.В. Антропология движения (древности Северной Евразии). Екатеринбург: УрО РАН; «Волот», 2009. 496 с.
 7. Головнёв А.В. Локальные и магистральные культуры Северной Евразии // *Человек и Север: антропология, археология, экология: Материалы всероссийской конференции*. Тюмень: Издательство Института проблем освоения Севера СО РАН, 2012. С. 234–237.
 8. Краевский Г.Ф. Мировая-транзитная Сибирская железная дорога: сообщение, сделанное в Собрании инженеров путей сообщения, 8 марта 1897 г. инженером п. с. Г. Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. Иркутск: типолитография П.И. Макушина, 1898. 84 с.
 9. Ломоносов М.В. Для пользы общества. Москва: Советская Россия, 1990. 384 с.
 10. Савицкий П.Н. Континент Евразия. Москва: Аграф, 1997. 464 с.
 11. Головнев А.В. Северность России. Санкт-Петербург: МАЭ РАН, 2022. 450 с.
 12. Булгаков С.Н. Соч. в 2-х тт. Т. 1. Москва: Наука, 1990. 604 с.
 13. Калущков В.Н. Русский Север и Сибирь: историко- и культурно-географические аспекты взаимодействия // *Вестник АРГО*. 2017. № 6. С. 148–156.
 14. Пикуль В.С. Живая связь времен. Москва: Профиздат, 1989. 560 с.

References

1. Huntington S. *The Clash of Civilizations*. Moscow, AST Publ., 2003, 603 p. (In Russ.)
2. Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Typology of Civilizations in the Diachronic Dimension: Basic Models and Perspectives of Russia. *RUDN Journal of Sociology*, 2022, vol. 22, no. 2, pp. 404–415. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2022-22-2-404-415>
3. Tatarkin A.I. *Russian Arctic: Modern Paradigm of Development*. Saint Petersburg, Nestor-Istoriya Publ., 2014, 844 p. (In Russ.)
4. Ivanter V.V., Lexin V.N., Porfiriev B.N. Arctic Megaproject in the System of National Interests and State Administration. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2014, vol. 7, no. 6, pp. 6–24.
5. Ivanov A.V., Popkov Yu.V. Meridional Civilization Corridors of Eurasia: Retrospectives and Perspectives. *Eurasian Yearbook*, 2024 (2), pp. 52–73. DOI: <https://doi.org/10.22455/2949-5865-2024-2-52-74>
6. Golovnev A.V. *Anthropology of Movement*. Yekaterinburg, KSC UB RAS, Volot Publ., 2009, 496 p. (In Russ.)
7. Golovnev A.V. Local and Mainstream Cultures of Northern Eurasia. In: *Man and the North: Anthropology, Archeology, Ecology: Proceedings of the All-Russian Conference*. Tyumen, Institute of the Problems of Northern Development Publ., 2012, pp. 234–237. (In Russ.)
8. Kraevskiy G.F. *World-Transit Siberian Railway: A Report Made in the Meeting of Engineers of Ways of Communication, 8 March 1897 by Engineer G. Kraevskiy and Supplemented with Notes on the Way through Siberia to the Hingan Mountains in Manchuria*. Irkutsk, Tipo-litografiya P.I. Makushina Publ., 1898, 84 p. (In Russ.)
9. Lomonosov M.V. *For the Benefit of Society*. Moscow, Sovetskaya Rossiya Publ., 1990, 384 p. (In Russ.)
10. Savitskiy P.N. *Continent Eurasia*. Moscow, Agraf Publ., 1997, 464 p. (In Russ.)
11. Golovnev A.V. *Northness of Russia*. Saint Petersburg, MAE RAS Publ., 2022, 450 p. (In Russ.)

12. Bulgakov S.N. *Essays in 2 Volumes. Vol. 1.* Moscow, Nauka Publ., 1990, 604 p. (In Russ.)
13. Kalutskov V.N. Russian North and Siberia: Historical and Cultural and Geographical Aspects of Interaction. *Vestnik ARGO*, 2017, no. 6, pp. 148–156.
14. Pikul V.S. *The Living Link of Time.* Moscow, Profizdat Publ., 1989, 560 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 14.08.2024; одобрена после рецензирования 27.10.2024;
принята к публикации 29.10.2024*

Вклад авторов: все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 116–128.
Научная статья
УДК 316.7(470.11)(045)
DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.116>

Восприятие пространства и «чувства места» среди пожилых жителей посёлка Соловецкий

Пшенко Регина Алексеевна^{1✉}, аспирант

¹ Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

¹ pshenkoregina@gmail.com[✉], ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1353-5800>

Аннотация. Чувственно-эмоциональное восприятие природно-архитектурного ландшафта является собирательным явлением, зависящим от различных факторов. Природно-архитектурное пространство посёлка Соловецкий отличается территориальной изоляцией (островной характер); морским типом природно-климатических условий; последствиями сравнительно позднего формирования гражданского населения; богатой религиозной историей; расположением на данной территории мест особого назначения. В условиях сложной системы исторических связей и относительной «молодости» посёлка население находится в стадии формирования «чувства места». Архитектурное пространство посёлка многократно трансформировалось, не носило характера последовательного линейного развития. Важными трансформационными событиями являлись: жизнь монастыря и монастырских служб, обустройство пространства монастыря под нужды Соловецкого лагеря особого назначения и Соловецкой тюрьмы особого назначения (1923–1939 гг.), дальнейшее приспособлении архитектурного пространства для школы юнг и боцманов, военной части с последующей трансформацией для гражданского поселения (1944 г.). Трансформационные этапы архитектурного пространства запечатлены в современном образе посёлка, что оказывает влияние на формирование «чувства места» у населения. В данной статье рассмотрены и проанализированы результаты опроса пожилого населения посёлка Соловецкий, выявлены особенности и закономерности чувственно-эмоционального восприятия пространства. Особое внимание уделено чувствам красоты, уникальности, чистоты, безопасности и дружелюбности среди пожилых респондентов. В конце статьи приводятся рекомендации по укреплению «чувства места» — психоэмоциональной связи с местом проживания. Указанные рекомендации позволят улучшить психоэмоциональный климат в посёлке и здоровье пожилых жителей.

Ключевые слова: чувство места, чувственно-эмоциональное восприятие, природно-архитектурный ландшафт, посёлок Соловецкий

Благодарности и финансирование

Исследование выполнено за счёт гранта Российского научного фонда № 23-28-10034 «Создание устойчивых сообществ с учётом последствий трансформации архитектурно-этнографической среды островной и прибрежной Арктики».

Perception of Space and Sense of Place among Elderly Residents of the Solovetsky Village

* © Пшенко Р.А., 2025

Для цитирования: Пшенко Р.А. Восприятие пространства и «чувства места» среди пожилых жителей посёлка Соловецкий // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 116–128. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.116>
For citation: Pshenko R.A. Perception of Space and Sense of Place among Elderly Residents of the Solovetsky Village. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 116–128. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.116>



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

Regina A. Pshenko^{1✉}, Graduate Student

¹ Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

¹pshenkoregina@gmail.com✉, ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1353-5800>

Abstract. Sensory-emotional perception of natural-architectural landscape is a collective phenomenon that depends on various factors. The natural and architectural space of the village of Solovetsky is distinguished by territorial isolation (island environment); marine type of natural and climatic conditions; consequences of the relatively late formation of the civilian population; rich religious history; location of special purpose places. In the conditions of the complex system of historical connections and the relative “youth” of the village, the population is in the stage of forming a “sense of place”. The architectural space of the settlement has been transformed many times and has not been characterised by a consistent linear development. Important transformational events were: the history of the monastery and its monastic services, the arrangement of the monastery space for the needs of the Solovetsky special purpose camp and the Solovetsky special purpose prison (1923–1939), further adaptation of the architectural space for the school of cabin boys and boatswains, a military unit, with subsequent transformation for civil settlement (1944). The transformational stages of architectural space are captured in the modern image of the village, which influences the formation of a “sense of place” among the population. This article examines and analyses the results of a survey of the elderly population of the Solovetsky village, identifying the features and patterns of sensory-emotional perception of space. Particular attention was paid to feelings of beauty, uniqueness, cleanliness, safety and friendliness among older respondents. The article concludes with recommendations for strengthening the “sense of place” — the psycho-emotional connection with the place of residence. These recommendations will improve the psycho-emotional climate in the village and the health of elderly residents.

Keywords: *sense of place, sensory-emotional perception, natural architectural space, Solovetsky village*

Введение

Концепт «чувство места» (sense of place) получил глубокую традицию изучения начиная с 70-х гг. XX в. Однако исследование чувства места среди жителей островных территорий, имеющих специфические особенности как природного, так и архитектурного ландшафта, является малоизученным явлением. Настоящее исследование включает в себя изучение чувственно-эмоционального восприятия пожилым населением окружающего пространства посёлка Соловецкий Приморского района Архангельской области.

Согласно западным концепциям, трёхмерная модель «чувства места» является составным произведением из «привязанности к месту» (place attachment), «идентификации с местом» (place identity) и «зависимости от места» (place dependence) [1, Jorgensen B., Stedman R.]. Например, «привязанность к месту» формируется из положительной эмоциональной связи людей с местом [2, Hummon D.M.; 3, Low S.M., Altman I.]. Согласно второй модели, чувство места формируется только за счёт идентификации с местом и зависимости от места [4, Trentelman C.].

Помимо этих двух моделей, сложился ряд персональных концепций, раскрывающих само понятие «место». И. Туан считал, что чувство места связано с интерпретацией, созданием символов и смыслов во взаимодействии с окружающей средой, проживанием жизненных ситуаций в контакте с физическим пространством. По его мнению, неидентифицированное пространство становится «местом» только тогда, когда наделяется ценностью [5, с. 6].

Наиболее близкой нашему пониманию термина «место» является концепция Э. Рельфа, который также рассматривал «место» как взаимосвязь пространства и человека — «феноменология места», т. е. интерпретация человеческого опыта взаимодействия с окружающим пространством [6; 7]. Э. Рельф, описывая связь между пространством и местом, пояснял, что пространство включает в себя множество мест. Он замечает, что для изучения «места» и «чувства места» необходимо производить изучение отношения людей к пространству, т. е. процесс накопления пространственного опыта [7, с. 44]. Э. Рельф также рассматривал идентичность людей с местом. Личный опыт человека формирует место вне пространства. Под «идентичностью места» он понимал его «постоянное сходство и единство, которое позволяет этому [месту] отличаться от других» [7, с. 45]. Идентичность также определяется вовлечённостью и заботой о месте, проживанием определённых жизненных ситуаций в соприкосновении с местом. Одна из ключевых идей Рельфа состоит в том, что «человеческий опыт приобретает разные качества чувств» [6, с. 45]. Его теория предполагает, что накопление пространственного опыта — это длительный процесс, приводящий к укреплению связи между человеком и местом. Р. Седман, продолжая идеи предшественников, отмечает, что «переход от пространства к месту предполагает переход от чужого к знакомому, т. е. пространство трансформируется в место по мере того, как оно приобретает определение и значение» [8, с. 823]. Автор фиксирует связь между познанием и эмоциями.

Резюмируя, необходимо отметить, что различное понимание термина «место» во многом не является взаимоисключающим. «Место» обычно рассматривается как комбинация трёх понятий: место как местоположение означает пространственную область или физическое местоположение; место как действие, происходящее в этом месте; чувство места — субъективное значение места, привязанность к месту, идентичность места [9, Amundsen H., с. 257–258; 10, Agnew J.].

Один из вопросов, который остается открытым, заключается в определении продолжительности времени, необходимого человеку от идентификации места к складыванию крепкого чувства места — привязанности к месту, которое основано на чувственно-эмоциональных связях, полученных при помощи переживания положительных эмоций и накопленного опыта. Исследователи арктических территорий А. Болотова и Ф. Штаммлер пришли к выводу, что привязанность к местам среди приезжего населения формировалась «пропорционально возрастанию значимости и ценности этих мест для биографий приезжих» [11, с. 211]. Авторы отмечают, что одним из мест привязанности являются могилы предков. Соответственно, крепкая привязанность формируется уже среди второго поколения мигрантов: второе поколение мигрантов на Север России заботится и ухаживает за местами захоронения их предков, а сформированная привязанность препятствует их переселению в климатически более благоприятные регионы [11, с. 211]. Важно заметить, что ещё одним фактором формирования крепкого чувства места — привязанности к пространству Севера — является «солидарность северян», основанной на коллективном труде, широко распространённом на

этих территориях в прошлом: «глубокое знание людей с коллективным опытом и мест, где этот опыт произошёл, создаёт прочные социальные связи среди жителей севера, а также между людьми и местами» [11, с. 213].

Соловецкий архипелаг является уникальным природно-архитектурным ландшафтом с богатой историей и статусом объекта мирового культурного наследия ЮНЕСКО. При этом посёлок Соловецкий относительно молод, он был построен в 90-е гг. XX в. (рис. 1).



Рис. 1. Посёлок Соловецкий. Фото Р. Пшенко, 2023.

Природно-архитектурный ландшафт Соловецкого архипелага формировался под влиянием различных факторов. Во-первых, стоит отметить монастырь, «монастырские стены» и комплекс хозяйственных зданий, находившийся за пределами центрального монастырского комплекса. Временем основания монастыря принято считать 1420–1430 гг. [12, с. 5–6]. Монастырь был и остаётся главной архитектурной доминантой острова и историко-художественным фоном посёлка и архипелага в целом. Здания хозяйственных комплексов на данный момент находятся в ведомстве монастыря и являются объектами культурного наследия федерального значения, но большая часть из них не пригодна к эксплуатации. Стоит отметить, что сохранившиеся здания хозяйственных монастырских служб являются важными элементами архитектурного пространства посёлка. К таким постройкам относятся: Салотепный завод (1842 г.), такелажный амбар (1838 г.), здание монастырской электростанции (1910–1912 и 1920–1930 гг.), Белецкая баня (1717 г.), смолокурня (XIX в.), монастырская радиостанция (1915 г.) и др. Помимо хозяйственных комплексов сохранились жилые и учебные помещения. Так, рядом с монастырём расположено деревянное здание училища для трудников (вторая половина XIX в.) и Никольский корпус (1896–1898 гг.).

Второй опорной точкой формирования природно-архитектурного ландшафта является время существования Соловецкого лагеря особого назначения и Соловецкой тюрьмы особого назначения (1923–1939 гг.). В это время монастырская архитектура использовалась для нужд лагеря / тюрьмы. Дополнительно были построены жилые помещения. В южной части

посёлка сохранились бараки и административное здание рабочего городка Соловецкого лагеря особого назначения (1928 г.). В настоящее время бараки и административное здание используются как жилые помещения, здание музея и магазина. После закрытия тюрьмы монастырские помещения использовались для размещения школы юнг и боцманов. Гражданский посёлок сформировался в 1944 г., период его становления характеризуется строительством частных домов, а также переоборудованием «лагерной архитектуры» для проживания местных жителей.

Ввиду того, что формирование поселения Соловецкий носило неоднородный характер и было обусловлено работой Соловецкого лагеря особого назначения (1923–1933 гг.), Соловецкой тюрьмы особого назначения (1937–1939 гг.), военно-морской части (1939–1991 гг.), значительная часть местного населения — это потомки служащих и заключённых лагеря и тюрьмы, вторая большая часть населения — это дети военных, служивших и живших на Соловецких островах. Зарождение, складывание и развитие архитектурного ландшафта посёлка происходило на глазах местных жителей. Соответственно, проживающие в посёлке Соловецком пожилые люди в большинстве своём являются первым и вторым поколением местных жителей. Выявление сформированности чувства места среди них представляет несомненный исследовательский интерес.

Гипотезой данного исследования стало предположение о том, что ввиду позднего формирования постоянного гражданского поселения и неоднородного характера природно-архитектурного ландшафта современный период характеризуется процессом идентификации места, а не складыванием крепкого «чувства места».

Методология исследования

Одним из современных подходов к исследованию чувственно-эмоционального восприятия ландшафта является эмоциональная география, изучающая эмоциональную связь человека с местом его проживания [13, с. 31]. «Эмоциональная география», взявшая своё начало из географических наук, фокусирует объект исследования на понятии «чувства места», которое связано с пространством повседневной реальности человека; другими словами, пространством, задействованным в процессе совершения «ежедневных ритуалов» [14, с. 574]. В основе методологии данной работы лежит концепция отечественного исследователя Т.В. Жигальцовой о том, что крепкое чувство места представляет собой сумму таких чувств, как ощущение красоты, чистоты, безопасности, дружелюбности, уникальности окружающего природно-архитектурного ландшафта [15, с. 362; 379]. «Чувство места» в сельской местности имеет более глубокие корни, более сильную привязанность [14, с. 574]. Можно предположить, что островной, изолированный характер территории способен усиливать чувство места.

Исследование эмоциональной географии Соловецких островов стало частью большого проекта «Создание устойчивых сообществ с учётом последствий трансформации архитектурно-этнографической среды островной и прибрежной Арктики», поддержанного Россий-

ским научным фондом. Комплексное исследование современного природно-архитектурного ландшафта Соловецкого архипелага, а также ретроспективный взгляд опираются на воспоминания пожилых жителей, собранные в ходе интервьюирования в июне 2023 г. Историческая перспектива подкреплена архивными материалами из Российского этнографического музея, Соловецкого государственного историко-архитектурного и природного музея-заповедника, Архангельского краеведческого музея. Кроме этого, в ходе исследования было проведено натурное обследование сохранности значимых для пожилого местного населения зданий и построек на архипелаге.

В выборку исследования вошло население старшего и пожилого возраста от 45 лет (второе поколение) до 78 лет (первое поколение). Анкетирование носило характер «снежного кома». Автором отмечается интерес респондентов к данному исследованию и желание населения принять участие. Для получения целостной картины в число респондентов были включены служители монастыря, работники музея и лица, проживающие на Соловецких островах сезонно. Всего было опрошено 17 человек старшего и пожилого возраста, из них 6 респондентов являются первым поколением местных жителей, переехавших на постоянное место жительства; 7 респондентов являются вторым поколением местных жителей, проживающих на Соловецком архипелаге с рождения; 4 человека сезонно приезжают на Соловецкий архипелаг от 5 лет подряд и более. В текст данной статьи вошли ответы респондентов первого и второго поколения.

Средняя продолжительность опроса составляла 30 минут. Вопросы делились на три смысловых блока и представляли собой открытые вопросы без вариантов ответа, что позволяло зафиксировать более полное мнение респондента. Первый блок вопросов был связан с историей и планировкой посёлка. Данный блок являлся подготовительной частью в психологическом плане, помогал расположить респондента, подготовить к открытому диалогу, побудить к воспоминаниям. Второй смысловой блок вопросов связан с чувственным восприятием природно-архитектурного ландшафта респондентами: чувство красоты (эстетическая потребность), уникальности (потребность в сингулярности, непохожести среды на другие), чистоты (потребность в комфортной и здоровой (чистой) окружающей среде), безопасности (потребность в безопасной и защищённой среде) и дружелюбия (потребность в общении и бесконфликтной среде) [15, Zhigaltsova T.]. Третий блок вопросов был направлен на высказывание личной оценки пространства, которое окружает респондентов.

Результаты исследования

В ходе интервьюирования респонденты не идентифицировали себя как коренное население, а скорее сохраняли отстранённую позицию, положение «гостя»: «коренного населения на Соловках нет, поэтому они не заинтересованы в изменениях, не готовы забо-

титься о месте, где они живут»¹. С этим мнением согласен и другой респондент: он считает, что уникальность поселка Соловецкий заключается в том, что «на Соловках много разных исторических слоёв. Он [посёлок — прим. автора] образован в 1944 г., первый слой — это моряки и семьи моряков, далее — первые музейные работники... Это всё люди приезжие, здесь нет коренного населения, и в этом его уникальность»². Исследователь истории и культуры Соловецких островов В.Н. Матонин также подтверждает эту мысль словами: «на Соловках местного населения почти нет, ротация местных жителей чрезвычайно велика»³. Таким образом, респонденты, проживающие на данной территории даже более 15 лет, не соотносят себя с местными жителями, что косвенным образом свидетельствует и о несформировавшемся «чувстве места».

Устойчивая оценка пространства запечатлена в *эстетическом чувстве* (представление о красоте природно-архитектурного ландшафта). Во время анкетирования мы просили оценить эстетическую составляющую посёлка и архипелага. Мы намеренно разделяли вопрос на «эстетический облик посёлка» и «эстетический образ архипелага». В первом случае мы подразумевали антропогенную архитектурную среду, вписанную в природное пространство: застройка посёлка, монастырь, жилые и хозяйственные постройки, причалы, гостиницы, бухта Благополучия и пр. Второй вопрос обращал внимание на весь архипелаг в целом: лес, береговая линия, посёлок, монастырь, острова (Анзер, Заяцкие острова и др.), мыс Печак, дамба, озёра и другие объекты. Однако в ходе опроса выяснилось, что жители разделяют монастырь и посёлок. Большинство респондентов, проживших большую часть своей жизни на архипелаге, ответили, что посёлок некрасив: «Историческая часть красивая, поселковую часть трудно назвать красивой»⁴; «Посёлок уродлив, к сожалению, но ни у кого нет плохих воспоминаний об острове. О плохой жизни — да, об острове — нет»⁵. Респонденты, которые переехали на Соловки относительно недавно или приезжают сезонно, более позитивно смотрят на архитектуру посёлка и считают его красивым. *Уникальность* респондентами связывалась именно с историей и архитектурой Соловецкого монастыря: «Уникален только из-за монастыря. Я лично так думаю, что вот эти вот святые места, скиты там, Секирная гора»⁶; «Такого Кремля, как у нас, сделанного из валунов диких, нету нигде, из таких камней»⁷.

Чувство чистоты и потребность в заботе об окружающем ландшафте были глубоко раскрыты в беседе с респондентом первого поколения. Он, работая в сфере благоустройства жилищного фонда и вывоза мусора, подчеркнул, что «местные не готовы заботиться об

¹ ПМА — Полевые материалы автора. Экспедиция в посёлок Соловецкий, Приморского р-на Архангельской области, июнь 2023. Интервьюер № 2 (второе поколение).

² ПМА, интервьюер № 10 (второе поколение).

³ ПМА, интервьюер № 13 (второе поколение).

⁴ ПМА, интервьюер № 5 (первое поколение).

⁵ ПМА, интервьюер № 13 (второе поколение).

⁶ ПМА, интервьюер № 5 (первое поколение).

⁷ ПМА, интервьюер № 3 (второе поколение).

окружающем пространстве»⁸. Как было сказано выше, исследователь Э. Рельф идентификацию места связывал именно с проявлением заботы об этом месте, соответственно, отсутствие заботы говорит об отсутствии идентификации места в своём восприятии пространства: «Нет, посёлок грязный. Пока иду, к примеру, в сторону кладбища... с ведром и собираю по дороге [мусор], с мешком даже, бутылки пустые... И поселковые там гадят, ну и приезжие, естественно, тоже»⁹, «Поселковая свалка. Там просто захоронено всё! Рядом же болото, грунтовые воды, вымывает, а там и батареи, и полиэтилен... То есть это самая, наверное, самая болезненная точка»¹⁰. Отсутствие чистоты вызывает стыд среди жителей. Респондент первого поколения, описывая территорию вокруг стен крепости, бухту Благополучия, пояснил: «стыдно — это самый центр, там очень грязно»¹¹. Он сказал, что по данному поводу писал заметку в «Живой журнал», чтобы привлечь внимание общественности. Таким образом он показал свою сопричастность и желание участвовать в жизни посёлка.

Чувство безопасности, пожалуй, самое сильное чувство среди опрошенных респондентов. Оно соотносится не только с посёлком, архипелагом, но и с морем (рис. 2).



Рис. 2. Белое море. Фото Р. Пшенко, 2023.

В ходе интервью был задан направляющий вопрос, целью которого было выявить отношение к морю как к источнику опасности, но никто из опрашиваемых не рассматривает море подобным образом. Море у населения вызывает только положительное восприятие: «Каждый раз интересно ходить на море, ведь оно каждый раз разное... Я сама в Комарово живу, там и выход к морю недалеко есть, лес с грибами, тишина и спокойствие»¹²; «Морю мы рады. Это и воздух для нас, и вода, всё»¹³. Респондент первого поколения пояснил: «наши дети с самого рождения приучены к такому здоровому страху [о море — прим. авто-

⁸ ПМА, интервьюер № 4 (первое поколение).

⁹ ПМА, интервьюер № 5 (первое поколение).

¹⁰ ПМА, интервьюер № 10 (второе поколение).

¹¹ ПМА, интервьюер № 1 (первое поколение).

¹² ПМА, интервьюер № 2 (второе поколение).

¹³ ПМА, интервьюер № 8 (первое поколение).

ра]»¹⁴. Двое из опрошенных испытывают чувство беспокойства о море, обусловленное интенсивной антропогенной нагрузкой, которая влияет на его флору и фауну. Один из респондентов определил море как аллерегию — связь с вечностью и предками. Подобная аллегория часто встречается в работах философов. Например, В.Н. Топоров, рассматривая море как символ, определял его как «универсальный способ корреляции сущностного и экзистенциального бытия, парадоксальную смысловую структуру, в которой бесконечное выражается в конечном, вечное — во временном [16, с. 594].

Солидарность северян основывается не только на коллективном труде [11, с. 213], но и на *чувстве общности* по отношению друг к другу. Только половина опрошенных считает жителей дружными между собой. Интересно, что одним из мест, формирующих чувство общности на Соловецких островах, респонденты считают Белецкую баню (рис. 3).



Рис. 3. Белецкая баня. Фото Р. Пшенко, 2023.

Белецкая баня — это здание предположительно 1717 г. постройки, расположенное на берегу Банного озера (на территории посёлка) и входящее в комплекс Соловецкого монастыря, на данный момент оно является памятником истории и культуры федерального значения¹⁵. Баня была построена из валунов с небольшими вкраплениями кирпича¹⁶. Она активно использовалась населением посёлка Соловецкий и являлась общественной баней. К концу 1990-х гг. баня перестала эксплуатироваться в связи с необходимостью ремонтных работ, которые не проведены до сих пор. Пожилые жители отметили важность общественной бани для обмена мнениями, новостями: «Раньше была баня, общая баня. Все туда приходили, разговаривали»¹⁷; «Мы туда все ходили, всем поселком. Её закрыли только лет 10 назад. Сейчас она в ведении монастыря»¹⁸; «Для меня, например, да и для многих, кто давно здесь жил, была хорошая общественная баня в своё время. К сожалению, она сейчас не использу-

¹⁴ ПМА, интервьюер № 8 (первое поколение).

¹⁵ Научный архив Соловецкого музея-заповедника. Ф.1. Оп.1. Ед. хр. 657. Л. 1.

¹⁶ Там же. Л. 2.

¹⁷ ПМА, интервьюер № 2 (второе поколение).

¹⁸ ПМА, интервьюер № 5 (первое поколение).

ется. Называется Белецкая баня. Можно сказать, что это было общественное место, где собирались, обсуждали некоторые вопросы»¹⁹. Население также отмечает потребность в бане на настоящий момент: «Здесь есть здание бани — самой старой в России — 1717 года. Сейчас она закрыта и предлогом для её закрытия был ремонт, с тех пор она [баня — прим. автора] так и не появилась, хотя потребность в этом есть»²⁰. В данный момент здание не эксплуатируется, хотя находится в относительно хорошей сохранности.

Таким образом, можно сделать вывод, что архитектурная среда посёлка Соловецкий не удовлетворяет потребности жителей как первого, так и второго поколения в красоте, чистоте, а также общении. Однако это компенсируется чувством безопасности с одной стороны и представлениями о красоте, уникальности окружающего природного ландшафта и Соловецкого монастыря — с другой. В процессе опроса респонденты самостоятельно обозначили проблему слабого «чувства места» на Соловецких островах. Это объяснялось постоянным изменением окружающего архитектурного ландшафта и утративанием мест привязанности: «В условиях замкнутости географической каждый видимый объект связан с какими-то эмоциями, настроениями, состояниями. Каждый напоминает о прошлом. В этом пространстве комфортно себя чувствуешь, но бывает очень неприятно и тяжело, когда вдруг обнаруживаешь, что где-то появился новый забор, где-то что-то разрушено, что-то утрачено... Вектор изменений на утрату ориентирован»²¹; «Я опасаюсь возвращаться на Соловки после долго отсутствия, потому что непонятно, найдешь ли то, что хотел видеть. Вдруг обнаруживаешь, что твоё любимое дерево оказалось спиленным неизвестно кем и неизвестно почему»²².

Интересно заметить, что при указанных результатах, отвечая на последний вопрос интервьюирования, где респондентам было предложено продолжить фразу «для меня посёлок Соловецкий — это ...», двое респондентов, обозначивших проблему коренного населения, использовали лексему «родина» для продолжения предложенной фразы. Таким образом, данный феномен можно трактовать как сложный процесс перехода от идентификации места к складыванию «чувства места», занимающий не одно поколение. Подводя итог, отметим, что поставленная гипотеза о том, что в чувственно-эмоциональном восприятии природно-архитектурного ландшафта Соловецкого архипелага пожилыми жителями «чувство места» находится на стадии складывания / формирования, нашла своё подтверждение.

Для укрепления «чувства места» необходима локальная работа с конкретными местами в природно-архитектурном ландшафте — например, поддержание могил и кладбища в чистоте и порядке. Как было отмечено выше, исследователи А. Болотова и Ф. Штаммлер одним из мест привязанностей называют могилы предков, которые формируют чувство привязанности среди второго поколения мигрантов [11, с. 211]. Данное исследование подтвер-

¹⁹ ПМА, интервьюер № 10 (второе поколение).

²⁰ ПМА, интервьюер № 13 (второе поколение).

²¹ ПМА, интервьюер № 13 (второе поколение).

²² ПМА, интервьюер № 13 (второе поколение).

дило эти результаты: «Там [на кладбище — прим. автора] у каждого кто-то есть»²³. Одна респондентка отнесла кладбище к месту «воссоединения с близкими»²⁴. Разница мнений связана с личными культурно-религиозными убеждениями.

Помимо могил предков, конкретными местами, формирующими крепкое чувство места среди местного населения, являются места гордости [13, с. 34]. Респонденты первого и второго поколения отмечали среди мест гордости «садик», «школу», «остров Анзер», «крепость» и «дамбу». Среди тех пожилых жителей, кто на островах проживает сезонно, самым распространённым ответом был «монастырь». С целью визуализации результатов исследования цитаты, а также названные респондентами конкретные места и эмоции были нанесены на интерактивную карту Соловецкого архипелага [17, Zhigaltsova T.].

Для укрепления «чувства места» и психоэмоциональной связи с местом проживания необходимо обратить внимание на такие проблемные моменты, как недостаточное количество общественных мест и мероприятий, содействующих укреплению связей между населением и формированию чувства общности. Работа по укреплению «чувства места» и улучшению эмоционального климата в посёлке требует внедрения следующей реновационной политики, проводимой представителями различных сфер деятельности:

- восстановление Белецкой бани;
- восстановление главного административного здания, в котором расположена администрация, полиция, медпункт, аптека, библиотека;
- строительство клуба и обеспечение его работы для проведения культурно-массовых мероприятий;
- создание совета представителей жителей посёлка Соловецкий, готовых к открытому диалогу с представителями власти, Соловецкого музея — заповедника, Соловецкого монастыря и с туристическими фирмами.

Список источников

1. Jorgensen B., Stedman R. Sense of Place as an attitude: Lakeshore owners attitudes toward their properties // *Journal of Environmental Psychology*. 2001. Pp. 233–248. DOI: <https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0226>
2. Hummon D.M. Community attachment: Local sentiment and sense of place // *Place Attachment* / Ed. by I. Altman and S. M. Low. New York: Plenum. 1992. Pp. 253–278.
3. Low S.M., Altman I. Place attachment: A conceptual inquiry // *Place attachment* / Ed. by I. Altman and Low S.M. New York: Plenum Press. 1992. Pp. 1–12.
4. Trentelman C. Place Attachment and Community Attachment: A Primer Grounded in the Lived Experience of a Community Sociologist, Society and Natural Resources // *Society & Natural Resources*. 2009. No. 22 (3). Pp. 191–210. DOI: <https://doi.org/10.1080/08941920802191712>
5. Tuan Y.F. *Space and place: The perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press. 1977. 226 p.
6. *Key Texts in Human Geography* / Ed. by P. Hubbard, R. Kitchen, G. Vallentine. London: Sage, 2008. Pp. 43–51.
7. Relph E. *Place and Placelessness*. London: Pion. 1976. 156 p.

²³ ПМА, интервьюер № 8 (первое поколение).

²⁴ ПМА, интервьюер № 2 (второе поколение).

8. Stedman R.C. Sense of Place and Forest Science: Toward a Program of Quantitative Research // *Forest. Science*. 2003. No. 49 (6). Pp. 822–829.
9. Amundsen H. Place attachment as a driver of adaptation in coastal communities in Northern Norway // *Local Environment*. 2013. No. 20 (3). Pp. 257–276. DOI: <https://doi.org/10.1080/13549839.2013.838751>
10. Agnew J. Space: place / Spaces of geographical thought. Deconstructing human geography's binaries / Ed. by P. Cloke and R. Johnston. London: Sage. 2005. Pp. 81–96.
11. Bolotova A., Stammier F. How the North became home. Attachment to place among industrial migrants in Murmansk region // *Migration in the Circumpolar North: Issues and contexts* / Ed. by L. Huskey, C. Southcott. Alberta: CCI Press, 2010. Pp. 193–220.
12. Краткая история ставропигиального первоклассного Соловецкого монастыря. Санкт-Петербург: типография М.И. Акинфиева и И.В. Леонтьева, 1899. 92 с.
13. Zhigaltsova T. Emotional tapestry of small cities: emotional perception of urban environments by Swedish and Finnish senior citizens // *Suomen Antropologi: Journal of the Finnish Anthropological Society*. 2022. No. 46 (2). Pp. 30–50. DOI: <https://doi.org/10.30676/jfas.v46i2.102863>
14. Zhigaltsova T. City as home: sense of security and emotional places in the drawings of schoolchildren from the Nordic countries and Russia // *Arctic Yearbook 2021: Defining and Mapping Sovereignities, Policies and Perceptions* / Ed. by L. Heininen, H. Exner-Pirot, J. Barnes. Akureyri, Iceland: Arctic Portal. Pp. 572–591.
15. Zhigaltsova T. Favorite and Least Favorite Places of the Northern Border Cities // *Human and societal security in the circumpolar Arctic: local and indigenous communities* / Ed. by K. Hossain, J.M. Roncero Martin, A. Petretil. Leiden; Boston: Brill Nijhoff, 2018. Pp. 357–384. DOI: https://doi.org/10.63/9789004363045_00
16. Топоров В.Н. Миф. Ритуал. Символ. Образ: Исследования в области мифопоэтического: Избранное. Москва: Прогресс: Культура, 1995. 621 с.
17. Zhigaltsova T. Emotional tapestry of small cities: Emotional perception of urban environments by Swedish and Finnish senior citizens // *Suomen Antropologi: Journal of the Finnish Anthropological Society*. 2022. No. 46 (2). Pp. 30–50. DOI: <https://doi.org/10.30676/jfas.v46i2.102863>

References

1. Jorgensen B., Stedman R. Sense of Place as an Attitude: Lakeshore Owners Attitudes toward Their Properties. *Journal of Environmental Psychology*, 2001, pp. 233–248. DOI: <https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0226>
2. Hummon D.M. Community Attachment: Local Sentiment and Sense of Place. In: *Place Attachment*. New York, Plenum, 1992, pp. 253–278.
3. Low S.M., Altman I. Place Attachment: A Conceptual Inquiry. In: *Place Attachment*. New York, Plenum Press, 1992, pp. 1–12.
4. Trentelman C. Place Attachment and Community Attachment: A Primer Grounded in the Lived Experience of a Community Sociologist, Society and Natural Resources. *Society & Natural Resources*, 2009, no. 22 (3), pp. 191–210. DOI: <https://doi.org/10.1080/08941920802191712>
5. Tuan Y.F. *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis, University of Minnesota Press, 1977, 226 p.
6. Hubbard P., Kitchen R., Vallentine G., eds. *Key Texts in Human Geography*. London, Sage, 2008, pp. 43–51.
7. Relph E. *Place and Placelessness*. London, Pion, 1976, 156 p.
8. Stedman R.C. Sense of Place and Forest Science: Toward a Program of Quantitative Research. *Forest. Science*, 2003, no. 49 (6), pp. 822–829.
9. Amundsen H. Place Attachment as a Driver of Adaptation in Coastal Communities in Northern Norway. *Local Environment*, 2013, no. 20 (3), pp. 257–276. DOI: <https://doi.org/10.1080/13549839.2013.838751>
10. Agnew J. Space: Place. In: *Spaces of Geographical Thought. Deconstructing Human Geography's Binaries*. London, Sage, 2005, pp. 81–96.

11. Bolotova A., Stammier F. How the North Became Home. Attachment to Place among Industrial Migrants in Murmansk Region. In: *Migration in the Circumpolar North: Issues and Contexts*. Alberta, CCI Press, 2010, pp. 193–220.
12. *A Brief History of the Stavropigial First-Class Solovetsky Monastery*. Saint Petersburg, Tipografiya M.I. Akinfieva i I.V. Leonteva Publ., 1899, 92 p. (In Russ.)
13. Zhigaltsova T. Emotional Tapestry of Small Cities: Emotional Perception of Urban Environments by Swedish and Finnish Senior Citizens. *Suomen Antropologi: Journal of the Finnish Anthropological Society*, 2022, no. 46 (2), pp. 30–50. DOI: <https://doi.org/10.30676/jfas.v46i2.102863>
14. Zhigaltsova T. City as Home: Sense of Security and Emotional Places in the Drawings of Schoolchildren from the Nordic Countries and Russia. In: *Arctic Yearbook 2021: Defining and Mapping Sovereignties, Policies and Perceptions*. Akureyri, Iceland, Arctic Portal, pp. 572–591.
15. Zhigaltsova T. Favorite and Least Favorite Places of the Northern Border Cities. In: *Human and Societal Security in the Circumpolar Arctic: Local and Indigenous Communities*. Leiden, Boston, Brill Nijhoff, 2018, pp. 357–384. DOI: https://doi.org/0.63/9789004363045_00
16. Toporov V.N. *Myth. Ritual. Symbol. Image: Studies in the Field of Mythopoetic: Selected*. Moscow, Progress: Kul'tura Publ., 1995, 621 p. (In Russ.)
17. Zhigaltsova T. Emotional Tapestry of Small Cities: Emotional Perception of Urban Environments by Swedish and Finnish Senior Citizens. *Suomen Antropologi: Journal of the Finnish Anthropological Society*, 2022, no. 46 (2), pp. 30–50. DOI: <https://doi.org/10.30676/jfas.v46i2.102863>

Статья поступила в редакцию 28.05.2024; одобрена после рецензирования 01.06.2024;
принята к публикации 02.07.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 129–145.

Научная статья

УДК [338.48:796.57](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>

Логистические возможности регионов российской Арктики для развития автомобильного туризма

Цветков Александр Юрьевич^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

Тимошенко Константин Юрьевич², PhD, доцент

¹ Высшая школа экономики, управления и права, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

² Факультет бизнеса, маркетинга и права, Школа бизнеса, Университет Юго-Восточной Норвегии, Хёнефосс, Норвегия

¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

² konstantin.timoshenko@usn.no, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5368-6980>

Аннотация. Развитие автомобильного туризма в России вышло на новый этап благодаря концепции, утверждённой Правительством Российской Федерации. Актуальность этого вида туризма связана с возросшим спросом россиян на путешествия внутри страны и сложностями в обеспечении транспортных перевозок увеличившихся потоков туристов. Стимулом к его развитию является повышение автомобилизации граждан и большой рекреационный потенциал России. Для Арктической зоны Российской Федерации автотуризм является одним из способов развития территории. В нашей работе на основании контент-анализа отзывов автотуристов, которые они оставили в сети Интернет, мы изучили востребованность у них регионов российской Арктики, направления основных автомобильных маршрутов, впечатления, полученные от передвижения по арктическим дорогам. Оказалось, что у российских автотуристов наиболее популярны регионы западного сектора российской Арктики — Мурманская область и Республика Карелия. Большинство путешествий осуществляется в тёплое время года. Туристы отмечают низкое качество дорожного покрытия на некоторых участках дорог и отсутствие объектов придорожного сервиса. На основании материалов управлений автодорог, министерства транспорта и карт автомобильных дорог мы изучили доступность арктических регионов России для автотуристов, их пригодность для разработки туристских маршрутов. В результате мы разделили арктические регионы на четыре группы: наиболее доступные, доступные, условно доступные и труднодоступные. Для каждой группы мы предложили, виды автомобильного туризма, которые можно в них развивать. В настоящее время наиболее перспективно развитие автомобильного туризма в двух первых группах.

Ключевые слова: автомобильный туризм, Концепция, Арктика, автомобильные дороги, транспортная доступность

Logistics Capabilities of the Russian Arctic Regions for the Development of Automobile Tourism

Aleksandr Yu. Tsvetkov^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

Konstantin Yu. Timoshenko² PhD, Associate Professor

* © Цветков А.Ю., Тимошенко К.Ю., 2025

Для цитирования: Цветков А.Ю., Тимошенко К.Ю. Логистические возможности регионов российской Арктики для развития автомобильного туризма // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 129–145. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>

For citation: Tsvetkov A.Yu., Timoshenko K.Yu. Logistics Capabilities of the Russian Arctic Regions for the Development of Automobile Tourism. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 129–145. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.129>



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

¹ Higher School of Economics, Management and Law, Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

² Department of Business, Marketing and Law, USN School of Business, University of South-Eastern Norway, Hønefoss, Norway

¹ a.cvetkov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1092-1295>

² konstantin.timochenko@usn.no, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5368-6980>

Abstract. The development of automobile tourism in Russia has reached a new stage due to the concept approved by the Government of the Russian Federation. The relevance of this type of tourism is associated with the increased demand of Russians for travel within the country and the difficulties in providing of transportation for the increased tourist flows. The stimulus to its development is the increase in motorization of citizens and the great recreational potential of Russia. For the Arctic Zone of the Russian Federation, auto tourism is one of the ways to develop the territory. In our work, based on the analysis of reviews of auto tourists in the Internet, we studied the demand for the regions of the Russian Arctic, the directions of the main car routes, the impressions gained from travelling on the Arctic roads. It turned out that the most popular regions among Russian auto tourists are the western sector of the Russian Arctic — Murmansk Oblast and the Republic of Karelia. Most trips are made in warm season. Tourists note the poor quality of the surface on some sections of the roads and the lack of roadside service facilities. Based on the materials of the highway departments, the Ministry of Transport and road maps, we studied the accessibility of the Arctic regions of Russia for auto tourists, their suitability for the development of tourist routes. As a result, we divided the Arctic regions into four groups: the most accessible, accessible, conditionally accessible and difficult to access. For each group, we proposed the types of auto tourism that can be developed there. Currently, development of auto tourism in the first two groups is the most promising.

Keywords: *automobile tourism, Concept, Arctic, highways, transport accessibility*

Введение

Правительство Российской Федерации 25 апреля 2024 г. утвердило Концепцию развития автомобильного туризма в Российской Федерации до 2035 года (далее — Концепция) ¹. На первом этапе реализации Концепции (2024–2025 гг.) предполагается разработка программы развития автотуризма в России до 2035 г. На втором этапе (2025–2035 гг.) будет проводиться реализация запланированных мероприятий. Развитие автомобильного туризма в России является следствием возросшего спроса на рынке внутреннего туризма в связи со сложившимися ограничениями на выездной туризм. Это увеличило нагрузку на пассажирский транспорт и показало его ограниченную провозную способность. Стимулом к развитию автотуризма стала возрастающая автомобилизация населения России. В Концепции обращено внимание на трудности, которые ограничивают развитие автотуризма в Арктической зоне Российской Федерации. Прежде всего, они связаны с проблемами автодорожной логистики во многих арктических регионах. Автомобильный туризм для Арктики является одним из способов развития арктического туризма в силу отсутствия регулярных пассажирских рейсов во многих её регионах. Он представляет собой способ относительно малозатратного туристского освоения территорий. Кроме того, позволяет развивать инфраструктуру, которая может обслуживать не только туристов, но и местных жителей. Для разработки общей про-

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 1025-р Об утверждении Концепции развития автомобильного туризма в РФ на период до 2035 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408865491/> (дата обращения: 30.09.2024).

граммы развития автомобильного туризма в России необходимо составить рекомендации по выбору территорий Арктики, на которых возможно создание наиболее доступных маршрутов с минимальными экономическими затратами. Целью нашей работы является анализ логистических возможностей регионов Арктической зоны Российской Федерации для прокладывания устойчивых маршрутов автомобильного туризма.

Материалы и методика исследования

Время возникновения автомобильного туризма в мире совпадает с появлением у граждан личных автомобилей. Интерес к данному виду отдыха с тех пор не пропадает, так как путешественник при этом не ограничен в пространстве, мобилен, имеет возможности выбора маршрута поездки в соответствии с желаниями, бюджетными возможностями и текущей дорожной ситуацией [1, Мартышенко Н.С., Локша А.В.].

Существуют разные определения понятия автомобильного туризма. Все они сходятся на том, что это разновидность путешествий, при которых основным средством передвижения туристов является персональный автомобиль². В качестве целей путешествия называют культурно-познавательные и спортивные, а направление маршрута должно быть в страны и местности, отличные от постоянного места жительства туриста [1; 2, Валькова Т.М., Шабалин А.Д., Шабалина Н.В.]. Автомобильный туризм разделяют на несколько видов: поездки на отдых с разбивкой лагеря в специально приспособленном для этого месте (обычно на морском побережье); поездки с познавательными целями, при которых туристы постоянно находятся на маршруте, останавливаются в кемпингах, на кемпстоянках или в местных гостиницах. Если для удобства перемещения туристы используют автодом или автоприцеп, то такой вид туризма называется «караванинг». Путешествие на автомобилях класса джип или на вездеходах по бездорожью называется «джиппинг» или «офф роуд». При этом может использоваться как личный автомобиль, так и транспорт, предоставляемый туристской фирмой, организующей поездку. Распространённым видом автотуризма становится автопробег, хотя он выделяется тем, что обычно организуется спонсорами для определённых целей (пропагандистских, спортивных, испытательных). В них принимает участие несколько машин [1; 2].

Развитие автомобильного туризма привлекало внимание учёных, представителей туристского бизнеса и органов власти ещё до принятия Правительством Российской Федерации указанной Концепции. По Федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011–2018 годы» бюджетное финансирование получило в том числе и развитие автотуристских кластеров [2]. Каждый четвёртый взрослый житель России, согласно опросам, совершает одно автопутешествие в год [2]. По опросам ВЦИОМ, проведённым в 2023 г., 39% россиян за последние 5 лет ездили в отпуск на автомобиле, 67% опрошенных автотуристов предпочитают отдых на природе, а 62% — по-

² Буранов И. «Завтра автотуриста» // Коммерсант. 2023. № 243. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6428069> (дата обращения: 23.09.2024).

сещают достопримечательности³. В более ранних работах в качестве стимула развития автомобильного туризма называлось расширение рынка въездного туризма, большой рекреационный потенциал России, заинтересованность иностранных туристов, создание трансграничных автомобильных маршрутов, а также рост автомобилизации россиян [1]. С 2000 по 2018 гг. количество автомобилей у населения России выросло в 2,3 раза, а у жителей арктических регионов — в 2,5 раз [3, Серова Н.А., Серова В.А.]. В статьях, изданных позднее, в качестве факторов актуализации автомобильного туризма в России, кроме роста автомобилизации россиян, указывается возрастание спроса на поездки внутри страны из-за возникших по политическим причинам трудностей для выездного туризма. При этом отмечается рост автомобильного туризма на 25–30% в год, что при условии создания соответствующей туристской инфраструктуры может превратить автомобильный туризм в один из наиболее массовых и доступных видов туризма. И тогда этот вид туризма становится фактором, влияющим на рост доходности территорий, их инвестиционную привлекательность, делает российский турпродукт более конкурентоспособным [2].

Основным каркасом для развития инфраструктуры автомобильного туризма являются федеральные трассы, особенно те, которые выходят на территории соседних государств [2, с. 61]. По уровню развития транспортной инфраструктуры Арктическую зону Российской Федерации можно разделить на два сектора: западный с достаточно развитыми сетями дорог, имеющий круглогодичную сухопутную связь с остальной территорией страны, и восточный с автономными транспортными системами, сконцентрированными в наиболее освоенных районах, не связанными одна с другой, не имеющий сухопутной круглогодичной связи с другими районами страны [3]. Автомобильные дороги федерального значения в российской Арктике проходят через территории Мурманской и Архангельской областей, Карелии и Ямало-Ненецкого автономного округа. В других арктических регионах есть только дороги регионального и местного значения, федеральные трассы заканчиваются в более южных частях этих субъектов России. Арктические районы севера Красноярского края, Республики Саха (Якутии) и Чукотский автономный округ связаны с остальной территорией России только зимними временными дорогами (автозимниками). Длина автомобильных дорог общего пользования в арктических субъектах России составляет 112,2 тыс. км, в полностью арктических регионах их длина составляет 8,5 тыс. км. В том числе протяжённость дорог с твёрдым покрытием составляет 67,3% и 79,5% соответственно [3; 4, Митрюкова К.А.]. Качество дорог различно: в Архангельской области и Ненецком автономном округе 80% дорог регионального значения и 90% дорог местного не соответствуют нормативам [3]. По результатам опроса ВЦИОМ 2023 г., 81% автолюбителей отмечает низкое качество дорожного покрытия, а 26% —

³ Автотуризм в России: возможности и проблемы. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

не удовлетворены качеством придорожного сервиса⁴. По данным А.Ю. Кудревич, в Мурманской области на дорогах, ведущих к наиболее популярным у туристов объектам в с. Териберка, п.г.т. Умба, нет качественного дорожного покрытия, и не хватает АЗС. При этом турпоток в с. Териберку в 2023 г. увеличился на 51% по сравнению с 2022 г. [5].

Ограничивает развитие автомобильного туризма неразвитая инфраструктура объектов дорожного сервиса, низкое качество дорог, отсутствие информации о наличии кемпингов и кемпстоянок в местах расположения объектов туристского интереса [6, Валькова Т.М., Кружалин В.И., Шабалина Н.В.]. Придорожная инфраструктура включает в себя автозаправочные станции, пункты питания, торговли, связи, медицинской помощи, станции техобслуживания, гостиницы, мотели. Из соображений экономической целесообразности эти объекты должны размещаться совместно в составе многофункциональных зон (МФЗ) [5]. Кроме того, отсутствует нормативно-правовое регулирование автомобильного туризма вне дорог общего пользования, регулирующее требования безопасности, в том числе по охране окружающей среды, что особенно актуально для регионов арктической зоны⁵.

В России практически отсутствуют профессионально разработанные автотуристские маршруты [2, с. 64]. Развиваются автотуристские кластеры: «Золотые ворота» (Алтайский край), «Задонщина» (Липецкая область), «Кяхта», «Тункинская долина», «Байкальский» (Бурятия), «Самоцветное кольцо Урала» (Свердловская область), «Беломорские петроглифы» (Карелия) [2]. Но в большей мере современный автомобильный туризм в России носит неорганизованный характер, следовательно, он не приносит дохода в казну [1]. В качестве проблемы развития туризма в российской Арктике называют тот факт, что организацией маршрутов занимаются неопытные разработчики [7, Paskevich A., Stjernstrom O.].

Непосредственно в Арктической зоне Российской Федерации организованных автотуристских кластеров нет, хотя заинтересованность в развитии автомобильного туризма имеется. Конференция по развитию автотуризма в Арктической зоне прошла в Каргополе 15 июня 2021 г. В резолюции конференции написано, что у российской Арктики есть потенциал для увеличения туристских прибытий, но необходимо развитие инфраструктуры для автотуристов и мониторинг объектов придорожного сервиса. На конференции был презентован межрегиональный автомобильный маршрут «Заповедные земли Русского Севера»⁶. Региональный автомаршрут «Заповедные земли Русского Севера» имеет протяжённость 1 920 км и проходит по территории Архангельской области, в том числе и по районам, которые отнесены к Арктической зоне России (Вельск — Каргополь — Кенозерский национальный парк — Онега — Архангельск — Голубино — Зелёный городок — Вельск). По результатам опроса ав-

⁴ Там же. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

⁵ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 1025-р Об утверждении Концепции развития автомобильного туризма в РФ на период до 2035 г. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/408865491/> (дата обращения: 30.09.2024).

⁶ Резолюция участников конференции по автотуризму в Арктике. URL: <https://pomorland.travel/upload/iblock/a18/22ilpxawm2u2ibsst0bzfzqsh7qjo42.pdf> (дата обращения: 14.09.2024).

томотуристов, этому маршруту, разработанному общенациональной ассоциацией автотуризма и караванинга, 17 февраля 2020 г. был присвоен статус «народный маршрут». Экспертами ассоциации отмечается, что кемпинговых стоянок по маршруту нет, заправки находятся на расстоянии не более 330 км, но Архавтодор приводит автотрассы к нормативному состоянию. Ограничения существуют для легковых автомобилей и автодомов в распутицу в течение месяца на участках дорог Савинский — Онега и Белогорский — Голубино. На период ледостава и ледохода закрываются паромные переправы на 5–10 дней⁷.

Для достижения цели мы изучили востребованность регионов российской Арктики у автотуристов. Для этого мы провели контент-анализ отзывов, которые оставили самостоятельные автопутешественники на форуме Винского (выбор случайный)⁸. Анализу подвергли 195 отзывов, касающихся автомобильных путешествий во все регионы России. Не все путешественники оставляют отзывы. Но то количество контента, которое есть на разных сайтах в сети Интернет, можно считать пропорциональным числу путешественников, посещающих тот или иной регион или маршрут. Следовательно, для получения общего представления о состоянии автотуризма, мы можем опираться на анализ этих отзывов. Не упомянутые в отзывах территории посещаются автотуристами эпизодически. При анализе мы обращали внимание на направление маршрута, способ передвижения, сезон, посещаемые туристские объекты и отзывы о состоянии дорог. Информацию об автомобильных дорогах, их статусе и состоянии в разных субъектах, полностью или частично входящих в зону Арктики, мы получали из справочных материалов, опубликованных на официальных сайтах управлений автодорог и министерства транспорта Российской Федерации, а также из статей, пресс-релизов, отзывов автомобилистов и путешественников, которые там побывали. Большое значение для осмысления информации имел анализ карт автодорог. Обобщение собранного материала позволило нам провести классификацию субъектов Арктической зоны Российской Федерации по их доступности для автомобильных туристов и готовности к разработке туристских маршрутов для них. Основным критерий доступности — это статус дороги, по которой автотуристы могут приехать в данный регион. Через наиболее доступные регионы проходят федеральные трассы, имеющие выход к государственной границе, большинство региональных дорог имеет круглогодичное действие. В доступные регионы можно добраться по федеральной трассе, но состояние региональных дорог подразумевает временные ограничения проезда в межсезонье. В условно доступные регионы можно добраться по региональной трассе, ближайшие федеральные трассы, с которыми они связаны, находятся за их пределами. Для региональных дорог этих регионов характерны сезонные ограничения, отсутствие мостов и асфальтового покрытия на некоторых участках. В труднодоступные регионы по суше можно добраться только по автозимнику в холодное время года.

⁷ Региональный автотурмаршрут «Заповедные земли Русского Севера». URL: <https://automototravel.com/dzhip-tury/regionalnyy-avtomarshrut-zapovednye-zemli-russkogo-severa/> (дата обращения: 01.10.2024).

⁸ Форум Винского. Самостоятельные путешествия. URL: <https://forum.awd.ru/viewforum.php?f=1399> (дата обращения: 04.10.2024).

Результаты и обсуждение

Контент-анализ отзывов о маршрутах автопутешественников показал, что 11% из них полностью или частично затрагивает зону российской Арктики. При этом все описанные в них путешествия проходили в западном секторе Арктики. Для него характерны наиболее высокие показатели удельного веса транспорта в валовом региональном продукте (более 10%) [3]. Кроме того, 45% автотуристов России проживает на территории Северо-Западного федерального округа, в который входят и территории западного сектора российской Арктики⁹. Мы определили точки начала маршрутов и точки в арктических регионах, которые посещали туристы. Мы выяснили, что основной сезон для автомобильных путешествий в Арктику — лето, так как весной и осенью проблема плохого качества дорог ограничивает возможности свободного передвижения на арктических территориях. Исключение составляют территории, где автомобильный транспорт может проехать только по зимнику. В качестве основного средства передвижения путешественники используют персональный автомобиль различного класса. Лишь в одном отзыве описывалось передвижение на болотоходе по Большеземельской тундре в Ненецком автономном округе (однако к месту отправления болотохода турист добирался на автомобиле). В случаях путешествия на острова (в отзывах чаще всего упоминали Соловецкие острова) в дополнение к автомобилю использовали теплоход. Большинство туристов добиралось на автомобиле до Кеми, Рабочеостровска, парковались там и пересаживались на теплоход, лишь в одном случае летели на самолёте из Архангельска. В качестве основных целей маршрута (населённых пунктов или туристских объектов) в отзывах чаще всего называли Соловецкие острова. Вариантом автопутешествия является случай, когда туристы прибывали в Архангельск на самолёте, а далее путешествовали на арендованной там машине по Архангельской области.

Популярными целями путешественников были Мурманск, село Териберка, горы Хибины, Ловозёрская тундра, Сейдозеро, полуостров Рыбачий, Терский берег (Мурманская область), г. Онега, Кий-остров, Архангельск, населённые пункты на реках Пинега и Мезень (Пинега, Карпогоры, Веркола, Мезень, Кимжа, Лешуконское), Пинежские пещеры и эпизодически другие объекты на территориях, отнесённых к Арктике (табл. 1).

⁹ Автотуризм в России: возможности и проблемы. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/avtoturizm-v-rossii-vozmozhnosti-i-problemy> (дата обращения: 23.09.2024).

Таблица 1

Основные маршруты автотуристов, посещающих российские регионы Арктики¹⁰

Отправление	Доля от общего числа отправок, %	Направление (из всех точек отправления)	Доля от общего числа направлений, %	Месяц посещения (все направления)	Частота поездок от общего числа, месяц, %
Москва	50	Карелия и Соловецкие острова	40,9	январь	9
Санкт-Петербург	36	Архангельская область	27,3	май	5
другие города	14	Мурманская область	27,3	июнь	18
		Республика Коми и НАО	4,5	июль	18
				август	50

Из табл. 1 следует, что большинство автопутешествий начинается в Москве и Санкт-Петербурге, наиболее посещаемы автотуристами северные районы Карелии, отнесённые к Арктической зоне. При этом часть маршрутов проходит через них транзитом, туристы заезжают на Соловецкие острова, потом некоторые из них продолжают своё путешествие на север — в Мурманскую область. Туристы, имеющие шенгенскую визу, продолжали свой маршрут из Мурманской области в Норвегию, к мысу Нордкап. В Архангельской области автотуристы в основном направляются в Архангельск, по пути посещая туристские объекты, которые находятся как на арктических территориях, так и вне их (Онега, Кий-остров, Малые Корелы, Северодвинск, Вельск, Каргополь, Кенозерский национальный парк, Холмогоры и др.). Интерес вызывают находящиеся в стороне от федеральной трассы Пинежский, Лешуконский и Мезенский районы, однако по причине сложной логистики эти направления не являются массовыми. Республика Коми и Ненецкий автономный округ в отзывах упоминаются один раз. Анализ дат путешествий показал, что больше всего их совершено в 2012 г. (18% отзывов). С 2014 по 2019 гг. число отзывов не изменялось (по 9% в год). Далее отмечается снижение числа отзывов до 4,5% в год (это может быть связано и с появлением других форумов, где путешественники оставляют отзывы).

Для того чтобы определить доступность регионов российской Арктики для автотуристов, мы изучили связанность этих территорий с единой автодорожной сетью страны. Обращали внимание на наличие федеральных автодорог в пределах данных регионов как основных путей для автомобильных туристов (табл. 2).

¹⁰ Форум Винского. Самостоятельные путешествия. URL: <https://forum.awd.ru/viewforum.php?f=1399> (дата обращения: 04.10.2024).

Таблица 2

Наличие автомобильных дорог в регионах российской Арктики^{11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18}

Регион	Автодорога	Административно-территориальная единица	Особенности дорог
Мурманская область	Р-21 федеральная трасса «Кола»	районы: Кандалакшский, Кольский, Печенгский города с подведомственными территориями: Полярные Зори, Апатиты, Кировск	проходит с юга на север в центрально-западной части области и на запад до границы с Норвегией (КПП «Борисоглебск» и до границы с Финляндией (КПП «Лотта»)
	47А-001 Кандалакша — КПП «Салма» (граница с Финляндией), 47К-010 Кандалакша — Умба, 47К-021 Пиренга — Ковдор, 47К-037 Кировск — Умба, 47К-043 Оленегорск — Ловозеро, 47К-050 Кола — Серебрянские ГЭС (с подъездом к с. Териберка)	районы: Кандалакшский, Терский, Ковдорский, Оленегорский, Кольский город с подведомственными территориями: Кировск	дороги соединяются с федеральной трассой «Кола», отходят от неё на запад и восток
Республика Карелия	Р-21 федеральная трасса «Кола»	районы: Сегежский, Беломорский, Кемский, Лоухский	проходит с юга на север в восточной части республики
	А-135 Кемь — Костомукша — КПП «Люття» (граница с Финляндией), А-137 Беломорск–Костомукша — граница с Финляндией, 86К-127 Лоухи — Пяозеро — граница с Финляндией	районы: Сегежский, Беломорский, Кемский, Лоухский, Костомукшский городской округ	дороги отходят от федеральной трассы «Кола» с востока на запад
Архангельская область	М-8 федеральная трасса «Холмогоры	Приморский район	идёт с юга на север, имеет подъезд к

¹¹ Мурманскавтодор. URL: <https://www.madroad.ru/index.php/press-centr/shema-avtodorog> (дата обращения: 14.10.2024).

¹² Управтодор. URL: <https://www.upravtodor-rk.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹³ Дорожное агентство «Архангельскавтодор». URL: <https://ador.ru/roads.shtml> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁴ Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми». URL: <https://dor.rkomi.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁵ Автомобильные дороги общего пользования регионального значения ЯНАО. URL: https://map.yanao.ru/eks/transport_map (дата обращения: 14.10.2024)

¹⁶ Краевое государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». URL: <https://krudor.ru/about/roads-list/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁷ URL: <https://gnkk.ru/news/tysyachi-kilometrov-zimnikh-dorog-prolo/> (дата обращения: 14.10.2024).

¹⁸ СКДФ. URL: <https://скдф.рф/roads> (дата обращения: 14.10.2024).

			Северодвинску
	11А-005 Архангельск — Онега	районы: Приморский, Онежский	соединяется с трассой М-8
	11А-004 Архангельск — Пинега — Мезень, 11К-571 Савинский — Онега, 11К-461 Карпогоры — Лешуконское, 11К-462 Лешуконское — Мезень, 11К-611 Пинега — Пиринец, Карпогоры — Нюхча — граница с Коми	районы: Приморский, Пинежский, Мезенский, Онежский, Лешуконский	с твёрдым покрытием (без асфальта), без мостов, с паромными переправами, охватывают часть территорий районов
Республика Коми	Р87-001 Сыктывкар — Усинск, 87Р-005 Ираёль — Усть-Цильма	городской округ Усинск, Усть-Цилемский район	соединяются с федеральной трассой Р-176 «Вятка»
	автозимник Ухта — Инта — Воркута	городские округа Инта и Воркута	выход на федеральную трассу через дорогу Р87-001
Ненецкий АО	Р87-001 Усинск — Нарьян-Мар	Заполярный район	продолжение дороги Сыктывкар — Усинск, нет моста через р. Печора около Усинска
Ямало-Ненецкий АО	Трасса 71Р-1 Сургут — Новый Уренгой — Салехард	районы: Пуровский, Тазовский, Надымский, Приуральский	передана в федеральную собственность, строится, имеет выход на федеральную трассу Р-404 «Тюмень — Тобольск — Сургут»
Красноярский край	автозимник Енисейск — Ворогово — Бор	Туруханский район	с выходом на федеральные трассы Р-255 и Р-257
	автозимник Уренгой — Ванкор — Игарка		из Ямало-Ненецкого автономного округа, ведомственный автозимник
	автозимники Тура — Усть-Илимск, Тура — Северо-Енисейский, Тура — граница с Богучанским районом	сельское поселение Тура, из него связь по автозимникам с другими арктическими территориями Эвенкии	соединяются федеральными трассами А-331 (в Иркутской области), Р-255, Р-257 (в Красноярском крае)
Республика Саха (Якутия)	автозимники: «Анабар» (п. Удачный — п. Юрюнг-Хая), «Яна» (п. Тонкокша — п. Тикси), «Индибир» (п. Усть-Нера — с. Русское Устье)	улусы: Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаихский	проходят с юга на север, через региональные дороги выходят на федеральные трассы А-331 «Вилуй» («Анабар»), Р-504 «Колыма» («Яна» и «Индибир»)
Чукотский а.о.	автозимник «Арк-	улусы Якутии: Мом-	выход на феде-

	тика» (п. Бурустах — п. Черского в Якутии — г. Билибино — г. Певек)	ский, Верхнеколымский, Среднеколымский	ральную трассу Р-504 на территории Якутии
--	---	--	---

Мы проанализировали особенности дорожной сети регионов, входящих в АЗРФ, и пришли к следующим выводам. Наиболее популярные у автотуристов районы Карелии и Мурманской области лучше всего связаны дорогами сравнительно хорошего качества с другими регионами страны и соседними государствами^{19, 20}. Нахождение этих субъектов России последовательно на одной федеральной трассе «Кола» позволяет объединять посещение их туристских объектов в одни маршруты. Общей особенностью автодорог Мурманской области и Карелии является тот факт, что от идущей с юга на север федеральной трассы с востока на запад отходят дороги по направлению к государственной границе с Финляндией и Норвегией, имеется несколько пограничных переходов. Это расширяет возможности для моделирования автомобильных маршрутов и позволяет привлекать иностранных автотуристов. Проблемой Мурманской области является слабая охваченность дорогами центрально-восточной, северо-восточной, южной и юго-восточной части. Не везде дороги имеют надлежащее качество и объекты дорожного сервиса. В Архангельской области федеральная трасса М8 «Холмогоры» заканчивается на территории Приморского района, отнесённого к зоне Арктики. Автомобильные маршруты, как правило, направляются в Архангельск, от которого можно добраться по продолжению федеральной трассы в Северодвинск, на берег Белого моря, посетить основные достопримечательности области, которые сконцентрированы в районе этой дороги (музей «Малые Корелы», Куртеево и т. д.). Архангельск можно использовать как точку отправления для радиальных поездок [8]. До остальных арктических районов можно доехать только по региональным дорогам, которые соединяются с трассой М8. При этом охвачены дорогами только незначительные части их территорий. Наиболее труднодоступны Мезенский, Лешуконский и Пинежский районы. Они особенно отдалены от федеральной трассы, и доехать туда можно только по региональным дорогам, которые не имеют асфальтового покрытия и мостов²¹. В связи с этим маршруты должны учитывать расписание движения паромов через пересекаемые дорогой реки и сезонность их работы. В распутицу дороги могут быть размыты на некоторых участках, а рейсы паромов отменены. Состояние дороги 11А-005 «Архангельск — Онега», по которой можно добраться на Онежский полуостров, в настоящее время зависит от сезона и погодных условий. Ремонт её и проект продления на территорию Беломорского района Республики Карелия (с запланированной передачей новой дороги в федеральную собственность) откроет возможности для создания межрегиональных автомобильных маршрутов и повысит доступность северо-западной арктической части Архангельской области. В Республике Коми единственная феде-

¹⁹ Мурманскавтодор. URL: <https://www.madroad.ru/index.php/press-centr/shema-avtodorog> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁰ Управтодор РК. URL: <https://www.upravtodor-rk.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

²¹ Дорожное агентство «Архангельскавтодор». URL: <https://ador.ru/roads.shtml> (дата обращения: 14.10.2024).

ральная трасса Р-176 «Вятка» заканчивается в Сыктывкаре, значительно южнее тех районов, которые входят в арктическую зону. По региональной трассе, связанной с федеральной автодорогой, можно попасть в Усть-Цилемский район. Препятствием для круглогодичного автомобильного сообщения по ней является отсутствие моста и плохое состояние трассы на участках без асфальта. Несмотря на существующую дорогу Р87-001 «Сыктывкар — Усинск — Нарьян-Мар», в городской округ Усинск можно проехать только через паромную переправу на реке Печора, её работа в период ледостава и ледохода может быть прервана²². Во входящие в АЗРФ Интинский и Воркутинский городские округа можно попасть только по автозимнику, который действует в среднем с декабря по март (в зависимости от погоды). Движение по нему проблематично, так как состояние его поверхности зависит от трафика и погоды. Кроме того, он является ведомственным, следовательно, необходимо разрешение на проезд от собственника. Летом автомобили транспортируют в названные городские округа на железнодорожных платформах. Строительство круглогодичной дороги в Воркуту с выходом на Салехард (Ямало-Ненецкий автономный округ) планируется. В столицу Ненецкого автономного округа ведёт продолжение дороги Р87-001 «Сыктывкар — Усинск — Нарьян-Мар». Долгое время от Усинска до Нарьян-Мара прокладывали автозимник, но недавно на его маршруте была открыта круглогодичная дорога. Её покрытие удовлетворительно не на всех участках, а в районе п. Усть-Уса нет моста через Печору, его строительство запланировано на 2026 г. Это ограничивает передвижение из южных районов Республики Коми в северные и в Ненецкий автономный округ. Кроме того, для сохранения дорожного покрытия на некоторых участках движение в межсезонье ограничено. Внутри округа автомобильные дороги круглогодичного пользования есть только в населённых пунктах. Доступ в Ямало-Ненецкий автономный округ в настоящее время возможен только по одной автомобильной дороге (71Р-1 Сургут — Новый Уренгой — Надым — Салехард)²³. Однако достроена она не полностью, состояние её покрытия на большом протяжении неудовлетворительно. Кроме того, дорога только частично охватывает территорию округа (восточные и северные районы). Во многие местности можно доехать только по автозимникам. До Сургута (Ханты-Мансийский автономный округ) можно добраться по федеральной трассе Р404 «Тюмень — Тобольск — Ханты-Мансийск — Сургут». Можно предположить, что после ремонта и достройки дороги «Сургут — Салехард» появятся новые перспективы для привлечения автотуристов в Ямало-Ненецкий автономный округ. Арктические районы Красноярского края (Таймырский и Туруханский районы, Илимбийская группа поселений Эвенкийского района) для автомобильных туристов труднодоступны. Туда можно попасть только по автозимникам. Они, как правило, имеют выход на региональные дороги, которые соединяются на юге Крас-

²² Государственное казенное учреждение Республики Коми «Управление автомобильных дорог Республики Коми». URL: <https://dor.rkomi.ru/> (дата обращения: 14.10.2024).

²³ Автомобильные дороги общего пользования регионального значения ЯНАО. URL: https://map.yanao.ru/eks/transport_map (дата обращения: 14.10.2024).

ноярского края с федеральными трассами (Р255 «Сибирь» и Р257 «Енисей»)²⁴. Из Эвенкийского района один автозимник выходит на территорию соседней Иркутской области и соединяется с федеральной трассой А331 «Вилуй»²⁵. В Туруханский район можно попасть по ведомственному автозимнику из соседнего Ямало-Ненецкого автономного округа (при наличии пропуска от собственника). Это нужно учесть при составлении возможных маршрутов для автотуристов. Наименее доступен для автомобилей Таймырский район, так как туда нет прямых автозимников, начинающихся от федеральных трасс. Республика Саха (Якутия) удалена от начала потенциальных потоков автотуристов страны, а её улусы, отнесённые к арктической зоне, доступны только по автозимникам. Всего 8,7% площади региона за полярным кругом имеет круглогодичное транспортное обслуживание [9, Куклина В.В., Осипова М.Е., с. 108]. Однако все автозимники, направленные на север, связаны с федеральными трассами (А331 «Вилуй» и Р504 «Колыма»). Чукотский автономный округ наименее доступен для автотуристов. По суше туда можно добраться только по автозимнику «Арктика» из Республики Саха (Якутия), где он начинается от федеральной трассы Р504 «Колыма». Но заканчивается он в западных районах Чукотки (г. Билибино, г. Певек). Дальше на восток идут другие автозимники. Хотя летом в округе действует насыпной «летник» — дорога, пересекающая его с запада на восток, — добраться до него по суше с «большой земли» в это время невозможно. С 2011 г. ведётся строительство дороги «Колыма — Анадырь» (с заездом в Билибино и Певек), которая свяжет Чукотку с остальной территорией России²⁶. Для всех дорог в регионах российской Арктики характерно отсутствие многофункциональных зон, которые должны обеспечить придорожный сервис для проезжающих. Редкое расположение населённых пунктов, большие расстояния между автозаправками и станциями техобслуживания, отсутствие в некоторых местах мобильной связи, низкие температуры зимой делают автомобильные путешествия во многих районах Арктики потенциально опасными. Сезонные перепады температуры создают проблемы в эксплуатации дорог Арктики, увеличивают риск несчастных случаев [10, Shojaei Barjouei A., Gudmestad O.T., Varabady J.]. Кроме того, прибрежные районы являются пограничной зоной, туда необходим пропуск.

На основании обобщения изложенных материалов регионы, отнесённые к арктической зоне, можно разделить на четыре группы по особенностям их доступности для автотуристов и готовности к разработке туристских маршрутов.

Наиболее доступные регионы. Сюда вошли территории Мурманской области и арктические районы республики Карелия. Наличие сквозной федеральной трассы, сети дорог с выходом на государственную границу делает их доступными для российских и иностранных туристов. Здесь возможно развитие караванинга, джиппинга, автопробегов и других видов

²⁴ Краевое государственное казённое учреждение «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю». URL: <https://krudor.ru/about/roads-list/> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁵ URL: <https://gnkk.ru/news/tysyachi-kilometrov-zimnikh-dorog-prolo/> (дата обращения: 14.10.2024).

²⁶ Продолжается строительство дороги Колыма — Анадырь на Чукотке. URL: <https://dorinfo.ru/news/obekty-i-proekty/prodolzhaetsya-stroitelstvo-dorogi-kolyma-anadyr-na-chukotke/> (дата обращения: 14.10.2024).

автомобильного туризма. Для повышения привлекательности регионов необходимо следить за качеством дорог, особенно к местам расположения туристских объектов. Создание МФЗ на трассах сделает автомобильные путешествия более комфортными и востребованными.

Доступные регионы. Сюда относятся арктические районы Архангельской области (Приморский, Онежский). Следует учесть, что доступны только территории, непосредственно прилегающие к дорогам, большие участки арктических территорий недоступны по причине отсутствия дорог. Здесь также возможны все виды автомобильного туризма. Необходимо расширять сеть дорог и следить за состоянием их покрытия, а также создавать объекты придорожного сервиса.

К группе *условно доступных* отнесены регионы, куда автотуристы могут добраться по дорогам, имеющим сезонные ограничения, без мостовых переходов через реки, без асфальтового покрытия на отдельных участках. Они не имеют непосредственной связи с федеральными трассами. Сюда мы отнесли некоторые арктические районы Архангельской области (Пинежский, Мезенский, Лешуконский), Усть-Цилемский район и городской округ Усинск в Республике Коми, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа. Они потенциально доступны для всех видов автотуризма летом или в холодное время года, когда замерзают реки.

К группе *труднодоступных регионов* отнесены Интинский и Воркутинский городские округа республики Коми, Туруханский, Таймырский (Долгано-Ненецкий) районы Красноярского края, сельские поселения Илимпейской группы Эвенкийского района Красноярского края, арктические улусы Республики Саха (Якутия) (Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаихский, Верхнеколымский и Среднеколымский), Чукотский автономный округ. Здесь экстремальные условия для путешественников, поэтому можно порекомендовать только групповые автопутешествия, автопробеги, джиппинг, в которых обеспечивается постоянная поддержка туристов службой спасения. Таймырский (Долгано-Ненецкий) район Красноярского края и Чукотский автономный округ слабее всех связаны по суше с остальной территорией России автозимниками. Ближайшие федеральные трассы находятся за несколько тысяч километров от них, прямой связи нет. Суровый климат и отсутствие придорожного сервиса ограничивают их возможности для развития автомобильного туризма. Массовый автомобильный туризм здесь невозможен.

Заключение

Таким образом, в Арктической зоне Российской Федерации автомобильный туризм имеет наибольшие перспективы в регионах, связанных федеральными трассами с остальной территорией страны, особенно если они выходят к государственной границе. Это расширяет потенциальный туристский рынок. Прежде всего, к ним относятся Мурманская область и Республика Карелия. Перспективы есть у Архангельской области, Республики Коми и Ненецкого автономного округа. Это связано также с тем, что 45% автотуристов проживает в Севе-

ро-Западном федеральном округе, в который входят названные регионы. Автотуристы предпочитают передвигаться на личном автомобиле в тёплое время года, когда дороги Арктики на наиболее проблемных участках, лишённых твёрдого покрытия или мостовых переправ через реки, проходимы. Также автотуристы могут использовать по необходимости другие виды транспорта для подъезда к началу маршрута или при посещении удалённых от дороги интересных для них объектов. Многие автотуристы посещают Соловецкие острова, при этом оставляют автомобили на берегу, а сами пересаживаются на теплоход или самолёт. Путешествовать можно и на арендованном в начальной точке маршрута автомобиле, прибыв туда на самолёте или поезде. Для северных территорий характерно редкое расположение объектов придорожного сервиса, в том числе автозаправок. Многофункциональных сервисных центров, которые создаются на автодорогах в центральной и южной части европейской России, на арктических территориях нет. Это делает автомобильный туризм в Арктике менее комфортным и привлекательным. Большим препятствием для автопутешествий является отсутствие мостов на многих дорогах, особенно в межсезонье, когда рейсы речных паромов отменяются. Транспортная доступность арктических территорий России для автотуристов снижается при движении с запада на восток. В азиатской части Арктики большинство регионов не имеет постоянного автомобильного сообщения с остальной территорией страны. В холодное время устраиваются автозимники, которые функционируют обычно с декабря по апрель. В таких условиях развитие автотуризма проблематично.

Мы разделили все арктические регионы России на четыре группы по их доступности для автотуристов и готовности к разработке туристских маршрутов. К *наиболее доступным регионам* мы отнесли территории Мурманской области и арктические районы Республики Карелия, к *доступным регионам* — арктические районы Архангельской области (Приморский, Онежский). При этом следует учесть, что имеющиеся сети дорог покрывают лишь часть названных территорий. *Условно доступные регионы* — это некоторые арктические районы Архангельской области (Пинежский, Мезенский, Лешуконский), Усть-Цилемский район и городской округ Усинск в Республике Коми, Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа. К группе *труднодоступных регионов* мы отнесли Интинский и Воркутинский городские округа республики Коми, Туруханский, Таймырский (Долгано-Ненецкий) районы Красноярского края, сельские поселения Илимпейской группы Эвенкийского района Красноярского края, арктические улусы Республики Саха (Якутия) (Оленёкский, Анабарский, Верхоянский, Усть-Янский, Булунский, Эвено-Бытантайский, Момский, Абыйский, Аллаиховский, Верхнеколымский и Среднеколымский), Чукотский автономный округ.

Более перспективной и готовой к разработке постоянных маршрутов для автомобильного туризма является группа наиболее доступных регионов, так как они лучше всего связаны с потенциальными местами концентрации автотуристов как в России, так и за рубежом. Группа доступных регионов имеет большой потенциал, но здесь необходимо создание дополнительной сети дорог и поддержание качественного дорожного покрытия. Все без ис-

ключения регионы нуждаются в создании объектов придорожного сервиса. Две последние группы являются проблемными для организации автомобильных туров из-за труднодоступности, сурового климата и отсутствия круглогодичного автодорожного сообщения с остальной территорией страны. Здесь возможна организация автопробегов колоннами, внедорожный (джиппинг) туризм, организованный турфирмами с подъездом на маршруты авиатранспортом. При этом важна организация безопасности туристов на всех маршрутах.

Список источников

1. Мартышенко Н.С., Локша А.В. Тенденции развития автотуризма в России // Практический маркетинг. 2013. № 9. С. 27–36.
2. Валькова Т.М., Шабалин А.Д., Шабалина Н.В. Особенности развития автомобильного туризма в России // Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Естественные науки. 2019. № 3. С. 56–66. DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2019-3-56-66>
3. Серова Н.А., Серова В.А. Основные тенденции развития транспортной инфраструктуры российской Арктики // Арктика и Север. 2019. № 36. С. 42–56. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.36.42>
4. Митрюкова К.А. Транспортный каркас арктической зоны Российской Федерации // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 5. С. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>
5. Кудревич А.Ю. Транспортная доступность объектов туристского интереса Мурманской области // Российская Арктика. 2024. Т. 6. № 2. С. 5–19. DOI: <https://doi.org/10.24412/2658-4255-2024-2-05-19>
6. Валькова Т.М., Кружалин В.И., Шабалина Н.В. Автотуризм в Российской Федерации // Вестник национальной академии туризма. 2017. № 3 (43). С. 12–15.
7. Pashkevich A., Stjernstrom O. Making Russian Arctic accessible for tourists: analysis of the institutional // Polar Geography. 2014. Vol. 37. Iss. 2. Pp. 137–156. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.919040>
8. Потапов И.А. Методические подходы к анализу транспортно-географического положения рекреационных объектов (на примере Архангельской области) // Сервис в России и за рубежом. 2016. Т. 10. № 4 (65). Pp. 43–54. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
9. Куклина В.В., Осипова М.Е. Роль зимников в обеспечении транспортной доступности арктических и субарктических районов Республики Саха (Якутия) // Общество. Среда. Развитие. 2018. № 2. С. 107–112.
10. Barjoui A.S., Gudmestad O.T., Barabady J. Road transportation challenges in the Arctic // WIT Transactions on Engineering Sciences. 2020. Vol. 129. Pp. 229–240. DOI: <https://doi.org/10.2495/RISK200201>

References

1. Martysenko N.S., Loksha A.V. Tendencies of Development Trailering in Russia. *Practical Marketing*, 2013, no. 9, pp. 27–36.
2. Valkova T.M., Shabalin A.D., Shabalina N.V. Caravanning Tourism Development in the Russian Federation. *Bulletin of the MSRU. Series: Natural Sciences*, 2019, no. 3, pp. 56–66. DOI: <https://doi.org/10.18384/2310-7189-2019-3-56-66>
3. Serova N.A., Serova V.A. Critical Tendencies of the Transport Infrastructure Development in the Russian Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 36, pp. 42–56. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.36.42>
4. Mitryukova K.A. The Transport Framework of the Russian Arctic Zone. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 2023, vol. 13, no. 5, pp. 1371–1388. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.5.117587>

5. Kudrevich A.Yu. Transport Accessibility of Tourism Objects in the Murmansk Region. *Russian Arctic*, 2024, vol. 6, no. 2, pp. 5–19. DOI: <https://doi.org/10.24412/2658-4255-2024-2-05-19>
6. Valkova T.M., Kruzhalin V.I., Shabalina N.V. Caravanning in the Russian Federation. *Vestnik of National Tourism Academy*, 2017, no. 3 (43), pp. 12–15.
7. Pashkevich A., Stjernstrom O. Making Russian Arctic Accessible for Tourists: Analysis of the Institutional. *Polar Geography*, 2014, vol. 37, iss. 2, pp. 137–156. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2014.919040>
8. Potapov I.A. Methodological Approaches to the Analysis of Transport-Geographical Location of Recreational Objects (The Example of Arkhangelsk Region). *Services in Russia and Abroad*, 2016, vol. 10, no. 4 (65), pp. 43–54. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
9. Kuklina V.V., Osipova M.E. The Role of Winter Roads in Provision of Transportation Accessibility for the Arctic and Northern Districts of the Republic of Sakha (Yakutia). *Society. Environment. Development*, 2018, no. 2, pp. 107–112.
10. Barjouei A.S., Gudmestad O.T., Barabady J. Road Transportation Challenges in the Arctic. *WIT Transactions on Engineering Sciences*, 2020, vol. 129, pp. 229–240. DOI: <https://doi.org/10.2495/RISK200201>

*Статья поступила в редакцию 23.10.2024; одобрена после рецензирования 07.11.2024;
принята к публикации 11.11.2024*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 146–168.

Научная статья

УДК [39+94]:070(470.22)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.146>

Культурное наследие Республики Карелия в районных СМИ на примере арктических районов

Яловицына Светлана Эркиевна¹, кандидат исторических наук, доцент

Кривоноженко Александр Федорович²✉, кандидат исторических наук

^{1,2} Институт языка, литературы и истории Карельского научного центра Российской академии наук (ИЯЛИ КарНЦ РАН), ул. Пушкинская, 17, Петрозаводск, Россия

¹ jalov@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5024-6357>

² krivfed@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7152-8070>

Аннотация. В статье рассмотрены основные векторы изменений в сфере культурного наследия населения арктических районов Карелии, получившие отражение в СМИ. На сегодняшний день в числе таких районов шесть северных муниципальных образований республики, которые отличаются друг от друга по территории, численности населения, а также этнокультурными и историческими особенностями развития. Отнесение к арктической зоне рассматривается как стимул к изменениям или корректировкам идентичности местного населения. Анализируя культурное и историческое наследие указанных территорий, авторы опираются на положения Концепции социально-экономического развития Республики Карелия до 2022 г. Этот программный документ содержит основные задачи, связанные с историческим и культурным наследием. Цель статьи заключается в изучении того, каким образом в официальных муниципальных газетах освещается решение этих задач. Для этого были проанализированы номера шести газет из арктических районов Карелии за 2021–2022 гг. Результаты исследования показали, что арктические программы, старт которых пришёлся в республике на эти годы, не нашли широкого освещения в районной прессе и не стали стимулом к повышению внимания к культурному и историческому наследию. В то же время во всех проанализированных газетах отмечен стабильно высокий объём материалов, посвящённых Великой Отечественной войне. Она занимает центральное место в системе конструирования исторической памяти населения изучаемой территории. Этнокультурная специфика раскрывается в материалах газет, которые издаются в тех арктических районах республики, где продолжает играть важную роль карельский язык и национальная культура этого народа.

Ключевые слова: арктическая зона, Карелия, средства массовой информации, этнокультурное наследие, арктический гектар

Благодарности и финансирование

Статья подготовлена в рамках выполнения плановой темы «Культурное наследие и исторический опыт Карелии и сопредельных регионов: новые подходы и интерпретации».

Номер регистрации: 124022000029-0.

* © Яловицына С.Э., Кривоноженко А.Ф., 2025

Для цитирования: Яловицына С.Э., Кривоноженко А.Ф. Культурное наследие Республики Карелия в районных СМИ на примере арктических районов // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 146–168. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.146>

For citation: Yalovitsyna S.E., Krivonozhenko A.F. Cultural Heritage of the Republic of Karelia in the Regional Media on the Example of the Arctic Regions. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 146–168. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.146>



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

Cultural Heritage of the Republic of Karelia in the Regional Media on the Example of the Arctic Regions

Svetlana E. Yalovitsyna¹, Cand. Sci. (Hist.), Associate Professor

Alexander F. Krivonozhenko²✉, Cand. Sci. (Hist.)

^{1,2} Institute of Linguistics, Literature and History of the Karelian Research Centre, Russian Academy of Sciences (ILLH KarRC RAS), ul. Pushkinskaya, 17, Petrozavodsk, Russia

¹ jalov@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5024-6357>

² krivfed@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7152-8070>

Abstract. The article considers the main vectors of changes in the sphere of cultural heritage of the population of the Arctic regions of Karelia, reflected in the media. To date, there are six northern municipalities of the republic among such districts, which differ from each other in terms of territory, population size, as well as ethno-cultural and historical peculiarities of development. The assignment to the Arctic zone is considered as a stimulus to changes or adjustments in the identity of the local population. Analyzing the cultural and historical heritage of these territories, the authors rely on the provisions of the Concept of Socio-Economic Development of the Republic of Karelia until 2022. This policy document contains the main tasks related to historical and cultural heritage. The purpose of the article is to study how the official municipal newspapers cover the solution of these tasks. For this purpose, the issues of six newspapers from the Arctic regions of Karelia for 2021–2022 were analyzed. The results of the study showed that the Arctic programs, which were launched in the republic during these years, did not find wide coverage in the regional press and did not become an incentive to increase attention to cultural and historical heritage. At the same time, a consistently high volume of materials devoted to the Great Patriotic War was noted in all the analyzed newspapers. It occupies a central place in the system of constructing the historical memory of the population of the studied territory. The ethno-cultural specifics are revealed in the materials of newspapers published in those Arctic regions of the republic, where the Karelian language and the national culture of this people continue to play an important role.

Keywords: Arctic zone, Karelia, mass media, ethno-cultural heritage, Arctic hectare

Введение

Академик Д.С. Лихачёв утверждал, что «человек живет не только в природной среде, но в среде, созданной культурой его предков и им самим. Если природа необходима человеку для его биологической жизни, то культурная среда не менее необходима для его духовной, нравственной жизни, для его «духовной оседлости», для его привязанности к родным местам, следованию заветам предков, для его нравственной самодисциплины и социальности» [1, Лихачёв Д.С., с. 175]. Сохранение культурной среды на северных арктических территориях актуализируется их малонаселённостью и усиливающимися демографическими потерями ¹ коренного ² и укоренённого здесь населения [2, Yalovitsyna S.].

Угроза культурной среде, актуальная для всего глобализирующегося человечества, видится ещё и в том, что сама передача традиции подвергается эрозии под влиянием новых технологий, образа жизни. Мутирует прежняя модель памятования, чаще всего, — тихо и

¹ Здесь и далее статистические данные переписи 2020 г. представлены на основании электронного сайта Росстата. Итоги ВПН-2020. Т. 5. Национальный состав и владение языками. URL: https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom5_Nacionalnyj_sostav_i_vladenie_yazykami (далее — Итоги ВПН-2020).

² Доля карелов в населении Республики Карелия составила в 2020 году 4,9%, сократившись в сравнении с 1989 г. почти в два раза; численность карелов за этот период сократилась почти в три раза.

незаметно, через замещение и перекодировку как самого человека, так и его императивов [3, Соколов Б.Г., с. 60].

Под влиянием исторического контекста меняется и информационное «содержание» культурного наследия и исторической памяти. По-разному интерпретируются одни и те же факты, события прошлого, адаптируясь к определённом историческому моменту [4, Пархоменко Т.А., с. 125]. СМИ являются хорошим маркером для запечатления этих изменений и используются для анализа во многих странах [5, Pietikainen S., Hujanen J.].

Методология

Рассмотрим изменения на примере районных официальных СМИ арктических территорий Республики Карелия. В 2020 г. шесть ³ муниципальных образований региона вошли в состав Арктической зоны Российской Федерации. В них началась реализация ряда программ, позволяющих активнее развивать эти северные и малонаселенные края: «Гектар в Арктике», возможность получить статус арктического резидента и соответствующие льготные условия по ведению предпринимательской деятельности, арктическая ипотека и др. Следует отметить, что арктические районы республики составляют около 40% её общей площади. В то же время плотность населения этих районов достаточно низкая. В общей сложности здесь проживает лишь 19,07% численности населения Карелии ⁴.

Развитию культурного потенциала указанного региона отводится место как в нормативных, устанавливающих документах, в т. ч. в Концепции социально-экономического развития Республики (далее — Концепция) на период до 2022 года ⁵, так и в недавних нормативных документах, посвящённых развитию Арктики.

В Концепции по стратегическому направлению «Социальное развитие» ⁶ задачи, связанные с культурным и историческим наследием, записаны следующим образом:

- развитие и использование культурного и духовного потенциала республики;
- развитие патриотического воспитания;
- обеспечение условий для этнокультурного развития и межнационального согласия.

В статье решено сосредоточиться на отражении этих задач в официальных муниципальных СМИ арктических районов Карелии. Предстоит ответить на вопрос, в какой мере тематика, сформулированная в программных документах по проблематике культурно-

³ Лоухский, Калевальский, Беломорский, Кемский, Сегежский районы, Костомукшский городской округ.

⁴ Итоги ВПН-2020. https://rosstat.gov.ru/vpn/2020/Tom1_Chislennost_i_razmeshchenie_naseleniya (дата обращения: 30.05.2024)

⁵ О Концепции социально-экономического развития Республики Карелия на период до 2022 года: постановление Правительства Республики Карелия от 19 апреля 2018 года № 621-VI ЗС // Электронный фонд нормативно-технической и нормативно-правовой информации Консорциума «Кодекс». URL: <https://docs.cntd.ru/document/465417297?ysclid=lwtbk2vyuo376378721> (дата обращения: 30.05.2024).

⁶ Здесь и нижеследующих пунктах указаны задачи из «Концепции социально-экономического развития Республики Карелия на период до 2022 года» по стратегическому направлению «Социальное развитие». (см. Постановление ЗС 19 апреля 2018 г. № 621-VI).

го наследия и исторической памяти, находит место в официальных периодических изданиях, какова представленность этих материалов, их жанр [5, Дмитриевский А.Л.].

В поисках ответа на поставленный вопрос авторы изучили материалы муниципальных СМИ арктических районов Карелии за 2021–2022 г., которые приходятся на «старт» арктических программ, и провели классификацию материалов по избранным задачам. В статье излагаются основные выводы, полученные в ходе этого анализа.

Изучены следующие муниципальные периодические издания ⁷:

- «Беломорская трибуна» ⁸;
- «Советское Беломорье» ⁹;
- «Новости Калевалы» ¹⁰;
- «Наше Приполярье» ¹¹;
- «Новости Костомукши» ¹²;
- «Доверие» ¹³.

Обсуждение

Материалы были систематизированы по трём избранным задачам. Статистика представлена в табл. 1.

Таблица 1

Численность материалов газет арктических районов Карелии по направлениям Концепции

Год	Беломорский	Калевальский	Кемский	Костомукшский	Лоухский	Сегежский
1. Развитие и использование культурного и духовного потенциала республики						
2021	67	29	29	22	15	38
2022	42	28	49	21	10	35

⁷ В списке указан порядок представления материалов газет в последующем тексте.

⁸ Общественно-политическая газета Беломорского района Республики Карелия. Соучредители: Администрация Беломорского муниципального района; АУ РК «Информационное агентство Республики Карелия».

⁹ Общественно-политическое издание Кемского района. Соучредители: Администрация Кемского муниципального района; АУ РК «Информационное агентство «Республика Карелия». Под названием «Советское Беломорье» первый номер газеты вышел 22 августа 1930 года, орган печати райкома ВКП (б) и исполкома районного Совета рабочих и крестьянских депутатов. Газета выходит 1 раз в неделю.

¹⁰ Общественно-политическая газета Калевальского национального района. Соучредители: Администрация Калевальского муниципального района и АУ РК «Информационное агентство Республика Карелия». Газета выходит еженедельно тиражом в 1000 экземпляров. Выходит с 30 октября 1931 г. Предыдущие названия: 1931–1935 гг. — «Punainen Uhtua» [«Красная Ухта»]; 1935–1952 — «Kalevalan bolsheviikki» [«Большевик Калевалы»]; 1953–1961 — «Kalevalan kommunisti» [«Коммунист Калевалы»]; 1961–1990 — «Коммунист Калевалы»; с 1991 г. — современное название.

¹¹ Общественно-политическая газета Лоухского муниципального района. Соучредители: Администрация Лоухского муниципального района, АУ РК «Информационное агентство Республика Карелия». Издаётся еженедельно тиражом в 350 экземпляров. Выходит с 5 января 1934 г. Предыдущие названия: 1934–1952 гг. — «Лоухский большевик»; 1952–1990 гг. — «Коммунист»; 1990–2016 гг. — «Приполярье». С 2017 г. — современное название.

¹² Информационно-аналитическая газета. Учредители: Совет Костомукшского городского округа, администрация Костомукшского городского округа, АУ РК «Информационное агентство «Республика Карелия». Выходит еженедельно. Тираж — 600 экземпляров. Издаётся с июля 1981 года. В 1981–1990 гг. выходила под названием «Горняк Карелии». С 1991 г. — современное название.

¹³ Общественно-политическая газета Сегежского муниципального района. Соучредители: Администрация Сегежского муниципального района; АУ РК «Информационное агентство Республики Карелия». Выходит с 1946 г., 2 раза в неделю.

2. Развитие патриотического воспитания						
2021	66	26	14	31	9	37
2022	74	70	23	49	22	24
3. Обеспечение условий для этнокультурного развития и межнационального согласия						
2021	13	2	7	15	6	23
2022	21	7	18	15	3	14

В итоге проанализировано 974 материала. К направлению 1 отнесено 385 единиц, к направлению 2 — 445 ед., к направлению 3 — 144 ед.

Характеристика материалов газет по направлению 1 «Развитие и использование культурного и духовного потенциала республики»

К данному направлению в ходе анализа причислялись публикации, связанные с различными этнокультурными, краеведческими, историко-культурными, религиозными мероприятиями в районе, а также деятельностью учреждений, относящихся к данной сфере (музеи, дома культуры, этнокультурные центры, туристические центры, церковно-приходские общины и пр.). Отдельно рассмотрены материалы, посвящённые реализации арктических программ, в которых большое внимание уделено сохранению человеческого капитала на этих северных землях¹⁴. Осуществить это предполагается посредством распределения т. н. арктических гектаров, с помощью введения института арктического резидентства для индивидуальных предпринимателей, благодаря поощрению инициатив, ориентированных на *сохранение и современное развитие традиционных хозяйственных практик* (таких как рыбалка, охота, сбор дикоросов и др.)

«Беломорская трибуна»¹⁵ (г. Беломорск)

Материалы этой газеты за 2021–2022 гг. содержат преимущественно информационные сообщения, касающиеся деятельности Центра поморской культуры, Беломорского районного краеведческого музея «Беломорские петроглифы» и МБУК «Беломорская централизованная библиотечная система». Большая роль учреждений культуры в развитии и использовании потенциала духовного и культурного наследия региона отмечалась ранее и в научной литературе [7, Лаврушина Н.В., с. 33]. Среди публикаций по этому направлению много репортажей, однако редакция газеты посчитала необходимым размещать и проблемные

¹⁴ Федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» от 13.07.2020 №193-ФЗ // КонсультантПлюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_357078/?ysclid=lwzi0qy33y844254233 (дата обращения: 30.05.2024); Федеральный закон «Об особенностях предоставления гражданам земельных участков, находящихся в государственной или муниципальной собственности и расположенных в Арктической зоне Российской Федерации и на других территориях Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации, и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 01.05.2016 N 119-ФЗ // КонсультантПлюс. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_197427/?ysclid=lwzjz6v638774673210 (дата обращения: 30.05.2024).

¹⁵ Проанализирован 51 номер газеты за 2021 г. и 51 — за 2022 г.

статьи. Одной из таких проблем стало присоединение Центра поморской культуры к краеведческому музею, что вызвало неоднозначную реакцию у местного населения. Интерес к поморскому наследию выразился в значительном количестве заметок и статей о традиционном рыболовном промысле, сборе ламинарии и фукуса. Эта тематика включала в себя и арктический сегмент, поскольку некоторые из индивидуальных предпринимателей-рыбаков планировали получить статус арктического резидента.

В 2022 г., объявленном Годом культурного наследия, в газете появляется множество публикаций, связанных с религиозными традициями. Издание посвятило несколько материалов переименованию сквера в центре города, который по итогам голосования жителей стал Троицким, в честь храма. История городских улиц и иных мест нередко отражалась в информационных сообщениях газеты и в целом в общественной жизни города. Одной из улиц — Ленинской — была посвящена отдельная конференция. Поморский народный хор, женская организация «Поморочка», театральная студия «Импульс» и другие коллективы были частыми гостями на страницах газеты. Писали о них сами участники коллективов, формируя развёрнутое представление о культурной жизни района.

«Советское Беломорье»¹⁶ (г. Кемь)

Публикации по названной тематике выявлены практически во всех номерах, хотя жанр материалов варьировался от информационной заметки до статьи (longread).

В числе материалов по данной теме наиболее типичными являются публикации, рассказывающие о культурных событиях, проходивших в районах. В их числе мероприятия, относящиеся к этнокультурным традициям карелов и поморов; к традиционным русским праздникам, например, масленице; к праздничному календарю и датам, связанным с историей России.

В связи с конкурсом президентских грантов на развитие сельских музеев в газете «Советское Беломорье» размещена целая серия публикаций о музее поморской культуры, его реконструкции и новых экспозициях. Этнокультурная проблематика презентовалась материалами о поморской свадьбе, реставрации Успенского собора.

Газета не обходит вниманием проблемы туризма в районе. По этой теме материалы разножанровые. Это не только информационные заметки, но и проблемные статьи, связанные с имиджем города и необходимостью решать давно назревшие проблемы благоустройства мест приёма туристов, поскольку один из маршрутов на Соловецкие острова проходит через г. Кемь.

Арктической теме были посвящены только информационные материалы об условиях участия в программах, отчёты общекарельского уровня об увеличении числа резидентов арктических программ.

¹⁶ Советское Беломорье. 2021. №№ 1–49; 2022. №№ 1–51.

«Новости Калевалы»¹⁷ (п. Калевала)

Некоторые материалы в газете опубликованы на карельском языке (собственно карельское наречие), но большинство — на русском.

В 2021 г. важную роль в определении вектора публикаций этой сюжетной линии сыграло проведение Года карельских рун. В рамках него в республике проведены десятки мероприятий, которые были направлены на популяризацию и сохранение этой сферы культурного наследия Карелии. Большое количество осуществлённых в рамках Года карельских рун мероприятий определяется тем, что рунопевческая традиция и особенно тесно связанный с ней эпос «Калевала» — важнейшие базовые элементы общественной и этнокультурной жизни как в советской, так и в современной Карелии. Особое внимание этой районной газеты к освещению мероприятий в рамках Года карельских рун объясняется ещё и тем, что на территории современного Калевальского района до сих пор находятся деревни, которые славятся своими рунопевческими традициями. Составитель «Калевалы» Э. Лённрот неоднократно посещал их в ходе своих поездок в Архангельскую губернию в первой половине XIX в. Таким образом, большинство публикаций этой категории в 2021 г. относилось к мероприятиям, связанным с сохранением рунопевческих традиций и их популяризацией среди жителей района. Внимание уделено также и мероприятиям, посвящённым эпосу «Калевала» или знаковым местам в районном центре, традиционно связанным с именем Э. Лённрота (одно из самых популярных — «сосна Лённрота» в центре Калевалы). Среди иных сюжетов этого направления отметим публикации о старинных приёмах рыбной ловли и других традиционных промыслах карелов. Традиционно важное место в газете отводится мероприятиям, связанным с карельским языком.

В 2022 г. рунопевческая тема была представлена в газете уже не так широко, как в предыдущем году. Вместе с тем по-прежнему активно освещались мероприятия, посвящённые эпосу «Калевала». В частности, присутствовали материалы по истории его создания, в том числе викторины и конкурсы, а также о мероприятиях (например, репортаж об установке деревянных фигур героев из «Калевалы» у «Сосны Лённрота»). По-прежнему важное место среди публикаций этого типа отводилось сохранению локальной языковой среды: объектами викторины на знание карельского языка, проводился диктант и т. д. Большое внимание в публикациях этого года отведено материалам, связанным с традиционной карельской народной спортивной игрой кюккя.

Проблемы организации охоты, сбора дикоросов и рыболовства (последнее остаётся важной частью карельской идентичности) нашли отражения в 2021 г. в 9 небольших заметках. Это постановления регионального Министерства природы и разъяснения Охотнадзора по Калевальскому району. Их основное содержание — установление сроков, разъяснение изменившихся норм, квоты, связанные с охотой и рыбной ловлей, а также сбор ягод в лесах.

¹⁷ Новости Калевалы. 2021. №№ 1–50; 2022. №№ 1–51.

В 2022 г. таких публикаций стало ещё меньше — только шесть. В силу специфики приграничного положения района часть материалов о правилах ведения промысловой и хозяйственной деятельности в пограничной зоне публиковало местное погрануправление.

Отметим, что в 2021 г. на страницах районной газеты было размещено лишь три материала, касающихся Арктической зоны России¹⁸. В двух из них давались разъяснения преимуществ арктического резидентства для местных предпринимателей и в одном — краткая информация о программе «Арктический гектар». В 2022 г. внимание к арктической проблематике на полосах газеты не усилилось: три материала об арктическом гектаре, инвестициях, а также съёмках в Калевале нескольких фильмов в рамках проекта «Дети Арктики», посвящённого коренным малочисленным народам арктического региона.

«Наше Приполярье»¹⁹ (п. Лоухи)

Западная часть Лоухского района — территория традиционного проживания карелов. Это обуславливает присутствие национального компонента на страницах газеты, а также то, что информационные поводы имели место не только в районном центре, но и в населённых пунктах на западе — Софпороге, Кестеньге. В этом же ряду стоит и национальный парк «Панаярви», для которого популяризация историко-культурного наследия Карелии — одно из главных направлений деятельности.

Большое количество выявленных материалов этой тематической группы касается мероприятий, связанных с карельским языком (День родного языка, Неделя карельского языка, творческий вечер поэта С. Яковлева, пишущего стихи на карельском языке). На страницах газеты нашли отражение материалы, посвящённые более широкой национально-культурной тематике: мероприятиям, посвящённым карельским рунам (ожидаемо большая их часть приходится на 2021 г. — Год карельских рун в республике), карельской кухне, народным играм. Популяризация национальной культуры в районе проходила в форме конкурсов и квестов. Так, из репортажа с конкурса «Хозяйка Севера-2021» следует, что одним из заданий для участников было чтение рун (в том числе на карельском языке), а также национальная кухня.

Тематика, связанная с карельской национальной культурой и языком, представлена на страницах газеты не так часто, как в газетах Калевальского района и Костомукшского городского округа — других традиционных центрах карельской культуры в республике. Отметим также, что ни в одном номере за два года не звучала тема, связанная с поморской культурой, хотя на территории Лоухского района находятся населённые пункты, многие жители которых относят себя к поморам.

¹⁸ Мы не учитываем общереспубликанскую вкладку в номерах газеты. Она готовится в Петрозаводске, а её содержание идентично для всех районных газет Карелии. В этих вкладках основное внимание уделяется информированию жителей региона о работе республиканских исполнительных и законодательных органов власти. Арктическая тематика на страницах этих вкладок представлена гораздо лучше.

¹⁹ Наше Приполярье. 2021. №№ 1–52. 2022. №№ 1–51.

Арктическая проблематика представлена в газете незначительно. В одном случае новостной повесткой в 2021 г. стала регистрация в Лоухском районе первого в Карелии участка, предоставленного по программе «Арктического гектара». Второй материал посвящён проведению «Арктического кубка чистоты» — экологической акции, в которой участвовали жители арктических районов республики. Ещё в одном случае газета фиксирует лишь намерение одной из организаций стать арктическим резидентом.

Тематика, связанная с охотой, рыбной ловлей и сбором дикоросов, также не представлена широко на страницах газеты: несколько приглашений на фестиваль подледного лова, информация от охотнадзора. На материалах этой категории отражается пограничное положение района: зимой в газете появляется информация о нарушениях рыбаками пограничного режима. Отметим отсутствие в изученных материалах статей, связанных с морскими промыслами — по-прежнему важной частью повседневности жителей беломорского побережья.

«Новости Костомукши»²⁰ (г. Костомукша)

В сфере культуры одной из ведущих тем в газете 2021 г. была поэзия карельских рун. Местные творческие коллективы и карельские национальные активисты подготовили и провели ряд мероприятий, направленных на популяризацию народного поэтического наследия Карелии. Подчёркивая вклад рунопевческой традиции в мировое искусство через эпос «Калевала», авторы газетных материалов обоснованно обращают внимание читателей на то, что многие руны были записаны в деревне Костомукша и её окрестностях. Красноречиво об этом говорит один из заголовков: «Костомукша как родина рун и источник вдохновения поэта»²¹. Нужно отметить, что помимо эпоса «Калевала» в рамках года карельских рун в Костомукше рассказывали о менее известном труде Э. Лённрота — «Кантелетар», в котором были опубликованы руны, не вошедшие в «Калевалу». Многие из них также записаны на территории нынешнего Костомукшского городского округа и воспринимаются его жителями как «...культурное наследие предков»²². Прежде всего, речь идёт о людях, так или иначе связанных с деревнями на севере городского округа. Эти населённые пункты являются очагами карельской национальной культуры в республике. В самом городе Костомукше карельская культура — одна из многих в мультинациональном городском сообществе [8, Джошвили Э.А., Кривоноженко А.Ф., Литвин Ю.В. и др.].

Часть материалов газеты посвящена карельскому языку, формам его популяризации и сохранения. Традиционно часто пишут о мероприятиях, связанных с изучением эпоса «Калевала». Отдельно можно выделить блок статей, посвящённых деревням на севере Костомук-

²⁰ Новости Костомукши. 2021. №№ 1–49. 2022. №№ 1–50.

²¹ Сушицкая М. Костомукша как родина рун и источник вдохновения поэта // Новости Костомукши. 2021. № 23. С. 12

²² Сушицкая М., Кошкин Д. Костомукша отметила День карельских рун // Новости Костомукши. 2021. № 22. С. 12.

шского городского округа. История, традиции, памятники, а также фестивали национальной культуры Вокнаволока, Суднозера и Пирттигубы широко освещаются на страницах газеты.

Рыболовство, охота и собирательство почти не упоминаются в просмотренных номерах. Две небольших заметки об охоте касаются организационных вопросов. С рыбной ловлей связаны репортажи из Вокнаволока, однако следует принять во внимание, что речь идёт о фестивальных мероприятиях — празднике подлёдного лова и фестивале ряпушки. Кроме того, как и в других пограничных районах, рыбалка представлена в контексте предупреждений правоохранительных органов о недопустимости нарушения пограничного режима.

В 2022 г. газета начала публиковать серию материалов, призванную познакомить горожан с религиозными общинами Костомукши. Были опубликованы две статьи. Первая из них касалась Церкви христиан веры евангельской, а вторая — католического прихода. В статьях уделялось внимание не только истории становления и развития общин, довольно подробно было описано и внутреннее устройство храма.

За складывающимся ощущением благополучия в межэтническом и конфессиональном общении в городской среде скрываются и сложности. Газета не обходит их стороной. Так, актуальным был вопрос о выделении мусульманской общине отдельного места на городском кладбище. Местная власть ответила отказом, мотивируя его тем, что в многоконфессиональном городе не выделяется предпочтение какой-то одной религии. «Кладбище в Костомукше также является общим, нет разделения для верующих или нет, не предусмотрено выделение участков для представителей отдельно взятых религий»²³. В материалах газеты общественники высказывались и о необходимости оказания властями городского округа более последовательной организационной поддержки их этнокультурным объединениям. Руководитель общества русской культуры «Северное сияние» Н.П. Касьянов посчитал ошибочным решение не приглашать городские национальные объединения в Центр культурного развития для постоянной деятельности на его базе: «Жаль. Вся самодеятельность города держится на энтузиастах и активистах. Их надо беречь и поддерживать. Будет очень грустно, если их порыв угаснет, и они перестанут проводить свои мероприятия. Мы все от этого обеднеем и много потеряем в культурном плане»²⁴.

Арктическая тематика представлена в газете несколько шире, чем в материалах калевальского и лоухского изданий. В то же время нельзя сказать, что это часто встречающийся сюжет. В той или иной форме он затрагивался лишь в одиннадцати материалах. Если арктическое резидентство — предложение, направленное на бизнес, то к арктическому гектару костомукшане проявляли большой интерес уже на старте программы. В газете процитировано разъяснение министра имущественных и земельных отношений Карелии Я. Свидской, которая пояснила, что «...Арктический гектар» рассчитан на переселение граждан. Житель Ко-

²³ В фокусе — проблемы костомукшан // Пресс-служба администрации Костомукшского городского округа. Новости Костомукши. 2022. № 30. С. 3.

²⁴ Сушицкая М. Жена — это главное в жизни // Новости Костомукши. 2021. № 26. С. 12.

стомукшского городского округа не сможет получить землю в своём округе. Он может рассчитывать на гектар, например, в Беломорском районе»²⁵. После пояснения министра газета заключила: «Гектар дадут переселенцам».

«Доверие»²⁶ (г. Сегежа)

В числе культурных мероприятий, отмеченных газетой в 2021–2022 гг., можно назвать день посёлка «Валдайский разгуляй», фестиваль «Карельский рыбник», джазовый концерт, выступления народных ансамблей «Вдохновение» и «Девчата». Уже этот ряд демонстрирует широкую палитру районной культурной мозаики, что связано с составом его населения, костяк которого сформировался в период советской комсомольской стройки, призвавшей переселенцев со всего Советского Союза.

Вопросы, связанные с этнокультурным развитием Карелии, в газете 2021–2022 гг. широко представлены материалами о проходившем в Карелии Годе карельских рун. Это информационные заметки, репортажи о мероприятиях. Традиции финно-угорских народов отражены в заметках о диктантах на карельском и вепсском языках, этнографическом диктанте.

Большое количество крупных арктических резидентов в Сегежском районе определило и приоритетность экономических тем в освещении арктических программ. Проблематика культурного потенциала даже в контексте туристических проектов в публикациях не отразилась. Туризм чаще соседствовал с экологической проблематикой и темами благоустройства города. На этапе проектирования арктических программ Карелия часто выступала в них как транзитная часть Северного морского пути. Поэтому часть материалов по арктической проблематике комментирует эти возможности Карелии для связи востока и запада²⁷.

Сохранение традиционных промыслов жителей Карелии (грибы, ягоды, рыбалка, охота) нашли отражение в 10 материалах за 2021–2022 г. Речь в них часто идёт о сроках и условиях этой деятельности (сроки сбора ягод, вылова рыбы, использования сетей и др.), а также проблемах безопасности (ледовая обстановка и т.п.) По сути, поднимаются вопросы практического свойства, оставляя за пределами анализа аспект сохранения «традиционности».

Несколько газетных публикаций напомнили о религиозном компоненте культурно-исторического наследия Сегежи. Прибытие ковчега с частицей мощей Блаженной Матроны Московской в Троицкий храм г. Сегежи, небесный крестный ход на самолёте над Сегежей стали поводом для небольших информационных статей в периодическом издании.

²⁵ Селезнёва А. Костомукша — в прямом эфире // Новости Костомукши. 2021. № 2. С. 1.

²⁶ Доверие. 2021. №№ 1-51; 2022. №№ 1-51.

²⁷ Кузичева И. Дорога из Архангельска в Финляндию должна пройти вблизи прибрежных населённых пунктов Беломорского района // Доверие. 2021. № 17. С. 7.

Вывод по направлению 1 «Развитие и использование культурного и духовного потенциала республики»

По теме «Развитие и использование культурного и духовного потенциала республики» в районных газетах преимущественно представлены информационные материалы и репортажи. Развёрнутые статьи на полосу или более — большая редкость.

В тематике всех газет культурный и духовный потенциал республики отражён через презентацию мероприятий историко-культурного плана, которые проходили как на территории района (например, фестиваль «Кемска волость»), так и в более широком географическом охвате (например, республиканский «Год карельских рун»). Значительное внимание в газетах уделено общероссийским праздникам и мероприятиям в связи с ними.

Тем не менее, этнокультурная специфика Калевальского, Лоухского районов, а также Костомукшского городского округа определила приоритет «карельских» тем в анализируемых СМИ. Поморская тематика получила преломление через обсуждение проблемы объединения краеведческого музея и Центра поморской культуры, вызвавшей широкий общественный резонанс.

Духовные традиции во многих анализируемых газетах часто не находили никакого отражения. В этом смысле газета «Доверие» и «Новости Костомукши» являются исключениями из правила.

Арктическая тематика (участие в программах развития Арктики, стартовавших с 2020 г.) в контексте сохранения традиционного образа жизни в газетах практически не была представлена или носила узкоинформационный характер. Вопросы промыслов (рыбалки, охоты) поднимались на страницах газет, но часто в контексте сроков навигаций или разрешённого сбора ягод, рыбалки или охоты. Сохранение и закрепление жителей в местах их традиционного проживания, демографические потери северных республиканских районов не были предметом публикаций.

Информационный характер материалов газет оставляет весьма мозаичное впечатление о культурном и духовном потенциале республики. Общероссийские календарные даты, закреплённые государственными праздниками или днями памяти, чаще всего находили отражение в газетах, в то время как республиканская и местная проблематика, связанная с историко-культурным наследием, комментировалась газетами не регулярно, а скорее как ответ на информационный повод.

Характеристика материалов газет по направлению 2: «Развитие патриотического воспитания»

При выборе публикаций по данному направлению в их число включались материалы по тематике Великой Отечественной войны и иных военных конфликтов, а также историко-краеведческие статьи, касающиеся истории района, его поселений, жителей.

«Советское Беломорье»

Особенностью презентации военно-патриотической проблематики в Кемской газете стала тема «дети войны». Ей посвящены более 10 заметок, среди которых репортажи об официальных мероприятиях по вручению памятных знаков, рассказы о судьбах.

Краеведческие заметки о Кемской волости, появившиеся на страницах газеты в связи с проводившимся одноимённым фестивалем, стали одними из немногочисленных материалов, посвящённых истории края. Цитата из фильма «Иван Васильевич меняет профессию» из уст шведского посла про «Кемску волость», давшая название нескольким материалам газеты и фестивалю, можно сказать, утвердилась в роли бренда Кеми. К числу исторических публикаций можно отнести и ностальгический обзор о пионерской организации к 19 мая 2021 г. и подборку любопытных фактов из истории России накануне Дня народного единства. Видна роль железной дороги в развитии города, ей газета отводит несколько полос в связи с Днём железнодорожника.

«Беломорская трибуна»

Данное направление представлено в газете наиболее широко (140 материалов за два года). В 2021 г. обращение к теме Великой Отечественной войны, афганской и чеченской войн не было редким явлением. Информационными поводами выступали День Победы, 22 июня, 23 февраля, День воина-интернационалиста, День ветеранов боевых действий, День борьбы с терроризмом, День национальной гвардии. Часто публикации были связаны с судьбой детей войны, поскольку в этот период в стране и республике был учреждён знак «Дети войны», вручение которого организовывалось повсеместно. В 2022 г., с началом СВО, значительным стало количество публикаций, посвящённых помощи Луганской и Донецкой областям, сбору посылок для воинов (например, акции «Материнское сердце», «Письмо бойцу»), мероприятиям, выражающим поддержку фронту и семьям погибших.

Историко-краеведческие материалы включали в себя публикации к юбилеям поселений: Колежма, Сумский посад и др. Редакция газеты не раз отмечала вклад конкретных людей в развитие того или иного посёлка или района в целом. Историко-биографические материалы о железнодорожниках, капитанах судов позволяли получить представление об истории края через призму судьбы человека. К сожалению, таких публикаций было не так много.

«Новости Калевалы»

В газете существует постоянная небольшая по объёму рубрика «Памятные даты военной истории России», которая связана с общенациональным историческим контекстом. Заметная часть материалов газеты посвящена сюжетам, которые касаются сохранения локальной исторической памяти. Эти публикации обращены к местным историческим событиям и биографиям односельчан. Как правило, указанные материалы связываются с контекстом масштабных исторических событий. В качестве примера приведём серию газетных публика-

ций в 2021 и 2022 гг. по результатам реализации научного проекта «Маленький человек на Большой войне».

Основной массив публикаций этого блока связан с Великой Отечественной войной. На территории Калевальского района летом 1941 г. развернулись ожесточённые бои, в результате которых противник был остановлен на подступах к Ухте, а линия фронта стабилизирована. Ряд деревень оказался в финской оккупации до 1944 г., а остальная часть района стала прифронтовой зоной. В наши дни остатки линии обороны к северу от Калевалы — один из ключевых факторов формирования и сохранения локальной исторической памяти о войне. Можно условно выделить несколько основных сюжетов в публикациях, которые так или иначе связаны с тематикой Великой Отечественной войны. Первая из них — это оборонительные бои летом 1941 г. на Ухтинском направлении. Вторая группа — «биографическая». Это статьи, посвящённые биографиям односельчан, которые участвовали в войне (в том числе и в обороне Ухты), воспоминания людей о первых послевоенных годах в посёлке, очерки о ветеранах. Третья группа — публикации, которые касаются современности: рассказы о находках поисковиков на местах боёв, экскурсии в окрестностях посёлка по местам, связанным с войной, знакомство читателей с работами по благоустройству мест памяти, репортажи о праздновании Дня Победы и мероприятиях, приуроченных ко Дню памяти и скорби.

Большое внимание на страницах газеты уделено драматическим событиям Гражданской войны, происходившим на территории современного района. Представляется, что интерес к ним носит не только временный, коммеморативный характер. Гражданская война является драматической вехой в семейной истории многих жителей района. Эта война разделила родственников: карельские крестьяне, не поддерживавшие советскую власть, ушли в Финляндию. Некоторые семьи карельских беженцев смогли начать новую жизнь в соседней стране. Часть уехавших вернулась обратно. Многие из них позже были репрессированы. В газете были опубликованы (на карельском и русском языках) интервью с автором-составителем книги о судьбах карельских беженцев [9, Усачёва Е.В.]. Публикации не обходят стороной тему жестокости, которая сопровождала действия антибольшевистских сил. Её жертвами становились местные крестьяне и представители сельской интеллигенции, заподозренные в симпатиях к советской власти.

Другие военные конфликты не часто находились в центре внимания на страницах газеты. Так, тема Афганской войны за два рассмотренных года затрагивалась только дважды. Обе публикации приурочены к годовщинам вывода советских войск.

Заметное количество публикаций посвящено истории населённых пунктов Калевальского района. Большая часть приходится на 2022 г., что связано с празднованием 95-летия района. Среди публикаций этой группы присутствуют и статьи об исчезнувших деревнях. Эта информация находит отклик у читателей газеты, поскольку среди них есть потомки старинных крестьянских родов, которые когда-то жили в этих населённых пунктах.

Для формирования локальной исторической памяти жителей района крайне важной, на наш взгляд, являлась публикация на страницах газеты книги финляндского журналиста и путешественника И.К. Инхи «В краю калевальских песен». Эта книга стала результатом его поездки в Беломорскую Карелию в 1894 г. Русскоязычный перевод увидел свет в 2019 г. [10, Инха И.К.] Ценность этого исторического источника заключается в том, что автор подробно описал повседневную жизнь и нематериальную культуру карельских крестьян, которые жили на территории современного Калевальского района 130 лет назад. В книге содержатся многочисленные фотографии (они также опубликованы в газете), которые автор сделал в ходе путешествия. На них запечатлена жизнь крестьян, а также общие виды многих деревень. Таким образом, для современных жителей Калевальского района эта книга — хорошо иллюстрированный путеводитель в прошлое, в историю своих семей и населённых пунктов. Перепечатка в газете позволила значительно расширить доступность книги.

«Наше Приполярье»

Общее знакомство с материалами газеты позволяет выдвинуть гипотезу, что основная цель издания — знакомство читателей с текущими событиями, происходящими в районе, хозяйственно-экономическими проблемами и стратегиями их решения. Заметное количество материалов занимают интервью с современниками — юбилейные статьи или рассказы о конкретных семьях. Если гипотеза верна, то это объясняет сравнительно небольшое количество материалов, связанных с историей района. Большая часть выявленных по этой тематике публикаций связана с Великой Отечественной войной: освещением торжественных мероприятий по случаю Дня Победы, поисковым движением, обезвреживанием найденных в лесах боеприпасов, боями в карельском приполярье, информацией о перезахоронении обнаруженных останков солдат, ремонте или установке новых памятников. Отдельно выделим статьи, связанные с детьми войны. В 2021 г. этот сюжет не появлялся на страницах газеты. В 2022 г. таких публикаций было как минимум четыре. Мы связываем это с принятием в 2021 г. регионального закона о детях войны.

Среди других сюжетов, нашедших отражение на страницах газеты, отметим три больших статьи (в том числе и интервью) об Афганской войне.

Среди других материалов по истории района можно выделить группу интервью, посвящённых трудовым биографиям пенсионеров, золотым свадебным юбилярам, истории отдельных предприятий, а также творческих коллективов. В контексте этих материалов отражается послевоенное развитие карельского приполярья. Юбилейный для Лоухского района 2022 г. был отмечен серией публикаций старых фотографий, а также копий газетных вырезок периода 60-х — 80-х гг.

«Новости Костомукши»

Среди материалов этого блока, как и в других районных газетах, опубликовано много текстов, связанных с Великой Отечественной войной. Это заметки, статьи на основе воспоминаний или краеведческих работ, интервью с ветеранами. Основной нарратив материалов — «мы — потомки победителей, будем достойно поддерживать память о войне». Существенное внимание газеты в контексте военных событий, происходивших в окрестностях города, уделено действиям партизан. В этом заключается отражение интереса краеведов и вообще общественности города к боевому пути и героическим подвигам партизанских отрядов «Красный Онежец» и «Боевой клич». Одним из главных мест памяти для костомукшан является мемориал «Ахвенъярвские камни», который увековечил подвиг советских партизан из этих отрядов. Большое внимание на страницах газеты уделяется ветеранам и детям войны. Это и публикации развёрнутых интервью с ними, и небольшие новостные заметки.

Другие военные конфликты упоминаются в газете гораздо реже. В изученных номерах встретилась информация лишь о Дне воинов-интернационалистов.

В газете опубликовано много материалов, касающихся истории Костомукшского горно-обогатительного комбината. Анализ номеров лишь за два года не даёт возможности понять, традиционное ли это внимание или обилие исторических материалов связано с чередой юбилейных для города лет: в 2022 г. — 40-летие сдачи в эксплуатацию первой очереди комбината, а в 2023 г. — 40-летие получения статуса города. Юбилейные материалы касаются, например, первого авиарейса в Костомукшу, начала железнодорожного сообщения с Костомукшей, отправки первого состава с продукцией комбината и т. д. Сюда же отнесём и статью о 30-летнем юбилее самой газеты.

На наш взгляд, безусловная ценность указанных исторических материалов связана с тем, что их готовят сотрудники местного муниципального архива, реже — городского музея. В основу публикаций положены выдержки из архивных дел. Сюжетное разнообразие этой неофициальной рубрики «материалы из архива» очень широко. Значительная часть текстов посвящена строительству города и комбината. Отметим некий сформировавшийся с годами в хорошем смысле слова «культ» первооткрывателей — людей, которые совместно со строителями из Финляндии строили город в глухой тайге. В этом проявляется ярко выраженная локальная идентичность костомукшан. Любовь к городу транслируется в том числе и через уважение к людям, которые стояли у его истоков. Наряду со словом «первооткрыватели»²⁸, которое часто встречается в газетных материалах, отметим также уважительное отношение горожан к А. Косыгину и У. Кекконену, которых в городе называют отцами-основателями.

Опубликованные воспоминания строителей города являются интересным историческим источником, позволяющим получить информацию о контактах рядовых советских граждан с представителями западного капиталистического общества. Воспоминания связы-

²⁸ Не ошибёмся, если предположим, что это слово используется по аналогии с отцами-пилигримами — первыми английскими поселенцами в североамериканских колониях.

вает мысль об атмосфере доверия, которая существовала между финскими и советскими строителями. Хотя общение вне работы официально не приветствовалось, полуофициально такие контакты имели место. Например, один из авторов воспоминаний приводит обычай, который был удивительным для советских строителей — после сдачи очередного объекта финны накрывали в нём стол и отмечали это событие гороховым супом. На импровизированном празднике присутствовали и советские строители²⁹. В опубликованных воспоминаниях часто подчёркивалась принципиально иная организация труда, отношение, а также техническое оснащение финских строителей. Все эти факторы интерпретировались в пользу зарубежных коллег.

Среди других материалов по истории округа, которые опубликовал местный архив, есть статьи о работе городского исполкома в 80-х гг., о застройке города, начале проводного радиовещания, опубликованы выдержки из фотоальбомов архивных фондов. Представлена в этой рубрике и постсоветская история. Так, к 30-летию попытки госпереворота в августе 1991 г. опубликованы свидетельства того, как негативно местная власть и общественность отнеслись к ГКЧП. Интересны опубликованные письма костомукшан к местным властям в начале 90-х гг., в которых отражены стремительно меняющиеся социально-экономические условия в городе. В преддверии выборов 2021 г. муниципальный архив подготовил ретроспективу местных выборов с начала 80-х гг.

«Доверие»

Наиболее часто встречаемыми в данном направлении были публикации, приуроченные ко Дню Победы или иным историческим событиям, связанным со Второй мировой войной (её началом и окончанием, событиями на Карельском фронте и др.), Афганской войной, чеченскими войнами. В числе этих тематических материалов большое внимание уделялось поисковому движению, военно-патриотическим мероприятиям, биографическим рассказам свидетелей войны. Большой резонанс в районе вызвал факт вандализма над памятником полному кавалеру Ордена Славы Степану Лыдинину. В газете появилась информация о поиске средств на восстановление, а также об уроках в школе, призванных дать оценку этому событию.

В 2022 г. в связи с началом СВО военно-патриотическая проблематика стала появляться на страницах газет и по иным поводам: сбор вещей и средств для добровольцев и мобилизованных, помощь беженцам с Украины, ранения и гибель односельчан.

Презентацию культурно-исторического потенциала на своих страницах газета представляет довольно многогранно. Здесь можно познакомиться с историей предприятий и учреждений района; с людьми, оставившими заметный след в их деятельности; с деятельностью музеев и выставками, отражающими, как правило, роль ЦБК в районной исторической летописи. Этот советский крен в презентации района, безусловно, связан с его историей.

²⁹ Соколова Е., Селезнева А. Стройку завершили гороховым супом // Новости Костомукши. 2022. № 23. С. 4.

Среди материалов, посвящённых персоналиям, часто встречаются имена сидельцев СЕГЕЖлага.

Вывод по направлению 2 «Развитие патриотического воспитания»

Материалы, отобранные для анализа по данному направлению, наиболее многочисленны. Большая их часть связана с историей Второй мировой войны. Иные военные конфликты упоминаются лишь изредка. Многие из статей, интервью и репортажей носят развёрнутый характер, подготовлены с использованием архивных данных, семейных биографий и т. п. Исключение составляют лишь заметки о СВО, носящие преимущественно практико-ориентированный характер (о сборе посылок на фронт, о помощи беженцам, об условиях контракта и т. п.).

Историко-краеведческие материалы также нередко пересекаются с военной проблематикой, но не замыкаются на ней. История значимых для района персон, семей или династий, история деревень, предприятий — наиболее популярные темы для анализируемых газет.

Характеристика материалов газет по направлению 3: «Обеспечение условий для этнокультурного развития и межнационального согласия»

Для характеристики данного направления отобраны статьи, дающие представление о межнациональных отношениях в районе, наличии в нём этнокультурных организаций различных этнических групп, их деятельности и взаимодействии. В ходе анализа учитывались материалы о правонарушениях в сфере этнорелигиозного экстремизма, конфликтах в межнациональном взаимодействии.

«Советское Беломорье»

В газете велась специальная рубрика «Человек и закон». В её составе публиковались материалы, подготовленные прокуратурой или следственными органами Кемского района, о случаях экстремизма, наказании за клевету, ложные высказывания и др. За 2021–2022 гг. таких материалов было порядка 15. Официальная информация представлена сведениями о новшествах в миграционном законодательстве, о посещении района делегацией из Узбекистана.

«Беломорская трибуна»

Материалы газеты по теме миграции наиболее дефицитны. Преимущественно они носят официальный характер (от Управления по вопросам миграции РК), информируя о новых правилах для работодателей по привлечению иностранной рабочей силы и т. п. Этнокультурная проблематика, касающаяся развития народов Карелии, представлена весьма конспективно. Исключением являются поморы, о которых, в силу того что Беломорье — это место их происхождения, газета публикует много материалов.

«Новости Калевалы»

Статьи этой категории не нашли широкого отражения на страницах газеты. Отметим небольшие информационные материалы о ходе заседаний совета по межнациональным отношениям и связям с религиозными объединениями при администрации района. Среди круга тем, которые обсуждались на совете: миграционная обстановка в районе и адаптация мигрантов. Материалы газеты свидетельствуют, что эта тема не является в районе проблемной. Миграционная обстановка остаётся здесь стабильной. Деятельность районных общественных этнокультурных организаций в газете практически не присутствует. Основная часть мероприятий, связанных с национальными культурами, организуется в районе муниципальным учреждением «Калевалатало».

«Наше Приполярье»

Активные этнокультурные организации действуют на западе района — в Пяозерском и Софпороге. Из этих посёлков в газету поступает большая часть материалов, связанных с сохранением и развитием карельской культуры и языка. Местные активисты объединены вокруг общественной организации «Виенан Вирта» и этнокультурного центра «Карельская изба».

«Новости Костомукши»

В силу исторических причин Костомукша является многонациональным городом. Первыми жителями Костомукши были приехавшие на строительство комбината, а затем и на работу на нём специалисты из разных республик СССР — внутренние мигранты первого поколения. Город стал для них вторым домом, но с малой родиной их по-прежнему соединяют многочисленные связи. Этим можно объяснить популярность в Костомукше этнокультурных объединений, которые выполняют роль землячеств: общество русской культуры, местная национально-культурная автономия украинцев, общество татаро-башкирской культуры. Наряду с перечисленными объединениями в Костомукшском городском округе активно действует общество карельской культуры, география мероприятий которого не ограничивается старинными карельскими деревнями и включает Костомукшу.

Устойчивый диалог между разными культурами и национальностями в Костомукше проецируется на аналогичный характер отношений между национальными общественными объединениями. Справедливо отметить и обратную зависимость: плодотворное сотрудничество между этнокультурными организациями Костомукши, куда входят наиболее активные общественные деятели, плодотворно влияет на гармоничное этноконфессиональное развитие в Костомукшском городском округе.

Отмеченные тенденции находят отражение и на страницах газеты. В публикации, посвящённой Дню народного единства, звучит общепринятый нарратив: «Действительно, Костомукша славится своим этническим многообразием, уважением и дружбой между различными народами. Так она строилась, руками рабочих и специалистов, приехавших из раз-

ных уголков Советского Союза, так мы и продолжаем жить и работать вместе: русские и карелы, украинцы и белорусы, татары и башкиры, латыши и чеченцы, азербайджанцы и финны, евреи и грузины»³⁰. На страницах газеты публикуются репортажи о мероприятиях, проводимых национальными объединениями. Часто они являются результатом совместных усилий нескольких этнических коллективов. Например, праздник Сабантуй для школьников организовало татаро-башкирское общество «... вместе со своими верными друзьями: карельским, русским, украинским сообществами»³¹. На мероприятии в д. Вокнаволок, организованном обществом карельской культуры «Viena» представитель татаро-башкирского общества Ф.И. Нафигина присутствовала уже в качестве гостя. В своём выступлении она отметила: «Костомукша — моя вторая родина, я здесь живу 38 лет. Поэтому всей душой за то, чтобы чистота карельской культуры сохранялась, хотя бы в деревнях. Мы каждый год принимаем участие в жизни Вокнаволока, поддержка — это наш посильный вклад в важное дело сохранения национальных традиций»³².

«Доверие»

Несколько публикаций подготовлено представителями белорусской и марийской общин в Сегежском районе. Библиотека Сегежского района не раз была организатором интернациональных мероприятий, нацеленных на укрепление межэтнического согласия.

В составе официальной информации опубликована заметка об утверждении мест традиционного проживания карелов, о праздновании Дня Республики, несколько материалов, нацеленных на борьбу с терроризмом (03.09.2021, в связи с событиями в Беслане), а также в 2022 г. появляются небольшие статьи предупредительного характера о появлении большого количества фейковой информации в связи с СВО.

Вывод по направлению 3 «Обеспечение условий для этнокультурного развития и межнационального согласия»

Направление «Обеспечение условий для этнокультурного развития и межнационального согласия» наиболее дефицитно в представлении информации. В исследуемых районах практически нет национальных общественных организаций (за исключением Сегежи и Костомукши — моногородов, сложившихся из интернационального состава населения). Имеющиеся организации свою деятельность представляют в газетах редко, преимущественно в контексте общих мероприятий, например, на День народного единства, День толерантности. Материалы, направленные против этноэкстремизма, в газетах весьма редки, часто подготовлены компетентными органами и носят характер сводок или профилактический.

³⁰ Селезнёва А., Гайзетдинова С., Мороз А. Есть такой народ — россияне! // Новости Костомукши. 2022. № 43. С. 1.

³¹ Селезнёва А. Сабантуйчик во дворе библиотеки // Новости Костомукши. 2021. № 20. С. 12.

³² Пермя Д. А в детстве была война... // Новости Костомукши. 2021. № 7. С. 3.

Заключение

2021 и 2022 гг. были наполнены общественными вызовами, которые могли оказать влияние на культурную и историческую память, на отношение к культурно-историческому наследию: это и начало реализации арктических программ, и подведение итогов переписи населения, которые показали значительную его убыль, особенно в северных районах, и начало СВО в феврале 2022 г. В статье предпринята попытка отследить влияние этих вызовов на тематику и количество публикаций в официальных районных СМИ.

Как показал анализ, ни арктическая программа, ни перепись населения (с высокой убылью населения, в т. ч. карелов) не стали триггерами к повышению внимания к культурному и историческому наследию. Интерес к прошлому стимулировался чаще всего через публикации, посвящённые Великой Отечественной войне или этнокультурной специфике Карелии (в газетах Костомукши и Калевалы).

Численность материалов о войне в рассмотренных номерах газет была высока, так же, как и объём самих материалов и многообразие авторов. Как отмечается в работах, исследующих значимость событий Второй мировой войны для россиян, тема исторической памяти Великой Отечественной войны, отрефлексированная в публикациях как героическая, *«позволяет осознать единственность российской цивилизации среди иных и принять себя как отдельное, уникальное, определено самодостаточное и самобытное социообразование «Россия» и культурно-идентификационный «Русский мир»* [11, Колесниченко Ю.В., с. 387]. В этом же ключе можно рассматривать немногочисленные материалы о начавшейся в 2022 г. СВО, в которых основное содержание концентрируется на помощи соотечественникам — жителям Донбасса.

Этнокультурная специфика Карелии наиболее активно представлена в газетах «Новости Калевалы», «Новости Костомукши» и «Вестник Заполярья», издаваемых в районах, в которых заметен сегмент карельского населения. Интересно, что карельская проблематика преимущественно раскрывалась через события Года карельских рун. Как отмечает С.Ю. Житенев, «в нашей стране до сих пор нет общепризнанной концепции сохранения и использования отечественного культурного нематериального наследия и системно развивается только узкий сегмент сохранения отечественного нематериального наследия в виде фольклора» [12, с. 35]. Газеты подтверждают вторую часть этого высказывания не только вниманием к рунам, но и иными материалами, в которых значительное место уделяется разного рода праздникам, художественным коллективам, языку. Не отрицая важность сохранения традиций и в данной сфере, важно отметить, что традиционная культура складывалась как следствие хозяйственного взаимодействия человека с природной средой. Для многих районов, в которых издаются анализируемые газеты, значимость традиционных промыслов, таких как рыбалка, охота, сбор ягод и грибов, сохраняют свою актуальность, но это почти не находит отражения в газетах.

Средства массовой информации в современном обществе часто рассматриваются как фактор формирования идентичности личности [13, Акимова И.А.]. В этом контексте материалы рассматриваемых районных газет по данному направлению сосредоточены преимущественно на формировании общероссийской идентичности, в которой заметное внимание уделено советскому наследию (через историю созданных в советский период предприятий и учреждений и др.). Газеты вносят вклад и в формирование региональной идентичности, в основном путём рассказов о культурных мероприятиях, связанных с карелами и поморами, проживающими в северных районах республики. Однако вопросы сохранения и развития региональных традиций в условиях современной мобильности, широкого информационного поля и быстро меняющихся условий редко ставятся как проблемные.

Культурное наследие, особенно нематериальное, нуждается в постоянном общественном внимании. Сохранить язык, промыслы, ценности в условиях межкультурного разнообразия и иерархии идентичностей не так уж просто. Новый мир потребует адаптации традиций к новым реалиям. Рассмотренные СМИ являются демонстрацией этого поиска в рамках установленных нормативными документами задач.

Список источников

1. Лихачёв Д.С. Письма о добром. Москва: Наука; Санкт-Петербург: Logos, 2006. 315 с.
2. Yalovitsyna S. The Karelians: securing the right to preserve traditional habitats (experience of the republic of Karelia) // E3S Web of Conferences. 2023. Vol. 378. Art. 06009. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337806009>
3. Соколов Б.Г. «Проект» проекта и память в новоевропейской культуре // Культурное наследие — от прошлого к будущему. Москва; Санкт-Петербург: Институт Наследия, 2022. С. 39–61.
4. Пархоменко Т.А. Культурное наследие России сквозь призму истории, смыслов и ценностей // Культурное наследие — от прошлого к будущему. Москва; Санкт-Петербург: Институт Наследия, 2022. С. 124–140.
5. Pietikainen S., Hujanen J. At the Crossroads of Ethnicity, Place and Identity: Representations of Northern People and Regions in Finnish News Discourse // Media, Culture & Society. 2003. Vol. 25. Iss. 2. Pp. 251–268. DOI: <https://doi.org/10.1177/01634437030252007>
6. Дмитриевский А.Л. Жанры журналистики // Ученые записки Орловского государственного университета. Серия: Филологические науки. 2014. № 4 (60). С. 149–158.
7. Карелия открытая: межмуниципальное сотрудничество в укреплении межнациональных отношений / Под ред. Н.В. Лаврушиной Петрозаводск: Карельский фонд развития общественной дипломатии, 2022. 125 с.
8. Джиошвили Э.А., Кривоноженко А.Ф., Литвин Ю.В., Яловицына С.Э. Историко-культурные традиции и идентичность жителей моногородов «Карельской Арктики»: Сегежа и Костомукша // Вестник антропологии. 2023. № 3. С. 7–25. DOI: <https://doi.org/10.33876/2311-0546/2023-3/7-25>
9. Усачева Е.В. Карельские беженцы. Дорога домой. Петрозаводск: Periodika, 2021. 223 с.
10. Инха И.К. В краю калевальских песен: тропой Лённрота по Беломорской Карелии, очерк о земле Беломорской Карелии. Петрозаводск: Периодика; Кухмо: Юминкеко, 2019. 464 с.
11. Колесниченко Ю.В. Память о Великой Отечественной войне: «Бессмертный полк» как зеркало современной российской ментальности // Культурное наследие — от прошлого к будущему. Москва; Санкт-Петербург: Институт Наследия, 2022. С. 370–387.
12. Житенёв С.Ю. Концепты культурного наследия в системе наук о культуре // Культурное наследие — от прошлого к будущему. Москва; Санкт-Петербург: Институт Наследия, 2022. С. 22–38.

13. Акимова И.А. Средства массовой информации как фактор формирования идентичности личности в современном обществе // Сервис. Plus. 2009. № 1. С. 10–14.

References

1. Likhachev D.S. *Letters about Good*. Moscow, Nauka Publ., Saint Petersburg, Logos Publ., 2006, 315 p. (In Russ.)
2. Yalovitsyna S. The Karelians: Securing the Right to Preserve Traditional Habitats (Experience of the Republic of Karelia). *E3S Web of Conferences*, 2023, vol. 378, art. 06009. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337806009>
3. Sokolov B.G. The "Project" of the Project and Memory in the New European Culture. In: *Cultural Heritage — from the Past to the Future*. Moscow, Saint Petersburg, Russian Heritage Institute Publ., 2022, pp. 39–61. (In Russ.)
4. Parkhomenko T.A. Cultural Heritage of Russia through the Prism of History, Meanings and Values. In: *Cultural Heritage — from the Past to the Future*. Moscow, Saint Petersburg, Russian Heritage Institute Publ., 2022, pp. 124–140. (In Russ.)
5. Pietikainen S., Hujanen J. At the Crossroads of Ethnicity, Place and Identity: Representations of Northern People and Regions in Finnish News Discourse. *Media, Culture & Society*, 2003, vol. 25, iss. 2, pp. 251–268. DOI: <https://doi.org/10.1177/01634437030252007>
6. Dmitrovsky A.L. Journalism Genres. *Scientific Notes of Orel State University. Series "Humanities and Social Sciences"*, 2014, no. 4 (60), pp. 149–158.
7. Lavrushina N.V., ed. *Karelia is Open: Inter-Municipal Cooperation in Strengthening Interethnic Relations*. Petrozavodsk, Karelskiy Fond Razvitiya Obshchestvennoy Diplomatii Publ., 2022, 125 p. (In Russ.)
8. Dzhioshveli E.A., Krivonozhenko A.F., Litvin Y.V., Yalovitsyna S.E. Cultural Traditions and Identity of Single Industry Towns' Residents in the "Karelian Arctic" Region: Segezha and Kostomuksha. *Herald of Anthropology*, 2023, no. 3, pp. 7–25. DOI: <https://doi.org/10.33876/2311-0546/2023-3/7-25>
9. Usacheva E.V. *Karelian Refugees: The Way Home*. Petrozavodsk, Periodika Publ., 2021, 223 p. (In Russ.)
10. Inkha I.K. *In the Land of Kalevala Songs: Lönnroth's Trail on the White Sea Karelia, an Essay about the Land of the White Sea Karelia*. Petrozavodsk, Periodika Publ., Kukhmo, Yuminkeko Publ., 2019, 464 p. (In Russ.)
11. Kolesnichenko Yu.V. Memory of the Great Patriotic War: The Immortal Regiment as a Mirror of the Modern Russian Mentality. In: *Cultural Heritage — from the Past to the Future*. Moscow, Saint Petersburg, Russian Heritage Institute Publ., 2022, pp. 370–387. (In Russ.)
12. Zhitenev S.Yu. Concepts of Cultural Heritage in the System of Cultural Sciences. In: *Cultural Heritage — from the Past to the Future*. Moscow, Saint Petersburg, Russian Heritage Institute Publ., 2022, pp. 22–38. (In Russ.)
13. Akimova I.A. Media as a Socialization and Identity Development Factor. *Service Plus*, 2009, no. 1, pp. 10–14.

Статья поступила в редакцию 20.06.2024; одобрена после рецензирования 22.06.2024;
принята к публикации 02.07.2024

Вклад авторов: Яловицына Светлана Эркиевна — определение концепции и методологии исследования, работа с источниками и обработка статистических данных, подготовка части текста и итоговых выводов;

Кривоноженко Александр Фёдорович — работа с источниками, обработка статистических данных, подготовка части текста и итоговых выводов, оформление текста.

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

ОБЗОРЫ И СООБЩЕНИЯ REVIEWS AND REPORTS

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 169–189.

Краткое сообщение

УДК 339.92(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.169>

К итогам VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» — 2025

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

¹ Институт Европы РАН, ул. Моховая, 11, стр. 3, Москва, Россия

¹ zhvalery@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1786-6754>

Аннотация. В статье подводятся общие итоги VI Международного арктического форума (МАФ, Форум) «Арктика — территория диалога», который состоялся в Мурманске 26–27 марта 2025 г. МАФ стал площадкой международного диалога по таким вопросам, как развитие Северного морского пути, наращивание инвестиционного и предпринимательского потенциала Арктической зоны, а также вопросы экологии, гуманитарного и культурного сотрудничества. Основное внимание на Форуме было уделено обсуждению государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), направленной на комплексное развитие Крайнего Севера и роста благосостояния жителей региона.

Ключевые слова: Россия, Арктика, Фонд Росконгресс, Мурманск, АЗРФ, Северный морской путь

Outcomes of the 6th International Arctic Forum “Arctic: Territory of Dialogue” — 2025

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

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

¹ zhvalery@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1786-6754>

Abstract. The article summarizes the key outcomes of the 6th International Arctic Forum (IAF, the Forum) “Arctic: Territory of Dialogue”, held in Murmansk on March 26–27, 2025. The IAF became a platform for international dialogue on such issues as development of the Northern Sea Route, enhancing investment and entrepreneurial potential in the Arctic Zone, as well as environmental, humanitarian, and cultural cooperation. The Forum primarily focused on discussions of the state policy in the Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF), aimed at the comprehensive development of the Far North and improving the well-being of the region’s residents.

Keywords: Russia, Arctic, Roscongress Foundation, Murmansk, AZRF, Northern Sea Route

* © Журавель В.П., 2025

Для цитирования: Журавель В.П. К итогам VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» — 2025 // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 169–189. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.169>

For citation: Zhuravel V.P. Outcomes of the 6th International Arctic Forum “Arctic: Territory of Dialogue” — 2025. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 169–189. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.169>



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

Введение

В Мурманске 26–27 марта 2025 г. состоялся VI Международный арктический форум (МАФ, Форум) «Арктика — территория диалога». С инициативой проведения данного мероприятия выступил Губернатор Мурманской области А.В. Чибис на XXVII Петербургском международном экономическом форуме, который состоялся в Санкт-Петербурге с 5 по 8 июня 2024 г. Решение о проведении мероприятия приняли в конце января 2025 г. Организатором Форума стал фонд «Росконгресс» при поддержке Правительства России. Это событие дало старт празднованию 500-летия начала освоения Россией Северного морского пути. Международный арктический форум «Арктика — территория диалога» проводится с 2010 г. и является крупнейшей площадкой для совместного обсуждения с зарубежными партнёрами актуальных проблем и перспектив развития Арктического региона. Предыдущий V международный форум «Арктика — территория диалога» состоялся шесть лет назад в Санкт-Петербурге в апреле 2019 г. [1, Журавель В.П.].

В работе VI Международного арктического Форума приняло участие около 1 300 участников и представителей СМИ из 21 страны (Россия, Аргентина, Великобритания, Венесуэла, Вьетнам, Германия, Индия, Казахстан, Катар, Китай, ОАЭ, Республика Беларусь, Республика Корея, Россия, США, Сербия, Сингапур, Турция, Финляндия, Франция, Швейцария, Япония), а также порядка 230 представителей российского и иностранного бизнеса из более чем 110 компаний, 305 представителей СМИ из России и 9 зарубежных государств (Великобритания, Венесуэла, Вьетнам, Германия, Катар, Сербия, Турция, Финляндия, Франция). Соорганизатор Форума — Госкорпорация «Росатом», стратегический партнёр — ПАО «Россети», стратегический научный партнёр — НИЦ «Курчатовский институт», коммуникационный партнёр — Медиахолдинг МАЕР, партнёры деловой программы — Банк ВТБ (ПАО), ПАО «НОВАТЭК», ПАО «ГМК «Норильский никель», ФосАгро, бизнес-партнёр — ВЭБ.РФ. Форум прошёл под девизом «На Севере — жить!»¹.

На Арктическую зону приходится свыше четверти территории Российской Федерации. Здесь живут и работают почти два с половиной миллиона наших граждан, которые вносят заметный вклад в движение страны вперёд. По информации Президента РФ, в «Арктике формируется семь процентов валового внутреннего продукта России и около одиннадцати процентов экспорта. Важнейшее направление — это укрепление транспортного и логистического контура Арктики»².

МАФ стал площадкой международного диалога по таким вопросам, как развитие Северного морского пути, наращивание инвестиционного и предпринимательского потенциала

¹ Подведены итоги Международного арктического форума «Арктика — территория диалога» — 2025. 28.03.2025. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2025/03/28/podvedeni-itogi-mezhdunarodnogo-arkticheskogo-foruma-arktika--territoriya-dialoga--2025 (дата обращения: 30.03.2025).

² Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». 28.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554> (дата обращения: 30.03.2025).

Арктической зоны, а также вопросы экологии, гуманитарного и культурного сотрудничества. Основное внимание на Форуме было уделено обсуждению государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ), направленной на комплексное развитие Крайнего Севера и роста благосостояния жителей региона.

Настоящая статья является продолжением научных статей сотрудников Института Европы Российской академии наук, в которых даётся ежегодный аналитический обзор арктических проблем в рамках работы Петербургского международного экономического форума [2, Журавель В.П.; 3, Журавель В.П.; 4, Тимошенко Д.С.; 5, Журавель В.П.; 6, Невская Н.А.] и опубликованных на системной основе в журнале «Арктика и Север».

Деловая, культурная и спортивная программа

В деловую программу вошло 20 сессий. Многочисленные обсуждения прошли в рамках четырёх тематических блоков: «Арктика и СМП: как победить в конкурентной борьбе мировых маршрутов», «Арктика и СМП: полюс привлечения инвестиций», «Арктика и СМП: развитие опорных населённых пунктов», «Международное сотрудничество и экология». В дискуссиях приняли участие более 150 спикеров из федеральных и региональных органов власти, бизнеса и экспертного сообщества — научных сотрудников ведущих учреждений науки и образования Москвы, Санкт-Петербурга, Архангельска, Мурманска.

Важным мероприятием на Форуме стало совместное заседание комиссий Государственного Совета Российской Федерации по вопросам развития Арктики и Северного морского пути, которое объединило пять комиссий Госсовета: «Северный морской путь и Арктика», «Международная кооперация и экспорт», «Энергетика», «Молодёжь и дети», «Эффективная транспортная система». Никогда ранее не было такой практики.

В рамках сессии «Арктика: мосты сотрудничества между народами и государствами» были подведены итоги работы VIII Международной научно-практической конференции «Вселенная белого медведя: эффективное сотрудничество в Арктике». Также на МАФ впервые прошла специальная сессия, посвящённая роли женщин в развитии северных регионов «Арктическая гостиная».

Насыщенными и разнообразными были культурная и спортивная программы. В мероприятиях культурной программы форума акцент был сделан на демонстрации уникальности и достижений арктических регионов, а также ведущей роли России в освоении Заполярья. В ней совмещены историческая ретроспектива, современные тенденции и образ будущего Крайнего Севера. Отдельное внимание уделено культуре, традициям и обычаям коренных малочисленных народов Севера.

На Форуме работал гастрофестиваль «Вкус Арктики», где объединённая команда рестораторов и шеф-поваров из субъектов АЗРФ представила меню региональной кухни, в которой широко используются продукты северных морей и местных производителей. С 25 по 30 марта в мероприятии приняли участие более 25 тысяч гостей, которые попробовали более

12 тысяч порций блюд и более семи тысяч напитков³. Этот праздник был организован за счёт внебюджетных средств, вложенных в его проведение компаниями-партнёрами. На площадке работали «Деревня саамов» и ледяной бар «Попробуй Север на вкус», который представлял из себя 25-метровый тоннель с ледяными гравюрами, посвящёнными 500-летию освоения Северного морского пути. Действовала ярмарка арктических мастеров. В областном краеведческом музее для участников Форума прошли экскурсии, рассказывающие об уникальности Мурманской области. К МАФ были приурочены тематические экспозиции. Среди них — выставка картин об освоении Арктики и Северного морского пути из фондов Мурманского областного художественного музея. Также состоялась церемония передачи произведений искусства в дар Мурманской области и открытие выставки «H2O+. Искусство о воде и не только...». Кроме того, участники могли посетить экскурсию на ледокол «Ленин», первое в мире судно с ядерной энергетической установкой, которое порядка 30 лет обеспечивало навигацию по Северному морскому пути. Ледокол провёл по Арктике тысячи судов и в общей сложности прошёл 654 400 морских миль. Сейчас он стал «визитной карточкой» Мурманской области и одним из самых посещаемых туристических объектов. В Мурманском драматическом театре состоялся Арт-коктейль, в рамках которого зрители увидели спектакль «Пролог о Мурманской области» и концерт ансамбля Тихоокеанского флота. В рамках проекта «Душа России. Арктика» в партнёрстве с «Роскино» состоялись показы 7 кинолент, в том числе фильмов «Северный полюс» и «Деревня вдов», которые были приурочены к Году Защитника Отечества и 80-летию Победы в Великой Отечественной войне. Участники обсудили вклад креативных индустрий в рост экономики северных территорий, использование богатства национальных культурных традиций для создания уникальных брендов.

Спортивная программа объединила 8 мероприятий. Для участников Форума были организованы арктический тимбилдинг, зарядка в галстуках, айс-флоатинг, катание на горных лыжах и сноуборде, снежные бои, а также знакомство с традиционными видами спорта народов Севера. Заключительным и самым масштабным мероприятием спортивной программы стал 51-й Мурманский лыжный марафон. 29 и 30 марта 2,5 тысячи спортсменов вышли на старт гонок на 25 и 50 км в спортивном комплексе «Долина Уюта».

Совместное заседание комиссий Государственного совета Российской Федерации

В первый день работы МАФ состоялось совместное заседание комиссий Государственного совета Российской Федерации по вопросу «Комплексный подход к развитию Арктики: формирование национального проекта «Арктика и Северный морской путь».

В ней приняли участие помощник Президента Российской Федерации, председатель Морской коллегии РФ Н.П. Патрушев; советник Президента Российской Федерации, специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудниче-

³ Более 25 тысяч человек посетили фестиваль «Вкус Арктики» в центре Мурманска. 31.03.2025. URL: <https://bport.com/news/311422> (дата обращения: 30.03.2025).

ству в сфере транспорта И.Е. Левитин; помощник Президента РФ, секретарь Государственного Совета РФ А.Г. Дюмин; министр РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекунков; губернатор Мурманской области, председатель Комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Северный морской путь и Арктика» А.В. Чибис; председатель Комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Международная кооперация и экспорт», губернатор Архангельской области А.В. Цыбульский; председатель Комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Эффективная транспортная система», глава Республики Бурятия А.С. Цыденов; председатель комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Энергетика», глава Республики Саха (Якутия) А.С. Николаев; председатель Комиссии Государственного Совета РФ по направлению «Молодёжь и дети», губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Д.А. Артюхов, гендиректор госкорпорации «Росатом» А.Е. Лихачёв, а также руководители регионов АЗРФ, федеральных ведомств, корпораций и компаний.

Заседание началось с торжественного старта празднования 500-летия начала освоения Россией Северного морского пути. Помощник Президента РФ, председатель Морской коллегии РФ Н.П. Патрушев передал А.В. Чибису и генеральному директору Госкорпорации «Росатом» А.Е. Лихачеву статуэтку, которая в течение юбилейного года будет последовательно передаваться из региона в регион, объединяя территории Арктической зоны России и Дальневосточного федерального округа в увековечивании исторической памяти событий Великого Северного похода России, а также в проектировании и созидании Арктики будущего. Завершит она своё путешествие во Владивостоке на Восточном экономическом форуме ⁴.

Основные тезисы выступающих.

А.Г. Дюмин:

«Арктика — это огромная ресурсная база и перспективный транспортный коридор. Исходя из этого необходимо определиться с перспективами, сроками, объёмами освоения полезных ископаемых в Арктической зоне, а СМП рассматривать в комплексе с освоением арктических территорий, оперативно реагировать и перераспределять ресурсы на ключевые направления развития, которые помогут России закрепиться в качестве лидера освоения Арктики».

Н.П. Патрушев:

«С учётом складывающейся военно-политической ситуации Арктика всё больше приобретает для России стратегическое значение — как для укрепления международных позиций нашей страны, так и для её внутреннего развития».

«Без внедрения передовых разработок российской науки использование и развитие Северного морского пути было бы невозможно».

⁴ МАФ-2025: участники совместного заседания Госсовета РФ поддерживают инициативу по созданию комплексного проекта развития Арктики и Севморпути, который может получить статус национального. 26.03.2025. URL: <https://gov-murman.ru/info/news/543870/?ysclid=m8qbics4zn806281647> (дата обращения: 30.03.2025).

«За последние 30 лет флот устарел и сократился до критического минимума. Средний возраст судов составляет около 34 лет. Суда изношены более чем на 80 процентов. Их эксплуатация обходится значительно дороже современных иностранных аналогов».

«Необходимо скоординировать усилия органов государственной власти, бизнеса и общества на важнейших ключевых направлениях, в том числе обеспечении национальной безопасности с учётом развития международной обстановки, освоении ресурсов и пространств Арктического региона, развитии Севморпути как национальной транспортной магистрали и системы управления судами, строительстве ледокольного и арктического флота, организации научных исследований, обеспечении экологической безопасности и охране экосистем Арктической зоны Российской Федерации».

И.Е. Левитин:

«Если мы хотим развивать Арктическую зону, развивать свою добычу, приглашать сюда жить людей, то должен быть единый проект под эгидой президента России минимум до 2050 года, где будут расписаны частные деньги, инвестиции».

А.О. Чекунков:

«... механизмы государственной поддержки необходимо совершенствовать для ускоренного развития макрорегиона, реализации инвестиционных проектов, повышения качества жизни людей. По итогам реализации первого этапа стратегии развития Арктики до 2035 года будут подготовлены предложения по актуализации этого основополагающего документа. Выработанные в ходе сегодняшнего заседания новые совместные решения станут важным вкладом в дальнейшее развитие российской Арктики».

А.В. Чибис:

«Трансарктический транспортный коридор уже составляет, по данным Минвостокразвития, 15% ВВП. И это точно будущее экономики нашей страны».

А.В. Цыбульский:

«...нам, возможно, нужна какая-то отдельная организационно-правовая структура, которая была бы основным оператором всего комплекса мероприятий по развитию Арктической зоны. Может быть, это будет «Росатом», если у них хватит на это, так сказать, сил. Может быть, это будет Минтранс. На мой взгляд, это важно».

Лихачев А.Е.

«Надо понимать, что с учётом сложных северных условий, длительных циклов реализации проектов, превращать их в сугубо коммерческие при современных принципах кредитования — это значит сразу поставить точку в их развитии. Должен быть целый комплекс мер, направленных на привлечение инвесторов, закрепление компаний на разных участках деятельности».

Выступающие отметили, что для мощного развития Арктического региона нужен чёткий, комплексный и понятный долгосрочный план мероприятий, которые между собой

должны быть взаимосвязаны, а также соответствующая структура, которая возьмет на себя координацию действий по освоению и развитию Арктики.

Президент России В.В. Путин «...северный вектор развития находится на переднем плане, является нашим суверенным, историческим выбором»

Главным событием Форума стало выступление Президента Российской Федерации Владимира Владимировича Путина на пленарном заседании, где он озвучил ряд принципиальных для социально-экономического развития Арктики решений. В начале своего выступления он отметил значимость места проведения Форума: «Мурманск — столица русской Арктики, город-герой, который сегодня динамично развивается, как и другие наши северные города, субъекты Федерации, запускает знаковые для всей страны проекты». Говоря о роли Арктики в жизни нашей страны он отметил, что «на Арктическую зону приходится свыше четверти территории Российской Федерации. Здесь живут и работают почти два с половиной миллиона наших граждан, которые вносят заметный вклад в движение страны вперед. По оценке, в Арктике формируется семь процентов валового внутреннего продукта России и около одиннадцати процентов экспорта. При этом мы видим колоссальные перспективы для дальнейшего комплексного развития региона. Важнейшее направление — это укрепление транспортного и логистического контура Арктики»⁵. Мурманская область среди арктических регионов положительно отмечается по их выполнению.

Первая часть президентского доклада была посвящена вопросам международного сотрудничества в Арктике, где он акцентировал внимание на то, что Россия «готова к совместной работе не только с арктическими государствами, но со всеми, кто так же, как и мы, разделяет ответственность за стабильное, устойчивое будущее планеты, способен принимать сбалансированные решения, рассчитанные на десятилетия вперед».

В выступлении были отмечены существующие проблемы международного взаимодействия в северных широтах: в предыдущие годы многие западные государства взяли курс на конфронтацию; были оборваны экономические связи с Россией; прекращены научно-образовательные и культурные контакты; свёрнут диалог по сохранению экосистем Арктики.

Конфронтационная позиция Запада оказала крайне негативное влияние на обстановку в северных широтах, ранее традиционно остававшихся пространством мира и сотрудничества, зоной низкой напряжённости, вне политической конъюнктуры [7, Данилов Д.А.]. Отмечено, что Арктический совет деградировал [8, Усова Л.С.]. При этом В.В. Путин указал, что «Россия не отказывалась от общения в этом формате — это был выбор именно наших западных партнёров, западных государств. Как в таких случаях говорят: не хотите — не нужно. Мы сами будем работать с теми, кто хочет этого»⁶. При этом следует отметить, что председатель

⁵ Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». 28.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554> (дата обращения: 30.03.2025).

⁶ Там же.

Комитета старших должностных лиц Арктического совета, норвежский дипломат Мортен Хёглунд обратился к участникам МАФ с видеообращением в рамках сессии «Арктика: мосты сотрудничества между народами и государствами». В нём он подчеркнул, что «Сила Арктического совета заключается в его уникальном составе — объединении арктических государств, постоянных участников и наблюдателей, связанных общей приверженностью решению возникающих проблем и использованию новых возможностей. Вопросы, с которыми сталкивается Арктика, имеют глобальное значение, и только благодаря международному сотрудничеству и коллективным действиям мы сможем добиться устойчивого и светлого будущего для всех»⁷. Соглашаясь со столь высокой оценкой Арктического совета, следует указать, что в ходе всего председательства (2023–2025 гг.) Норвегия не смогла предоставить России условия для полноценного участия в мероприятиях её председательства. Директор Департамента европейских проблем МИД России, старшее должностное лицо от России в Арктическом совете В.В. Масленников, участвуя в дискуссии на сессии отметил: «Актуальность выстраивания взаимоуважительного и прагматичного диалога на Севере, наведения мостов сотрудничества между странами сохраняется при любой геополитической конъюнктуре. Наша страна всегда рассматривала Заполярье как территорию мира и сотрудничества, выступала за отсутствие разделительных линий в высоких широтах, снижение напряжённости, поиск ответственных политико-дипломатических решений для вопросов, стоящих на повестке дня региона. Твёрдо отстаивая свои национальные интересы на Севере, Россия будет и далее сохранять готовность к взаимодействию со всеми конструктивно настроенными странами — как арктическими, так и внерегиональными, включая наших партнеров по БРИКС».

На Форуме было отмечено, что наряду с ростом роли и значения Арктики и для России, и для всего мира, усиливается, к сожалению, и геополитическая конкуренция, борьба за позиции в этом регионе. Это повышает требования к вопросам безопасности. С.А. Вахруков, начальник Управления Администрации Президента РФ по вопросам национальной морской политики, в своём выступлении на совместном заседании комиссий Госсовета РФ отметил, что «борьба за Арктику идет нешуточная, она будет нарастать. Тот ресурс, который там сосредоточен, привлекает огромное количество стран и государств. Интересы пересекаются. И нам обеспечить безопасность в широком смысле этого слова крайне важно и обязательно»⁸.

Осложняют ситуацию в Арктике и планы Соединённых Штатов Америки присоединить Гренландию, продолжая держать вопрос принадлежности датского острова в своём поле зрения уже в течение длительного времени. При этом В.В. Путин указал, что это «касается

⁷ Председатель Комитета старших должностных лиц Арктического совета Мортен Хёглунд направил приветствие участникам МАФ — 2025. 26.03.2025. URL: <https://www.mvestnik.ru/news/let/predsedatel-komiteta-starshih-dolzhnostnyh-lic-arkticheskogo-soveta-morten-hglund-napravil-privetstvie-uchastnikam-maf-2025/> (дата обращения: 30.03.2025).

⁸ Вахруков: развитие Арктики возможно лишь при полном обеспечении ее безопасности. 26.03.2025. URL: https://tass.ru/politika/23514033?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsear (дата обращения: 30.03.2025).

двух конкретных государств и к нам не имеет никакого отношения»⁹. Но при этом следует учитывать, что США пытаются монополизировать своё влияние в Арктике и стать крупнейшей арктической державой. Соединённые Штаты, не являясь страной-участницей Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, тем не менее, используя её положения, предъявляют претензии на арктические территории, где имеются залежи нефти, газа и редкоземельных металлов.

Президент РФ высказал обеспокоенность тем, что страны НАТО в целом всё чаще обозначают Крайний Север как плацдарм возможных конфликтов, отрабатывают применение войск в этих условиях, в том числе силами своих «новобранцев» — Финляндии и Швеции, с которыми ранее у России были нормальные отношения.

В связи с этим принципиально важным является заявление В.В. Путина на пленарном заседании форума «Арктика — территория диалога», что Россия никогда никому не угрожала в Арктике, при этом он сказал, что мы внимательно следим за развитием ситуации, выстраиваем адекватную линию реагирования, повышая боевые возможности Вооружённых Сил и модернизируя объекты военной инфраструктуры¹⁰.

В связи с изменением климата на территории российской Арктики в 2–2,5 раза быстрее, чем в остальных регионах РФ, возникают риски биологической безопасности из-за высвобождения вирусов, которые так удачно хранятся в недрах вечной мерзлоты. В этих условиях предупреждение эпидемиологических угроз в Арктике является важным фактором в сфере сохранения биологической безопасности страны.

Все сессии на МАФ в той или иной степени были связаны с Северным морским путём. Говоря о росте грузопотока по Севморпути, В.В. Путин поставил задачу, чтобы СМП стал «ключевым участком Трансарктического транспортного коридора, который пройдёт от Санкт-Петербурга через Мурманск до Владивостока. Он призван соединить мировые промышленные, сельскохозяйственные, энергетические центры и потребительские рынки более коротким, безопасным, экономически выгодным маршрутом»¹¹. Проблема развития Трансарктического транспортного коридора из уст президента прозвучала чётко и убедительно, что в современных условиях, на наш взгляд, требует законодательного закрепления и активного изучения представителями экспертного сообщества. При этом надо исходить из президентского тезиса о том, что сама идея о строительстве Транссибирской магистрали через всю страну до Тихого океана служит для нас примером стратегического видения будущего, когда

⁹ Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». 28.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554> (дата обращения: 30.03.2025).

¹⁰ Россия никогда никому не угрожала в Арктике, заявил Путин. 27.03.2025. URL: <https://ria.ru/20250327/putin-2007785722.html?ysclid=m92mufmdll835976236> (дата обращения: 30.03.2025).

¹¹ Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». 28.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554> (дата обращения: 30.03.2025).

в расчёт принимаются не только текущие потребности и обстоятельства, но и интересы страны на столетия вперёд.

Вторая часть выступления Президента РФ В.В. Путина на Международном арктическом форуме была посвящена приоритетным задачам развития и освоения российской Арктики. Было определено пять таких проблем.

Во-первых, дальнейшее развитие ледокольного флота, который является самым большим в мире. Здесь речь идёт о вводе в строй ледоколов нового поколения, включая атомные. Четыре из них — новейшей серии 22220 — уже выполняют задачи в Арктике. Отмечено, что строятся ещё три атомохода этой серии — «Чукотка», «Ленинград» и «Сталинград», а также сверхмощный 120-мегаваттный ледокол «Россия», который позволит более эффективно проводить крупнотоннажные суда в высоких широтах в течение всего года.

Во-вторых, России, как суверенной державе, нужен свой торговый флот в Арктике, включая грузовые и аварийно-спасательные суда, которые будут обеспечивать перевозки как по северным морям, так и по внутренним водным путям арктических регионов. Для решения этой задачи только отечественных судостроительных мощностей сейчас недостаточно. Президент рекомендовал «действовать по всем направлениям: приобретать и заказывать готовые суда, налаживать кооперацию с мировыми производителями и в целом выстраивать всю систему российского судостроения, исходя из тех стратегических задач, которые стоят перед нами». Правительству необходимо поддерживать наши судостроительные и судоремонтные предприятия, которые модернизируют и расширяют производство, выстраивают международные производственные цепочки, а также проработать вопрос о строительстве в России новых верфей, современных, сложных, высокотехнологичных производств.

В-третьих, с учётом того, что в северных морях уже успешно работают российские шиппинговые компании, которые перевозят нефтепродукты и сжиженный природный газ, необходимо оперативно создать условия для роста эффективных отечественных операторов, которые займутся перевозкой контейнеров, угля, сыпучих и других грузов через Арктику. Для этого возможно создание совместных предприятий, международные логистические операторы могли бы выгодно вложиться в такие компании не только капиталом, технологиями, но и частью флота своих торговых судов.

В-четвёртых, надо опережающими темпами увеличивать мощности и оборот наших северных портов и делать это на основе современных, экологических решений, включая беспилотные и автоматизированные технологии обработки грузов. Так, мощности Мурманского транспортного узла за счёт строительства новых терминалов, расширения железнодорожных подходов должны быть увеличены в ближайшие годы не менее чем втрое. Положительно, что интерес к этому проекту и в целом к развитию транспортной инфраструктуры Арктики проявляют наши партнёры из Белоруссии, Китая, Объединённых Арабских Эмиратов и других стран, так как это очень интересная работа и с точки зрения бизнеса.

Президент отметил, что в планах создание крупных мультимодальных хабов, которые станут ключевыми логистическими центрами Трансарктического коридора. На них будут не только формироваться караваны судов, обрабатываться российские и зарубежные грузы, но и, что очень важно, появятся индустриальные площадки для выпуска промышленной продукции. Для повышения логистической устойчивости Трансарктического коридора Правительству РФ поручено определить планы по расширению мощности действующих морских портов в Арктике, созданию на арктическом побережье новых портов и интенсивному развитию прилегающей инфраструктуры, т. е. соединению морских гаваней с железнодорожной сетью страны.

В связи с этим, в-пятых, по аналогии с Восточным полигоном, который включает БАМ и Транссиб, предложено реализовать проект развития Арктического полигона железных дорог, включая модернизацию Северной железной дороги на территории Республики Коми и Ямало-Ненецкого автономного округа. При этом регионы Сибири, Урала, Северо-Запада России получают прямой выход на север, к арктическим портам, что позволит разгрузить Транссиб и эффективно использовать морские перевозки. Кроме того, новые точки выхода в Арктику появятся у коридора «Север — Юг», который связывает нас с государствами Центральной Азии и Персидского залива. Для развития Трансарктического маршрута необходимо на новом технологическом уровне раскрыть потенциал внутренних водных путей Арктики: рек Лены, Енисея, Оби, что в том числе позволит укрепить систему «северного завоза», чтобы жители Арктики были надёжно обеспечены продовольствием и другими товарами.

В.В. Путин заключил, что для реализации этих и других больших инициатив надо:

- объединять ресурсы государства, регионов, бизнеса, включая банки как с государственным участием, так и частные;
- задействовать и возможности внутреннего фондового рынка для привлечения капитала в арктическую инфраструктуру;
- привлекать наших иностранных партнёров, что будет гарантировать им вложения на длительную перспективу и с хорошей отдачей.

Подчёркнуто, что инфраструктурные проекты (ледоколы, торговые суда, порты, крупные мультимодальные хабы, железные дороги) — сложные, затратные, у них длительный срок окупаемости, но именно они на новом уровне обеспечивают настоящий транспортный суверенитет России. Поэтому нельзя откладывать эти проекты на потом — нужно запускать и реализовывать их сейчас, как можно быстрее. Правительству РФ предложено подготовить предложения по созданию под эгидой института развития «ВЭБа» специального проектного офиса, который займётся сопровождением транспортных, логистических, инфраструктурных проектов в Арктике, а также проектов городского развития в регионе. Подчёркнуто, что в этих структурах потенциальный инвестор, обратившись напрямую, должен получить необходимую поддержку. Президент также поручил Правительству — с участием «Росатома», «ВЭБа»,

профильной комиссии Госсовета — до 1 августа 2025 г. утвердить финансово-экономическую и организационную модель развития Трансарктического транспортного коридора.

Используя мощности ресурсной базы, важно открывать в арктических регионах предприятия с глубокой переработкой сырья, сохраняя уникальную природу Арктики, создавать производства с высокой добавленной стоимостью в нефте- и газохимии, в сфере редкоземельных металлов, в других отраслях, связанных с машиностроением, выпуском сложной техники и промышленного оборудования. Примером такого подхода, по оценке В.В. Путина, является Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений в Белокаменке в Мурманской области, где ведётся локализация технологий для сжижения природного газа, применяются самые современные, причём собственные, наработки в этой сфере. Следует отметить, что этот проект реализует компания «НОВАТЭК».

Следует отметить, что в Баренцевом море также успешно работает морская ледостойкая стационарная платформа «Приразломная», которая с 2013 г. добыла и отгрузила 30 млн т нефти уникального сорта Arctic Oil (ARCO). Она успешно эксплуатируется на шельфе Арктики при температурах до минус 50 градусов¹².

В своём выступлении Президент РФ достаточно много внимания уделил туризму как перспективному направлению развития Арктики. В 2023 г. Арктика приняла более 1,2 млн гостей, 97% которых остались полностью довольны поездкой, а каждый третий возвращается в Заполярье¹³. В качестве новых проектов он назвал центр арктического туризма с горнолыжным направлением в Ямало-Ненецком автономном округе и акватормальный курорт и всесезонный гостиничный комплекс в Карелии, и призвал поддерживать такие инициативы, которые открывают новые грани Арктики, работают на повышение интереса к этому региону. В свою очередь он также предложил включить в федеральный проект «Пять морей и озеро Байкал» обустройство туристической инфраструктуры Белого моря.

Для развития массового туризма, конечно, важен вопрос транспортной доступности: начиная от ремонта и строительства автомобильных дорог до развития авиационного сообщения. В.В. Путин напомнил, что были продлены льготные тарифы на авиабилеты в арктические города. В 2024 г. такой возможностью воспользовались около 800 000 пассажиров, в текущем году субсидируемые билеты можно приобрести более чем на семь десятков авиационных маршрутов. Он акцентировал внимание на том, что аэропорты Крайнего Севера, особенно малые, нуждаются в обновлении. В ближайшие годы в рамках профильного национального проекта модернизируются 16 аэродромов Арктической зоны, в том числе

¹² МЛСП «Приразломная» добыла и отгрузила 30 млн тонн нефти. 31.03.2025. URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mlsp_prirazlomnaya_dobyla_i_otgruzila_30 mln_tonn_nefti.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsearch (дата обращения: 1.04.2025).

¹³ Развитие арктических территорий невозможно без эффективного освоения их ресурсов. 31.03.2024. URL: https://rg.ru/2025/03/31/zhit-na-severe.html?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsearch (дата обращения: 30.03.2025).

в Салехарде, Архангельске, Нарьян-Маре и Воркуте. Президент поставил задачу поддерживать в Арктике разветвлённую аэропортовую сеть: от крупных и средних аэродромов до небольших посадочных площадок. Это позволит обеспечить круглогодичную доступность населённых пунктов и работу санитарной авиации.

В своём выступлении глава государства отметил завершение работы по подготовке мастер-планов для агломераций Арктической зоны, которые представляют собой комплексный документ стратегического и территориального планирования по социально-экономическому и пространственному развитию городов и посёлков, где будут применяться новейшие градостроительные решения при сохранении самобытного облика населённых пунктов, причём исходя из предложений самих жителей, общественных объединений, включая организации коренных народов Севера. Он напомнил, что это не только крупные города, такие как Архангельск и Мурманск. Мастер-планами охвачены Кировск, Апатиты и Мончегорск в Мурманской области, карельские Кемь и Беломорск, Воркута в Республике Коми, Билибино, Певек на Чукотке, Нарьян-Мар в Ненецком автономном округе, Салехард, Лабытнанги, Новый Уренгой и Ноябрьск в Ямало-Ненецком автономном округе, а также Тикси и Найба в Якутии, Норильск, Игарка и Диксон в Красноярском крае. Их перечень ранее был утверждён Правительством РФ¹⁴, в последствие распоряжением Правительства РФ от 13 августа 2024 г. № 2164-р в список добавлено два муниципальных образования: город Полярные Зори Мурманской области и Билибинский муниципальный район Чукотского автономного округа, которые станут базой для развития минерально-сырьевых центров, обеспечивающих развитие металлургической промышленности.

Для успешного продолжения работы по реализации мастер-планов для агломераций В.В. Путин обратил внимание Правительства РФ на:

- ускорение работ по принятию графика реализации арктических мастер-планов и их финансирования;
- включение отдельных арктических разделов в национальные проекты;
- привлечение в реализацию мастер-планов представителей бизнеса, стратегических инвесторов, которые работают в Арктике либо планируют здесь трудиться;
- создание специальных центров компетенций, где муниципальные и региональные служащие будут повышать свою квалификацию в сфере развития городов, обучаться лучшим методикам мастер-планирования;
- участие во всероссийском конкурсе проектов создания комфортной городской среды, предусмотрев для победителей из арктических регионов бюджетную поддержку для обустройства набережных, пешеходных зон и детских площадок, для разбивки парков, скверов и так далее;

¹⁴ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2023 г. № 3377-р. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312040019?ysclid=lpxylna3k3201068961> (дата обращения: 09.12.2023).

- продление программы реновации военных городков, закрытых административно-территориальных образований в Арктике до 2030 г. с ежегодным объёмом финансовой поддержки из федерального бюджета не менее десяти млрд руб., это связано, конечно, и с усилением военной компоненты в этом регионе — количество военнослужащих здесь будет расти;
- определение новых производств и рабочих мест, в том числе завязанных на Трансарктический коридор, где будут строиться школы и детские сады, поликлиники и больницы, дороги и сети, где будут возводиться жилые дома. Важно Министерству обороны вместе с Минстроем, регионами все эти вопросы проработать по объектно, чтобы было понятно, какие конкретно ресурсы в какие сроки должны быть выделены на поддержку решения этой задачи;
- учёт того обстоятельства, что строительство ведётся в условиях многолетней, или вечной, мерзлоты, а отсюда — особые требования к проектированию, к самой конструкции зданий и сооружений, их надёжности. С учётом изменения климата — важно видеть динамику, учитывать потенциальные риски. Президент предложил создать специальный научный центр для мониторинга многолетней мерзлоты, привлекать к этой работе ведущие федеральные и региональные институты, чтобы их исследования стали научной базой для технологий адаптации арктической инфраструктуры к процессам таяния мерзлоты;
- распространение реестра лучших практик строительства в Арктике через арктические многофункциональные центры, когда социальные и административные учреждения, спортивные комплексы, организации сферы услуг размещаются «под одной крышей», в одном здании;
- учёт мнений и запросов граждан, самих северян по созданию в арктических городах и посёлках так называемой сервисной экономики, то есть объектов досуга, мест для семейного отдыха и детских развлечений, культурно-просветительских площадок, которые нуждаются в развитии, в т. ч. по инициативе предпринимателей;
- корректировку специальной программы поддержки малого и среднего бизнеса применительно к регионам Крайнего Севера, расширение списка отраслей, на которые расширяется её действие, создание для некрупных компаний дополнительных возможностей для привлечения льготных кредитов [9, Лексин В.Н.; 10, Пилёсов А.Н.; 11, Порфирьев Б.Н., Елисеев Д.О.].

Мастер-планы опорных населённых пунктов можно было бы пересмотреть и добавить в них мероприятия по расселению аварийного жилья, а также по развитию и модернизации коммунальной и иной инфраструктуры. Такое мнение выразил первый замминистра строительства и ЖКХ РФ А.Н. Ломакин. В частности, необходимо актуализировать мастер-

планы Архангельской области, — там большой объём задач по расселению аварийного жилья, но это не предусмотрено¹⁵.

В своём выступлении В.В. Путин обратил внимание на проблемы здравоохранения в Арктике и обеспечение экологического благополучия её жителей. Он попросил ускорить подготовку предложений по повышению доступности медицинских услуг на Севере, разработку специального механизма финансирования медицинской помощи. Для сбережения здоровья жителей Севера надо задействовать цифровые технологии, оснащать мобильные фельдшерские пункты инструментами искусственного интеллекта, которые позволяют и дистанционно, и прямо на месте проводить диагностику здоровья человека, выявлять те или иные заболевания и давать рекомендации по их лечению. Глава Роспотребнадзора А.Ю. Попова на сессии «Состояние благоприятной среды обитания — залог успешного освоения Арктики» сказала, что ведомство готово создать профилактический стандарт для предупреждения болезней у населения Арктики¹⁶. В 2025 г. в Мурманской области стартовал пилотный проект по мониторингу пациентов с сердечно-сосудистыми заболеваниями (они — главная причина смертности в регионе) и сахарным диабетом. Ожидается, это поможет снизить смертность от этих недугов на 20%, а число госпитализаций — на 20–25%¹⁷.

В вопросах обеспечения экологического благополучия жителей Арктического региона, Президент РФ положительно оценил деятельность по «генеральной уборке» Арктики от металлолома, остатков горюче-смазочных материалов и другого мусора, которая объединила тысячи волонтеров и общественных организаций. Он подчеркнул, что мы обязательно продолжим эту работу, обеспечим комплексную экологическую защиту Арктической зоны России, включая решение такой острой проблемы, как расчистка акваторий от затонувших кораблей. Будем вывозить технологические отходы и проводить рекультивацию территорий с акцентом на приведение в порядок городов и посёлков, на так называемую ревитализацию заброшенных территорий, зданий, земель, то есть их повторное вовлечение в оборот в интересах жителей арктических городов. Говоря об этих мероприятиях, глава государства подчеркнул, что, по сути, мы возвращаем долг Арктике, нам нельзя накапливать новые долги перед её уникальной природой, очень важно обеспечить баланс между использованием природных богатств и сохранением окружающей среды.

Чтобы тестировать новые природосберегающие технологии в зоне Полярного Урала, в Ямало-Ненецком автономном округе до конца 2028 г. планируется создать научно-

¹⁵ О чём говорится на МАФ: дайджест обсуждаемых тем — от мастер-планов и северного завоза до закона о мерзлоте и изобретениях для Арктики. 26.03.2025. URL: <https://goarctic.ru/politics/o-chem-govoritsya-na-maf-daydzhest-obsuzhdaemykh-tem-ot-master-planov-i-severnogo-zavoza-do-zakona-o/> (дата обращения: 30.03.2025).

¹⁶ Попова заявила о готовности создать арктический стандарт профилактики здоровья. 27.03.2025. URL: https://tass.ru/obschestvo/23525775?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsearch (дата обращения: 30.03.2025).

¹⁷ В Арктике углубленно обследуют 10 тысяч человек для изучения адаптации к Северу. 27.03.2025. URL: https://www.murmansk.kp.ru/daily/27678/5067537/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsearch (дата обращения: 30.03.2025).

образовательную станцию «Снежинка». Здесь международный коллектив учёных, исследователей будет, что называется, «в поле» отрабатывать «зелёные» технологии для Арктики, их применение в сфере жизнеобеспечения, телекоммуникаций, медицины и промышленности новых материалов.

Ключевой, интегральной целью планов России в Арктике является повышение качества жизни людей, создание современных условий для учёбы и работы, для отдыха и для воспитания детей в этом суровом регионе, у которого удивительной силы притяжение. Арктика — это территория громадных возможностей для специалистов самых разных профессий, для предпринимателей, для молодых людей, для семей, которые жили здесь поколениями или только недавно переехали и планируют обосноваться, купить или построить здесь своё жильё. Хотелось бы отметить, что в Институте Европы РАН, в рамках деятельности Центра арктических исследований и Арктических семинаров имени В.П. Федорова активно прорабатывается и пропагандируется эта задача. В.П. Фёдоров предложил переселению в Арктику придать организованный массовый характер. Он назвал это собственным российским мегапроектом «Даёшь Арктику!» [12, Федоров В.П.].

Для решения задач по повышению качества и уровня жизни людей до 2030 г. продлена программа арктической ипотеки по ставке в 2% годовых, смягчены условия для заёмщиков. Так, на педагогических и медицинских работников, которые хотели бы взять кредит на покупку жилья, больше не распространяются требования по стажу работы на Севере. Арктической ипотекой могут также воспользоваться участники специальной военной операции и сотрудники оборонно-промышленного комплекса.

Для придания решению проблемы аварийного жилья долговременного и стабильного характера президент страны поручил Правительству РФ проработать план конкретных действий, рассчитанный не менее чем на десять лет. Он также предложил расширить программу «Доступное арендное жильё» и на опорные населённые пункты Арктики, чтобы арендное жильё стало более доступным для тех, кто начинает свою трудовую карьеру в регионе, кто хочет здесь жить и работать. Программа должна начать действовать в Арктике уже в 2026 г. В.В. Путин предложил распространить на арктические регионы программы подготовки управленческих кадров «Муравьёв-Амурский — 2030».

Президент России предложил в память о выдающемся исследователе, полярнике, учёном Артуре Николаевиче Чилингарове учредить специальные гранты и нацелить их на поддержку молодёжных инициатив в рамках экологических, просветительских, научных проектов в Арктике.

Завершая своё выступление на пленарном заседании МАФ, Владимир Путин указал «И сегодня северный вектор развития находится на переднем плане, является нашим суверенным, историческим выбором. А это значит, что задачи, которые мы ставим и решаем в Арктике, проекты, которые здесь реализуем, должны быть соответствующего, исторического масштаба, с расчётом на десятилетия, может быть, даже и на века. Мы сделаем всё для того,

чтобы укрепить глобальное лидерство России в Арктике, и, несмотря на все текущие трудности, сложности, обеспечим комплексное развитие этого региона, создадим прочный задел для будущих поколений». Сейчас трудно оценить значение и важность данного обращения к жителям страны, но оно несомненно станет призывом по освоению и развитию Арктики»¹⁸.

Заключение

Форум внёс значительный вклад во всестороннее понимание реальной ситуации в Арктике и выработку конкретных предложений по её развитию. У руководства страны и губернаторов есть понимание того, что этот регион является важной и перспективной территорией нашего государства. В связи с этим необходима системная работа по формированию у граждан России арктического сознания и причастности к великим арктическим делам. В ходе мероприятия представители органов власти, известные учёные и эксперты всесторонне и предметно обсудили возможности обеспечения безопасности и сотрудничества в регионе, поддержки прорывных энергетических, инфраструктурных и экологических проектов, обменялись мнениями о перспективах реализации востребованных исследовательских и культурных программ.

Рабочая поездка Президента РФ В.В. Путина в Мурманск была чрезвычайно насыщенной. Она началась с посещения мемориального комплекса «Защитникам Заполярья», где глава государства возложил цветы к монументу «Защитникам Советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 годов». На территории «Атомфлота» по видеосвязи принял участие в торжественной церемонии спуска на воду нового атомного подводного крейсера «Пермь», ознакомился с работой Штаба морских операций, осуществляющего сопровождение безопасного судоходства на Северном морском пути, пообщался с участниками «Ледоколов знаний» — детских научно-просветительских экспедиций «Росатома» на Северный полюс. Провёл совещание по вопросам развития АЗРФ и Арктического транспортного коридора. В ходе МАФ губернаторы Мурманской и Архангельской областей, Ямало-Ненецкого автономного округа и Красноярского края представили В.В. Путину мастер-планы опорных населённых пунктов. В режиме видеоконференции принял участие в церемонии начала отгрузки первой партии угля из перевалочного комплекса «Лавна». Президент осмотрел центральный командный пост крейсера «Архангельск», каюту размещения экипажа и места хранения вооружения, а также пообщался с личным составом.

В своём выступлении на Форуме Президент РФ В.В. Путин заявил, что Россия как крупнейшая арктическая держава выступает за равноправное сотрудничество в регионе, включая научные исследования, защиту биоразнообразия, вопросы климата, реагирование на чрезвычайные ситуации, экономическое, промышленное освоение Арктики. Работа в рамках традиционных международных диалоговых площадок Заполярья, в том числе на ба-

¹⁸ Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика — территория диалога». 28.03.2025. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554> (дата обращения: 30.03.2025).

зе Арктического совета, в настоящее время фактически остановлена. Так, было значительно ограничено научное сотрудничество с Международным советом по науке и Международным арктическим научным комитетом, в сентябре 2023 г. Россия вышла из Совета Баренцева / Евроарктического региона. Тем не менее, есть потенциал как для восстановления конструктивного взаимодействия с арктическими странами, так и для расширения кооперации с внерегиональными государствами.

Важным является тезис главы государства о том, что, поддерживая мир и стабильность в Заполярье, обеспечивая долгосрочное социально-экономическое развитие региона, улучшая качества жизни людей и сохранение уникальной природной среды, Россия будет иметь больше возможностей для запуска глобальных международных проектов в Арктике с участием дружественных государств, а возможно, и западных государств, если они, конечно, проявят интерес к совместной работе. Обращение к западным государствам — это важный сигнал России по нормализации международных отношений и не только на арктическом треке. С другой стороны, речь идёт о совместных масштабных проектах в Арктике. Принимая во внимание заявление президента США об интересах их страны в Арктике, важно чётко определить формат этого участия. Главное, чтобы соблюдались экологические стандарты и это приносило России дополнительные доходы от этого сектора экономики. Обязательным условием должно быть наличие у зарубежных компаний соответствующего опыта, необходимых технологий и финансов. С учётом значимости Арктики как особой территории и уязвимости её экологии, такое решение должно быть закреплено, на наш взгляд, в виде соответствующего законопроекта.

Девиз нынешнего форума — «На Севере — жить!» в полной мере отражает один из ключевых приоритетов развития российских арктических территорий — комплексное обновление, благоустройство городов и посёлков, повышение качества жизни людей. Прежде всего, за счёт создания современных рабочих мест, дальнейшего подъёма экономики и социальной сферы, совершенствования транспортного каркаса региона, а также организации круглогодичной навигации по Северному морскому пути.

В настоящее время СМП является ключевым участком Трансарктического транспортного коридора, т. е. должен быть безопасным и выгодным для грузоотправителей, привлекательным как по качеству услуг, так и по цене. В частности, конкурентной, обоснованной и приемлемой для рынка должна быть плата за ледокольное сопровождение судов. Это должно быть важнейшим условием для того, чтобы гарантировать загрузку маршрута и быть привлекательным для бизнеса. В последние годы объём грузопотока по Севморпути растёт. Так, «в 2024 г. объём грузоперевозок составил без малого 37,9 млн т, что более чем на 1,6 млн т

больше, чем в 2023 г. При этом важно отметить, что грузопоток по восточному маршруту СМП по итогам 2024 г. вырос на 69%, а транзит — на 44%»¹⁹.

На МАФ Россия уверенно заявила о своих амбициях в Арктическом регионе. В обозримом будущем, по мнению экспертов, главными станут экономические проекты, подобные «Ямал СПГ» или «Арктик СПГ-2». В этих условиях важно более активно подключать к проблемам Арктики наших ближайших союзников по ЕАЭС.

На Форуме отмечали, что АЗРФ нуждается в комплексном проекте информационного сопровождения социально-экономического развития, что позволит обеспечить приток жителей в Арктические регионы, заинтересовать инвесторов, повысит туристическую привлекательность²⁰. В настоящее время каждый регион такие задачи решает отдельно.

Мероприятие стало ключевой площадкой для обсуждения актуальных вопросов социально-экономического развития арктических территорий, выработки разноуровневых многосторонних механизмов совместного раскрытия и эффективного освоения мощного ресурсного потенциала Арктического региона.

Обращаясь к Правительству РФ и руководству регионов, глава государства отметил, что нужно не только предлагать, а таких предложений, особенно от Минвостокразвития РФ, много, но и эффективно донастраивать инструменты поддержки инвестиционной, деловой активности в Арктике, включая налоговые льготы, административные преференции, инфраструктурную подготовку земельных участков и так далее. К примеру, необходимо строго выполнять планы по газификации Мурманской области (работа должна быть проведена до 2030 г.), решение этой задачи будет знаменовать уход от мазутозависимости.

Подготовка к МАФ велась в рекордно короткие сроки, и Мурманская область и Мурманск доказали, что способны принимать мероприятия международного масштаба на самом высоком уровне. Более 300 млн руб. МАФ принес всему сектору экономики Мурманской области только в дни его проведения²¹.

По результатам Форума будет подготовлен аналитический отчёт «Итоги Международного арктического форума — 2025», который в электронном виде будет доступен в Информационно-аналитической системе Фонда Росконгресс roscongress.org.

Экспертно-аналитическое сопровождение Форума осуществлялось с привлечением экспертов, представляющих ведущие научно-образовательные центры страны, осуществляющих исследования по широкому перечню тем арктической повестки, включая Мурманский

¹⁹ Объём грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд. Росатомфлот. 09.01.2025. URL: <https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskому-puti-ustanovil-rekord/?ysclid=m5s56axj7s955086607> (дата обращения: 10.01.2025).

²⁰ Замгендиректора ТАСС: Арктике необходим комплексный информационный проект. 27.03.2025. URL: https://tass.ru/obschestvo/23524993?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fse (дата обращения: 30.03.2025).

²¹ МАФ принёс всему сектору экономики Мурманской области более 300 млн рублей. 31.03.2025. URL: https://b-port.com/news/311425?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fse (дата обращения: 30.03.2025).

арктический университет, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Российскую академию народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), НИУ «Высшая школа экономики», Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольского научного центра Российской академии наук, Институт проблем региональной экономики Российской академии наук и др.

Список источников

1. Журавель В.П. К итогам международного форума «Арктика — территория диалога» // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2019. № 4. С. 116–121.
2. Журавель В.П. Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ-2022) и его арктическая повестка // Арктика и Север. 2022. № 48. С. 244–260. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.48.244>
3. Журавель В.П. Арктическая повестка Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2023) // Арктика и Север. 2024. № 55. С. 196–207. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.196>
4. Тимошенко Д.С. Арктическая повестка ПМЭФ-2023 — цифровые, экономические, экологические и социально-культурные аспекты // Арктика и Север. 2024. № 55. С. 208–226. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.208>
5. Журавель В.П. Арктические сессии Петербургского международного экономического форума (ПМЭФ-2024) // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 254–266. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.254>
6. Невская Н.А. Проблемы развития арктического региона на Петербургском международном экономическом форуме (ПМЭФ-2024) // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 226–238. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.58.226>
7. Данилов Д.А. НАТО в Арктике: импульсы и ограничения // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 5. С. 7–17. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran52024717>
8. Усова Л.С. Арктический совет в свете геополитических трансформаций // Проблемы национальной стратегии. 2024. № 2 (83). С. 94–119. DOI: https://doi.org/10.52311/2079-3359_2024_2_94
9. Лексин В.Н. Российская Арктика в 2022–2023 гг. Новые решения // Федерализм. 2023. Т. 28. № 3. С. 5–28. DOI: <https://doi.org/10.21686/2073-1051-2023-3-5-28>
10. Пилясов А.Н. Арктическая промышленность и промышленная политика: опыт развития в последние десятилетия. Москва — Смоленск: Универсум, 2023. 288 с.
11. Порфирьев Б.Н., Елисеев Д.О. Интегральный подход к экономической оценке последствий деградации многолетней мерзлоты для устойчивости основных фондов в российской Арктике // Проблемы прогнозирования. 2023. № 2 (197). С. 30–43. DOI: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-197-30-43>
12. Федоров В.П. Арктические преобразования // Современная Европа. 2018. № 1. С. 5–14. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope120180514>

References

1. Zhuravel V.P. K On Results of the International Forum “Arctic-Territory of Dialogue”. *Scientific and Analytical Herald of IE RAS*, 2019, no. 4, pp. 116–121.
2. Zhuravel V.P. The St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2022) and Its Arctic Agenda. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 48, pp. 244–260. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.48.244>
3. Zhuravel V.P. Arctic Agenda of the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2023). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 55, pp. 196–207. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.196>

4. Timoshenko D.S. Arctic Agenda of SPIEF 2023 — Digital, Economic, Environmental, and Socio-Cultural Aspects. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 55, pp. 208–226. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.55.208>
5. Zhuravel V.P. Arctic Sessions of the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 57, pp. 254–266. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.57.254>
6. Nevskaya N.A. Problems of Arctic Region Development at the St. Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 58, pp. 226–238. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.58.226>
7. Danilov D.A. NATO in the Arctic: Incentives and Impediments. *Scientific and Analytical Herald of IE RAS*, 2024, no. 5, pp. 7–17. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran52024717>
8. Usova L.S. The Arctic Council in the Light of Recent Geopolitical Transformations. *National Strategy Issues*, 2024, no. 2 (83), pp. 94–119. DOI: https://doi.org/10.52311/2079-3359_2024_2_94
9. Leksin V.N. The Russian Arctic in 2022–2023. New Solutions. *Federalism*, 2023, vol. 28, no. 3, pp. 5–28. DOI: <https://doi.org/10.21686/2073-1051-2023-3-5-28>
10. Pilyasov A.N. *Arctic Industry and Industrial Policy: Development Experience in Recent Decades*. Moscow, Smolensk, Universum Publ., 2023, 288 p. (In Russ.)
11. Porfiriev B.N., Eliseev D.O. An Integrated Approach to the Economic Assessment of the Permafrost Degradation Effects on Resilience of the Fixed Assets in the Russian Arctic. *Studies on Russian Economic Development*, 2023, no. 2 (197), pp. 30–43. DOI: <https://doi.org/10.47711/0868-6351-197-30-43>
12. Fedorov V.P. Arctic Transformations. *Contemporary Europe*, 2018, no. 1, pp. 5–14. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope120180514>

Статья поступила в редакцию 08.04.2025; принята к публикации 10.04.2025

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 190–213.

Научная статья

УДК 338.483.12(470.11)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.190>

Формирование и продвижение бренда территории как инструмента её развития на примере Архангельской области

Завецкас Кристина Викторовна¹, студент

Минина Марина Виссарионовна^{2✉}, доцент

^{1,2} Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Средний проспект, 57, Санкт-Петербург, Россия

¹ kzavetskask-20@edu.ranepa.ru

² m-minina@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5625-4104>

Аннотация. Развитие территории направлено на выявление и активное использование ресурсов, возможностей, социально-экономического потенциала для улучшения качества жизни населения, повышения привлекательности у инвесторов, туристов, представителей экономически активных социальных групп. Сложность территориального развития заключается в том, что необходимо учитывать большое количество внешних факторов, таких как политическая и экономическая ситуация в стране и мире, социально-демографические процессы, распространение современных информационных технологий и многое другое. Нельзя оставлять без внимания и внутренние характеристики территории: её историю, природно-климатические особенности, уровень урбанизации, ресурсный потенциал, динамику социальных процессов и т. д. Многообразие взаимосвязей и противоречий между внешней и внутренней средой территории осложняет процесс территориального развития. Для преодоления этих противоречий необходимо формировать целостный образ или бренд территории, направленный на максимально полное и эффективное использование ресурсного потенциала. В данной статье рассмотрен процесс формирования и продвижения бренда территории как инструмента её развития. Выявлены проблемы, препятствующие эффективному брендингу территории. На основании обобщения статистических данных, характеризующих социально-экономическое положение региона, проведён SWOT-анализ Архангельской области. Разработаны предложения, направленные на преодоление проблем развития территориального бренда, связанные с реализацией целевой программы вовлечения населения в формирование привлекательного имиджа региона.

Ключевые слова: бренд территории, маркетинговые коммуникации с населением, лояльность, целевая программа, социально-экономическое развитие региона

Formation and Promotion of the Territory Brand as an Instrument of Its Development on the Example of the Arkhangelsk Oblast

Kristina V. Zavetskask¹, Student

Marina V. Minina^{2✉}, Associate Professor

* © Завецкас К.В., Минина М.В., 2025

Для цитирования: Завецкас К.В., Минина М.В. Формирование и продвижение бренда территории как инструмента её развития на примере Архангельской области // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 190–213. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.190>

For citation: Zavetskask K.V., Minina M.V. Formation and Promotion of the Territory Brand as an Instrument of Its Development on the Example of the Arkhangelsk Oblast. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 190–213. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.190>



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

^{1,2} Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), Sredniy prospect, 57, Saint Petersburg, Russia

¹ kzavetskaskas-20@edu.ranepa.ru

² m-minina@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5625-4104>

Abstract. Territorial development is aimed at identifying and actively using resources, opportunities, and socio-economic potential to improve the quality of life of the population, increase attractiveness among investors, tourists, and representatives of economically active social groups. The complexity of territorial development is that it is necessary to take into account a large number of external factors, such as the political and economic situation in the country and the world, socio-demographic processes, the spread of modern information technologies, and much more. It is impossible to ignore the internal characteristics of the territory: its history, natural and climatic features, level of urbanization, resource potential, dynamics of social processes, etc. The diversity of relationships and contradictions between the external and internal environment of the territory complicates the process of territorial development. To overcome these contradictions, it is necessary to form a holistic image or brand of the territory aimed at the most complete and effective use of the resource potential. This article considers the process of formation and promotion of the territory brand as a tool for its development. The problems hindering the effective branding of the territory have been identified. The SWOT-analysis of the Arkhangelsk Oblast is carried out on the basis of the generalization of statistical data characterizing the socio-economic situation of the region. Proposals aimed at overcoming the problems of territorial brand development, related to the implementation of a targeted program of public involvement in the formation of an attractive image of the region, are developed.

Keywords: *brand of the territory, marketing communications with the population, loyalty, target program, socio-economic development of the region*

Введение

Территориальный бренд определяется как «уникальная идентичность территории», основанная на истории, культуре, ценностях, образе жизни, особенностях социально-экономического развития, инновациях и других особых характеристиках территориального объекта: страны, региона, отдельного населённого пункта [1, с. 3].

В мировой управленческой и исследовательской практике нет однозначного определения территориального бренда. Так, Ф. Котлер изначально определял территориальный бренд как восприятие территории населением [2], а затем как специфический продукт, позволяющий повышать ценность территории, развивать деловые связи, привлекать инвестиции и туристов [3]. М. Каварацис интегрировал подходы к пониманию бренда территории как социально-культурного, политического и маркетингового образования и предлагал рассматривать территориальный бренд как разновидность корпоративного бренда, объединяющего жителей территории, органы власти, социальные и экономические институты [4]. Алан Малком рассматривал территориальный бренд как объект управления и способ эффективного использования социально-экономического потенциала территории [5]. Э. Лонардо предлагает изучать территориальные бренды для того, чтобы прогнозировать перспективы развития городов [6]. Также территориальный бренд может стать инструментом реновации территории, предотвращения оттока населения, сохранения культурной и социальной самобытности, особенно на малонаселённых территориях [7]. Отсутствие единого понимания бренда территории не снижает привлекательности и практической ценности данного фено-

мена для территориального развития. Вопрос необходимости брендинга для малых городов как процесса создания коммерческого продукта через развитие ценности и качества территории и всей её инфраструктуры — это возможность остаться актуальными и процветающими населёнными пунктами на современной карте России [8, с. 27].

Сформированный бренд территории позволяет решать широкий спектр задач в экономике, политике, социально-культурной сфере и в системе управления территорией в целом. Значимость территориального бренда для экономики региона определяется возможностью привлекать дополнительные финансовые ресурсы для реализации производственных, социальных, инфраструктурных проектов [9].

Привлекательный территориальный бренд активизирует въездной туристский поток, что в свою очередь активизирует работу предприятий гостеприимства, общественного питания, социально-культурного обслуживания, обеспечивает рост доходов и налоговых поступлений в бюджет [10]. Развитие производственной и коммерческой сферы способствует удержанию и привлечению трудовых ресурсов, что положительно влияет на социальную стабильность, пополнение бюджета, стабильность работы предприятий [11].

Влияние территориального бренда на политическую сферу заключается в повышении привлекательности территории для межрегионального и международного взаимодействия, расширении связей, конструктивных взаимоотношений, позволяющих решать актуальные задачи территориального развития. Это особенно актуально в современных условиях, когда происходят кардинальные изменения во внешней политике, меняются приоритеты и направления сотрудничества. Реагируя на ввод политических и экономических санкций со стороны стран Запада, Россия переориентировалась на страны Азиатско-Тихоокеанского региона, укрепляя свой имидж надёжного партнёра, открытого к взаимодействию. В то же время остается актуальным вопрос о признании задач по формированию и управлению территориальным брендом зоной ответственности территориальных органов власти [12].

Использование территориального имиджа в социально-культурной сфере обеспечивает сохранение традиций, культуры, национальных особенностей, уважения к исторической памяти коренных народов. Культурная составляющая территориального имиджа повышает его значимость у жителей территории и у туристов, способствует развитию национального самосознания, уважения к культуре и истории страны и отдельного региона [13]. В целом актуальность формирования и продвижения бренда территории определяется необходимостью эффективно использовать территориальные ресурсы для повышения качества жизни населения, привлечения инвестиций, комплексного развития территории.

Целью исследования территориального бренда как инструмента развития территории на примере Архангельской области является разработка направлений совершенствования бренда Архангельской области, основанных на результатах анализа актуального состояния бренда и перспектив развития региона. В рамках исследования поставлены и решены задачи, связанные с систематизацией подходов к определению территориального бренда, раз-

работкой алгоритма формирования и закономерностей продвижения бренда территории, анализом существующих брендов Архангельской области, выявлением проблем территориального брендинга и определением путей их преодоления. Исследовательская гипотеза заключается в том, что органы власти региона недостаточно системно подходят к вопросам формирования и продвижения территориального бренда, упуская социально-психологическую составляющую и вовлечение населения в процессы территориального развития.

Материалы и методы

При проведении исследования использованы методы анализа научной литературы, монографий, статей, электронных ресурсов, освещающих вопросы территориального брендинга. С помощью метода систематизации выделены и описаны подходы к пониманию территориального бренда и возможностям его использования для развития территории.

Для изучения бренда Архангельской области применялись методы описания, сравнения, обобщения, метод контент-анализа отзывов жителей Архангельской области о своём регионе, а также метод SWOT-анализа, позволяющий сопоставить характеристики территории с возможностями социально-экономического развития.

Результаты

В результате изучения и систематизации научной литературы по теме исследования выявлено три основных подхода к структуре территориального бренда.

Первый подход базируется на концепции Саймона Анхольта и заключается в выделении шести элементов территориального бренда, таких как [14]:

- национальные и этнические особенности населения территории или репутация этносов, демографические показатели;
- культурная составляющая, включающая язык, верования, литературу, художественное творчество;
- экономическая система и инвестиционная привлекательность территории;
- политическая репутация региона, его внешняя и внутренняя политика;
- торговые марки региона, известные за его пределами;
- туристская инфраструктура и потенциал для развития туризма.

Предложенная Анхольтом модель охватывает ключевые сферы и позволяет комплексно представить образ региона. Эта модель эффективна на этапе первичного описания образа территории и разработки идеального, желаемого образа, того имиджа, к которому следует стремиться [15].

Практическое применение модели Анхольта создаёт ряд направлений территориального маркетинга, таких как [16]:

- социально-демографический маркетинг, направленный на привлечение и

удержание населения, создания комфортных условий жизни;

- событийный маркетинг, основанный на культурной составляющей модели Анхольта;
- инфраструктурный маркетинг, способствующий развитию производственной и сервисной инфраструктуры и повышению инвестиционной привлекательности;
- маркетинг товаров, позволяющий создавать привлекательные торговые бренды и выводить их на внешний рынок;
- маркетинг достопримечательностей, активизирующий поток туристов в регион.

Содержание модели Анхольта будет отличаться в зависимости от целевой аудитории, на привлечение которой направлен процесс формирования территориального бренда. Чаще всего в научной литературе выделяют такие виды бренда по целевой аудитории, как [1]:

- туристский бренд, ориентированный на индивидуальных и групповых туристов и основанный на исторических, культурных, природных достопримечательностях, развитой инфраструктуре, транспортной доступности региона или населённого пункта;
- инвестиционный бренд, направленный на привлечение финансовых структур, частных инвесторов, предпринимателей с целью участия в реализации инфраструктурных и коммерческих проектов, обеспечивающих повышение качества жизни жителей региона и получение прибыли инвесторами;
- житейский бренд или социально-ориентированный бренд, основанный на развитии среды проживания, социальной инфраструктуры, повышении привлекательности региона или населённого пункта для проживания.

Ещё одна составляющая модели Анхольта характеризует товарные бренды, производимые на территории региона. Здесь наблюдается взаимосвязь между брендом региона и товарным брендом. С одной стороны, географическое расположение региона может стать основой товарного бренда, а с другой стороны — товары, производимые на территории региона, будут способствовать росту узнаваемости и привлекательности бренда региона [16]. Например, добыча и переработка рыбы в Архангельской и Мурманской области способствует развитию гастрономического туризма.

Второй подход к пониманию структуры территориального бренда базируется на концепции отечественного ученого М.С. Кагана. Основу территориального бренда формирует система из трёх составляющих: материальной, духовной и художественной культуры. Формирование и развитие образа территории происходит под влиянием природно-географических, пространственно-пластических, художественных и статусных факторов. Под пространственно-пластическими факторами М.С. Каган понимал архитектуру и особенности формирования городского (общественного) пространства. Художественные факторы объединяли результаты духовной культуры: литературы, музыки, живописи, а также

духовный образ жизни горожан. Статусные факторы характеризовали восприятие территории, её статус, привлекательность [18].

Концепция М.С. Кагана активно используется в современных исследованиях для выявления и анализа практической роли территориального бренда. Так, например, Д.С. Готов определяет территориальный бренд как результат взаимодействия материальной, духовной и художественной культуры. Бренд территории реализует определённые функции, такие как [19, с. 212]:

- идентификационная функция, формирующая уникальность территории, привлекательность для жителей, туристов, приезжающих в регион по делам, на учёбу или с целью развития бизнеса;
- эмоциональная функция, отражающая привязанность жителей к региону, общность интересов, а для туристов — возможность почувствовать атмосферу региона, прикоснуться к его истории, культуре, самобытности;
- самоорганизация и самоуправление, или гражданская функция, устанавливает внутренние правила взаимодействия, правовую культуру граждан, деятельность органов местной власти, повышает лояльность местного населения, так как создаёт сопричастность жителей к территории;
- рекламно-информативная функция — организует информационные потоки от носителя бренда (территории) к потенциальной целевой аудитории, транслирует ценности, миссию, слоган территории;
- геокультурная — служит сохранению и преумножению культурных ценностей, истории региона, повышает привлекательность региона для туристов, создаёт условия для развития творчества, региональной, этнической культуры;
- урбанистическая функция направлена на повышение качества жизни, развитие инфраструктуры, разработку и реализацию градостроительных планов, учитывающих потребности жителей и стратегию социально-экономического развития территории;
- экономическая функция связана с увеличением стоимости территориального бренда за счёт реализации коммерческих проектов, развития туризма, создания новых рабочих мест, повышения инвестиционной привлекательности региона.

Третий подход к структурированию территориального бренда базируется на работе британского исследователя К. Денни. Здесь территориальный бренд рассматривается как совокупность четырёх составляющих, а именно [20]:

- идентичность: восприятие и самоопределение жителей региона;
- целеполагание: к какому образу территории мы стремимся, чего хотим достичь, какой уровень жизни был бы для нас привлекательным;
- коммуникации: какую информацию о нашей территории мы планируем

распространять, каким образом;

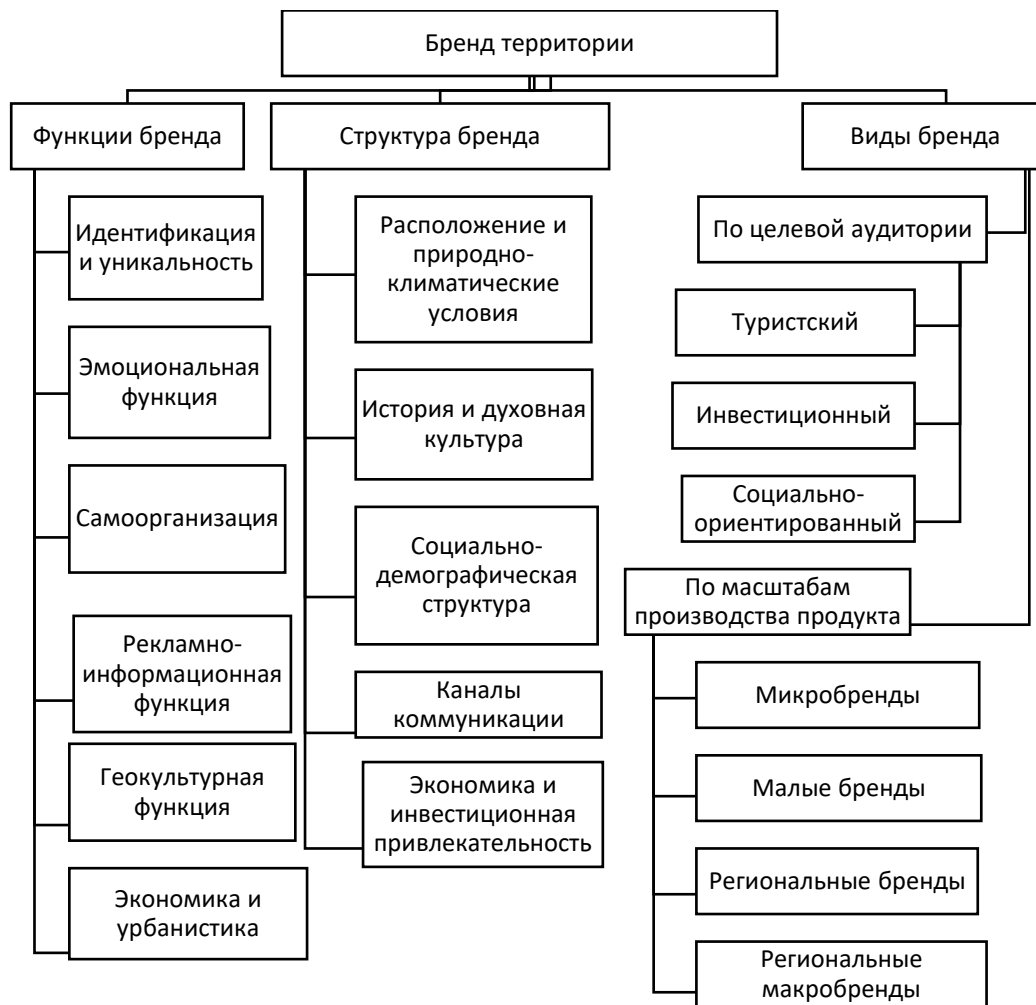
- согласованность: как обеспечить эффективное взаимодействие всех участников мероприятий по развитию бренда территории.

Данный подход характеризуется практичностью и позволяет перейти от описания текущего состояния территории к достижению желаемого состояния [15].

После рассмотрения теоретических подходов к пониманию территориального брендинга как части маркетинговой политики была составлена структурная схема ключевых характеристик бренда территории (рис. 1).

Функции направлены на формирование целостного, узнаваемого, эмоционально привлекательного образа территории, установление и поддержание маркетинговых коммуникаций с представителями целевых групп, развитие территории и культуры, экономики и инфраструктуры.

Виды территориального бренда классифицируются в зависимости от целевой аудитории и по масштабам производства регионального продукта. По целевой аудитории выделяют туристский, инвестиционный и социально-ориентированный бренд. Туристский и инвестиционный бренды направлены на привлечение внешней целевой аудитории, а социально-ориентированный бренд базируется на создании комфортных условий для проживания населения на территории, повышения привлекательности региона и лояльности населения к месту проживания. Классификация территориального бренда позволяет анализировать составляющие бренда, выявлять перспективные направления развития, формулировать привлекательное для представителей целевой аудитории наполнение бренда.

Рис. 1. Характеристики бренда территории ¹.

Формирование и продвижение бренда территории предполагает проведение комплексного анализа текущего состояния территории, разработки и реализации мер, направленных на повышение привлекательности территории у потенциальной целевой аудитории, которой могут быть как местные жители, так и туристы, а также инвесторы и предприниматели [1, с. 10]. Процесс формирования территориального бренда представлен на рис. 2.

Первым этапом процесса формирования территориального бренда является анализ территории. Здесь используются инструменты сбора, систематизации и анализа данных, такие как работа с архивами, интервью с жителями территории, обладающими особыми знаниями, например, краеведами, историками. Важно систематизировать и проанализировать культурные и исторические достопримечательности территории, выявить значимые объекты, на основе которых будет создаваться привлекательный и узнаваемый бренд [21].

¹ Источник: авторская версия.

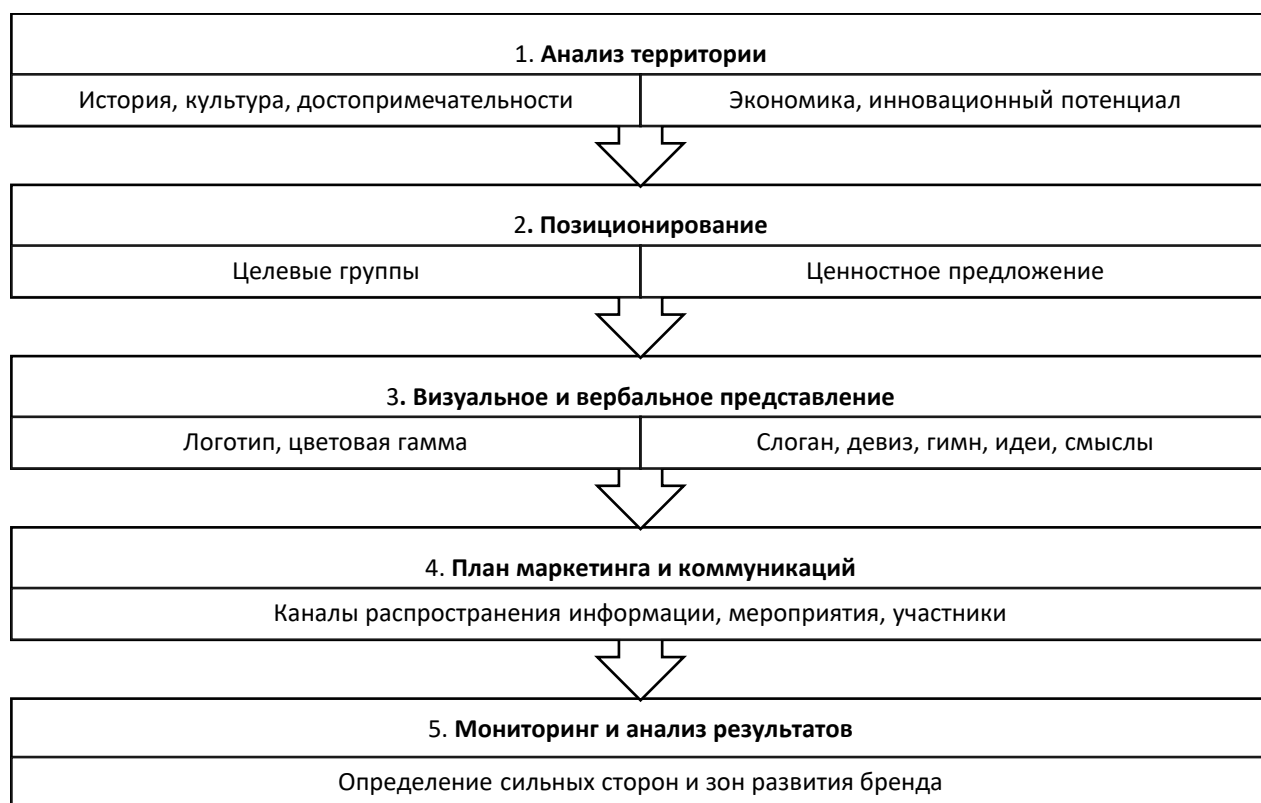


Рис. 2. Процесс формирования бренда территории. Источник: [21, с. 11].

Чаще всего такими значимыми объектами являются:

- особое географическое расположение (на границе между Европой и Азией, за Полярным кругом и т. д.);
- уникальные природные объекты (горы, море, озёра, водопады);
- исторические события, происходившие на территории или связанные с ней (освобождение территории, военные действия, культурные, спортивные мероприятия);
- выдающиеся люди: писатели, художники, политики;
- производственная и научная инфраструктура: крупные заводы, уникальное производство, научно-исследовательские центры, вузы;
- социально-культурные системы: театры, музеи, фестивали, массовые культурные мероприятия, праздники.

Второй этап формирования бренда характеризует позиционирование территории. На данном этапе необходимо конкретизировать целевые группы, на привлечение которых будет направлен территориальный бренд. Для туристов привлекательными будут достопримечательности и уникальные природные объекты, а также транспортная обеспеченность и развитие туристской инфраструктуры. Инвесторам необходима информация об экономическом потенциале региона, возможностях реализации крупных инфраструктурных, производственных, коммерческих проектов.

Описание целевой группы позволяет сформулировать ценностное предложение —

неотъемлемую часть территориального бренда. Ценностное предложение объединяет привлекательные для представителей целевой аудитории характеристики территории и побуждает к определённому действию, например, посетить данный регион или инвестировать в его экономику. Основными инструментами данного этапа являются проектирование и тестирование рабочих гипотез, позволяющих оценить реакции представителей целевой группы на формулировки ценностных предложений.

На этапе позиционирования эффективен такой инструмент маркетинга, как 4P. Данный инструмент позволяет конкретизировать характеристики бренда территории по таким параметрам, как: продукт, место продажи, цена продукта и продвижение (product, price, promotion, place). В качестве продукта рассматривается носитель бренда — город, населённый пункт, регион, страна. Место продажи характеризует способы и формы коммуникации с потенциальными потребителями бренда: жителями территории, туристами и инвесторами. Цена продукта включает материальную и нематериальную стоимость бренда, его социально-экономическую и политическую ценность для региона и представителей целевых групп, на привлечение которых направлена работа по развитию бренда. Продвижение связано с конкретными мероприятиями по формированию привлекательного образа территории [16].

Третий этап формирования территориального бренда направлен на создание визуального и вербального представления бренда. Визуальное представление включает в себя логотип, символику, герб, флаг, определённую цветовую гамму, используемую для оформления сообщений, документов, иных форм маркетинговой коммуникации. Вербальное представление характеризует тексты: слоган, идеи, гимн территории. Вербальное представление базируется на выбранных ценностях, значимых образах жизненного пространства и направлено на формирование целостного и привлекательного образа территории. На данном этапе применяются инструменты мозгового штурма, семантического анализа (анализа текстов, ключевых слов, смыслов), графические способы передачи информации [11].

Система графических форм, визуального способа представления информации определяется как айдентика. Исследователь айдентики Е.Б. Гладких заметил интересную особенность в визуальном представлении брендов городов русского Севера, таких как Архангельск, Мурманск, Вологда. Чем дальше город был удалён от побережья северных морей, тем больше в визуальной составляющей использовалось теплых тонов. Например, на гербе Вологды преобладает красный цвет, а герб приморского Мурманска оформлен в синих тонах. Такие цветовые особенности воспринимаются на подсознательном уровне, формируя эмоциональное восприятие и отношение к территориальному бренду [22].

Следующим этапом формирования территориального бренда является разработка плана маркетинга и маркетинговых коммуникаций. Здесь необходимо определить, по каким каналам будет распространяться информация о бренде к представителям целевой

аудитории. Также в план маркетинговых коммуникаций включают мероприятия, за счёт которых будет развиваться привлекательный образ территории, например, фестивали, выставки, деловые форумы, спортивные состязания и т. д. Основным инструментом данного этапа является маркетинговый план [1].

Обязательным этапом формирования бренда территории является регулярный мониторинг, анализ результатов и корректировка действий. На данном этапе используются инструменты контроля: отчётность, целевые показатели, процент выполнения плана, а также инструменты сбора и систематизации обратной связи в виде отзывов, количества участников, результатов проведённых мероприятий.

Процесс формирования территориального бренда реализуется по определённым закономерностям. Так, брендинг рассматривается как часть маркетинга, поэтому ориентирован в первую очередь на продвижение носителя бренда. Это может быть территория, отдельный населённый пункт, город, товар, мероприятие. Результатом сформированного бренда должно стать устойчивое отношение между носителем бренда и представителями целевых сегментов. Поэтому в процессе создания и развития бренда необходимо постоянно изучать, как воспринимают бренд жители территории, туристы, инвесторы. Это позволит выявлять и корректировать проблемные стороны в восприятии бренда [23].

Ещё одна закономерность формирования территориального бренда определяется комплексом маркетинга. Бренд как элемент маркетинга имеет объективные и субъективные характеристики, имеющие различное влияние на привлекательность бренда. Целостный комплекс маркетинга, включающий точное описание территории, её ресурсов, истории и культуры, ценностей, каналов продвижения, повышает эффективность разработки и реализации территориального бренда, способствует повышению конкурентоспособности территории как туристического и инвестиционного объекта [9].

Бренд территории не является устойчивым образованием, постоянно меняется, развивается. Устойчивой остаётся основа бренда, сформированная ценностями, идеями, смыслами, которые разработчики бренда стремятся донести до представителей целевой аудитории. Использование универсальных ценностей, включающих историческую память, культурное многообразие, производственный и трудовой потенциал, обеспечивает целостное развитие бренда территории [24].

Основные инструменты территориального брендинга, такие как анализ текущего состояния территории, визуального образа, позиционирования использованы для анализа бренда Архангельской области.

Архангельская область — это субъект Российской Федерации, расположенный в Северо-Западном федеральном округе. В состав Архангельской области также входит Ненецкий автономный округ, острова Новая Земля и Земля Франца-Иосифа. По материковой части Архангельская область граничит с Карелией, Вологодской и Кировской областями,

Ямало-Ненецким автономным округом, республикой Коми. Регион имеет морские границы с Мурманской областью (через Белое море), Красноярским краем (через Карское море). Территория Архангельской области, помимо Белого и Карского морей, омывается Баренцевым морем. Близость северных морей отразилось на неофициальном названии региона — Поморье. Географическое расположение Архангельской области позволяет причислить значительную часть её территории к арктической зоне. Общая площадь региона составляет 589,9 тыс. км², в том числе 222,9 тыс. км² являются арктическими территориями. Административным центром региона является город Архангельск. На территории области сформировано 67 муниципальных образований, в том числе 7 городских округов, 15 муниципальных округов, 4 муниципальных района, 6 городских поселений и 35 сельских поселений².

Экономика Архангельской области диверсифицирована и включает деятельность обрабатывающих предприятий, в том числе предприятий лесопромышленного комплекса и судостроения, сферу обслуживания, транспорта, учреждения образования, здравоохранения. В регионе реализуется ряд масштабных инфраструктурных проектов, связанных с развитием арктического судоходства и судоремонта [25].

На основании анализа показателей социально-экономического развития региона составлена матрица SWOT, позволяющая выявить основания для развития бренда³.

Результаты SWOT-анализа позволят определить приоритетные направления развития бренда территории и способы повышения привлекательности региона у жителей, туристов и инвесторов.

Таблица 1

SWOT-анализ Архангельской области⁴

		Внешняя среда	
		Возможности	Угрозы
		1. Развитие межрегионального сотрудничества 2. Освоение северного Арктического пути 3. Развитие внутреннего туризма	1. Сокращение доходов от экспорта из-за введения санкций 2. Нехватка трудовых ресурсов 3. Снижение уровня жизни, увеличение потребности в социальной поддержке населения
Внутренняя среда	Сильные стороны		
	1. Выход к морю, северному Арктическому пути 2. Запасы леса	1. Реализация совместных проектов с соседними и столичными регионами по освоению северного	1. Переориентация на внутренний рынок 2. Развитие перерабатывающей

² Архангельская область. Официальный сайт Правительства Архангельской области. URL: https://dvinaland.ru/region/Arkhangelsk_obl/ (дата обращения: 22.03.2024).

³ Социально-экономическое положение Архангельской области за 2023 год. URL: https://29.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/2023_AO.pdf (дата обращения 18.04.2024).

⁴ Источник: составлено авторами по: Социально-экономическое положение Архангельской области за 2023 год. URL: https://29.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/2023_AO.pdf (дата обращения: 18.04.2024).

3. Природные ископаемые (нефть, газ, алмазы)	Арктического пути	промышленности
4. Культура и традиции северных народов	2. Развитие внутренней переработки древесины, природных ископаемых с целью увеличения доходов от реализации	3. Разработка и внедрение новых технологий, автоматизации и механизации для снижения потребности в трудовых ресурсах
5. Строительство инновационных центров	3. Использование местных традиций, истории и культуры для привлечения туристов	4. Сохранение национальной культуры и культуры малых народностей Севера
	4. Разработка новых технологий и инновационных решений для промышленности, судостроения	5. Создание условий для развития предпринимательства, в том числе инновационного
Слабые стороны		
1. Снижение численности населения	1. Повышение привлекательности региона для жителей соседних регионов за счёт предоставления льгот при покупке, аренде жилья	1. Переориентация на внутренний рынок
2. Наличие ветхого и аварийного жилья	2. Усиление мер контроля реализации целевых программ в сфере ЖКХ и дорожного строительства	2. Развитие перерабатывающей промышленности
3. Зависимость от экспорта в страны Европы	3. Разработка и внедрение современных технологий строительства жилья	3. Создание условий для развития предпринимательства и реализации социальных инициатив в регионе
4. Плохое состояние автодорог		

Основные возможности развития Архангельской области связаны с расширением межрегионального сотрудничества. Это позволит реализовать масштабные инфраструктурные, инновационные, образовательные и культурные проекты, повысить привлекательность Архангельской области у жителей соседних регионов. Учитывая угрозу, вызванную нехваткой трудовых ресурсов и снижением численности населения Архангельской области, необходимо создавать такие условия жизни и работы, чтобы привлекать квалифицированные кадры из других регионов.

Сильными сторонами Архангельской области являются: выход к северному Арктическому пути, запасы природных ресурсов, в том числе леса, интересная история и культура, а также вектор на инновационное развитие. Использование обозначенных сильных сторон в сочетании с возможностями внешней среды открывает перед регионом такие направления развития, как реализация совместных проектов по освоению Северного морского пути, разработке новых технологий строительства дорог и жилья, судостроения и судоремонта. Также важно обеспечить сохранение национальной культуры и истории, в том числе культуры малых северных народов, что способствует росту привлекательности региона для туристов.

Наиболее проблемными сферами Архангельской области является демографическая ситуация, необходимость расселения ветхого и аварийного жилья, зависимость от экспорта

ресурсов, в частности, леса и пиломатериалов, в европейские страны, а также неудовлетворительное состояние автодорог. Обозначенные проблемы не только снижают уровень жизни в области, но и негативно влияют на привлекательность региона для инвесторов и туристов. Решение обозначенных проблем связано с переориентацией на внутренний рынок, развитием перерабатывающей промышленности, созданием условий для развития предпринимательства и реализации социальных инициатив в регионе.

В результате анализа социально-экономического положения Архангельской области выявлены сильные и слабые стороны региона, влияющие на его бренд и восприятие у жителей, туристов и инвесторов. Архангельская область обладает обширным потенциалом в плане природных ресурсов и полезных ископаемых, развитой материально-производственной базой в сфере судостроения и судоремонта, а также доступом к Северному морскому пути, что делает регион привлекательным для инвесторов.

Особенности региона, его сильные стороны использовались при разработке бренда. Формирование нового бренда началась в 2015 г. на дискуссионной площадке Международного туристического форума в Архангельске. Далее было проведено 5 стратегических сессий с представителями муниципальных образований Архангельской области, а именно: Онежского и Коношского районов, города Каргополя, представителями индустрии туризма и высшего профессионального образования. Для более детального изучения актуального положения региона проведено более 15 интервью с представителями администрации и предпринимателями Архангельской области.

Итоговый вариант визуальной составляющей бренда Архангельской области разработан московской компанией «Point. Точка развития». За основу визуальной составляющей бренда взят образ деревянной птицы счастья, традиционной для Архангельской области поделки из щепы. Разработчики бренда совместили с образом птицы счастья символы, связанные с Архангельской областью, такие как снежинка, звезда, свод церкви, ракета и небеса. Полноцветный бренд Архангельской области представлен на сайте <https://asmysl.com>⁵.



Рис. 3. Туристский бренд Архангельской области⁶.

⁵ Бренд Архангельской области и проекты по его продвижению на территории. URL: <https://asmysl.com/#arkhangelsk> (дата обращения: 13.11.2023).

⁶ Источник: Архангельская область. Айдентика туристического бренда. URL: <https://www.ivanvetrov.ru/arkhangelsk> (дата обращения: 04.04.2024).

Дополнительно разработаны пиктограммы, отражающие основные туристские достопримечательности районов области. Так, например, космодром Плесецк изображен в виде схематической ракеты, город Северодвинск, где расположены судостроительные и судоремонтные предприятия, представлен в виде подводной лодки. Популярное туристическое место — музей деревянной архитектуры «Малые Корелы» изображено в виде ветряной мельницы.

Природно-географические и культурно-исторические мотивы прослеживаются в фирменном шрифте, разработанном в рамках концепции бренда Архангельской области. Визуально создаётся впечатление, что буквы фирменного шрифта вырезаны из дерева. Эмоционально такой шрифт отражает суровость, северный характер и рукотворность⁷.

Кроме основного бренда Архангельской области, существуют также бренды отдельных территорий, входящих в её состав. Например, в 2017–2018 гг. разрабатывался бренд «Северное трёхречье», объединяющий шесть муниципальных образований на юге Архангельского края. В территорию Северного трёхречья входят Котлас и Котласский район, Коряжма, Ленский, Вилегодский, Красноборский районы. Идея объединить данные муниципальные образования в бренд «Северное трёхречье» основана на территориальном расположении между тремя реками Архангельской области: Виледь, Вычегда и Малая Северная Двина. Само понятие «Северное трёхречье» придумали жители данной территории, поэтому оно органично вошло в концепцию бренда. На визуальном представлении бренда — три реки в виде дерева (символа региона в целом) с ягодами клюквы — как отсылка к северной территории. На рис. 4 представлен бренд Северного трёхречья.



Рис. 4. Бренд отдельных муниципальных образований Архангельской области, объединенных названием «Северное трёхречье»⁸.

Сохраняя ключевую идею — расположение между трёх рек — бренд «Северное трёхречье» стал использовать для брендинга отдельных территорий. Например, бренд города Красноборска представляет собой изображение райской птицы Сирина, выполненное в характерном для северных народов стиле (рис. 5).

⁷ Там же. URL: <https://www.ivanvetrov.ru/arkhangelsk> (дата обращения: 04.04.2024).

⁸ Источник: Бренд Северное трёхречье. URL: <https://asmysl.com/arkh-trioriver> (дата обращения: 04.04.2024).



Рис. 5. Бренд муниципального образования Красноборск Архангельской области ⁹.

К разработке бренда Красноборска привлекались сотрудники местного музея, жители муниципального образования, что позволило снизить сопротивление внедрению нового образа территории.

В 2020–2021 гг. была предпринята попытка разработки бренда Сольвычегодска, также входящего в «Северное трехречье». Город известен своей архитектурой, в том числе религиозного культа, а также добычей природной минеральной воды и бальнеотерапией (лечение минеральной водой и грязями) ¹⁰.

Ещё один яркий пример брендинга муниципального образования Архангельской области — это разработка бренда Пинежье — территории, объединенной рекой Пинегой, а именно: посёлка Пинега и села Карпогоры (рис. 6). Несмотря на то, что населённые пункты расположены в одном муниципальном образовании, между ними нет прямого сообщения, а дорога через реку Пинегу доступна только зимой.



Рис. 6. Бренд территории Пинежье, объединяющей Пинегу и Карпогоры ¹¹.

Разработчики бренда Пинежье столкнулись с культурно-социальными и

⁹ Источник: Бренд Красноборска. URL: <https://asmysl.com/arkh-trioriver-krasnoborsk> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁰ Бренд Сольвычегодска. URL: <https://asmysl.com/arkh-solvychegodsk-brand> (дата обращения: 04.04.2024).

¹¹ Источник: Бренд Пинежье. URL: <https://asmysl.com/arkh-pinega> (дата обращения: 04.04.2024).

экономическими противоречиями двух населённых пунктов, входящих в территорию Пинежья. Село Карпогоры является примером традиционно провинциальной сельской жизни, ориентированной на духовность. Пинега раньше была уездным городом. Здесь сохранились старинные кирпичные постройки, формирующие исторический «Володинский квартал». Через Пинегу проходит дорога к Белому морю, реке Мезень, поэтому здесь всегда развивалась торговля. Несмотря на существенные отличия, населённые пункты Пинежья имеют много общего. Например, особый пинежский диалект, реку Пинегу, традиционные вязаные поделки. Именно распространение народных промыслов использовано в слогане бренда Пинежье: «Всё свяжется» — это не только о вязаных вещах, но и о возможности связаться друг с другом, быть ближе, создавать общее настоящее и будущее.

Приведённые примеры подтверждают наличие заинтересованности у местного сообщества в формировании и продвижении бренда территории, что позволит активизировать туристский поток и повышать лояльность жителей региона, снижать отток населения. В то же время наличие разработанного визуального бренда не гарантирует эффективности его использования в виде социально-экономических изменений. Поэтому разработанные бренды Архангельской области нуждаются в дальнейшем продвижении и развитии.

Обсуждение

В ходе обсуждения результатов исследования выявлено, что при формировании и развитии территориального бренда возникают проблемы социально-психологического, административного, финансового характера, снижающие эффективность мероприятий по разработке бренда (рис. 7).

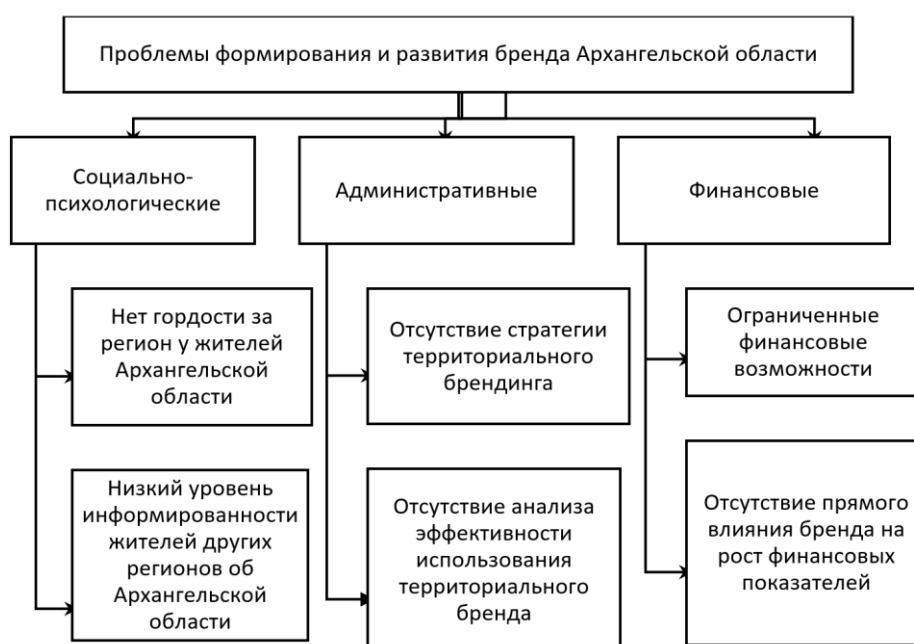


Рис. 7. Проблемы брендинга территории Архангельской области ¹².

¹² Источник: разработано авторами.

Социально-психологические проблемы брендинга территории связаны с особенностями восприятия отдельными социальными группами (населением, туристами, инвесторами) бренда территории. Специалисты маркетингового агентства «Asmysl», принимавшие участие в разработке туристического бренда Архангельской области, выявили ряд социально-психологических проблем внутреннего и внешнего восприятия региона, препятствующих созданию целостного и привлекательного образа. Основная проблема внутреннего восприятия бренда заключалась в том, что жители Архангельской области не испытывают гордости за свой регион, осознают проблемы и сложности, которые мешают им видеть положительные и привлекательные характеристики области¹³. В то же время визуальное представление бренда Архангельской области, разработанное представителями московской организации, вызвало крайне негативную реакцию. В качестве аргументов отрицательных оценок бренда жители называли примитивизм, поверхностность, несоответствие стоимости разработки бренда и его ценности, значимости для региона¹⁴.

В подтверждение положения о низком уровне вовлечённости и лояльности населения Архангельской области как к территории проживания, так и к территориальному бренду, проведён контент-анализ отзывов жителей региона. Для контент-анализа использованы отзывы, представленные на сайте «Куда переехать»¹⁵. Метод контент-анализа для изучения общественного мнения представляется более надёжным по сравнению с опросом и анкетированием, так как при опросе сложно исключить появление социально желаемых или нейтральных ответов. При контент-анализе исследуются материалы, уже написанные пользователями, причём пользователи, когда делились своим мнением, не знали, что их мнение будут анализировать.

Для удобства анализа учитывалась эмоциональная оценка: «положительно», «отрицательно» и «нейтрально» и количество мнений по социально значимым аспектам жизни в регионе. Всего было проанализировано 93 отзыва.

Большинство социально значимых аспектов жизни в регионе жителями Архангельской области оценивается отрицательно и нейтрально. Так, 74,8% авторов отзывов (69 человек) отрицательно оценили уровень жизни в регионе, 61,3% авторов отзывов (57 человек) недовольны состоянием автодорог, 58,4% авторов отзывов (55 человек) отметили неблагоприятный климат, недостаточный уровень оплаты труда и отсутствие рекомендаций к переезду. В то же время 47,2% авторов отзывов (43 человека) положительно оценили наличие мест отдыха: парков, скверов, спортивных и культурных учреждений. 51,6% авторов отзывов (48 человек) отметили интересную историю и культуру региона, работу общественного

¹³ Архангельская область. Фирменный стиль Архангельского региона. URL: <https://asmysl.com/arkh-brand> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁴ Соколов В. Новый символ Архангельской области воспринялся общественностью крайне неоднозначно. URL: <https://arh.mk.ru/articles/2016/02/24/novyy-simvol-arkhangelskoy-oblasti-vosprinyalsya-obshchestvennostyu-krayne-neodnoznachno.html> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁵ Стоит ли переезжать в Архангельск (Архангельская область). URL: <https://kuda-pereehat.com/f-o/severo-zapadnyiy-federalnyiy-okrug/arkhanskaya-oblast/arkhangel'sk/> (дата обращения: 04.04.2024).

транспорта. 44 человека (47,2% от числа авторов отзывов) нейтрально оценили территориальное положение региона, его экологическую обстановку. 58 человек (62,3%) не отметили интереса к истории и культуре области.

Приведённые результаты анализа отзывов жителей Архангельской области подтверждают отсутствие гордости за свой регион, что влияет на отток населения, а косвенно — на восприятие региона жителями других областей, в том числе туристами.

К проблемам внешнего восприятия бренда Архангельской области жителями других регионов России относятся ¹⁶:

- отсутствие единой, узнаваемой идеи, образа территории;
- недостаток информации и низкий уровень знания региона, отсутствие понимания масштабов Архангельской области как крупнейшего региона Европейской части России;
- многообразие муниципальных образований, входящих в Архангельскую область и имеющих собственную культуру, историю, достопримечательности;
- созвучное смешение названий Архангельской и Астраханской областей, отсутствие чёткого понимания, где расположен регион, чем он знаменит.

Низкий уровень информированности жителей других регионов о преимуществах Архангельской области негативно влияет на туристский поток, что в свою очередь сдерживает рост доходов и поступлений в бюджет от развития туризма.

Следующий блок проблем развития территориального бренда носит административный характер и заключается в отсутствии принятой на уровне региональных органов власти единой концепции или стратегии развития бренда. Несмотря на наличие сопротивления и непонимания со стороны представителей общественности, бренд Архангельской области, разработанный агентством «Point. Точка развития», используется для оформления информационных и презентационных материалов, буклетов, рекламных проспектов, материалов туриндустрии, а также оформления выставок, в которых принимают участие предприятия и органы власти Архангельской области.

Вторая проблема административного характера связана с отсутствием анализа эффективности территориального бренда. За время использования обновлённого бренда (с 2016 г.) прошло 7 лет, но нет понимания, как он повлиял на развитие туризма, привлечение инвестиций, повышение лояльности населения к территории. Отдельные факты свидетельствуют о том, что значительного влияния бренда на социально-экономическое развитие территории не произошло, так как сохраняется отток населения, а рост доходов от туризма обусловлен, скорее всего, ограничением зарубежного туризма и необходимостью путешествовать по стране [25, с. 13].

¹⁶ Архангельская область. Фирменный стиль Архангельского региона. URL: <https://asmysl.com/arkh-brand> (дата обращения: 04.04.2024).

Третий блок проблем формирования и развития бренда Архангельской области относится к эффективности использования финансовых ресурсов для разработки и продвижения бренда. Так, одной из основных причин недовольства граждан новой визуальной составляющей бренда Архангельской области была сумма, потраченная на её изготовление. Жители области считают, что 250 тысяч рублей, выделенные из областного бюджета на оплату услуг по разработке территориального бренда в 2016 г., могли быть использованы более эффективно¹⁷. В качестве подтверждения приводятся примеры разработки брендов муниципальных образований, когда за меньшую сумму были созданы более интересные, отражающие региональную специфику бренды¹⁸.

Также нет подтверждения прямого влияния бренда на финансовые показатели социально-экономического развития региона. Это связано с ограниченным использованием визуального образа территориального бренда в коммерческой сфере. Так, в 2021 г. был запущен логотип проекта «Сделано в Архангельской области», направленного на поддержку продукции местного производства¹⁹. Логотип разработан с учётом визуальной составляющей бренда Архангельской области — изображения «птицы счастья». Использование единого символа в бренде области и для обозначения продукции, произведенной в области, позволит укрепить в сознании жителей региона представление об Архангельске, его продукции, услугах. В то же время чёткого плана действий по внедрению и использованию логотипа «Сделано в Архангельской области», так же, как и бренда Архангельской области на уровне региона, нет.

Для преодоления обозначенных проблем необходима комплексная работа по повышению привлекательности территориального бренда Архангельской области в первую очередь у жителей региона, так как именно население формирует и обеспечивает развитие территории. Поэтому предлагается разработать и реализовать целевую региональную программу, направленную на повышение узнаваемости и лояльности населения к бренду Архангельской области. Основным мероприятием целевой программы является использование визуального образа территориального бренда при оформлении зданий и презентационных материалов органов власти, учреждений образования, культуры, здравоохранения. Не менее важно транслировать основную идею территориального бренда, направленную на формирование максимума положительных впечатлений у участников туристической деятельности.

¹⁷ Соколов В. Новый символ Архангельской области воспринялся общественностью крайне неоднозначно. URL: <https://arh.mk.ru/articles/2016/02/24/novyy-simvol-arkhangelskoy-oblasti-vosprinyalsya-obshhestvennostyu-kрайне-neodnoznachno.html> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁸ Бренд Архангельской области и проекты по его продвижению на территории. URL: <https://asmysl.com/#arkhangelsk> (дата обращения: 04.04.2024).

¹⁹ Символом товарного знака Архангельской области выбрана поморская птица счастья. URL: <https://tass.ru/obschestvo/13039701> (дата обращения: 04.04.2024).

Выводы

В результате проведённого исследования разработано авторское определение, согласно которому территориальный бренд — это целостный, уникальный образ территории, основанный на истории, культуре, природно-климатических условиях, особенностях социально-экономической и политической системы. Для эффективного формирования и развития территориального бренда необходима комплексная маркетинговая политика, включающая анализ текущего образа территории, определение и реализацию стратегии развития территориального бренда.

Обзор существующих брендов Архангельской области показал, что при разработке брендов используются территориально-географические и культурно-исторические основания, связанные с русским Севером, реками, природными богатствами. Основной бренд стилизован под «птицу счастья» и основан на объединении наиболее ярких образов Архангельской области, таких как ракета (космодром «Плесецк»), деревянная скульптура (музей «Малые Корелы»), снежинка. Практическое использование разработанных брендов осложняется отсутствием единой стратегии продвижения территориальных брендов.

Анализ процесса формирования бренда Архангельской области выявил проблемы социально-психологического, административного и финансового характера. К проблемам социально-психологического характера относится невысокая степень вовлечённости и лояльности населения Архангельской области к региону проживания, а также низкий уровень информированности жителей других регионов об Архангельской области. Административные проблемы связаны с отсутствием единой стратегии продвижения бренда и систематического анализа эффективности его использования для социально-экономического развития региона. Финансовые проблемы обусловлены ограничениями местных бюджетов и недостатком средств для реализации мероприятий по продвижению как бренда области в целом, так и отдельных муниципальных образований. Решения обозначенных проблем заключается в разработке и реализации региональной целевой программы, направленной на повышение узнаваемости и лояльности населения к территориальному бренду, что в свою очередь сможет положительно повлиять на устойчивое развитие региона и повышение качества жизни его населения.

Список источников

1. Алешникова В.И., Стеблякова Л.П., Петренко Е.С. Российская практика поддержки и продвижения региональных брендов // Экономика и управление: проблемы, решения. 2023. Т. 5. № 10 (139). С. 128–136. DOI: <https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2023.10.05.013>
2. Kotler P., Gertner D. Country as Brand, Product, and Beyond: A Place Marketing and Brand Management Perspective // Journal of Brand Management. 2022. Vol. 9. No. 4–5. Pp. 249–261. DOI: <https://doi.org/10.1057/palgrave.bm.2540076>
3. Kotler P., Asplund C., Rein I., Heider D. Marketing Places Europe: Attracting Investments, Industries, Residents and Visitors to European Cities, Communities, Regions and Nations. London, Pearson Education Ltd, 1999. 317 p.
4. Kavaratzis M. Place Branding: A Review of Trends and Conceptual Models // The Marketing Review.

2005. Vol. 5. No. 4. Pp. 329–342. DOI: <https://doi.org/10.1362/146934705775186854>
5. Kaefer F. Malcolm Allan on City Branding and Placemaking in Great Britain / An Insider's Guide to Place Branding. Management for Professionals. Springer, Cham, 2021. Pp. 217–219. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-67144-0_40
 6. Lonardo E. Reading the Current Cities to Anticipate Their Changes / Conscious Dwelling. Springer Series in Design and Innovation / Ed. by A. Anzani. Springer, Cham. Vol 20. 2022. Pp. 59–74. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-97974-4_4
 7. Gulisova B., Horbel C., Noe E. Rural place branding from a multi-level perspective: a Danish example // Place Branding and Public Diplomacy. 2021. Vol. 17. Pp. 231–248. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-021-00204-8>
 8. Минина М.В., Федотовских А.В. Брендинг малых и средних городов для формирования агломераций Российского Севера и Сибири // Вестник Государственной полярной академии. 2014. № 2 (19). С. 27–37.
 9. Киреева У.А., Киреев О.Ф. Бренд территории в повышении конкурентоспособности регионов Российской Федерации // Коммуникология: электронный научный журнал. 2023. Т. 8. № 2. С. 79–86.
 10. de Almeida G.G.F., Almeida P. Images of territory in the power relations from territorial brand: An intercultural discussion // GeoJournal. 2024. Vol. 89. Art. 20. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10708-024-11024-7>
 11. Gondim Mariutti F., Strehlau V.I., Loomis J.J., Herrero E. When place brand and place logo matches: VRIO applied to place branding // Place Branding Public Diplomacy. 2024. Vol. 20. Pp. 335–349. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-024-00332-x>
 12. Potapovs M. Place branding: is it public policy, or isn't it? // Place Branding Public Diplomacy. 2024. Vol. 20. Pp. 275–292. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-024-00327-8>
 13. Попова В.Н. Бренд территории: «миф» между прошлым и будущим // Управление культурой. 2023. № 4 (8). С. 12–17.
 14. Anholt S. Brand New Justice: The Upside of Global Branding. Boston: Butterworth-Heinemann, 2003. 180 p.
 15. Беляева М.А. Структура территориального бренда // Управление культурой. 2023. № 4 (8). С. 3–11.
 16. Гененко О.Н., Мирошниченко О.Н., Ряднова С.А. Инструменты эффективного брендинга территории: теоретический аспект // Бизнес. Образование. Право. 2023. № 1 (62). С. 109–114. DOI: <https://doi.org/10.25683/VOLBI.2023.62.543>
 17. Conejo F. Simon Anholt, The good country equation: how we can repair the world in one generation // Place Branding Public Diplomacy. 2021. Vol. 17. Pp. 420–421. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-020-00184-1>
 18. Каган М.С. Град Петров в истории русской культуры: учебное пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2020. 515 с.
 19. Глотов Д.С. Анализ функций бренда территорий // Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2023. № 4 (101). С. 212–219. DOI: <https://doi.org/10.21295/2223-5639-2023-4-212-219>
 20. Динни К. Брендинг территории: Лучшие мировые практики. Москва: МИФ. 2013. 376 с.
 21. Белоусова М.В., Кулик А.А. Создание бренда территорий как инструмент их продвижения // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 8 (102). С. 10–13. DOI: <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2038-8-10-13>
 22. Гладких Е.Б. Визуальная айдентика городов русского Севера // Вестник Санкт-Петербургского государственного института культуры. 2023. № 1 (54). С. 17–23. DOI: <https://doi.org/10.30725/2619-0303-2023-1-17-23>
 23. Старикова М.С., Пономарев И.Н. Соотношение брендинга, продвижения и маркетинга территории как экономических категорий // Russian Economic Bulletin. 2023. Т. 6. № 4. С. 387–392.
 24. Казанцева С.М., Шумилова Ю.А., Шарапова Т.В. Ценностно-ориентированное управление брендом территории // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. № 2. С. 317–330. DOI: <https://doi.org/10.18334/epw.13.2.117192>

25. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (по итогам Дней Архангельской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник Совета Федерации. 2023. № 2 (822). 49 с.

References

1. Aleshnikova V.I., Steblyakova L.P., Petrenko E.S. Russian Practice of Supporting and Promotion of Regional Brands. *Economics and Management: Problems, Solutions*, 2023, vol. 5, no. 10 (139), pp. 128–136. DOI: <https://doi.org/10.36871/ek.up.p.r.2023.10.05.013>
2. Kotler P., Gertner D. Country as Brand, Product, and Beyond: A Place Marketing and Brand Management Perspective. *Journal of Brand Management*, 2022, vol. 9, no. 4–5, pp. 249–261. DOI: <https://doi.org/10.1057/palgrave.bm.2540076>
3. Kotler P., Asplund C., Rein I., Heider D. *Marketing Places Europe: Attracting Investments, Industries, Residents and Visitors to European Cities, Communities, Regions and Nations*. London, Pearson Education Ltd, 1999, 317 p.
4. Kavaratzis M. Place Branding: A Review of Trends and Conceptual Models. *The Marketing Review*, 2005, vol. 5, no. 4, pp. 329–342. DOI: <https://doi.org/10.1362/146934705775186854>
5. Kaefer F. Malcolm Allan on City Branding and Placemaking in Great Britain. In: *An Insider's Guide to Place Branding. Management for Professionals*. Springer, Cham, 2021, pp. 217–219. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-67144-0_40
6. Lonardo E. Reading the Current Cities to Anticipate Their Changes. In: *Conscious Dwelling. Springer Series in Design and Innovation*. Springer, Cham, 2022, vol. 20, pp. 59–74. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-97974-4_4
7. Gulisova B., Horbel C., Noe E. Rural Place Branding from a Multi-Level Perspective: A Danish Example. *Place Branding and Public Diplomacy*, 2021, vol. 17, pp. 231–248. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-021-00204-8>
8. Minina M.V., Fedotovskikh A.V. The Small Cities Branding for the Formation of Agglomerations in Russian North and Siberia. *Vestnik Gosudarstvennoy Polyarnoy Akademii*, 2014, no. 2 (19), pp. 27–37.
9. Kireeva U.A., Kireev O.F. The Brand of Territories in Increasing the Competitiveness of the Regions of the Russian Federation. *Communicology: Online Scientific Journal*, 2023, vol. 8, no. 2, pp. 79–86.
10. Almeida G.G.F., Almeida P. Images of Territory in the Power Relations from Territorial Brand: An Intercultural Discussion. *GeoJournal*, 2024, vol. 89, art. 20. DOI: <https://doi.org/10.1007/s10708-024-11024-7>
11. Gondim Mariutti F., Strehlau V.I., Loomis J.J., Herrero E. When Place Brand and Place Logo Matches: VRIO Applied to Place Branding. *Place Branding Public Diplomacy*, 2024, vol. 20, pp. 335–349. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-024-00332-x>
12. Potapovs M. Place Branding: Is It Public Policy, or Isn't It? *Place Branding Public Diplomacy*, 2024, vol. 20, pp. 275–292. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-024-00327-8>
13. Popova V.N. Territory Brand: "The Myth" between the Past and the Future. *Managing of Culture*, 2023, no. 4 (8), pp. 12–17.
14. Anholt S. *Brand New Justice: The Upside of Global Branding*. Boston, Butterworth-Heinemann, 2003, 180 p.
15. Belyaeva M.A. Structure of a Territorial Brand. *Managing of Culture*, 2023, no. 4 (8), pp. 3–11.
16. Genenko O.N., Miroshnichenko O.N., Ryadnova S.A. Tools for Effective Branding of Territories: Theoretical Aspect, *Business. Education. Right*, 2023, no. 1 (62), pp. 109–114. DOI: <https://doi.org/10.25683/VOLBI.2023.62.543>
17. Conejo F. Simon Anholt, The Good Country Equation: How We Can Repair the World in One Generation. *Place Branding Public Diplomacy*, 2021, vol. 17, pp. 420–421. DOI: <https://doi.org/10.1057/s41254-020-00184-1>
18. Kagan M.S. *Grad Petrov in the History of Russian Culture: Textbook for Universities*. Moscow, Urait Publ., 2020, 515 p. (In Russ.)
19. Glotov D.S. Analysis of Territories Brand Functions. *Herald of the Belgorod University of Cooperation, Economics and Law*, 2023, no. 4 (101), pp. 212–219. DOI: <https://doi.org/10.21295/2223-5639->

2023-4-212-219

20. Dinni K. *Territory Branding: Best Global Practices*. Moscow, MIF Publ., 2013, 376 p. (In Russ.)
21. Belousova M.V., Kulik A.A. Creating a Brand of Territories as a Tool for Their Promotion. *Economy and Business: Theory and Practice*, 2023, no. 8 (102), pp. 10–13. DOI: <https://doi.org/10.24412/2411-0450-2038-8-10-13>
22. Gladkikh E.B. Visual Identity of the Cities of the Russian North. *Bulletin of Saint Petersburg State University of Culture*, 2023, no. 1 (54), pp. 17–23. DOI: <https://doi.org/10.30725/2619-0303-2023-1-17-23>
23. Starikova M.S., Ponomarev I.N. Correlation between Branding, Promotion and Marketing of Territories as Economic Categories. *Russian Economic Bulletin*, 2023, vol. 6, no. 4, pp. 387–392.
24. Kazantseva S.M., Shumilova Yu.A., Sharapova T.V. Value-Based Management of the Territory Brand. *Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*, 2023, vol. 13, no. 2, pp. 317–330. DOI: <https://doi.org/10.18334/epp.13.2.117192>
25. Current State and Prospects of Socio-Economic Development of the Arkhangelsk Region (Based on the Results of the Days of the Arkhangelsk Region in the Federation Council). *Analytical Bulletin of the Federation Council*, 2023, no. 2 (822), 49 p.

*Статья поступила в редакцию 31.05.2024; одобрена после рецензирования 26.06.2024;
принята к публикации 23.07.2024*

Вклад авторов: все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 214–220.

Обзорная статья

УДК 327.5(540)(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.214>

Размышления о прочитанном: перспективы политики Индии в Арктике

Коньшев Валерий Николаевич^{1✉}, доктор политических наук

¹ Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, Средний пр. В.О., 57/43, Санкт-Петербург, Россия

¹ konyshv-vn@ranepa.ru ✉, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7257-6848>

Аннотация. В рецензии рассматриваются перспективы сотрудничества Индии и России в Арктике на основе анализа монографии индийских учёных. Сотрудничество двух стран, с одной стороны, опирается на давние дружеские традиции, идущие с советских времён. С другой стороны, современная Индия имеет более высокий статус в международных отношениях и проводит прагматичный внешнеполитический курс. США объективно стали более важным партнёром Индии в международной политике, чем Россия, учитывая их общее стремление сдерживать Китай. Это означает, что в арктической политике Индия будет учитывать позицию США, балансируя между вторичными санкциями и преимуществами от сотрудничества с Россией. При этом Индия рассматривает сближение КНР и РФ в Арктике весьма болезненно, стремясь реализовать собственные интересы в регионе.

Ключевые слова: Арктика, стратегия Индии, международное сотрудничество, российско-индийские отношения

Благодарности и финансирование

Статья подготовлена в счёт гранта РНФ 25-18-00379, <https://ias.rscf.ru/user/doc/a.w.p.2025.104.main/10473961>.

Reflections on Reading: India's Arctic Policy Perspectives

Valeriy N. Konyshv^{1✉}, Dr. Sci. (Polit.)

¹ Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation, Sredny prospect, 57/43, Saint Petersburg, Russia

¹ konyshv-vn@ranepa.ru ✉, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-7257-6848>

Abstract. The review examines the prospects of cooperation between India and Russia in the Arctic based on the analysis of the monograph by Indian scientists. The cooperation between the two countries, on the one hand, is based on long-standing friendly traditions dating back to Soviet times. On the other hand, modern India has a higher status in international relations and pursues a pragmatic foreign policy course. The US has objectively become a more important partner for India in international politics than Russia, given their common desire to contain China. This means that India's Arctic policy will take into account the US position, balancing secondary sanctions with the benefits of cooperation with Russia. At the same time, India views the rapprochement between China and Russia in the Arctic as very painful, seeking to realize its own interests in the region.

* © Коньшев В.Н., 2025

Для цитирования: Коньшев В.Н. Размышления о прочитанном: перспективы политики Индии в Арктике // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 214–220. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.214>

For citation: Konyshv V.N. Reflections on Reading: India's Arctic Policy Perspectives. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 214–220. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.214>

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

Keywords: *Arctic, India's strategy, international cooperation, Russian-Indian relations*

Развитие международного сотрудничества в Арктике является приоритетом для России после введения многочисленных санкций и бойкота России в Арктическом совете, организованного Западом. Включение Финляндии и Швеции в НАТО обозначило курс на дальнейшую конфронтацию между Россией и прибрежными арктическими государствами [1, Коньшев В.Н., Сергунин А.А.]. Каким образом и когда начнётся возвращение к сотрудничеству с Россией по региональным и глобальным проблемам — остаётся под вопросом. В этом плане разворот арктической политики России к неарктическим государствам, с одной стороны, позволяет решать задачи по развитию Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), с другой стороны — отвечает насущным интересам неарктических государств по доступу к богатым ресурсам Арктики и полярным транспортным маршрутам. Если данный разворот состоится, бойкот России станет проблемой для самого же Запада, поскольку АЗРФ занимает около половины арктических пространств.

Индия, благодаря исторически сложившимся добрым отношениям с Россией, имеет преимущественные возможности для активного участия в различных программах сотрудничества в АЗРФ. Однако на практике это сотрудничество явно не соответствует имеющемуся политическому, научному, технологическому и экономическому потенциалу. Почему так происходит?

Поиски ответов следует начинать искать с выяснения интересов и возможностей Индии в Арктике. Книга индийских экспертов Джавахара Бхагвата и Анурага Бисена посвящена эволюции арктической политики современной Индии. Отличительной особенностью этого исследования является уникальный опыт авторов, основанный на практической, государственной и научной деятельности. Оба они — ветераны-подводники, участники проектов военно-технического сотрудничества Индии с Россией, много лет командовавшие подводными лодками российского производства. После выхода в отставку Дж. Бхагват получил степень доктора философии в Университете Мумбаи (Индия) и в Санкт-Петербургском государственном университете (Россия). Имеет публикации в ведущих российских и зарубежных профессиональных журналах [2, Бхагват Д.В.; 3, Бхагват Д.; 4, Sharapov A., Sokolova F., Magomedov A.K. и др.]. А. Бисен работал в Секретариате Совета национальной безопасности правительства Индии. Он принимал участие в разработке Арктической политики Индии (опубликована в марте 2022 г.). Сейчас А. Бисен — старший научный сотрудник Международного фонда Вивекананды, одного из ведущих аналитических центров Индии, влияющих на принятие внешнеполитических решений государства [5, Bisen A.].

Книга Дж. Бхагвата и А. Бисена [6, Bhagwat J., Bisen A.] впервые предлагает комплексное видение перспектив арктической политики Индии. Согласно Арктической стратегии государства, приоритетами являются научные исследования, климат и защита окружающей среды, социально-экономическое сотрудничество, транспорт и связь, международное сотрудничество и управление, наращивание потенциала Индии в Арктике [6, с. 250]. Централь-

ный вопрос исследования — что Арктика означает для Индии в геополитическом и геоэкономическом измерениях? Авторы считают, что официальная стратегия должна быть расширена для обеспечения энергетической безопасности Индии. Её потребность превышает реальные поставки газа более чем в 4 раза и нефти в 1,6 раза [6, с. 260]. Несмотря на диверсификацию поставок, выгода Индии состоит в получении скидок в случае долгосрочных контрактов на поставки энергоресурсов из российской Арктики. Индии необходимо с помощью инвестиций закрепиться в Арктике, где находятся значительные запасы нефти и газа [6, с. 261–262]. Геостратегическим интересам Индии не отвечает и перспектива чрезмерной зависимости России от Китая в Арктике. Наконец, присутствие Индии на Северном морском пути важно потому, что он становится важной альтернативой Суэцкому каналу в условиях политической нестабильности этого региона [6, с. 280].

Авторы показывают, что общий подход Индии к арктической политике схож с видением России, что создаёт потенциал для продуктивного сотрудничества. Индия поддерживает возврат Арктического совета к возобновлению взаимодействия с Россией. Как и Россия, Индия заинтересована в создании более прозрачной, инклюзивной, справедливой, равноправной и многосторонней арктической политики. Авторы подчёркивают, что Арктика не должна стать заложником соперничества великих держав.

Авторы анализируют эволюцию стратегических интересов Индии в Арктике, основные направления арктической деятельности, отношения с арктическими и неарктическими государствами и международными организациями. Авторы касаются многих проблем Арктики, таких как правовой статус Северного морского пути, глобальные проблемы и их значимость для Индии, экологические проблемы и сохранение биоразнообразия арктического региона. До сих пор эти темы рассматривались индийскими авторами фрагментарно, а перспектива виделась в основном в продолжении научной деятельности.

Отчасти такое узкое видение можно объяснить стереотипом, связанным с Антарктидой, где разрешена только научная деятельность. Индия длительное время ведёт исследования на этом континенте, и для многих исследователей и политиков арктическая деятельность воспринимается как продолжение или некий аналог антарктической. Финансирование исследований на Антарктиде вдвое превышает вложение финансов в Арктику [6, с. 273].

Узкая перспектива арктической политики связана и с недостаточной изученностью Арктики индийскими учёными. В их распоряжении есть лишь одна небольшая станция Химадри на Шпицбергене, которая не обеспечивает круглогодичные исследования, а также опыт нескольких экспедиций и проектов с Норвегией и Канадой [6, с. 131, 271–272]. В итоге, утверждают авторы, хотя Индия и добилась прогресса в арктических исследованиях, она отстаёт от других азиатских стран в плане инфраструктуры, исследовательского потенциала и уровня международного сотрудничества в Арктике.

Авторы выявляют интересные особенности арктической политики Индии, которые представляют интерес для российского читателя.

Во-первых, Арктику воспринимают в Индии как источник глобального процветания. Эта позиция отличается от популярной концепции «глобального достояния», которую авторы считают несостоявшейся [6, с. 259]. Если последняя используется для оспаривания прав прибрежных арктических государств, то Индия признаёт особые права прибрежных государств, включая Россию. Большинство индийских экспертов рассматривают арктическую политику сквозь призму идеи «Одна Земля, одна семья, одно будущее», которая означает взаимосвязь между Арктикой и остальным миром. Кстати, это объясняет, почему Индия уделяет столь большое внимание вопросам природосбережения, когда речь идет о любой деятельности в Арктике. В Индии глобальное видение Арктики фактически опосредовано опытом антарктического сотрудничества, где наука является единственным разрешённым видом деятельности. Поэтому, по мнению Дж. Бхагвата и А. Бисена, Индия может сыграть конструктивную роль в поддержке стабильного многостороннего управления и устойчивого развития в Арктике.

Во-вторых, авторы книги считают, что до сих пор совокупная деятельность Индии в Арктике носила весьма скромный характер и не соответствовала ни её возможностям, ни национальным интересам [6, с. 272]. Арктический регион оказался недооценён как экспертами, так и политическими элитами Индии. В частности, речь идёт о недостаточном внимании к экономической активизации в Арктике Китая и явно растущем интересе Японии, Южной Кореи, Сингапура. Индия по-прежнему придерживается традиционного внешнеполитического курса, в котором преобладают политические аспекты отношений. Из всех ведомств министерство иностранных дел по-прежнему доминирует в арктической политике. Но постепенно приходит понимание, что арктическая политика государства должна сочетать различные направления: торговля, коммерция, технологии, научные исследования, окружающая среда, здравоохранение, культура. По мнению авторов, эта логика диктует необходимость реорганизации управления арктической политикой Индии на уровне государства, которое пока рассредоточено по различным ведомствам.

В-третьих, авторы с оптимизмом оценивают устойчивость России к политическим, финансовым и технологическим вызовам, связанным с западными санкциями из СВО на Украине. Авторы также отмечают сильные позиции России в Арктике и декларативный характер военных стратегий США, принятых в последние годы, которые до конца так и не реализованы. Фактически США отстают от России в обеспечении военного присутствия в регионе. В то же время США стремятся компенсировать это с помощью увеличения количества учений НАТО в Арктике, патрулирования атомных подводных лодок в Баренцевом море, использования спутникового потенциала и беспилотных технологий [6, с. 127]. США существенно улучшили военно-стратегические позиции, получив доступ к военным базам в Норвегии, Дании, Швеции и Финляндии по итогам подписания двусторонних соглашений в области безопасности в 2021–2023 гг.

В-четвёртых, индийские эксперты признают, что интересы национальной безопасности России в Арктике требуют присутствия передовых военно-морских, военно-воздушных и армейских сил. Они также согласны с тем, что военная стратегия России носит скорее оборонительный, чем наступательный характер в условиях нарастающей милитаризации Арктики [6, с. 113–114]. Авторы отмечают, что численность российских вооружённых сил в Арктике и Северного флота количественно значительно меньше, чем во времена холодной войны. Авторы подчёркивают: в то время как Россия проводит военные учения в своей исключительной экономической зоне, НАТО проводит учения вблизи российских границ, причём иногда без уведомления российских властей, провоцируя тем самым Россию.

В-пятых, авторы объясняют, что Индия недовольна слишком закрытыми связями между Россией и Китаем, поскольку это противоречит принципу многополярной арктической политики. Но более глубокая озабоченность вызвана тем, что Китай и Индия, несмотря на некоторую нормализацию отношений, находятся в состоянии враждебности. В то же время Дж. Бхагват и А. Бисен считают, что Индия и Китай могут сотрудничать в Арктике в рамках многосторонних механизмов, поскольку Нью-Дели и Пекин находят точки соприкосновения и взаимодействуют на международных форумах, таких как БРИКС, G20, ШОС и конференции по изменению климата. Обе страны используют свои совпадающие интересы для формирования правил международной торговли, чтобы обеспечить своё дальнейшее внутреннее развитие и экономический рост. Как отмечают авторы, во многом именно активность Китая в Арктике побудила Индию сформулировать собственную позицию в Арктической стратегии 2022 г., чтобы уравновесить Китай.

В-шестых, авторы касаются ряда проблем арктической политики. Они считают, что бойкот России в Арктическом совете привёл к негативным последствиям по изучению глобальных проблем. В частности, запрет на обмен данными между российскими и зарубежными учёными не позволяет использовать компьютерные модели, предсказывающие динамику и последствия изменения климата, включая таяние мерзлоты [6, с. 86–87]. Авторы считают, что западный бойкот не должен распространяться на научное сотрудничество с Россией [6, с. 127]. В политическом измерении бойкот России Западом привел к её быстрому сближению с Китаем, что авторы считают серьёзным вызовом стратегическим интересам Индии.

Авторы выражают уверенность, что Индия, как и другие неарктические государства, объективно заинтересована в сотрудничестве с Россией, поскольку из-за блокирования Арктического совета у них практически нет иного выхода, кроме сотрудничества непосредственно с прибрежными арктическими государствами. Отсюда их интерес к различным проектам, включая совместные научные исследования, развитие инфраструктуры Северного морского пути, разработку полезных ископаемых. В сложившихся условиях авторы считают необходимым повысить статус государств-наблюдателей в Арктическом совете, чтобы они могли самостоятельно вести научную деятельность в Арктике. Авторы считают, что для продвижения этой идеи Индии необходимо активно участвовать в таких организациях, как Трёхсторонний диалог

высокого уровня (создан в 2015 г.), объединяющий Китай, Японию и Южную Корею. Кроме того, развивать двусторонние связи с Россией, Японией, скандинавскими странами [6, с. 288].

Правда, авторы лишь осторожно касаются проблемы вторичных санкций США, которая прямо тормозит сотрудничество Индии и России, включая даже научную сферу. В связи с этим они отмечают, что «Индии не всегда удаётся балансировать между Россией и США» [6, с. 137–139]. Стремление к балансированию отвечает традициям внешней политики государства, но не соответствует действительным стратегическим интересам Индии. По мнению авторов, индийские компании вполне могут расширять инвестирование в нефтегазовый сектор России, избежав санкций США, потому что «Индия является крупным импортёром нефти и газа из США» и «США выборочно отменили санкции для своих союзников и партнёров» [6, с. 261]. Оптимизм авторов можно только приветствовать, но остается неясным, зачем США поощрять конкурента в лице России. Тем более, что США активно вытесняют Россию из других сфер индийского импорта, например, из сферы вооружений и военно-технического сотрудничества.

Верно подмеченная авторами «раздвоенность» Индии между США и Россией заслуживает более глубокого изучения и внимания лиц, принимающих политические решения в России. Эта тенденция, по всей видимости, носит более глубокий характер и касается не только Арктики, но и всего комплекса двусторонних отношений. Учитывая наблюдаемый сдвиг политики Н. Моди в сторону прагматизма, стоит ли переоценивать традиционные дружеские отношения между Индией и Россией как фактор углубления двустороннего сотрудничества в Арктике?

После прочтения книги становится очевидным, что у Индии и России есть впечатляющий потенциал для сотрудничества в Арктике. Почему оно продвигается так медленно? В качестве препятствия авторы называют некоторые институциональные проблемы. Главными действующими лицами в арктическом регионе являются Министерство Земли и естественных наук, Национальный центр полярных и океанических исследований и Министерство иностранных дел. Но взаимодействие с Арктическим советом и другими международными организациями осуществляет только последнее. Общей координацией арктической политики Индии занимается Совет национальной безопасности. Но пока отсутствует общегосударственный подход к разработке арктической политики Индии. Необходима специальная межведомственная рабочая группа на уровне министерств, но авторы не берутся дать оценку, как скоро она может быть создана, учитывая, что, например, проект энергетической политики Индии обсуждается с 2017 г. и до сих пор окончательного документа [6, с. 262].

Авторы считают, что пришло время для разработки дорожной карты арктической политики Индии. В качестве ближайшего шага необходимо увеличить государственные инвестиции в это направление, чтобы развивать экспертизу в области морских, правовых, экологических, социальных, политических и управленческих аспектов арктической политики. Оче-

видно, России следует активнее предлагать различные формы диалога и сотрудничества по всем этим направлениям.

В целом в книге представлено оригинальное видение того, как может развиваться полярная политика Индии, чтобы полнее соответствовать растущему влиянию Индии в мировой политике. Анализ авторов выглядит очень взвешенным и свободным от идеологических пристрастий. Книга будет полезна всем, кто интересуется современной арктической политикой Индии. Данное исследование способствует более глубокому пониманию индийских представлений об Арктике и продвижению отношений между Индией и Россией к дальнейшему диалогу.

Список источников

1. Коньшев В.Н., Сергунин А.А. Военная безопасность в Арктике: новые угрозы для России // Вестник Московского университета. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2024. Т. 16. № 3. С. 127–152. DOI: <https://doi.org/10.48015/2076-7404-2024-16-3-127-152>
2. Бхагват Д.В. Морское судоходство в Арктике: вызовы и возможности повышения безопасности должны найти отражение в транспортной политике государства // Арктика и Север. 2023. № 50. С. 109–126. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2023.50.109>
3. Бхагват Д. Политика развития Морского шелкового пути: возможности для России (на примере Северного морского пути) // Вестник РГГУ. Серия «Политология. История. Международные отношения». 2022. № 2. С. 75–89. DOI: <https://doi.org/10.28995/2073-6339-2022-2-75-89>
4. Shaparov A., Sokolova F., Magomedov A.K., Bhagwat J. Population migration in the supporting regions of the Russian Arctic to improve international competitiveness of the Northern Sea Route // Polar Record. 2022. Vol. 58 (4). Pp. 1–14. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247421000711>
5. Bisen A. BRICS, Russia and the Arctic: India's Options // VIF Briefs. February 29, 2024. 29 p.
6. Bhagwat J., Bisen A. Evolution of India's Polar Policy. Cham: Palgrave Macmillan, 2024. 297 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-76124-9>

References

1. Konyshev V.N., Sergunin A.A. Military Security in the Arctic: New Threats to Russia. *Lomonosov World Politics Journal*, 2024, vol. 16 (3), pp. 127–152. DOI: <https://doi.org/10.48015/2076-7404-2024-16-3-127-152>
2. Bhagwat J.V. Maritime Shipping in the Arctic: Challenges and Opportunities to Improve Safety Must Be Reflected in the State's Transport Policy. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2023, no. 50, pp. 109–126. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2023.50.109>
3. Bhagwat J.V. State Policy for the Development of the Maritime Silk Road. Opportunities for Russia (Example of the Northern Sea Route). *RSUH/RGGU Bulletin. "Political Science. History. International Relations" Series*, 2022, no. 2, pp. 75–89. DOI: <https://doi.org/10.28995/2073-6339-2022-2-75-89>
4. Shaparov A., Sokolova F., Magomedov A.K., Bhagwat J. Population Migration in the Supporting Regions of the Russian Arctic to Improve International Competitiveness of the Northern Sea Route. *Polar Record*, 2022, vol. 58 (4), pp. 1–14. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247421000711>
5. Bisen A. *BRICS, Russia and the Arctic: India's Options*. VIF Briefs, 2024, 29 p.
6. Bhagwat J., Bisen A. *Evolution of India's Polar Policy*. Cham, Palgrave Macmillan, 2024, 297 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-76124-9>

Статья поступила в редакцию 19.04.2025; принята к публикации 25.04.2025

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 221–237.

Научная статья

УДК 330.34(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.221>

Арктическое прогнозирование: формирование исследовательского поля

Котов Александр Владимирович^{1✉}, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник

¹ Институт Европы РАН, ул. Моховая, 11, стр. 3, Москва, Россия

¹ alexandr-kotov@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2990-3097>

Аннотация. В отечественной литературе пока недостаточно работ, посвящённых комплексному описанию феномена арктического прогнозирования. Данная статья выделяет его из общего социально-экономического контекста. Выполненный анализ зарубежных исследований по технологиям прогнозирования арктических территорий и ключевым факторам позволил раскрыть исследовательский вопрос: в какой степени арктическое прогнозирование можно считать высокоспецифичным направлением? В работе проведено изучение физико-географических и ресурсных факторов: климата, морского транспорта, ледового покрова, добычи нефти и других. Широко использовались исследования, демонстрирующие взаимосвязь факторов: например, климат и энергетика, социальные и экономические изменения. На основе изучения авторских подходов разработана типология арктических прогнозных моделей, учитывающих количество рассматриваемых переменных и количественно-качественный характер спецификаций. В ходе анализа динамики исследовательской повестки европейского симпозиума «Будущее Арктики» показано, каким образом эволюционно складывается тематика арктического прогнозирования. В качестве его основных черт автор указывает, что оно развёртывается от ресурсов как базовой сущности арктической экономики. Показано, что вовлечение в хозяйственный оборот арктических ресурсов зависит от мировой технологической динамики: через природные ресурсы арктическая экономика оказывается связанной с мирохозяйственными процессами. Феномен арктического прогнозирования включает более слитный, многозадачный характер природно-климатического и экономического моделирования, чем стандартные модели для исследований динамики окружающей среды, с прогнозированием положительных и неблагоприятных социальных и экономических последствий. Представленные результаты структурируют феномен арктического прогнозирования для разработки методических подходов по обоснованию перспектив развития полярных и северных регионов, а рассмотренные факторы будут полезны при разработке мер государственной политики в отношении Арктической зоны Российской Федерации.

Ключевые слова: Арктика, прогнозирование, регионы, сценарии развития, месторождения полезных ископаемых, судоходство, климат

Благодарности и финансирование

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

Arctic Forecasting: Formation of a Research Field

* © Котов А.В., 2025

Для цитирования: Котов А.В. Арктическое прогнозирование: формирование исследовательского поля // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 221–237. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.221>

For citation: Kotov A.V. Arctic Forecasting: Formation of a Research Field. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 221–237. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.221>



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

Alexander V. Kotov^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Leading Researcher

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

¹ alexandr-kotov@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2990-3097>

Abstract. In the domestic literature, there are still not enough works devoted to a comprehensive description of the phenomenon of Arctic forecasting. This article distinguishes it from the general socio-economic context. The analysis of foreign studies on Arctic forecasting technologies and key factors allowed us to reveal the research question: can Arctic forecasting be considered a highly specific area? The work has examined physical-geographical and resource factors: climate, maritime transport, ice cover, oil production and others. Studies demonstrating the interrelation of factors were widely used: for example, climate and energy, social and economic changes. Based on the authors' approaches, a typology of Arctic forecast models has been developed, taking into account the number of variables considered and the quantitative-qualitative nature of the specifications. In the course of analyzing the dynamics of the research agenda of the European symposium "The Future of the Arctic", the evolutionary formation of the topic of Arctic forecasting is shown. The main feature is its reliance on resources as the basic essence of the Arctic economy. It is shown that the involvement of Arctic resources in the economic turnover depends on the world technological dynamics: through natural resources the Arctic economy is connected with the world economic processes. The phenomenon of Arctic forecasting includes a more merged, multitasking nature of natural-climatic and economic modelling than standard models for studies of environmental dynamics, with forecasting of positive and adverse social and economic consequences. The presented results structure the phenomenon of Arctic forecasting for the development of methodological approaches to substantiate the prospects for the development of polar and northern regions. The considered factors will be useful in developing state policy measures in relation to the Arctic zone of the Russian Federation.

Keywords: *Arctic, forecasting, regions, development scenarios, mineral deposits, shipping, climate*

Введение: специфика арктического прогнозирования

Будущее Арктики и её ресурсов всё чаще становится предметом научных исследований и применения прогнозных методологий [1, Брехунцов А.М.; 2, Григорьев М.Н.; 3, Скуфьина Т.П., Корчак Е.А.]. Сущностная часть в исследованиях связана с уменьшением неопределённости, которая следует за любым сценарным прогнозом как о настоящих, так и о будущих изменениях в Арктике [4, Крюков В.А., Крюков Я.В.]. Об этой всеобъемлющей нечёткости часто говорят в отношении так называемых точек перелома: определения поворотных критических порогов, когда изменения в арктических территориальных системах становятся необратимыми [5, Evengård B., Larsen J., Paasche N.Ø.; 6, Sosa-Nunez G., Atkins E.]. Через данные переломные точки проходит конкуренция между различными вариантами [7, Wormbs N.].

Экстремальность погодных условий и влияние изменения климата делает Арктику одним из наиболее быстро изменяющихся регионов, что качественно усложняет технику прогнозирования. Данные условия требуют специализированных методов и моделей для арктических регионов, включающих учёт сезонности, вероятностных факторов, иерархической структуры связей (установление связей на панарктическом, национальном и региональных уровнях), моделей «откликов» окружающей среды на быстрое потепление и развёртывание новых видов экономической деятельности. Повышенная востребованность на снижение неопределённости приводит к запросу на интегрированное, «связанное» прогнозирование, включающее климат, энергетику, экономику, судоходство.

Сегодняшняя природа сложных арктических процессов требует учёта различных факторов при прогнозировании. Например, моделирование динамики арктического морского льда должно включать сложное сочетание различных фаз, масштабов площади покрова и временных периодов. Традиционно комплексным в высокой степени выступает физико-географическое прогнозирование, в котором могут использоваться сопряжённые модели атмосферы, динамики морского льда и океана — даже на краткосрочном горизонте; а также может вводиться определённый тип связей между полярными и средними широтами и сила их взаимодействия в прогнозировании физико-географической среды. Слитность природной и социально-экономической арктической компоненты проявляется в прогнозировании текущей и будущей динамики многолетнего грунта мерзлоты, что влияет на инвестиционные планы ресурсных компаний по вводу новых мощностей, на срочность ремонта существующих зданий и сооружений [8, Порфирьев Б.Н., Елисеев Д.О., Стрелецкий Д.А].

На фоне этих отдельных примеров целью настоящей статьи является формирование представления об арктическом прогнозировании как о самостоятельном феномене. Вследствие своей специфичности оно будет отличаться от подходов, используемых в отношении других территорий из-за включения ряда не свойственных общераспространённым методам факторов. В нём ожидается полное раскрытие тенденций, связанных с сезонной природной арктической изменчивостью, преимущественно ресурсоориентированной экономической деятельностью, повышенными затратами и высокорисковым характером работы транспортного сектора. Исследование организовано следующим образом: в начале рассматриваются факторы, определяющие содержание большинства арктических моделей. Далее разрабатывается их типология, учитывающая масштабы и преимущественно физико-географическую или социально-экономическую направленность. Во второй части статьи обсуждается эволюционное развитие тематики арктического прогнозирования в рамках институционализированной площадки — ежегодного брюссельского международного семинара по будущему полярных территорий — и описываются направления развития подходов к арктическому прогнозированию.

Теоретические основы феномена арктического прогнозирования

Работы, посвящённые арктическому прогнозированию, до сих пор в основном касаются перспектив добычи ресурсов, изменения климата, геополитики, а также экономического и социального развития как ключевых факторов, формирующих будущее Арктики [9, Andrew R.]. В работе [10, Arbo P., Iversen A. Knol M. и др.] концептуализируются перспективные исследования Арктики последних лет на основе выборки из более чем 50 публикаций. Подобные обзоры были проведены в [11, Mazo J.; 12, Young O.], но на основе гораздо меньшего количества работ и более узкого тематического охвата.

Обзор сценарных исследований по используемым концепциям и применяемым методологиям рассматривается в [13, Erokhin D., Rovenskaya E.], где ключевые факторы Арктики

сгруппированы в несколько «корзин»: климат и окружающая среда, добыча, спрос и предложение ресурсов, торговля и экономические вопросы; транспорт, судоходство и инфраструктура; коренные народы; управление и геополитические вопросы, технологическое развитие. Широкий спектр потенциальных сценариев экономического будущего Арктики зависит, главным образом, от региональных инвестиционных условий и мировых цен на сырьевые товары. Повышение температуры и таяние морского льда обнажают ранее коммерчески труднодоступные источники углеводородов и других полезных ископаемых, открывают новые рыболовные угодья, возможности задействования новых источников энергии.

Роль климата является определяющей в арктическом прогнозировании. Нигде на Земле последствия изменения климата не проявляются так драматично и не усиливаются так быстро, как в полярных регионах. В результате как биологические, так и антропогенные системы региона претерпевают быструю трансформацию [14, Young O.].

Сокращение ледового покрова ведёт к появлению новых экономически и технически осуществимых трансарктических морских маршрутов одновременно с ростом интенсивности промышленного освоения. За этим следует развитие и уплотнение инфраструктурных сетей, увеличение антропогенного давления на арктические экосистемы, что может приводить к обострению отношений между арктическими государствами и крупными внерегиональными государствами.

Поскольку тип воздействий, их масштабы и скорость изменений оказывают глубокое влияние на экосистемы и общество, требуется определённое понимание изменений механизмов формирования климата в Арктике. Некоторые специализированные исследования по природным адаптациям также содержат детальный анализ текущих и будущих изменений температуры, осадков и т. д. [15, Øseth E.]. Аналогичным образом во многих отчётах об арктическом судоходстве рассматривается изменение площади и толщины морского льда как одно из условий увеличения интенсивности арктического мореплавания [16, Brunstad B.; 17, Stephenson S.R., Smith L.C., Agnew J.A.]. Экономическое развитие является основной темой, ориентированной на арктическое прогнозирование, где особо выделяется нефтегазовая отрасль [18, Anderson A.; 19, Harsem Ø., Eide A., Heen K.]. Отметим виды работ, которые можно отнести к технико-экономическим обоснованиям: [20, Mejlænder-Larsen M.; 21, Niini M., Arpiainen M., Kiili R.].

Несмотря на повторяемость многих факторов в определении арктического будущего, в прогностических исследованиях существуют значительные различия в том, как именно и с помощью каких методов излагаются идеи о нём. Часть работ концентрируется на основных тенденциях, которые будут формировать перспективу, но не представляют явных очерченных образов. Слабость таких подходов заключается в том, что они склонны предполагать, что будущее полностью является экстраполяцией прошлого. А это часто преуменьшает неопределённость, оставляя мало возможностей для развития готовности к возможным «чёрным лебедям». Видения (*vision*) проектируют то, что может сбыться при выбранной мозаике

условий либо как желаемая ситуация, либо как результат, которого следует избегать. Типичным для этой группы работ является то, что они рассматривают будущее в качестве фиксированной точки.

Наиболее распространённая группа подходов — сценарии — обычно направлены на выявление движущих сил, тенденций и критических событий, определение возможностей, угроз и препятствий. Многие сценарии основаны на высоких или низких пороговых значениях ключевых параметров. Распространённой практикой является дополнение двух различных сценариев вариантом «срединного пути», который представляется наиболее реалистичным. Альтернативный подход заключается в том, чтобы подчеркнуть тенденции и движущие силы, которые могут иметь большое влияние, но которые также могут привести к высокой вариативности. В этом случае сценарии строятся вокруг аспектов неявного будущего, а не наиболее вероятных тенденций. Сценарии моделирования также могут быть разработаны на основе сложных формальных моделей, требующих значительных объёмов данных, прежде всего, климатических.

Основная часть публикаций рассматривает временную перспективу в 20 и более лет — до 2045–2050 гг. В части работ будущее представлено в целом, без упоминания какого-либо конкретного временного горизонта. Вариации также велики в отношении тематического и географического охвата. Одинаково часто встречаются исследования, посвящённые, с одной стороны, отдельным секторам и конкретным странам и регионам, а с другой стороны — межотраслевым проблемам, где Арктика рассматривается в более широком контексте. Отметим внутренне присущую арктическому прогнозированию нелинейность. Процессы изменений в Заполярье редко бывают без бифуркаций. Изменить ситуацию могут крупные разливы нефти, морские катастрофы, иностранные корабли, без согласия заходящие в национальные территориальные воды, конфликты в других частях света, связанные с национальными интересами в Арктике, террористические атаки и т. д. Такие события могут быть включены в сценарные линии экономического развития.

Типология работ по арктическому прогнозированию

В имеющейся литературе мы не нашли попыток классифицировать работы по прогнозированию развития Арктики. В связи с этим мы выделяем четыре типа, описывающих максимальное количество вышедших исследований на основе связей между числом рассматриваемых факторов и видением будущего. Представленное разбиение выделяет одно- и многофакторные подходы, основанные на учёте единственного объекта прогнозирования (климат, морской транспорт, ледовый покров, добыча нефти) или действующих во взаимосвязи (прогноз социально-экономических изменений; взаимосвязь изменений климата и энергетики) [22, Пилясов А.Н., Котов А.В.]. С другой стороны, важно различать тип рассматриваемого будущего: оно формируется в связи с количественными сценариями или сугубо качественно? Основываясь на данных предпосылках, можно говорить о четырёх классах исследова-

ний: «А» — однофакторные количественные; «Б» — однофакторные качественные; «В» — многофакторные количественные; «Г» — многофакторные качественные.

Данные траектории прогнозирования являются примерами создания взаимосвязанного разнообразия методических разработок на основе разных возможностей статистических данных и комплексности рассмотрения Арктики как самостоятельного объекта исследований. Важно подчеркнуть возможности перехода между группами и возможность начать прогнозирование на основе любой из комбинаций (А–Г) или их сочетания в структурном моделировании разных пространственных уровней (см. табл. 1).

Таблица 1

Классификация прогностических работ по развитию Арктики¹

Спецификация		Описание будущего	
		Количественное	Качественное
Модели	Однофакторные	А: Øseth (2011), Brunstad (2007), Bair, Müller-Stoffels (2019), Rabinowitz (2009), Dale (2018), Lindholt, Glomsrød (2011), Brigham (2007)	Б: Coates, Holroyd (2019), Tsukerman, Ivanov (2013), Heininen et al (2019), Seidler (2009)
	Многофакторные	В: Andrew (2014), Stephenson, Smith, Agnew (2011); Harsem, Eide, Heen (2011)	Г: Young (2021), Anderson (2009), Emmerson (2011, 2012), (2019), Duhaime, Caron (2006) Middleton et al (2021), Scolkovo (2020), Пилясов, Котов (2015), Haavisto et al (2016), Petrov et al (2021) Conley (2020), Kauppila, Kopra (2022), Lovecraft (2019), Brigham (2007), Mineev, Bourmistrov, Mellembvik (2022), Heininen(2008), Zaikov (2019); Myllylä et al (2016)

В тип «А — однофакторные количественные модели» объединены разработки преимущественно физико-географической направленности. Они посвящены типам природных воздействий (их масштабам и скорости изменений) на арктические экосистемы и общество. Некоторые специализированные исследования по адаптации к климату также содержат детальный анализ текущих и будущих изменений температуры, осадков и т. д. [15, Øseth E.].

Из экономических тем важная часть этого направления сосредотачивается на морском секторе экономики. Источниками являются исследования Межправительственной группы экспертов по изменению климата (для прогнозов глобального климата). В России

¹ Источник: составлено автором.

климатический блок прогнозов основывается на оценочных докладах об изменениях климата, разрабатываемых Росгидрометом. В последние десятилетия служба отмечает в Арктике снижение числа и продолжительности экстремально холодных периодов и повышение экстремально высоких температур. При этом растёт частота и интенсивность событий, связанных с сильными осадками, затоплением внутренних водоёмов, разрушением морских побережий, что осложняет хозяйственную деятельность². Отметим также работы, выполненные в рамках оценки морского судоходства Арктическим советом: [23, Bair B., Müller-Stoffels M.; 16, Brunstad B.; 24, Rabinowitz S.; 25, Seidler C.]. Развитие морской инфраструктуры и крупных инвестиций (технологии связи, картографирование и гидрография, поисково-спасательные операции, реагирование на окружающую среду, прогнозирование ледового покрова и погоды, средства навигации, ключевые региональные порты) со стороны европейских, азиатских и североамериканских предпринимательских групп интересов способствует росту морской деятельности [26, Brigham L.].

Тип «Б — однофакторные качественные модели» отличается от предыдущего малой распространённостью рассчитываемых показателей. Например, выделяется фактор ключевого невозобновляемого ресурса, которым выступают, как правило нефть и газ, но без расчётов, лишь с указанием его роли в структурной трансформации экономики региона в целом [27, Coates K.S., Holroyd C.]. В работе [28, Tsukerman V.A., Ivanov, S.V.] представлено два качественных сценария для систем жизнеобеспечения в Арктической зоне России в зависимости от перспектив научно-технологического потенциала для оптимистической и консервативной траектории. Примером учёта климата в арктической геополитике является работа по сравнительному анализу государственных арктических стратегий [29, Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissell A.]. Изменение климата — из-за быстрых изменений в хрупких экосистемах и, следовательно, улучшения доступа к арктическим запасам — стимулирует использование ресурсов и экономическую деятельность в добывающих производствах в государственном и частном секторах и сохраняет лидирующую роль государств в освоении региона.

К типу «В — многофакторные количественные модели» относится небольшая группа работ, посвящённых комплексным перспективам добычи ресурсов, изменению климата, геополитике, а также экономическому и социальному развитию как ключевым факторам, формирующим будущее Арктики [9, Andrew R.]. Характерной чертой является взаимоувязка исследовательских вопросов: например, изменения площади и толщины морского льда и возможного увеличения арктического судоходства [17, Stephenson S.R., Smith L.C., Agnew J.A.], факторов, влияющих на развитие нефтегазовой отрасли в регионе [19, Harsem Ø., Eide A., Heen K.].

Тип «Г — качественные многофакторные модели» наиболее представлен. Их итог — проработанные схемы, направленные на выявление движущих сил, тенденций, опреде-

² Третий оценочный доклад Росгидромета об изменениях климата и их последствиях на территории Российской Федерации. Санкт-Петербург: Научоёмкие технологии, 2022. 124 с.

ление возможностей, угроз и препятствий. Сценарии строятся вокруг различных аспектов неопределённости, а не наиболее вероятных тенденций.

В этой группе перспективы арктической экономики тесно взаимосвязаны с группой геополитических вариантов, учитывающих ту или иную степень интенсификации международного сотрудничества в Арктике [30, Пилясов А.Н., Котов А.В.]. Например, в [31, Lovecraft A.L.] в сценарии «Северная гармония» прогнозируется тесное международное партнёрство, в котором странами разделяется ответственность за устойчивое развитие, защиту окружающей среды и арктическую региональную безопасность. В варианте «Бизнес как обычно» Арктический совет помогает содействовать дальнейшему сотрудничеству в макрорегионе, но национальные интересы и политические действия за пределами Заполярья приводят к напряжённым отношениям между государствами в различных секторах. В сценарии «Опасный мир» арктические страны сосредотачивают внимание на своей собственной национальной политике с упором на освоение ресурсов и национальную безопасность.

Отметим конструктивность для моделей типа «Г» понимания арктического макрорегиона как динамичного фронта вследствие синергического влияния глобального изменения климата, увеличения транспортной доступности и интенсификации разработки полезных ископаемых. Исследование [32, Mineev A., Bourmistrov A., Mellemvik F.] дополняет этот массив знаний, уделяя больше внимания динамике международной политики и сотрудничества, включая стимулы в пользу перехода к «зелёной» экономике.

В рассматриваемой группе наиболее значима часть работ, посвящённых развитию российской Арктики, учитывающих роль рыночных сил [33, Myllylä Y., Kaivo-oja J., Juga, J.], физико-географических особенностей, динамику мировой экономики и спрос на углеводородные ресурсы [34, Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V. и др.]. В основном движущие силы, определяемые для российской и глобальной Арктики в целом, схожи, но отличаются приоритетным действием от аналогичных сил, описываемых для зарубежных арктических регионов. В частности, в российской практике особое внимание уделялось международным отношениям, технологиям, внутренней политике (управлению), климату, человеческому капиталу, культуре и экономике коренных народов, условиям рынка ресурсов и защите окружающей среды. Так, согласно А.Н. Петрову и соавторам [35], в рамках разработки комплексного видения развития российской Арктики до 2050 г. влияние разнородных факторов концентрировалось в рамках следующих **сценариев**:

- «Гармоничная Арктика», согласно которому внешние условия благоприятны, а государственная политика поощряет движение «снизу вверх». Инновации и креативность развиваются за счёт максимизации регионального волнового эффекта арктических мегапроектов.
- «Самостоятельная Арктика», который предполагает сильную внутреннюю политику, направленную на развитие региона, несмотря на неблагоприятные ресурсные,

международные и / или технологические условия, в основном за счёт роста новых предприятий, не связанных с добычей ресурсов.

- «Ресурсозависимая Арктика», предполагающий активное международное сотрудничество, развитие новых технологий и высокий мировой спрос на арктические материалы в сочетании со слабой внутренней политикой, которая превращает регион в обычного поставщика ресурсов.
- «Забытая Арктика», согласно которому неблагоприятные внешние условия ещё больше усугубляются слабой внутренней политикой, что приводит к всеобъемлющей стагнации и массовой депопуляции.

Отметим расширение рассматриваемой тематики до сценарного прогнозирования социально-экономического развития Евразийской Арктики [36, Haavisto R., Pilli-Sihvola K., Harjanne A. и др.]. Исследование охватило долгосрочный горизонт (до 2040 г.). Предложены сценарии по трём дихотомическим осям (открытость — закрытость; государственный — частный сектор; и экологически проблемный — чистый регион) для объяснения политических, экономических, социальных, технологических и экологических характеристик.

**Формирование тематики актуальных прогнозов:
на примере исследовательской повестки симпозиума «Arctic Futures»**

Среди постоянно действующих международных экспертных площадок заслуживает внимания брюссельский симпозиум «Будущее Арктики»³, на котором в течение 2010–2023 гг. регулярно встречались различные заинтересованные стороны для обсуждения арктических перспектив, связанных с экономикой и управлением. С самого начала работы (2010 г.) целями симпозиума ставились:

- стимулирование открытого и откровенного диалога между заинтересованными сторонами в Арктике по экологическим, экономическим и социальным проблемам;
- выбор примеров арктического сотрудничества в области исследований и управления и тиражирование успешных практик;
- анализ позиций различных хозяйствующих субъектов и способствование более тесному сотрудничеству по жизненно важным стратегическим вопросам;
- представление возможности научному сообществу продемонстрировать свои исследования с целью выбора лучших практик управления окружающей средой и ресурсами региона при сохранении традиций и образа жизни коренных народов;
- обсуждение способов использования научной информации, исследовательской инфраструктуры и технологий для разработки схем управления.

³ Arctic Futures Symposium. URL: <https://www.arcticfutures.org/> (дата обращения: 23.06.2024).

В докладе директора Арктического экономического совета М.К. Фредериксена в 2021 г. был упомянут ряд глобальных мегатенденций, которые могут стать факторами для разработки сценариев: урбанизация, демографическая динамика, изменение климата, развитие цифровых технологий и связи. Ускорение экономических перемен в Арктике связано с сотрудничеством промышленности и университетских структур. Так, менеджер кластера Северной Норвегии Моника Паулсен указывала, что команда арктического кластера (государственно-частная компания) ускоряет динамику инноваций и поддерживает промышленность этой части страны через развитие отраслей специализации: добычу морепродуктов и переработку минералов и металлов для европейских рынков. Другой пример инноваций, оказывающих сильное влияние на структурные экономические изменения, — это развитие аккумуляторной промышленности в норвежской Арктике. Территориально-промышленный узел будет состоять из пяти гигафабрик по производству аккумуляторных элементов. Развитие производства такой ёмкости позволит Норвегии стать одним из крупнейших поставщиков этих накопителей в ЕС и важной частью глобальной цепочки создания стоимости для хранения энергии⁴. Поскольку инфраструктура уже существует, поддерживая другие отрасли, строительство этих заводов представляется норвежским властям эффективной и действенной мерой. Их самая большая задача будет заключаться в том, чтобы стимулировать сограждан переехать в арктические районы для работы в этих новых «зелёных» отраслях.

Отметим, что прогнозирование связано с определением потенциала развития базовых отраслей. Л. Радершалл и А. Санабриа на Симпозиуме в 2020 г. показали, как горнодобывающая промышленность на севере Швеции способствует региональному экономическому развитию и как добыча полезных ископаемых может стать более экологически устойчивой деятельностью в Арктике⁵. Преимущества горнодобывающей промышленности для регионального развития заключаются в высокооплачиваемых рабочих местах, инновациях и инвестициях в инфраструктуру и социальную инфраструктуру, хотя ей также присуща нестабильность регионального роста, а также негативные экологические последствия.

В рамках симпозиумов обсуждались ключевые темы связи климата, энергетики, экономики и транспорта Арктики, влияющие на перспективы развития региона. Например, в 2010 г. ключевым стал доклад А. Леверманна (Потсдамский институт исследования воздействия климата) о закономерностях глобального потепления, влияющих на регион в целом. Автор отметил, что за последнее столетие выросли уровни углекислого газа (CO₂) и других парниковых газов (окись азота и метан). В докладе также обсуждался процесс истончения и

⁴ The Battery Company Freyr Cuts in Giga Arctic Investment. URL: <https://www.highnorthnews.com/en/battery-company-freyr-cuts-giga-arctic-investment> (дата обращения: 16.07.2024).

⁵ Arctic Futures Symposium 2021 Executive Summary. URL: https://www.arcticfutures.org/uploads/archives_files/AFS21_Summary.pdf (дата обращения: 16.07.2024).

снижения способностей зимнего образования морского льда компенсировать таяние летнего ледового покрова⁶.

Блок арктических прогнозов с точки зрения взаимодействия между физикой арктической среды и жизнью биоты можно проиллюстрировать на материалах доклада О. Варпе (Норвежский полярный институт), в котором оценивались связи параметров состояния морского льда, облачности, температуры, ветра⁷. По оценкам эксперта, изменения морского льда связаны с большинством процессов, происходящих в глобальном масштабе, включая изменение светового режима, которое сопровождается уменьшением морского льда.

В социально-экономическом аспекте одно из ведущих мест занимает морское пространственное планирование. Ч. Элер (президент организации *Ocean Visions*) позиционировал его как способ управления морскими районами и экосистемами в Арктике, чтобы избежать конфликтов по мере таяния льда и активизации промышленной деятельности⁸. Подобные работы развивают экосистемное перспективное управление в Арктике, которое должно основываться на интегрированном подходе во всех секторах экономики с учётом сопряжённого воздействия различных видов деятельности. Первые шаги в создании режима морского пространственного планирования включают в себя определение экологически и биологически значимых районов океана, которые являются важными источниками биоразнообразия.

В Норвегии и, в некоторой степени, в Канаде действуют схемы подобного управления (в Баренцевом море и в море Бофорта соответственно), которые объединяют потребности различных секторов (нефть и газ, рыболовство, транспорт и экосистемы) в рамках одного режима регулирования, обеспечивающего устойчивое использование ресурсов. В России перспективы морского пространственного планирования целесообразно связать с созданием Морской коллегии страны, в которой создан совет по защите интересов России в Арктике⁹.

Традиционной темой являются дебаты о расширении территорий континентальных шельфов, международных границах и суверенных правах в отношении природных ресурсов в Арктике. Так, М. Такин (Центр глобальных энергетических исследований) отмечал, что более длительные летние сезоны таяния могут привести к увеличению геологоразведочной деятельности и открытию новых морских путей, таких как Северо-Восточный проход и Северный морской путь. Военно-стратегические вопросы имеют большое значение в этой связи, но как правило, на семинаре они подробно не рассматриваются.

⁶ Arctic Futures Symposium Executive Summary 2010. URL: https://www.arcticfutures.org/uploads/archives_files/afs_2010_executive_summary.pdf (дата обращения: 16.07.2024).

⁷ Там же.

⁸ Arctic Futures Symposium Executive Summary 2010. URL: https://www.arcticfutures.org/uploads/archives_files/afs_2010_executive_summary.pdf (дата обращения: 16.07.2024).

⁹ О Морской коллегии Российской Федерации. Указ Президента Российской Федерации от 13.08.2024 г. № 691. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/51026> (дата обращения: 30.05.2025).

Особое внимание уделяется прогнозированию будущего отдельных арктических территорий. Например, уникальной особенностью Гренландии являются её небольшие поселения и территории-изоляты. Для социально-экономического прогнозирования важно, что регион постепенно делает шаги к независимости от Дании, заключив соглашение о самоуправлении, дающее ей право управлять своими собственными природными ресурсами. Территория представляет пример арктического пространства, которое находится на перепутье между экономикой, основанной на традиционном агропромышленном секторе, и стремлением двигаться к независимости путём использования экономических возможностей минерально-сырьевых ресурсов.

Важно различать на нынешний момент прогнозирование в экономически эффективной для освоения Арктике и в «другой» — с ресурсами более отдалённой перспективы. Как правило, в сценариях экономического развития отражаются оценки осуществимости ключевых инфраструктурных проектов. Одной из таких инвестиционных инициатив является Арктический коридор, который может соединять Финляндию и континентальную Европу с глубоководными портами Северного Ледовитого океана, крупными районами добычи нефти и газа, а также западной оконечностью Северного морского пути. Важный проект в европейской Арктике — это Северная Ботническая линия, которая представляет собой высокоскоростную железнодорожную линию между городами Умео и Лулео в Швеции¹⁰. Для Европейского союза продвижение этих проектов связано с усилением влияния в Арктике.

Основной темой, которая развернулась в последние годы (2022–2023 гг.) и долгосрочно будет влиять на арктическое прогнозирование, является рост спроса на редкоземельное сырьё, обнаруженное в Заполярье. Европейский союз установил партнёрские отношения со своими ближайшими партнёрами для адекватного смягчения проблем сырьевой безопасности. После открытия редкоземельного месторождения на севере Швеции (в районе г. Кируна) стало ясно, что Арктика может сыграть важную роль в обеспечении «зелёного перехода», возобновляемых источников энергии и решения проблемы отказа от ископаемого топлива и создания пространственно-распределённых цепочек создания стоимости. Последний по времени (декабрь 2024 г.) семинар подчеркнул растущую доступность ресурсов в Арктике из-за изменения климата, что вызвало дискуссию об экологических, социальных и экономических издержках, связанных с доступом к этим ресурсам.

Заключение: направления дальнейшего развития арктического прогнозирования

Безусловная специфика арктического прогнозирования (по сравнению с прогнозом развития обычной территории умеренной зоны) состоит в ведущей роли сложно взаимодействующих факторов: климатических изменений; деградации вечной мерзлоты; конъюнктуры мирового спроса на ресурсные активы; развитости транспортно-логистической инфраструк-

¹⁰ North Bothnia High-Speed Railway Line, Sweden. URL: <https://www.railway-technology.com/projects/north-bothnia-high-speed-railway-line-sweden/> (дата обращения: 16.07.2024).

туры в сочетании с физико-географическими условиями прохождения морских артерий; геоэкономической конкуренции полярных стран.

На разных иерархических уровнях особое значение имеют факторы мирового спроса на природные ресурсы — другие факторы в этот относительно короткий период признаются меняющимися не так радикально. Развитием работ по арктическому прогнозированию может послужить учёт роли технологий в новом мировом технологическом укладе, определяющем спрос на новые природные ресурсы, и в современных проектах, реализующихся через новые технологии добычи и переработку сырья.

В научном предвидении экономического развития эти процессы передаются на прогнозирование развития хозяйства регионов Арктики как прибрежных территорий, учитывая фактор соседства моря и суши. От параметров климатических прогнозов зависит оценка доступности для хозяйственного освоения подтверждённых и перспективных ресурсов углеводородов, подвижность миграционной привлекательности регионов и пульсация их территориальных рынков труда.

Сочетание природных и хозяйственных факторов формирует в Арктике варианты «зелёного» экономического перехода, включающие прогнозирование развития технологий добычи нефтегазовых ресурсов, устойчивость энергоснабжения, дифференциацию спроса на электроэнергию в отдалённых изолированных поселениях. Их транспортная топография сложна, и нужна разработка методов более сложного глубокого обучения нейросетей или вероятностных моделей по прогнозам использования возобновляемых источников энергии (ветрогенерации).

Дрейф от однофакторных к многофакторным прогнозным моделям в Арктике показывает, что в основе государственной политики в регионе должно быть недопущение узкоотраслевого подхода к разработке мер поддержки. В настоящее время на ранних стадиях реализации крупных инвестиционных проектов, испытывающих влияние санкций, необходим прогноз развития отдельных факторов и их взаимодействия. Это важно для формирования инструментов структурной связанности инвестиций — их сопряжения, целенаправленного улучшения структуры экономики арктических территорий. Потенциал разработки инвестиционных мер федеральными институтами развития должен чётче коррелировать с возможностями арктических территорий, разнокачественным составом минерально-сырьевой базы, учётом различной транспортной доступности, вариативностью сочетаний перспективных экономических специализаций и энергоресурсов.

Объединение качественно разнородных источников данных (от геодинамики и геоэкономики — ледовых, дистанционного зондирования, транспортных, общеэкономических) позволяет арктическим моделям обретать свойство «пульсации». Их различные комбинации могут прогнозировать «открытие и закрытие» окон возможностей для наращивания объёмов морской торговли, благоприятности реализации крупнейших инвестиционных проектов, корректировки срока службы социально-бытовой инфраструктуры. Навыки учёта создания

прогностических моделей в «арктическом варианте» напрямую влияют на развитие интеллектуальных систем анализа, моделей-цифровых двойников (мониторинг снежных покровов или доставки грузов на арктические территории), самонастраивающихся алгоритмов (выбор вариантов энергоснабжения посёлков или ледовых трасс).

Список источников

1. Брехунцов А., Муллин А., Петров Ю., Проскурин Г. Арктика 2050: доктринальные перспективы развития // Энергетическая политика. 2021. № 11 (165). С. 96–103. DOI: https://doi.org/10.46920/2409-5516_2021_11165_96
2. Григорьев М. Прогноз развития минерально-сырьевых центров нефти и газа Арктической зоны с морской схемой транспортировки // Neftegaz.RU. 2018. № 5 (77). С. 50–57.
3. Социально-экономическая динамика и перспективы развития российской Арктики с учетом геополитических, макроэкономических, экологических и минерально-сырьевых факторов / Под ред. Т.П. Скуфьиной, Е.А. Корчак. Апатиты: Издательство Кольского научного центра РАН, 2021. 209 с. DOI: <https://doi.org/10.37614/978.5.91137.458.7>
4. Крюков В.А., Крюков Я.В. Экономика Арктики в современной системе координат // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. Т. 12. № 5. С. 25–52. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-25-52>
5. The New Arctic / Ed. by Evengård B., Larsen J., Paasche N.Ø. Springer, 2015. 362 p.
6. Environment, Climate Change and International Relations / Ed. by Sosa-Nunez G., Atkins E. Bristol, England, 2016. 250 p.
7. Competing Arctic Futures. Historical and Contemporary Perspectives // Palgrave Studies in the History of Science and Technology / Ed. by Wormbs N. 2018. 281 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-91617-0>
8. Порфирьев Б.Н., Елисеев Д.О., Стрелецкий Д.А. Экономическая оценка последствий деградации многолетней мерзлоты для объектов системы здравоохранения российской Арктики // Вестник РАН. 2021. Т. 91. № 12. С. 1125–1136. DOI: <https://doi.org/10.31857/S0869587321120112>
9. Andrew R. Socio-Economic Drivers of Change in the Arctic. AMAP Technical Report No. 9 (2014). Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), 2014. 42 p.
10. Arbo P., Iversen A., Knol M., Ringholm T., Sander G. Arctic futures: conceptualizations and images of a changing Arctic // Polar Geography. 2013. Vol. 36 (3). Pp. 163–182. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2012.724462>
11. Mazo J. Cold comfort // Survival. 2010. Vol. 52 (6). Pp. 151–160. DOI: <https://doi.org/10.1080/00396338.2010.540788>
12. Young O.R. The future of the Arctic: Cauldron of conflict or zone of peace? // International Affairs. 2011. Vol. 87 (1). Pp. 185–193. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2346.2011.00967.x>
13. Erokhin D., Rovenskaya E. Regional scenarios of the Arctic futures: A review. IASA Working Paper. Laxenburg, Austria: WP-20-013, 2020. 28 p.
14. Young O. Arctic Futures—Future Arctics? // Sustainability. 2021. Vol. 13. Art. 9420. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13169420>
15. Øseth E. Climate Changes in the Norwegian Arctic: Consequences for Life in the North // Norwegian Polar Institute Report Series 136. 2011. 138 p.
16. Arctic Shipping 2030: From Russia with Oil, Stormy Passage, or Arctic Great Game? // Report 2007-070 / Ed. By Brunstad. B.
17. Smith L.C., Agnew J.A., Stephenson S.R. Divergent long-term trajectories of human access to the Arctic // Nature Climate Change. 2011. Vol. 1 (3). Pp. 156–160. DOI: <https://doi.org/10.1038/nclimate1120>
18. Anderson A. After the Ice: Life, Death and Politics in the New Arctic. London, Virgin Books, 2009. 304 p.
19. Harsem Ø., Eide A., Heen K. Factors influencing future oil and gas prospects in the Arctic // Energy Policy. 2011. Vol. 39 (12). Pp. 8037–8045. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2011.09.058>

20. Mejlender-Larsen M. ARCON — Arctic Container // DNV Container Ship Update. 2009. Vol. 2. Pp. 9–11.
21. Niini M., Arpiainen M., Kiili R. Arctic Shuttle Container Link From Alaska US to Europe. Helsinki, Aker Arctic Technology Inc, AARC Report K632006, 2014. 39 p.
22. Пилясов А.Н., Котов А.В. Российская Арктика-2035: полимасштабный прогноз // Экономика региона. 2024. Т. 20 (2). С. 369–394. DOI: <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2024-2-3>
23. Bair B., Müller-Stoffels M. Maritime Futures 2035: The Arctic Region. Workshop Report & Technical Documentation, Danish Meteorological Institute Copenhagen, Denmark, 2019. 88 p.
24. Rabinowitz S. Three Scenarios for US Energy Policy in the Arctic Region. Senior Thesis. Haverford: Haverford College. 2009. 67 p.
25. Seidler C. Arktisches Monopoly: Der Kampf um die Rohstoffe der Polarregion. München, Deutsche Verlags-Anstalt, 2009. 288 S.
26. Brigham L. Future Perspective: The Maritime Arctic in 2050 // The Fletcher Forum of World Affairs. 2015. Vol. 39 (1). Pp. 109–120.
27. The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics / Ed. by Coates K.S., Holroyd C. Palgrave Macmillan, 2019. 568 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-20557-7>
28. Tsukerman V.A., Ivanov S.V. Scenarios for the Development and Improvement of the Life Support Systems of the Arctic Zone of Russia // TMS Annual Meeting. «REWAS 2013: Enabling Materials Resource Sustainability — Held During the TMS 2013 Annual Meeting and Exhibition», 2013, pp. 404–410. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-48763-2_44
29. Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissell A. Arctic Policies and Strategies — Analysis, Synthesis, and Trends. Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis, 2019. 265 p. DOI: <https://doi.org/10.22022/AFI/11-2019.16175>
30. Пилясов А.Н., Котов А.В. Потенциал российской Арктики для международного сотрудничества: доклад № 17/2015. Российский совет по международным делам (РСМД). Москва: Спецкнига, 2015. 120 с.
31. Lovcraft A.L. Arctic Futures 2050: Scenarios Narratives. Report on the SEARCH Scenarios Project // Study of Environmental Arctic Change, 2019. 20 p.
32. Global Development in the Arctic / Ed. by Mineev A., Bourmistrov A., Mellemvik F. Abingdon, Routledge, 2022. 315 p.
33. Myllylä Y., Kaivo-oja J., Juga J. Strong prospective trends in the Arctic and future opportunities in logistics // Polar Geography. 2016. Vol. 39 (3). Pp. 145–164. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2016.1184723>
34. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V., Lipina S.A., Chistobaev A.I. Scenarios for the development of the Arctic region (2020–2035) // Arctic and North. 2019. No. 35. Pp. 4–19. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.35.5>
35. Петров А.Н., Розанова М.С., Ключникова Е.М. и др. Контуры будущего российской Арктики: опыт построения комплексных сценариев развития арктической зоны России до 2050 г. // Ученые записки Российского государственного гидрометеорологического университета. 2018. № 53. С. 156–171.
36. Haavisto R., Pilli-Sihvola K., Harjanne A., Perrels A. Socio-economic scenarios for the Eurasian Arctic by 2040. Finnish Meteorological Institute. 2016. № 1. Pp. 1–65.

References

1. Brekhuntsov A., Mullin A., Petrov Yu., Proskurin G. Arctic 2050: Doctrinal Development Prospects. *Energy Policy*, 2021, no. 11 (165), pp. 96–103. DOI: https://doi.org/10.46920/2409-5516_2021_11165_96
2. Grigoryev M. Forecast of Development of Mineral Resource Centres of Oil and Gas in the Arctic Zone with a Marine Transportation Scheme. *Neftegaz.RU*, 2018, no. 5 (77), pp. 50–57.
3. Skufina T.P., Korchak E.A., eds. *Socio-Economic Dynamics and Development Prospects of the Russian Arctic Taking into Account Geopolitical, Macroeconomic, Environmental and Mineral and Raw Material Factors*. Apatity, KSC RAS Publ., 2021, 209 p. (In Russ.) DOI: <https://doi.org/10.37614/978.5.91137.458.7>

4. Kryukov V.A., Kryukov Ya.V. The Economy of the Arctic in the Modern Coordinate System. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*, 2019, vol. 12, no. 5, pp. 25–52. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-25-52>
5. Evengård B., Larsen J., Paasche N.Ø., eds. *The New Arctic*. Springer, 2015, 362 p.
6. Sosa-Nunez G., Atkins E., eds. *Environment, Climate Change and International Relations*. Bristol, England, 2016, 250 p.
7. Wormbs N., ed. *Competing Arctic Futures. Historical and Contemporary Perspectives*. Palgrave Studies in the History of Science and Technology, 2018, 281 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-91617-0>
8. Porfiriev B.N., Eliseev D.O., Streletskiy D.A. Economic Assessment of Permafrost Degradation Effects on Healthcare Facilities in the Russian Arctic. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, 2021, vol. 91, no. 12, pp. 1125–1136. DOI: <https://doi.org/10.31857/S0869587321120112>
9. Andrew R. Socio-Economic Drivers of Change in the Arctic. *AMAP Technical Report*, 2014, no. 9. Arctic Monitoring and Assessment Programme (AMAP), 2014, 42 p.
10. Arbo P., Iversen A., Knol M., Ringholm T., Sander G. Arctic Futures: Conceptualizations and Images of a Changing Arctic. *Polar Geography*, 2013, vol. 36 (3), pp. 163–182. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2012.724462>
11. Mazo J. Cold Comfort. *Survival*, 2010, vol. 52 (6), pp. 151–160. DOI: <https://doi.org/10.1080/00396338.2010.540788>
12. Young O.R. The Future of the Arctic: Cauldron of Conflict or Zone of Peace? *International Affairs*, 2011, vol. 87 (1), pp. 185–193. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-2346.2011.00967.x>
13. Erokhin D., Rovenskaya E. *Regional Scenarios of the Arctic Futures: A Review*. IASA Working Paper. Laxenburg, Austria, WP-20-013, 2020, 28 p.
14. Young O. Arctic Futures—Future Arctics? *Sustainability*, 2021, vol. 13, art. 9420. DOI: <https://doi.org/10.3390/su13169420>
15. Øseth E. Climate Changes in the Norwegian Arctic: Consequences for Life in the North. *Norwegian Polar Institute Report Series 136*, 2011, 138 p.
16. Brunstad. B., ed. *Arctic Shipping 2030: From Russia with Oil, Stormy Passage, or Arctic Great Game? Report 2007-070*.
17. Smith L.C., Agnew J.A., Stephenson S.R. Divergent Long-Term Trajectories of Human Access to the Arctic. *Nature Climate Change*, 2011, vol. 1 (3), pp. 156–160. DOI: <https://doi.org/10.1038/nclimate1120>
18. Anderson A. *After the Ice: Life, Death and Politics in the New Arctic*. London, Virgin Books, 2009, 304 p.
19. Harsem Ø., Eide A., Heen K. Factors Influencing Future Oil and Gas Prospects in the Arctic. *Energy Policy*, 2011, vol. 39 (12), pp. 8037–8045. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2011.09.058>
20. Mejlaender-Larsen M. ARCON — Arctic Container. *DNV Container Ship Update*, 2009, vol. 2, pp. 9–11.
21. Niini M., Arpiainen M., Kiili R. *Arctic Shuttle Container Link From Alaska US to Europe*. Helsinki, Aker Arctic Technology Inc, AARC Report K632006, 2014, 39 p.
22. Pilyasov A.N., Kotov A.V. Russian Arctic-2035: Multi-Scale Forecast. *Economy of Regions*, 2024, vol. 20 (2), pp. 369–394. DOI: <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2024-2-3>
23. Bair B., Müller-Stoffels M. *Maritime Futures 2035: The Arctic Region. Workshop Report & Technical Documentation*. Denmark, Copenhagen, Danish Meteorological Institute, 2019, 88 p.
24. Rabinowitz S. *Three Scenarios for US Energy Policy in the Arctic Region. Senior Thesis*. Haverford, Haverford College, 2009, 67 p.
25. Seidler C. *Arktisches Monopoly: Der Kampf um die Rohstoffe der Polarregion*. München, Deutsche Verlags-Anstalt, 2009, 288 S.
26. Brigham L. Future Perspective: The Maritime Arctic in 2050. *The Fletcher Forum of World Affairs*, 2015, vol. 39 (1), pp. 109–120.
27. Coates K.S., Holroyd C., eds. *The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*. Palgrave Macmillan, 2019, 568 p. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-030-20557-7>
28. Tsukerman V.A., Ivanov S.V. Scenarios for the Development and Improvement of the Life Support Systems of the Arctic Zone of Russia. In: *TMS Annual Meeting. REWAS 2013: Enabling Materials Re-*

- source Sustainability — Held During the TMS 2013 Annual Meeting and Exhibition*, 2013, pp. 404–410. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-48763-2_44
29. Heininen L., Everett K., Padrtova B., Reissell A. *Arctic Policies and Strategies — Analysis, Synthesis, and Trends*. Laxenburg, International Institute for Applied Systems Analysis, 2019, 265 p. DOI: <https://doi.org/10.22022/AFI/11-2019.16175>
30. Pelyasov A.N., Kotov A.V. *The Russian Arctic: Potential for International Cooperation. Report no. 17*. Moscow, Spetskniga Publ., 2015, 120 p. (In Russ.)
31. Lovecraft A.L. Arctic Futures 2050: Scenarios Narratives. Report on the SEARCH Scenarios Project. *Study of Environmental Arctic Change*, 2019. 20 p.
32. Mineev A., Bourmistrov A., Mellemvik F., eds. *Global Development in the Arctic*. Abingdon, Routledge, 2022, 315 p.
33. Myllylä Y., Kaivo-oja J., Juga J. Strong Prospective Trends in the Arctic and Future Opportunities in Logistics. *Polar Geography*, 2016, vol. 39 (3), pp. 145–164. DOI: <https://doi.org/10.1080/1088937X.2016.1184723>
34. Zaikov K.S., Kondratov N.A., Kudryashova E.V., Lipina S.A., Chistobaev A.I. Scenarios for the Development of the Arctic Region (2020–2035). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 35, pp. 4–19. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.35.5>
35. Petrov A.N., Rozanova M.S., Klyuchnikova E.M., et al. Contours of the Russia's Arctic Futures: Experience of Integrated Scenario-Building till 2050. *Proceedings of the Russian State Hydrometeorological University*, 2018, no. 53, pp. 156–171.
36. Haavisto R., Pilli-Sihvola K., Harjanne A., Perrels A. *Socio-Economic Scenarios for the Eurasian Arctic by 2040*. Finish Meteorological Institute, 2016, no. 1, pp. 1–65.

Статья поступила в редакцию 17.07.2024; одобрена после рецензирования 27.07.2024;
принята к публикации 08.08.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 238–248.

Обзорная статья

УДК [101.1:316.3](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.238>

Элементы стратегии когнитивного суверенитета в арктических социально-гуманитарных исследованиях

Кудряшова Елена Владимировна¹, доктор философских наук, профессор

Макулин Артем Владимирович^{2✉}, доктор философских наук, доцент

Ненашева Марина Викторовна³, кандидат философских наук, доцент

Зашихина Инга Михайловна⁴, кандидат философских наук, доцент

Жгилева Лариса Александровна⁵, кандидат философских наук, доцент

Фэн Лю⁶, кандидат педагогических наук, старший преподаватель

Сун Янань⁷, кандидат филологических наук, старший преподаватель

^{2, 3, 4, 5} Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

⁶ Юго-Западный университет науки и технологий, Fucheng District, Sichuan, Mianyang, Китай

⁷ Международный институт искусств им. А.И. Герцена при Шаньдунском педагогическом университете, East Wenhua Road, 88, Lixia District, Ji'nan, Китай

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0684-3856>

² a.makulin@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7028-9650>

³ m.nenasheva@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2875-5638>

⁴ i.zashikhina@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8217-2302>

⁵ l.zhgileva@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1639-5791>

⁶ 635155335@qq.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1497-0724>

⁷ 1195279203@qq.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4450-6196>

Аннотация. В статье обсуждаются элементы концепта «когнитивный суверенитет» применительно к практике построения единой российской стратегии в арктических социально-гуманитарных исследованиях. На основе проблемного поля различных видов суверенитета выделены общие контуры стратегии по созданию целостного механизма для независимой экспертизы существующих и будущих научных концепций, задающих тематическое, проблемное и методологическое разнообразие в арктических социально-гуманитарных исследованиях. В предложенной стратегии эксплицируется тесная связь уровня сформированности когнитивного суверенитета в российском гуманитарном научном сообществе с возможностями развития отечественного потенциала когнитивного ресурса в социальных науках. Авторы придерживаются мнения о социальной детерминированности производства, функционирования и трансформации содержания знания, поэтому когнитивный суверенитет рассматривается как инструмент, препятствующий идейно-информационному манипулированию когнитивными интенциями отечественной науки. Практическая значимость предложенной стратегии заключается в возможности применения её положений при разработке, планировании и реализации социально-гуманитарных научных исследований, обеспечивающих для России возможность создавать не только инновационные идеи и продукты, но и делать их глобально конкурентоспособными. Последнее выступает залогом самостоятельно управляемого и понятного будущего, обороноспособности, экономической мощи и возможности успешной конкуренции в Арктическом регионе.

* © Кудряшова Е.В., Макулин А.В., Ненашева М.В., Зашихина И.М., Жгилева Л.А., Фэн Л., Сун Я., 2025

Для цитирования: Кудряшова Е.В., Макулин А.В., Ненашева М.В., Зашихина И.М., Жгилева Л.А., Фэн Л., Сун Я. Элементы стратегии когнитивного суверенитета в арктических социально-гуманитарных исследованиях // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 238–248. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.238>

For citation: Kudryashova E.V., Makulin A.V., Nenasheva M.V., Zashikhina I.M., Zhgileva L.A., Fen L., Sun Y. Elements of the Cognitive Sovereignty Strategy in Arctic Socio-Humanitarian Research. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 238–248. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.248>



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

Ключевые слова: когнитивный суверенитет, гуманитарная география, культурная идентичность, научный дискурс, Архангельская область, российская Арктика

Elements of the Cognitive Sovereignty Strategy in Arctic Socio-Humanitarian Research

Elena V. Kudryashova¹, Dr. Sci. (Phil.), Professor

Artem V. Makulin²✉, Dr. Sci. (Phil.), Associate Professor

Marina V. Nenasheva³, Cand. Sci. (Phil.), Associate Professor

Inga M. Zashikhina⁴, Cand. Sci. (Phil.), Associate Professor

Larisa A. Zhgileva⁵, Cand. Sci. (Phil.), Associate Professor

Fen Lyu⁶, Cand. Sci. (Ped.), Senior Lecturer

Sun Yanan⁷, Cand. Sci. (Philol.), Senior Lecturer

^{2, 3, 4, 5} Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

⁶ Southwest University of Science and Technology, Fucheng District, Sichuan, Mianyang, China

⁷ International Art College of Shandong Normal University, Wenhua East Road, 88, Lixia District, Jinan, China

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0684-3856>

² a.makulin@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7028-9650>

³ m.nenasheva@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2875-5638>

⁴ i.zashikhina@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8217-2302>

⁵ l.zhgileva@narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1639-5791>

⁶ 635155335@qq.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1497-0724>

⁷ 1195279203@qq.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4450-6196>

Abstract. The article discusses the elements of the concept of “cognitive sovereignty” in relation to the practice of building a unified Russian strategy in Arctic socio-humanitarian research. Based on the problem field of various types of sovereignty, the general outlines of a strategy for creating an integrated mechanism for independent examination of existing and future scientific concepts that define thematic, problematic and methodological diversity in Arctic socio-humanitarian research are highlighted. The proposed strategy explicates the close relationship between the level of formation of cognitive sovereignty in the Russian humanitarian scientific community and the possibilities of developing the domestic potential of a cognitive resource in the social sciences. The authors are of the opinion that the production, functioning and transformation of the content of knowledge are socially determined; therefore, cognitive sovereignty is considered as a tool that prevents the ideological and informational manipulation of cognitive intents of Russian science. The practical significance of the proposed strategy lies in the possibility of applying its provisions in the development, planning and implementation of socio-humanitarian scientific research, providing Russia with the opportunity to create not only innovative ideas and products, but also to make them globally competitive. The latter is a guarantee of an independently manageable and understandable future, defense capability, economic power and the possibility of successful competition in the Arctic region.

Keywords: cognitive sovereignty, humanitarian geography, cultural identity, scientific discourse, Arkhangelsk Oblast, Russian Arctic

*«Sapere aude! — имей мужество пользоваться собственным умом!»
И. Кант*

Актуальность стратегии когнитивного суверенитета

В современной геополитической ситуации важное значение приобретает способность стран к воспроизводству генетических оснований собственной культуры, в основу которой закладывается понимание фундаментальных исторически обусловленных стратегий адаптации, сохранения и прогресса интеллектуальных потенциалов, вложенных в конкретную культуру.

туру. Результаты социального прогнозирования и форсайт-исследований [1, Лишуан Г.] указывают на появление и распространение ситуаций, влекущих за собой в будущем пересмотр традиционных механизмов воспроизводства культурной идентичности во всём её многообразии и проявлениях [2, Пермиловский М.С.]. Российская ментальность, тяготеющая к традиционным механизмам ¹ собственного воспроизводства, а также ищущая для себя конкурентоспособное место в глобальном мире и вырабатывающая оптимальные способы ответов на вызовы современности, нуждается в экспликации смысловых эвристик, в научно-философском обосновании новых концептов, имеющих приложение к конкретным макрорегионам Российской Федерации [3, Резник Ю.М.]. Одним из перспективных направлений ответа на вызовы современности видится формирование системы когнитивного суверенитета [4, Селезнева И.Е.], производством которого будут заниматься учёные, исследователи, представители академического и экспертного сообщества в разных дисциплинарных направлениях социально-гуманитарного профиля. Конкретная задача, на решение которой направлена стратегия, заключается в разработке концептуальной модели когнитивного суверенитета и обосновании использования данной модели для разработки новых подходов к формированию когнитивного суверенитета России в Арктике. Масштаб поставленной задачи обуславливается необходимостью обеспечения суверенитета России в мире и поиском новых подходов к комплексному освоению Арктики. Комплексность поставленной задачи заключается в широком охвате исследуемых феноменов: начиная с различных теорий и подходов к освоению северных пространств и заканчивая концепцией суверенитета как многомерного междисциплинарного феномена.

Научная проблема связана с поиском новых подходов к формированию когнитивного суверенитета АЗРФ и возникающей в связи с этим необходимостью философско-методологической и социально-эпистемологической рефлексии концепта «когнитивный суверенитет» на материале научно-публикационного дискурса по арктической проблематике. Воспроизводство генетических оснований собственной культуры и выработка собственных, а не глобалистских форм просвещения [5, Игнатьева О.А.], не представляется возможной без понимания фундаментальных исторически обусловленных стратегий адаптации, сохранения и прогресса интеллектуальных потенциалов, вложенных в конкретную культуру. После распада СССР Россия пережила фундаментальную социальную трансформацию, следствием которой стало разрушение целостности единой социально-экономической системы и основанной на ней сети институализированного социального обмена.

Стратегия подразумевает механизм создания национальных инструментов обеспечения когнитивного суверенитета на примере Арктической зоны Российской Федерации. Научная новизна стратегии заключается в разработке концептуальной модели когнитивного су-

¹ Указ Президента РФ от 09.11.2022 № 809 «Об утверждении Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_430906/ (дата обращения: 05.02.2024).

веренитета в сегменте научно-публикационного дискурса об Арктике, описании и экспликации механизмов и алгоритмов её использования не только на региональном уровне, но также и для решения федеральных задач, направленных на формирование и защиту когнитивного суверенитета Российской Федерации.

Ожидаемые результаты реализации стратегии и их значимость

Ожидаемые результаты заключаются в следующем:

- построение модели когнитивного суверенитета;
- выявление механизмов формирования когнитивного суверенитета;
- создание уникальной цифровой базы данных по проблеме когнитивного суверенитета с возможностью её анализа, компактирования и визуализации полученных выводов, а также извлечение нетривиальной информации об изучаемом феномене в рамках заявленной области — арктических гуманитарных исследований на примере научного дискурса Архангельской области.

Предполагается возможность переноса общего алгоритма создания декларируемой базы данных на другие регионы, имеющие собственную специфику и проблемы конкурентного воспроизводства науки и инновационного бизнеса в цепочке изобретения — инновации. Общественная значимость заключается в возможности формулирования научно обоснованных предложений для развития социальной сферы Архангельской области в целом, системы образования и науки в регионе в частности, а также помощи в работе органов власти по вопросам когнитивного суверенитета в конкретной области. Основная задача цифровой базы данных по проблеме когнитивного суверенитета видится в решении актуальной задачи, дилеммы изобретателя-инноватора [6, Грэхэм Л.], т. е., с одной стороны, в поиске работоспособных связей между творчеством и изобретательством, с другой стороны — во внедрении открытий, изобретений и инноваций в сферы производства, науки и техники, социальную сферу, образование. Использование выводов, полученных с помощью данной базы знаний, позволит найти пробелы и барьеры в процессах внедрения инноваций в конкретном регионе.

Возможности использования результатов реализации стратегии

Результаты реализации стратегии могут быть использованы в разработке программ внедрения инноваций на предприятиях посредством перестройки профессионального сознания предпринимателей, руководителей предприятий и работников, в частности, переориентации с сознания, фундированного так называемым «колониальным мышлением», на профессиональное мышление, основанное на концепции когнитивного суверенитета. Апробация концепции когнитивного суверенитета на конкретном регионе могла бы стать экспериментальной площадкой для задач, стоящих перед социальным развитием Российской Федерации как конкурентоспособного игрока на международной арене. Арктический регион,

учитывая сложные климатические условия и слабую заселённость, представляется удобной и безопасной тестовой площадкой для апробации действия модели, так как снижается риск незапланированных социальных эффектов от реализации модели, например, на более крупных социальных площадках (мегаполисы и т. д.).

Дискуссионные вопросы и парадигмы, фундирующие актуальность стратегии

В условиях декларируемых вызовов Индустрии 4.0 [7, Шваб К.], а также прогнозов о переходе мира из «пустого» состояния в «полное» (Доклад Римского клуба 2018 «Новое просвещение» [8, Яницкий О.Н.]), особое значение приобретает способность стран к защите собственных культурно-генетических потенциалов. Дезруптивные инновации (так называемые «подрывные» технологии) обещают исчезновение многих профессий, вытеснение человека из различных производственных и интеллектуальных цепочек, создание Интернета вещей (англ. *internet of things*, *IoT*), широкое внедрение роботизированных систем в процессы принятия не только технических, но и этических решений (англ. *machine ethics* или *machine morality*). Таким образом, создаются предпосылки для тотального пересмотра и отмены традиционных механизмов воспроизводства культурной идентичности во всём её многообразии и проявлениях. Российская стратегия нуждается в экспликации новых смысловых эвристик. Последнее невозможно без изучения феномена когнитивного суверенитета и проблемы когнитивного импортозамещения. Учёные отмечают формирование поколения (миллениалы, Z) как следствие неолиберального изъятия модернистского гуманистического идеала развития человека из идеи государства. После второго распада государственности в конце XX в. наша страна пережила фундаментальную социальную трансформацию, следствием которой стало разрушение целостности единой социально-политико-экономической системы и основанной на ней сети институализированного социального обмена. Возникли серьёзные вызовы для национальной безопасности России [9, Кокошин А.]. Структуры преемственности социального опыта, научного знания оказались разорванными. В информационно-когнитивном поле, попавшем под внешнее управление, утвердилось единое правило: все достижения российской цивилизации были фактически объявлены ничтожными или заимствованными, оценка ошибок односторонне гипертрофирована и гиперболизирована. Немаловажную роль сыграла развязанная Западом против России когнитивная война (ментальная война, «мозговая война») [10, Медушевский А.Н.]. Результатом стало поколение, мир которого определяется «отсутствием распознаваемого и понятного будущего», переполнен противоречиями, решение которых якобы представляется невозможным в рамках собственной страны, конфликтами, психологической уязвимостью и мировоззренческой социально-когнитивно-цивилизационной неполноценностью. Отсутствие опоры в виде успешных стратегий достижения серьёзных цивилизационных целей, идеалов, моральных стандартов, образцов поведения, успешных инноваций, которые традиционно служат моделью для выстраивания личной, гражданской идентичности, выразилось в возникновении разло-

ма в социальной коммуникации между поколением, которое задаёт стандарты и несёт цивилизационную эстафету, и поколением, которое принимает и развивает наследие на новом уровне исторического развития. В современном информационном обществе производством когнитивного суверенитета занимаются учёные, исследователи, представители академического и экспертного сообщества в разных дисциплинарных направлениях социально-гуманитарного профиля. Осмысление общественного развития и формирование механизмов культурной идентичности происходит в ходе поисковой, аналитической деятельности, в которую вовлечены перечисленные выше представители академического сообщества. Результаты этой деятельности находят выражение в научных публикациях. Последние являются важным инструментом коммуникации в общественном пространстве. Являясь критерием эффективности работы представителей академического сообщества, сегодня научные публикации также отражают те направления, в которых ведётся наукоёмкая деятельность. Так, в научных публикациях мы находим освещение насущных проблем современного общества и попытки их решения авторами статей. Поскольку основное пространство формирования когнитивного суверенитета — это область образования, то не будет преувеличением утверждать, что производством когнитивного суверенитета в обществе занимаются воспитатели детских садов, учителя школ и преподаватели средних специальных училищ и ВУЗов. Все эти кадры в той или иной мере занимаются научно-исследовательской деятельностью и на своём уровне передают результаты своего поиска в публичное пространство. Естественно, что представители сферы образования делают попытки создания инновационных решений [11, Жернов Е.Е.]. Однако в целом публикации описывают состояние дел, которое уже сложилось в общественном пространстве. Таким образом, научные публикации являются зеркальным отражением того, в какой эпистемологической ситуации находится современное общество и какие когнитивные паттерны используются в области современного академического сообщества в целом и образования в частности. Обсуждение тех или иных вопросов и проблемных ситуаций в научных статьях говорит о тематических блоках, ответственных за формирование когнитивного статуса субъектов образования. Таким образом, отечественному научному сообществу принадлежит критически значимая роль в выстраивании отношений между идейно-политическим курсом российского государства-цивилизации с одной стороны и молодым поколением — с другой [12, Беляева Л.А.].

Задачи стратегии, её масштаб и комплексность

Конкретная задача, на решение которой направлена стратегия, заключается в разработке концептуальной модели когнитивного суверенитета и обосновании использования данной модели для разработки новых подходов и рекомендаций по формированию национального суверенитета России в Арктике. Масштаб поставленной задачи обуславливается необходимостью обеспечения суверенитета России в мире и поиском новых подходов к комплексному освоению Арктики. Прикладная задача состоит в выработке алгоритмов, по-

могающих преодолевать эффекты внешнего рефлексивного управления [13, Лефевр В.; 14, Новиков Д.А., Чхартишвили А.Г.] когнитивными дискурсами отечественных социально-гуманитарных исследований. Комплексность поставленной задачи заключается в широком охвате исследуемых феноменов: начиная с различных теорий и подходов к освоению северных и арктических пространств Российской Федерации и заканчивая концепцией суверенитета как многомерного и междисциплинарного феномена.

Глобальные парадигмы и проблема когнитивного суверенитета

Современное состояние исследований по данной проблеме варьируется в глобальной повестке несколькими фундаментальными междисциплинарными проблемными и тематическими областями, связанными с социально-гуманитарными парадигмами (проектами) всемирного социального устройства: первая — либеральная модель экономической, политической, культурной, научной, творческой, этико-эстетической и идеологической гегемонии западной цивилизации, построенная по следующему принципу: технологически развитая метрополия (ядро, «золотой миллиард»²) vs сырьевые колонии (ресурсная периферия). Согласно данной позиции, гегемония западной цивилизации является аксиомой, принимаемой в качестве обоснования «конца истории», под которой подразумевается окончательная победа западной либеральной цивилизации в современном мире и, как следствие, исключение из исторического процесса иных альтернатив социально-культурного, духовного и мировоззренческого развития человечества. Данная модель подразумевает так называемую *игру с нулевой суммой* — полную и окончательную победу либеральной модели с полным проигрышем всех других альтернатив (т.е. контролируемым сохранением безопасных и обезоруженных во всех смыслах альтернатив для нужд, потребностей и запросов метрополии). Такая система, по сути, представляет собой закрытую недемократическую сетевую организацию финансовой и реальной власти, силовых структур западной цивилизации, использующих весь другой оставшийся мир для решения собственных задач, связанных с сохранением и умножением собственного могущества и влияния. Вторая парадигма, выдвигающая в качестве доминанты многополярность мира как фактор его устойчивости, предполагает открытую для освоения нелинейность и неравновесность прогнозно-цивилизационных перспектив, сложность культурно-генетических систем реагирования на внешние и внутренние вызовы. В региональной повестке проблематика исследования формируется и фундируется логикой концепции «Русского мира» и попыткой найти когнитивные, социально-эпистемологические, коммуникативные механизмы безопасного и устойчивого развития российской цивилизации посредством «мягкой силы», внутренних культурно-генетических резервов, кодов и информационных потоков, а также конструктивного и конкурентоспособ-

² «Путин назвал идею «золотого миллиарда» неокOLONиальной и расистской». Форум «Сильные идеи для нового времени». URL: <https://tass.ru/politika/15264159> (дата обращения: 05.01.2024).

ного реагирования на глобальные вызовы Индустрии 4.0. и сопутствующие ей дизруптивные технологии и инновации.

Предлагаемые методы и подходы, общий план первого этапа реализации стратегии

Когнитивный суверенитет — это концепт, смысловые эвристики которого актуализируются под влиянием глобальных изменений и вызовов современного мира. Вместе с тем понятие когнитивного суверенитета в рамках предложенной стратегии рассматривается как неизменное концептуальное ядро коллективного сознания, фундированного историей, культурой, когнитивной картиной мира и многонациональной идентичностью Российской цивилизации. Многомерность концепта когнитивного суверенитета, его социокультурная и политическая значимость обуславливает выбор подходов и методов научного исследования.

Так как невозможно обозреть в рамках одной статьи все этапы стратегии, рассмотрим конкретные мероприятия по реализации её первого этапа.

На первом этапе с использованием комплексного и междисциплинарного подходов будет изучена многомерность смысловых эвристик концепта «когнитивный суверенитет» в современном социально-гуманитарном знании. В результате будет описана концептосфера (Д.С. Лихачев) понятия «когнитивный суверенитет». Следующий этап исследования будет заключаться в анализе бытийных форм существования концепта «когнитивный суверенитет» в современном социально-гуманитарном научном дискурсе. Результатами данного этапа исследования станут:

- анализ семантико-содержательной структуры концепта «когнитивный суверенитет»;
- культурно-антропологическая интерпретация содержания концепта «когнитивный суверенитет»;
- эпистемологическая интерпретация концепта «когнитивный суверенитет»;
- анализ отражения элементов концепта «когнитивный суверенитет» в научно-публикационном дискурсе об Арктике с использованием статей социально-гуманитарной направленности;
- культурно-антропологический и эпистемологический анализ концепта «когнитивный суверенитет» российской Арктики на примере научного дискурса Архангельской области.

Для проработки теоретических аспектов темы будут использованы:

- метод накопления исходного теоретического материала с последующим первичным его обобщением по основным аспектам проблемы;
- сравнительный анализ российской и зарубежной научной литературы по теме проекта с использованием междисциплинарного подхода;
- общелогический метод анализа концепта «когнитивный суверенитет»;

- метод экспликации смысловых эвристик концепта «когнитивный суверенитет» из научных текстов социально-гуманитарной направленности по арктической тематике;
- метод визуально-цифрового моделирования концепта «когнитивный суверенитет российской Арктики»;
- цифровая обработка полученных баз данных, data mining (интеллектуальный анализ данных, глубинный анализ данных).

Для анализа текстов социально-гуманитарной направленности будет применён системный контент-анализ. В традициях герменевтического подхода будут изучаться научные публикации, размещённые в журналах социально-гуманитарного профиля наукометрической базы РИНЦ за последние 15 лет (2010–2024 гг.).

В качестве практических шагов запланировано следующее:

- разработка критериев отбора журналов социально-гуманитарного и междисциплинарного профиля в тематической области «Арктика. Исследование Арктики» для изучения вопроса когнитивного статуса российской Арктики;
- отбор журналов социально-гуманитарного и междисциплинарного профиля в тематической области «Арктика. Исследование Арктики»;
- отбор ключевых слов для выборки статей, подходящих для текстового и логического анализа вопроса когнитивного статуса арктических территорий;
- выборка не менее 200 статей социально-гуманитарного профиля по ключевым словам;
- системный контент-анализ выбранных статей на предмет осмысления когнитивного статуса российской Арктики в научном дискурсе Архангельской области;
- описание когнитивного статуса населения арктического региона исследователями Архангельской области в динамике за последние 15 лет (2010–2024 гг.). Для разработки модели концепта «когнитивный суверенитет» будут применены методы научного моделирования и визуализации полученных данных.

План работы на 2025–2026 гг. включает:

- анализ опыта зарубежных и отечественных исследователей в изучении теории освоения северных и арктических территорий, концепции суверенитета и понятия «когнитивный суверенитет российской Арктики»;
- разработка инструментария смыслового анализа текстов социально-гуманитарной направленности по проблеме когнитивного суверенитета российской Арктики;
- экспликация смысловых эвристик концепта «когнитивный суверенитет российской Арктики» из корпуса научных текстов социально-гуманитарной направленности.

Заключение

Задача разработки и реализации концептуальной модели «когнитивного суверенитета» в арктических социально-гуманитарных исследованиях может быть решена только с использованием комплексного и междисциплинарного подходов. Полученные результаты могут быть использованы для подготовки рекомендаций по разработке стратегий формирования когнитивного суверенитета российской Арктики, а также новых теоретических подходов к освоению северных пространств. Достижимость решения поставленной задачи и возможность получения предполагаемых результатов определяется созданием информационно-аналитической базы с её последующей обработкой методами цифровой визуализации (визуализация big data) с возможностью извлечения новых данных и знаний из полученных массивов информации.

Список источников

1. Лишуан Г. Переосмыслить и возродить: современная судьба традиционных российских ценностей // Вопросы философии. 2023. № 3. С. 58–69. DOI: <https://doi.org/10.21146/0042-8744-2023-3-58-69>
2. Пермиловский М.С. Традиционные российские духовно-нравственные ценности и российские конституционные ценности: догматическое соотношение // Государственная власть и местное самоуправление. 2023. № 11. С. 20–24. DOI: <https://doi.org/10.18572/1813-1247-2023-11-20-24>
3. Резник Ю.М. Ценностные основания цивилизационного бытия человека в современной России // Вопросы социальной теории. 2021. Т. 13. С. 73–103. DOI: https://doi.org/10.30936/2227_7951_2021_13_73_103
4. Селезнева И.Е. Формирование стратегий инновационного развития в новой реальности российской экономики // Друкерровский вестник. 2022. № 4 (48). С. 4–14. DOI: <https://doi.org/10.17213/2312-6469-2022-4-4-14>
5. Игнатьева О.А. Формирование когнитивного и технологического суверенитета в контексте концепции островизации // Политические вызовы и политический диалог в условиях глобальной турбулентности: Материалы Всероссийской конференции РАПН с международным участием, Москва, 02–03 декабря 2022 года. Москва: Аспект Пресс, 2022. С. 182–183.
6. Грэхэм Л. Сможет ли Россия конкурировать? История инноваций в царской, советской и современной России. Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2014. 254 с.
7. Шваб К. Четвертая промышленная революция. Москва: Э, 2016. 209 с.
8. Яницкий О.Н. Новый доклад Римскому клубу к 50-летию его основания: плюсы и минусы // Власть. 2018. № 2. С. 19–25.
9. Кокошин А. Национальные интересы, реальный суверенитет и национальная безопасность // Вопросы философии. 2015. № 10. С. 5–19.
10. Медушевский А.Н. Когнитивная война: социальный контроль, управление сознанием и инструмент глобального доминирования. Часть 2 // Вопросы теоретической экономики. 2023. № 3. С. 92–107. DOI: https://doi.org/10.52342/2587-7666VTE_2023_3_92_107
11. Жернов Е.Е. Технологический и гуманистический суверенитеты: поиск нового вектора образования // 65 лет ДонГТИ. Наука и практика. Актуальные вопросы и инновации: Сборник тезисов докладов юбилейной международной научно-технической конференции, Алчевск, 13–14 октября 2022 года. Часть 2. Алчевск: Донбасский государственный технический институт, 2022. С. 77–80.
12. Беляева Л.А. Российская молодежь в эпоху перемен: структурные изменения и новые вызовы политической социализации // Вопросы философии. 2020. № 10. С. 17–27. DOI: <https://doi.org/10.21146/0042-8744-2020-10-17-27>
13. Лефевр В.А. Лекции по теории рефлексивных игр. Москва: Когито-Центр, 2009. 218 с.
14. Новиков Д.А., Чхартишвили А.Г. Рефлексивные игры. Москва: СИНТЕГ, 2003. 149 с.

References

1. Lishuang G. Rethinking and Reviving: The Modern Fate of Traditional Russian Values. *Voprosy Filosofii*, 2023, no. 3, pp. 58–69. DOI: <https://doi.org/10.21146/0042-8744-2023-3-58-69>
2. Permilovsky M.S. Traditional Russian Spiritual and Moral Values and Russian Constitutional Values: The Dogmatic Correlation. *State Power and Local Self-Government*, 2023, no. 11, pp. 20–24. DOI: <https://doi.org/10.18572/1813-1247-2023-11-20-24>
3. Reznik Yu.M. Value Bases of Civilisational Existence of Man in Modern Russia. *Scientific Almanac Questions of the Social Theory*, 2021, vol. 13, pp. 73–103. DOI: https://doi.org/10.30936/2227_7951_2021_13_73_103
4. Selezneva I.E. Formation of Innovative Development Strategies in the New Reality of the Russian Economy. *Drukerovskij Vestnik*, 2022, no. 4 (48), pp. 4–14. DOI: <https://doi.org/10.17213/2312-6469-2022-4-4-14>
5. Ignatieva O.A. Formation of Cognitive and Technological Sovereignty in the Context of the Concept of Islandization. In: *Political Challenges and Political Dialogue in Conditions of Global Turbulence: Materials of the All-Russian RAPN Conference with International Participation*. Moscow, Aspekt Press Publ., 2022, pp. 182–183.
6. Graham L. *Can Russia Compete? History of Innovations in Tsarist, Soviet and Modern Russia*. Moscow, Mann, Ivanov i Ferber Publ., 2014, 254 p. (In Russ.)
7. Schwab K. *The Fourth Industrial Revolution*. Moscow, E Publ., 2016, 209 p. (In Russ.)
8. Yanitsky O.N. A New Report to the Roman Club for the 50th Anniversary of Its Foundation: Pluses and Minuses. *Vlast'*, 2018, no. 2, pp. 19–25.
9. Kokoshin A. National Interests, Real Sovereignty and National Security. *Voprosy Filosofii*, 2015, no. 10, pp. 5–19.
10. Medushevskiy A.N. Cognitive Warfare: Social Control, Meaning-Making and the Instrument of the Global Dominance (Part 2). *Issues of Economic Theory*, 2023, no. 3, pp. 92–107. DOI: https://doi.org/10.52342/2587-7666VTE_2023_3_92_107
11. Zhernov E.E. Technological and Humanistic Sovereignities: Search for a New Vector of Education. In: *65 Years of DonSTU. Science and Practice. Actual Issues and Innovations: Collection of Abstracts of Reports of the Anniversary International Scientific and Technical Conference*. Alchevsk, DonSTU Publ., 2022, pp. 77–80.
12. Belyaeva L.A. Russian Youth in Times of Change: Structural Changes and New Challenges to Political Socialization. *Voprosy Filosofii*, 2020, no. 10, pp. 17–27. DOI: <https://doi.org/10.21146/0042-8744-2020-10-17-27>
13. Lefebvre V.A. *Lectures on the Theory of Reflexive Games*. Moscow, Kogito-Tsentr Publ., 2009, 218 p. (In Russ.)
14. Novikov D.A., Chkhartishvili A.G. *Reflexive Games*. Moscow, SINTEG Publ., 2003, 149 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 14.05.2024; принята к публикации 21.05.2024

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 249–279.

Краткое сообщение

УДК 902.6(571.1)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.249>

«Златокипящая» Мангазея — легендарный город русской Арктики

Лобанов Константин Валентинович¹, доктор геолого-минералогических наук, член-корреспондент РАН, главный научный сотрудник

Чичеров Михаил Владимирович^{2✉}, научный сотрудник

^{1, 2} Институт геологии рудных месторождений, петрографии, минералогии и геохимии Российской академии наук (ИГЕМ РАН), Старомонетный пер., 35, Москва, Россия

¹ lobanov@igem.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9356-7086>

² chicher@igem.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6270-524X>

Аннотация. На протяжении столетий русские люди упорно осваивали северные территории, всё дальше продвигаясь на восток как по суше, так и в ходе плаваний по северным морям. Главной целью этих путешествий была пушнина, торговля которой приносила огромные доходы и промышленникам, и государству, являясь основной статьей экспорта. Постепенно, по мере истощения запасов, центр добычи всё больше смещался на север и восток, куда активно проникали предприимчивые промышленники, а вслед за ними — государевы люди, обкладывавшие ясаком местные племена. В конце XVI в. государство в лице царя Бориса Годунова осознало необходимость установления контроля над заобскими территориями, получившими название Мангазея, где поморские купцы и промышленники бесконтрольно добывали пушнину. С этой целью по указу Годунова от 1600 г. на реке Таз был основан город Мангазея, на несколько десятилетий ставший главным опорным пунктом и столицей обширного Мангазейского уезда. Через город шёл огромный поток «мягкого золота», принося доход казне и обогащая предприимчивых людей. Из Мангазеи отряды промышленников и казаков отправлялись дальше на восток, на Енисей и Лену, основывая новые опорные пункты, закрепляя за Русским государством сибирские земли. Богатства северных территорий привлекали интерес иностранных захватчиков, которые планировали под разными предлогами захватить эти земли, используя ослабление Русского государства во время Смутного времени.

Ключевые слова: Мангазея, пушной промысел, Сибирь, полярное мореплавание, русские первопроходцы, Смутное время

“Gold-Boiling” Mangazeya — A Legendary City of the Russian Arctic

Konstantin V. Lobanov¹, Dr. Sci. (Geol.-Mineral.), Corresponding Member of RAS, Chief Researcher

Mikhail V. Chicherov^{2✉}, Researcher

^{1, 2} Institute of Geology of Ore Deposits, Petrography, Mineralogy and Geochemistry of the Russian Academy of Sciences, Staromonetny per., 35, Moscow, Russia

¹ lobanov@igem.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9356-7086>

² chicher@igem.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6270-524X>

Abstract. For centuries, the Russians have been persistently developing the northern territories, moving further and further eastwards both by land and by sailing across the northern seas. The main goal of these

* © Лобанов К.В., Чичеров М.В., 2025

Для цитирования: Лобанов К.В., Чичеров М.В. «Златокипящая» Мангазея — легендарный город русской Арктики // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 249–279. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.249>

For citation: Lobanov K.V., Chicherov M.V. “Gold-Boiling” Mangazeya — A Legendary City of the Russian Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 249–279. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.249>



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

journeys was furs, the trade of which brought huge profits to both industrialists and the state, being the main export item. Gradually, as reserves were depleted, the center of production shifted to the north and east, where enterprising industrialists actively penetrated, followed by the sovereign's people, who taxed local tribes. At the end of the 16th century, the state, represented by Tsar Boris Godunov, realized the need to establish control over the territories beyond the Ob River, which were called Mangazeya, where Pomor merchants and industrialists were uncontrollably extracting furs. For this purpose, by Godunov's decree of 1600, the city of Mangazeya was founded on the Taz River, which for several decades became the main stronghold and capital of the vast Mangazeya district. A huge flow of "soft gold" passed through the city, bringing income to the treasury and enriching enterprising people. From Mangazeya, detachments of industrialists and Cossacks went further east, to the Yenisei and Lena rivers, founding new strongholds, securing Siberian lands for the Russian state. The wealth of the northern territories attracted the interest of foreign invaders, who planned to seize these lands under various pretexts, taking advantage of the weakening of the Russian state during the Time of Troubles.

Keywords: Mangazeya, fur trade, Siberia, polar navigation, Russian pioneers, Time of Troubles

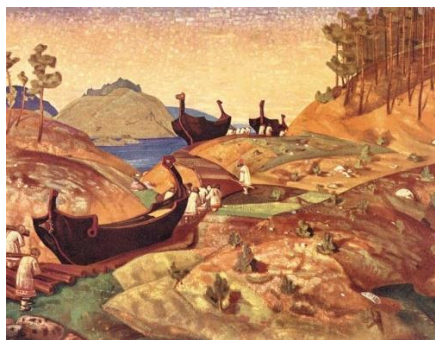
Введение

Арктическая зона стала составной частью древнерусского государства в IX в. Первые русские мореплаватели появились в IX–XII вв. на побережье Студёного моря. Продвижение новгородцев в эту зону началось из района Ладоги (753 г.), первой столицы Русского государства, и Новгорода (859 г.). Первые поселения возникли в середине XI в. в районе реки Северная Двина, на берегах Онежской губы и Кандалакшского залива. Для промысла пушнины, морского зверя и рыбы шли купцы и промышленники, проводившие здесь по несколько месяцев, а иногда и лет [1, Белов М.И.]. Продвигались они по рекам и озёрам на судах, а там, где они не могли пройти, перетаскивали их по суше волоком. Собрав добычу, купцы возвращались в Новгород, где продавали свои товары (рис. 1 а, б, в).

Все эти Новгородские волости назывались «Заволочьем» (то есть земли «за волоком»). Отсюда новгородцы, а в более поздние века и купцы Московского государства вывозили меха (соболей, куниц, бобров, горностаев, белок), рыбу и рыбий жир, моржовое и тюленьё сало, моржовые клыки («рыбий зуб»), кожи морских животных, продукты китового промысла.



(а)



(б)



(в)

Рис. 1. Пути новгородцев на Север (а), «Волок», худ. Н. Рерих (б), Первая столица Руси — Ладога (в).

В результате развития морских прибрежных плаваний новгородцев от устья Северной Двины на запад до границ с Норвегией и на восток до новоземельских проливов оказались соединёнными между собой ранее разобщённые участки морей. Для сбора пушнины и развития морских промыслов регулярно посылались на север дружины. Эти полупромыслен-

ные, полувоенные ватаги селились сначала временно, а затем и постоянно на берегах рек, впадающих в моря. Местное карело-лопарское и ненецкое население подчинилось новгородской власти. Новгородские острожки и зимовья в XII в. превратились в города на всех торговых путях в Поморье и на Кольском полуострове, как это было указано в русских и скандинавских летописях [1, Белов М.И.].

Из-за сурового климата и низкой плодородности почвы основным занятием пришельцев являлись рыбные, соляные и зверобойные промыслы. Также велась добыча железных болотных руд, а на северных реках — речного жемчуга. Важными центрами освоения этих территорий стали северные монастыри: Михайло-Архангельский, Соловецкий, Печенгский и др., которые появились здесь в XII–XV вв.

Самое раннее письменное упоминание о плавании новгородцев по северным морям имеется в Новгородской Софийской первой летописи, где рассказывается о том, что уже в 1032 г. новгородский посадник Улеб ходил к «Железным воротам» [2]. Новгородцы проникли в Карское море в первой половине XI в. В 1147 г. в районе скрещения водных путей от Новгорода и с Волги на Северную Двину была основана Вологда. В 1218 г. на Сухоне основывается Великий Устюг. В договорной грамоте Новгорода с тверским князем Ярославом Ярославовичем от 1264 г. кроме Печоры, Югры, Заволочья новгородскими подвластными областями названы также Вологда и Тре. Освоены территории к западу и востоку от Северной Двины, в XII в. построены поселения на берегах рек, впадающих в Студёное (Белое и Баренцево) море. Началось освоение Зауралья и Югры. В XVI в. проложен морской путь в Западную Европу и Сибирь. В освоении природных ресурсов на новых территориях Сибири решающую роль сыграли поморы [3, Ципоруха М.И.].

Плава на северо-запад, новгородцы встретились с норвежцами, оспаривавшими право русских на сбор дани с местного карело-лопарского населения. Столкновения между ними продолжались в течение нескольких веков. В упорной борьбе новгородцы отстаивали русские земли за полярным кругом и в 1326 г. заключили договорную «Разграничительную грамоту» о западной границе владений [1, Белов М.И.]. Дата основания Колы на Мурманском берегу точно неизвестна, но в норвежской летописи она упоминается впервые в 1210 г., а в русской — в 1264 г. С 1200 г. Норвежцы вынуждены были содержать постоянную морскую стражу для защиты от набегов новгородской вольницы, а в 1307 г. на крайнем северо-востоке Норвегии даже построили крепость Вардехуз.

Мореплавание к западу от устья Северной Двины получило новое развитие после 1478 г., когда владения Новгорода вместе с Поморьем вошли в состав Московского государства. В эти же годы был открыт морской путь в Западную Европу из Северной Двины. Вслед за русскими им стали пользоваться датчане. Начало морским походам от Северной Двины на восток было положено плаванием новгородцев к Железным (Карским) воротам [4, Окладников Н.А.]. Первые связи Руси с Уралом и Зауральем относятся к VII–VIII вв., и эти земли носили название Югра. В XII в. Новгород наложил на Югру дань. Борьба за обладание этой терри-

торией, богатой соболем и другим пушным зверем, продолжалась долго. К началу XVI в. вдоль морских берегов был проложен морской путь, связавший между собой устья рек Колы, Онеги, Северной Двины, Печоры, Оби [5, Лобанов К.В.].

Новгородская колонизация северных земель сыграла исключительно важную роль в хозяйственном освоении побережья Белого и Баренцева морей, в развитии в регионе судостроения и мореходства. В начале этот край назывался Заволочьем, а с XVI в. за ним утвердилось название Поморье. Центром его с XII в. стали Холмогоры (1138 г.).

Поиски северо-восточного прохода в Студёном море

По мере развития северного мореплавания стал осваиваться маршрут из Белого моря в Западную Европу. В 1492 г. из Холмогор вышел морским путём караван судов с зерном для продажи на европейских рынках. В 1525 г. Дмитрий Герасимов, дьяк великого князя Василия III, предпринял путешествие по морю из Северной Двины в Западную Европу. В Риме в беседе с картографом Паоло Джовио он высказал мысль о возможности морского пути из Европы в Китай (рис. 2 а). «Двина, увлекая бесчисленные реки, несётся в стремительном течении к Северу... море там имеет такое огромное протяжение, что, по весьма вероятному предположению, держась правого берега, оттуда можно добраться на кораблях до страны Китая, если в промежутке не встретится какая-либо земля» [6, Герберштейн С.].

Проект Д. Герасимова был опубликован в Риме в 1525 г. и принят с большим интересом европейскими странами, особенно Англией, Голландией и Данией, так как южные пути контролировались в то время Испанией и Португалией [1, Белов М.И.]. В XVI–XVII вв. европейские мореплаватели совершили несколько путешествий на север, пытаясь найти морской путь на восток.

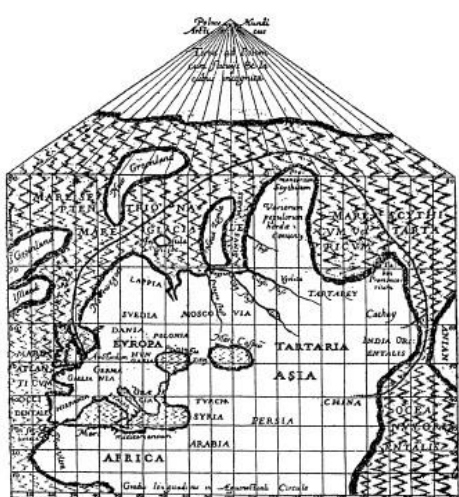
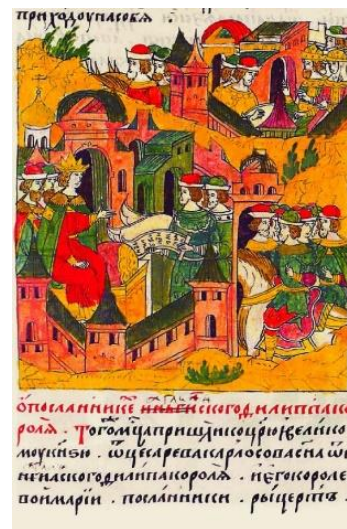


Рис. 2. Северо-Восточный путь в Китай (1611 г.) (а) [7, Алексеев М.П.].



Путь английской экспедиции, корабль Р. Ченслера (б).



Приём Р. Ченслера Иваном Грозным в Москве (в) (Лицевой летописный свод).

В 1553 г. была организована первая английская экспедиция для поисков Северо-восточного морского прохода в Китай во главе с Х. Виллоуби и Р. Ченслером (рис. 2 б, в). Впервые англичане ступили на русскую землю 24 августа 1553 г. Корабль «Эдуард Бонавентура», его капитаном был Ричард Ченслер, вошёл в устье Северной Двины и пришвартовался недалеко от Николо-Корельского монастыря, в 35 км от Архангельска. Оттуда Ченслер поехал в Холмогоры, а затем в Москву, где передал Ивану Грозному письмо короля Эдуарда IV. С того момента царь позволил англичанам торговать в России. В 1555 г. в столице у них появилась своя контора — Английский двор. Тогда же она превратилась в Московскую компанию.

В Холмогорах, Вологде и Москве появились английские фактории. В 1569 г. компания получила максимальные права: беспошлинная торговля по всему Московскому царству; торговля с Ближним Востоком через Россию; открытие в стране железных, канатных заводов; хождение английской монеты в Москве, Новгороде и Пскове. Англичане активно вывозили с Русского Севера лён, пеньку, канаты, смолу, дёготь, сало, мачтовый лес, меха, воск, мёд, шкуры, кожу, поташ, масло и икру. Иван Грозный хотел превратить Англию в своего стратегического партнёра, потому и был так гостеприимен. С началом Ливонской войны суда Московской компании поставляли в Россию селитру, серу, свинец, олово. На них в страну прибывали английские инженеры и врачи.

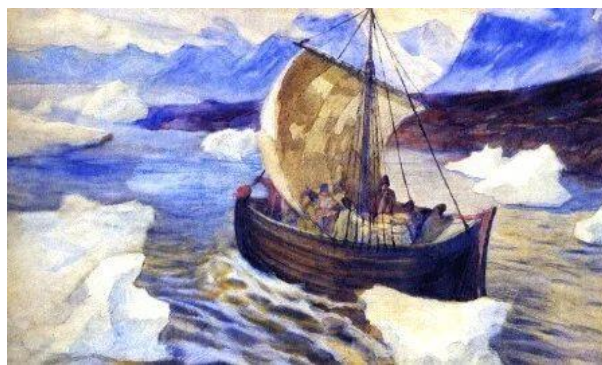
После Ливонской войны другие иностранцы тоже получили разрешение торговать на севере России. А вот англичане уже не могли свободно пересекать русскую территорию на пути в Персию и Китай. Тем не менее, правом широкой беспошлинной торговли Московская компания обладала до середины XVII в.

В 1556 г. состоялось плавание Стефена Барроу, который был первым из иностранцев, увидевших Новую Землю. В 1564 г. датчанин Дитмар Блефкен отправился к Новой Земле для отыскания прохода в Китай, а в 1580 г. состоялась английская экспедиция Пита и Джекмена. В 1594 г. три голландские экспедиции под руководством Я. Рийпа, Я. Гемскерка, Ная, Тотгалеса и Виллема Баренца отправилась на поиски этого пути. В 1608 г. английская экспедиция Гудзона достигла Новой Земли, а в 1620 г. датские купцы Климент Блум и Марледук пытались пройти к новоземельским проливам, но были задержаны кольскими властями. В 1668 г. экспедиции голландца Виллема Флеминга, а в 1676 г. английского капитана Джона Вуда достигли Новой Земли.

Все европейские экспедиции столкнулись с непреодолимыми трудностями при плавании в Студёном море и не смогли продвинуться далее Новой Земли. Сказывалось отсутствие опыта и подходящих судов для таких походов (рис. 3 а). Поморы в это же время совершали регулярные плавания вдоль северного побережья и ходили на промыслы на арктические острова. За долгое время плаваний в Арктической зоне поморы создали суда, в наибольшей степени приспособленные для передвижения в северных морях и известные под общим названием «коч». Это были однопалубные парусно-вёсельные суда с одной мачтой, на которой находился один прямой парус (рис. 3 б).



Рис. 3. Английские корабли во льдах (а), гравюра 1876 г.



Худ. И. Мешалкин «Коч во льдах» (б).

Характерной особенностью конструкции кочей была ложкаобразная форма корпуса и усиленная двойная обшивка бортов, что позволяло им уверенно двигаться среди плавающих льдин и давало способность выжиматься на поверхность при сильном сжатии льдов. Для плавания в Арктической зоне использовались относительно небольшие кочи грузоподъемностью 500–700 пудов. Строились кочи водоизмещением от 20 до 50 т для морских плаваний. Небольшая осадка этих судов давала возможность двигаться по мелководью вдоль берега, где не было тяжёлых льдов, а небольшие габариты и вес позволяли проходить по рекам и волокам, тем самым сокращая путь и обходя места с тяжёлой ледовой обстановкой. Использование кочей позволяло поморам проникать в районы, недоступные европейским мореплавателям на более крупных судах.

Кочи строились разных размеров. Небольшие суда использовались для прибрежных плаваний. На более крупных судах ходили на Новую землю, Грумант (Шпицберген), осваивали побережье Сибири. Кочи на несколько столетий стали универсальным инструментом, с помощью которого русские люди сумели покорить огромные пространства Сибири и Дальнего Востока и омывающих их арктических морей [8, Лобанов К.В.].

Пушнина — нефть и газ средневековой Руси

Меховой промысел на Руси имеет давнюю историю. В силу географических особенностей и климата центральные и северные районы Русской равнины были ареалом распространения пушного зверя. С глубокой древности обитавшие на землях центральной и северной части русской равнины народы занимались добычей пушного зверя и поставляли меха в страны южной Европы. Меха были неотъемлемой частью торговли славянских народов с Византией, которая осуществлялась по торговому пути из варяг в греки. Большую роль меха играли и в торговле древних русских княжеств (Киева, Новгорода и т. д.), являясь основой их процветания. Торговым конкурентом Новгорода долгое время был волжский город Булгар, откуда тоже вывозились меха: куны, соболя, беличьи, горностаевые, лисьи, бобровые, заячьи. Надо отметить, что в то время меха были практически единственным материалом для пошива тёплой одежды, причём для всех слоев населения.

Меха считались ценным подарком наравне с драгоценными металлами и камнями. В Радзивилловской летописи так описывается встреча князя Игоря с византийскими послами в 945 г.: «Игор же утвердив мир со грекы, и отпусти послы, одарив скорою (т. е. мехами), челядию, и воском, и отпусти их...» (рис. 4)¹. Когда дочь Ярослава Мудрого Анна в середине XI в. была выдана замуж за французского короля Генриха I, тесть не только одел в меха всю иностранную делегацию, но и послал зятю в качестве приданого несколько возов «мягкой рухляди». Княгиня Ольга обещает византийскому императору Константину VII Багрянородному дары — «челядь, воск и скору», которые сама и доставила в Константинополь в 957 г. Меха также выплачивались дань подвластными народами.



Рис. 4. Дань мехами [9].



Рис. 5. Скорняжная обработка мехов (по Олаву Магнусу). Видны кольцевые бунты, мешки козицы и сшивание отдельных шкурок в большие полотна.

После монгольского завоевания, когда и Булгар, и Киев пришли в упадок, промысловые земли на территориях западной Руси перешли под контроль Великого княжества Литовского. Москва ещё только начинала собирать вокруг себя русские земли, и Новгород в это время фактически монополизировал экспорт пушнины. Пользуясь широкими торговыми связями с городами Ганзейского союза, Новгород в больших объёмах поставлял пушнину на рынки Западной Европы (рис. 6).

Так, в 1405 г. из Риги в Брюгге пришли три корабля, принадлежащие 107 рижским и дерптским купцам. Они привезли 450 тысяч шкурок, оцененных в 3 300 фунтов гроот. Не сохранилось документальных данных об общих объёмах вывоза пушнины из Новгорода, но исходя из данных по обороту крупнейших купцов, можно оценить общее количество пушнины в 500 000 штук. При этом количество обработанных шкурок и изделий из них было невелико, т. к. европейские купцы настаивали на продаже именно необработанных мехов. Такая торговая политика сдерживала развитие скорняжного ремесла в Новгороде.

В пункты заготовки, разбросанные по всей территории Новгородской республики, меха привозили связанными при помощи ивовых прутьев в особые кольцеобразные «бунты». В Новгород меха поступали уже упакованными в особые мешки «козицы», сделанные из цельной, снятой чулком шкуры и открывавшиеся сверху и снизу (рис. 5, 6 б). В таких мешках уло-

¹ Радзивилловская летопись. URL: <http://radzivilovskaya-letopis.ru/> (дата обращения: 20.07.2024).

женные очень тесно шкурки почти не тёрлись друг о друга и не теряли товарный вид. Уже в Новгороде ганзейские купцы укладывали меха в большие деревянные бочки, для морской транспортировки товара, и переправляли в Германию и Фландрию. В бочку входило от 5 до 7 тысяч шкурок (мелких беличьих — до 12 тысяч).

В зависимости от сорта пушнина продавалась различными партиями: соболь, горно-стай, куница, хор — сороками, белка — сороками и тысячами шкурок. Счёт мехов сороками был удобен ещё и потому, что на кафтан (шубу) шло сорок полных шкурок соболя или куницы. Встречался счёт соболей и куниц парами, особенно в качестве подарка, из расчёта, что на шапку идёт две шкурки. Мелкие беличьи шкурки часто сшивались в большие полотна, из которых затем одежда кроилась как из обычной ткани.



(а)



(б)

Рис. 6. Новгородская республика XIV в. (а); Ярославово торжище мехами (б).

Пушнина занимала главное место во внешней торговле русского государства в XIV–XVII вв. Только она и воск являлись значимыми статьями экспорта из Руси. Остальные товары сильно уступали им как по физическим объёмам, так и по стоимости. Ввозились товары, практически не производившиеся в русских землях. В первую очередь это были различные металлы, особенно цветные и драгоценные [9, Хорошкевич А.Л.]. Стоили эти металлы дорого: если русское железо стоило 60 коп./пуд, то шведское — 1 руб. 30 коп./пуд, а железная проволока стоила 1–3 руб./пуд. Цветные металлы стоили дороже: медь — 1,5–3 руб./пуд, кровельная медь — до 6 руб./пуд, олово — 5 руб./пуд, серебро — 450 руб./пуд, золото — 3 300 руб./пуд.

Фактически пушнина в средние века выполняла для русских княжеств ту же роль, которую играют нефть и газ в современной российской экономике, давая необходимые средства для закупки в Европе необходимых товаров. Большую часть шедших на экспорт мехов составлял недорогой мех белки (90%), пользовавшийся большим спросом в Европе, ещё примерно 5% занимал мех куницы, другие меха составляли остальные 5% [9, Хорошкевич А.Л.]. Основная масса белки поставлялась на рынок феодалами, которые получали её от своих крестьян в качестве оброка. Для промысловиков её добыча была малоприбыльной и даже убыточной. При этом цена этого меха сильно увеличивалась при перепродаже на Запад. Так, на севере Руси беличья шкурка стоила полкопейки. Но в торговле с Европой тысяча

белых шкур стоила уже 40 талеров («ефимков» — так в то время русские именовали основную серебряную монету Европы), то есть килограмм серебра [10, Вилков О.Н.].

Дорогая пушнина, в первую очередь соболь, добывалась на обширных северных владениях Великого Новгорода, простиравшихся за северный Урал (рис. 6 а). Пушниной платили ясак подчинённые Новгороду югорские племена. Однако надо отметить, что контроль Новгородом этих земель был достаточно условным. Племена периодически отказывались платить дань, и тогда приходилось организовывать новые военные походы для их покорения [11, Никитин Д.Н.].

Начиная с XIV в. Московское княжество стало распространять своё влияние на земли Печоры, Мезени и др., постепенно вытесняя оттуда Новгород и собирая дань с местного населения [12]. Кроме московских князей на эти территории активно стремились проникнуть и другие русские князья: ростовские, ярославские, белоозерские. Положение стало меняться после того, как в 1478 г. Иван III присоединил Новгород вместе со всеми владениями к Московскому княжеству. В результате двух военных походов объединённому Русскому государству удалось окончательно покорить эти земли.

В ходе второго похода в 1499 г. в устье Печоры был построен первый русский город за Полярным кругом Пустозерск. Впоследствии этот город служил важнейшим опорным пунктом для освоения и контроля северных территорий. После этого начинается интенсивное освоение этих земель. Купцы, промышленники и казаки активно проникают в этот регион, налаживая обменную торговлю и сбор ясака.

Возникновение Мангазеи

Борис Годунов (рис. 7 а) отправил первую экспедицию во главе с князем Шаховским на север Западной Сибири в 1600 г. для поиска богатых пушниной мест. Во многих странах Европы был очень большой спрос на меха, и он хотел поставить этот промысел под контроль государства. Самоеды здесь были наняты русскими промысловиками и не желали платить налоги в казну, так как понимали, что появление в этих местах государевых лиц прекратило бы вольницу.

В связи с опасностью проникновения европейских экспедиций из Англии, Голландии, Дании и других стран за Урал в низовья рек Оби и Енисея по указанию Бориса Годунова были заложены остроги: Березов (1593 г.), Сургут (1594 г.), Обдорск (1595 г.), Надым (1598 г.), Мангазея (1600 г.), которые должны были оградить эти земли от колониального захвата иностранцами (рис. 7 б).

Продвижение русских людей в этот регион осуществлялось по нескольким маршрутам. Два маршрута пролегали по северным рекам, через Уральские горы в бассейн Оби и выходили в Березов. Южный маршрут пролегал через Верхотурье в Тобольск, из которого на кочах шли в Мангазею. Путь этот был сложным и долгим. Только плавание из Тобольска в

Мангазею могло занимать до тринадцати недель. Ещё больше времени требовалось, чтобы добраться из Поморья до Тобольска (рис. 7 в) [13, Белов М.И.].

Наиболее быстрым был морской маршрут, так называемый Мангазейский ход. Первые походы от Холмогор и Пинеги на Обь упоминаются в летописях в начале XVI в. (1517 г.). Во второй половине XVI в. они становятся регулярными. Маршрут начинался в устье Северной Двины и Мезени. Далее — волок через полуостров Канин и затем вдоль берега, через пролив между островом Вайгач и материком, в Байдарацкую губу до островов Шараповы кошки. Дальше движение шло вверх по реке Мутной до волока в реку Зеленая, по которой спускались непосредственно в Обскую губу, из которой попадали в Тазовскую губу и двигались вверх по реке Таз до Мангазеи (рис. 7 в). При благоприятных условиях весь путь занимал пять-шесть недель.



(а)



(б)



(в)

Рис. 7. Царь Борис Годунов (1598–1605 гг.) (а), города-остроги в низовьях Оби (б), речные и морской пути в Мангазею и волок через полуостров Ямал (в) [13, Белов М.И.].

В 1601 г. на помощь Шаховскому был отправлен более крупный отряд из двухсот служилых людей во главе с воеводами Василием Мосальским и Савлуком Пушкиным. Они помогли завершить возведение деревянного острога и основать посад. Необходимо отметить, что с самого начала в Мангазею, как и в другие сибирские города, назначались по два воеводы, и впоследствии это обстоятельство сыграло свою негативную роль в истории города.

Основание и строительство Мангазеи пришлось на очень сложное время в истории России. С 1601 по 1603 гг. в стране был жесточайший неурожай и вызванный им массовый голод. Предполагается, что эти невзгоды были вызваны крупной геологической катастрофой — мощнейшим извержением в феврале 1600 г. вулкана Уайнапутина в Перу в Южной Америке, в результате которого в атмосферу Земли на высоту до 35 км было выброшено около 30 км³ пепла. Пепел, разнесённый воздушными потоками в атмосфере, резко снизил количество солнечного света, достигавшего поверхности Земли. Вследствие этого температура в летнее время резко понизилась, что вызвало массовую гибель посевов. Наиболее катастрофическими последствия были в России, где от голода погибло до 2 млн человек (при общей численности населения 6 млн). Недовольство народа привело к ослаблению государственной власти и запустило череду событий, приведших к Смуте и поставивших на грань уничтожения само Русское государство [14, Лобанов К.В.].

Мангазейский воевода Давыд Жеребцов — герой Смутного времени

Всем хорошо известны герои Смутного времени — Дмитрий Пожарский, Кузьма Минин, Авраамий (Палицын). Но мало известен другой герой этого времени — мангазейский воевода Давыд Жеребцов. При Борисе Годунове он служил выборным дворянином по Ржеву и был назначен приставом к опальным Романовым, сосланным в их вотчинное село Клины в Юрьевском уезде. Возможно, это одна из причин, почему его имя, как и многих других видных деятелей русского сопротивления времён Великой Смуты, старательно вымарывалось из истории страны во времена правления династии Романовых. Царственные особы не желали, чтобы кто-то ещё мог стоять рядом с ними в истории становления государства Российского.

В 1606 г. новый царь Василий IV Шуйский отправил Жеребцова воеводой в далёкую Мангазею. Он был уверен в его хороших организаторских способностях и в том, что тот сможет поставить стратегически важный на северо-восточных рубежах острог. Жеребцов отправлен из Москвы как приближённый Бориса Годунова. Кстати, некоторые историки уверены, что на самом деле Годунов был отравлен боярами, причем как раз при деятельном участии Василия IV Шуйского.

В 1607 г. на месте острога воеводами Жеребцовым и Давыдовым стали возводиться рубленые стены из бревенчатых клетей. В результате в Мангазее появилась мощная по северным меркам крепость, оснащённая артиллерией. Она имела классический для того времени облик. В ней было пять башен (четыре по углам и одна надвратная), а высота стен колебалась от 1,5 до 4,5 саженьей. В самой крепости находились резиденции обоих воевод, храм, съезжая изба, таможня, другие административные и хозяйственные постройки. Здесь же находилась т. н. аманатская изба — явление чисто сибирское. В таких избах содержались, по сути, заложники из числа местной знати, чтобы местное население исправно выплачивало ясак. В Мангазее постоянно располагался гарнизон до 100 стрельцов, которые в зимовьях занимались сбором ясака. Снаружи крепости находился посад. Всего в городе насчитывалось до 500 различных строений (рис. 8). Были построены церкви, амбары, лавки, ремесленные мастерские, жилые дома. Общая численность населения Мангазеи достигала 2 000 человек. Это был самый крупный город за полярным кругом.

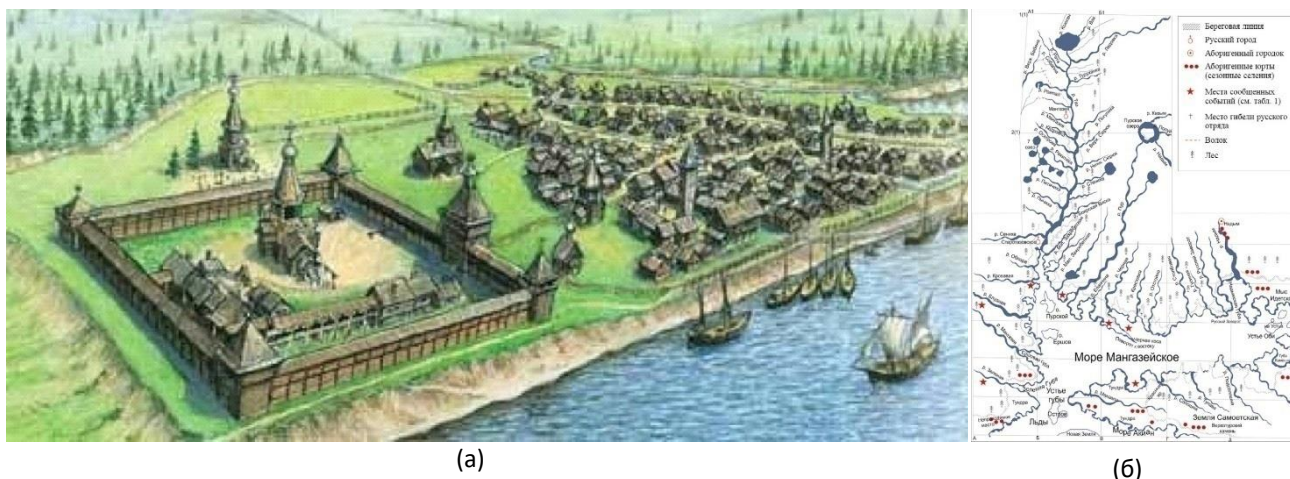


Рис. 8. Мангазея (реконструкция М.И. Белова) (а); Море Мангазейское. Прорисовка с листа Хорографической чертежной книги С. Ремезова (б).

При строительстве домов в Мангазее впервые были разработаны и использовались особые технологии, поскольку этот регион находится в зоне вечной мерзлоты. Дома возводили на слое замороженной щепы, укрытой сверху в качестве гидроизоляции слоем берёзовой бересты, чтобы грунтовые воды не размывали фундамент. Часто, чтобы дом не «скручивало», сруб устанавливали на корневой системе спиленного дерева — так, что пенёк оказывался посередине дома, а стены сруба лежали на корнях (рис. 9) [15, Визгалов Г.П.].



Рис. 9. Строительство дома на корневой системе дерева (фото НПО «Северная археология-1»). Видно, что при строительстве использовались куски корабельного кия; Мангазея (реконструкция).

В 1627 г. в период расцвета города здесь зимовало до 700 промышленников. При этом тобольские воеводы требовали от чиновников в Мангазее поласковее относиться к местному населению, не чинить самоуправства и чрезмерных поборов, а казаков удерживать от грабежей и насилия по отношению к местной мангазейской самоеди.

Новая крепость стала экономическим центром Сибири. В 1608 г. ясак в Мангазею регулярно доставляли уже не только местные племена — самоеды (ненцы) и остяки-самоеды (селькупы), но и проживавшие значительно южнее енисейские остяки (кеты) и тунгусы (эвенки). В 1607 г. во время похода на восток отряд Давыда Жеребцова и Курдюка Давыдова основал на Енисее в дельте реки Турухан зимовье, на месте которого позднее вырастет Новая Мангазея (Туруханск). Но этого Жеребцов уже не увидит, поскольку «сибирскую эпопею» воеводы прервёт призыв о помощи от царя Василия IV Шуйского, дошедший из Москвы, осаждённой войсками Лжедмитрия II.

В далёкой Мангазее весть об осаде Москвы получил воевода Давыд Жеребцов. Зимой 1608–1609 гг. большой отряд из 1 200 сибирских стрельцов под его командованием совершил невероятный «ледовый поход» из Мангазеи в Центральную Россию. Там к ним присоединились 600 архангельских стрельцов, а затем нижегородские и костромские отряды. Неожиданно для тушинцев «Лжедмитрия II», которые уже взяли под свой контроль большую часть страны, эти мощные силы появились у стен Ипатьево-Троицкого монастыря в Костроме. Взятие Костромы войском Жеребцова 1 мая 1609 г. совпало с выступлением в поход из Великого Новгорода отрядов молодого князя Михаила Скопина-Шуйского и союзных на тот момент шведов (рис. 10). В июне под Костромой Жеребцов разгромил отряды запорожских и донских казаков во главе с литовским шляхтичем Лисовским.

После этого Жеребцов повёл своё войско в Калязин, где Михаил Скопин-Шуйский формировал армию для похода на Москву. К тому моменту в народе накопилась ненависть к

«Тушинскому вору», который раздавал русские земли польско-литовским интервентам. Со всех краёв в Калязин стекались люди, готовые биться с захватчиками. Отряды сибирского воеводы существенно усилили войско Скопина-Шуйского. Они освободили Александровскую слободу, Переяславль-Залесский, Дмитров. Узнав об этом, соратник Лжедмитрия II гетман Ян Сапега снял большую часть своей армии с осады Троице-Сергиева монастыря (рис. 11), защитники которого к тому моменту были на грани истощения военных и физических сил, и двинул своё войско на Калязин.

Давыд Жеребцов с момента прихода на соединение со Скопиным-Шуйским выполнял наиболее ответственные поручения. Сначала он был послан с разведывательными целями к Ростову Великому. Как отмечал очевидец, «а ныне князь Михаил Васильевич стоит в Калязине монастыре, а послал под Борисоглебский монастырь и в Ростов воеводу Давыда Жеребцова». По возвращении в Калязин Жеребцов участвовал в решающем сражении с сапежинцами.

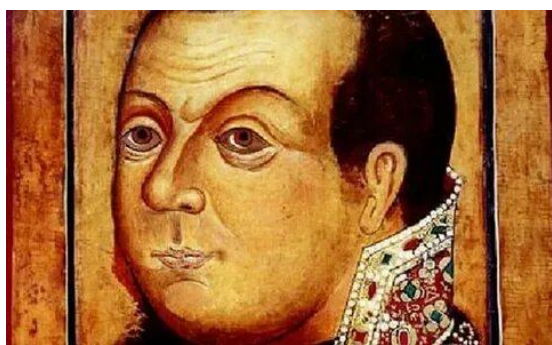


Рис. 10. Князь М.В. Скопин-Шуйский, руководитель ополчения 1609–1610 гг.



Рис. 11. Оборона Троице-Сергиевой лавры, худ. С.Д. Магидович.

В ночь с 19 на 20 октября 1609 г. авангардные части армии Скопина-Шуйского подступили к Александровской слободе близ Троице-Сергиева монастыря, стремительно атаковали гарнизон «сапежинцев». Как только гетман Сапега выступил из-под стен монастыря на помощь своему гарнизону в сторону Александровской слободы, заранее отобранные части во главе с воеводой Жеребцовым, легко смяв караулы, прорвались в осаждённый монастырь. Отряд этого «спецназа» насчитывал около 1 000 опытных сибирских стрельцов. Осуществив блестящий прорыв в монастырь, Давыд Жеребцов, несмотря на недовольство местных воевод, принял на себя дальнейшее командование обороной обители преподобного Сергия Радонежского. В 1610 г. Давыд Жеребцов героически погиб при обороне Троицкого Макарьева монастыря в Калязине от поляков ².

Планы захвата русского севера в Смутное время

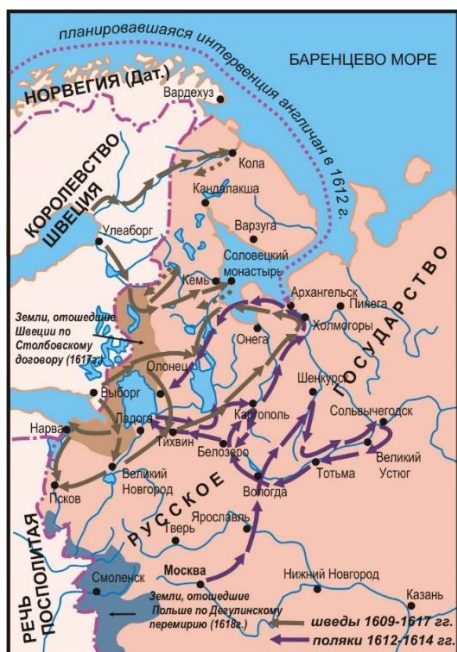
Во время осады Москвы и после её освобождения польские отряды устремились на север, в Поморье, так как там не было русских войск. Они захватили и разграбили города Бело-

² Леонтьев Я.В. Из славного рода Бяконтов // Частный корреспондент. URL: http://www.chaskor.ru/article/iz_slavnogo_roda_byakonta_14357 (дата обращения: 20.07.2024).

зерск, Вологду, Солигалич, штурмовали Каргополь (рис. 12 а). Поляки осадили Холмогоры, но, не взяв города, часть отрядов отправилась грабить на Вагу, а другая — разорила Николо-Корельский монастырь, посады Архангельска, Нёноксу, Луду (рис. 12 б) [16, Мельникова А.С.].

Шведы считали Великий Новгород своей военной добычей и плацдармом для освоения и захвата всего Северо-Запада России, как им обещал Лжедмитрий. Они требовали передать им исконные русские земли — Псков, Гдов, Ижору, южное Приладожье, Колу и весь Кольский полуостров, Сумы и Соловецкий монастырь, Северную Карелию, Архангельск, Холмогоры (рис. 12 в).

Англичанам в эти годы захотелось захватить Русский Север и овладеть Волжским путём на Каспий. В 1609 г. Томас Чемберлен представил королю проект английской интервенции в России. Англичане предложили русскому правительству помощь вооружёнными силами. В июне 1612 г. в Архангельск прибыли корабли с английскими войсками. Их представитель Я. Шав отправился в лагерь князя Д.М. Пожарского в Ярославль договориться об условиях оказания военной помощи, но руководители ополчения решительно отказались от неё.



а



(б)



(в)

Рис. 12. Вторжение польских и шведских войск на территорию Русского государства; (б) польские войска, (в) шведские войска.

Секретный проект польско-испанской колонизации Архангельска и прилежащих земель получил огласку зимой 1610–1611 гг. Шведский король был готов принять в нём участие, если московские бояре откажутся выплатить ему долг царя Василия Шуйского. В январе 1611 г. Карл IX обратился с посланием к настоятелю Соловецкого монастыря с предостережением о польских интригах. Лжедмитрию II было сообщено об этом. Король предложил ему союз против поляков при выплате долгов [17, Форстен Г.В.]. Он пугал «москвитов» вторжением испанского короля на Русский Север в интересах поляков и предлагал боярам

помощь против поляков, если они «надлежащим образом» уплатят все долги перед ним (рис. 12 а) [18, Видекинд Ю.].

Намерение Сигизмунда III привлечь испанский флот для колонизации северных территорий Московии выводило такой план на новый уровень опасности. О проекте польско-испанского вторжения на Русский Север знали не только в Швеции, но и в Англии. В 1611 г. Сигизмунд III обратился к королю Якову I, прося его подтвердить, что английские купцы не будут вмешиваться в политические события, происходящие в Московии, и в случае их эскалации не будут помогать русским наемниками и военными товарами [19, Таймасова Л.Ю.]. Опасения, что Лондон выберет сторону польского короля, заставили московские власти щедро расплатиться с английскими «гостями».

При Иване Грозном агенты Московской компании в России оказывали английскому двору услуги в области военной и экономической разведки: они вербовали русских купцов и должностных лиц, подкупали их, шантажировали (рис. 13 а).

В 1914 г. санкт-петербургский архивист Инна Любименко, знаток русско-британских торговых связей рубежа XVI–XVII вв., работая в английском спецхране, обнаружила странные материалы и почти сразу же поняла, что держит в руках настоящую историческую «бомбу». Она написала статью «Английский проект 1612 года о подчинении русского севера протекторату короля Иакова I» и опубликовала ее [20, Lyubimenko I.; 21, Любименко И.И.].

Первым документом оказалась копия письма, адресованного Тайному совету при дворе короля Карла I. Английский капитан Чемберлен, который в 1610–1613 гг. принимал участие в какой-то чрезвычайно тайной миссии, сообщал: «По своём возвращении из России, я представил покойной памяти королю Иакову I всё русское государство, ежегодный коронный доход с которого достигает 8 миллионов фунтов стерлингов. Сэр Джон Меррик и сэр Уильям Руссель были посланы к дворянству этой нации... и предложили от имени короля Великобритании, что Его Величество сделается их императором и покровителем, на что, в общем, они согласились с благодарностью и послали своего посла с великим подарком к королю, чтобы вступить с ним по поводу этого дела в переговоры».

Во втором документе речь шла уже о самих переговорах и предварялась оценкой российских реалий в Смутные времена. Говорилось о территориях, что ещё не затронуты войной и ещё «сохранивших целостность», и о тех, которые уже «предвкушают» грядущие «ужасы её» и, «наслышанные о славе Его Величества, его великом разуме и доброте, предпочитают отдаться в его руки, чем в какие бы то ни было другие».

В этих переговорах ведущая роль принадлежала главе Московской компании (рис. 13 б) Джону Смит, который успел привлечь к ним «авторитетных британских купцов». Следующая цитата помогает осознать, как размеры английских территориальных притязаний, так и надежды английской неготиантской дипломатии: «Если бы Его Величество получил предложение суверенитета над той частью Московии, которая расположена между Архангельском и Волгой, и над водным путем по этой реке до Каспийского или Персидского моря, или, по

крайней мере, протекторат над нею и полную свободу для английской торговли, это было бы самым счастливым предложением, когда-либо сделанным нашему государству с тех пор, как Колумб предложил Генриху VII открыть для него Вест-Индию...».

Зная о скудости британской казны, автор вносит изобретательное предложение — взвалить финансовое бремя по переходу Русского Севера под длань монарха Англии на... русских. И даже бегло обрисовывает схему — как это можно сделать. В мае британский флот уйдёт из Англии для заключения договора с русским населением, а по осени, когда двинется обратно, русским «разрешается отправить с ними своих послов для подтверждения договора», «а тем временем пусть они приготовятся передать в руки английской компании достаточно казны и товаров, чтобы оплатить вооружение и перевоз нужного им количества войска».



(а)



(б)



(в)

Рис. 13. Захват Русского севера (а); Московская компания (б); Джон Меррик в Архангельске (в).

С середины XVI в. главным торговым путём англичан в Россию был город Архангельск. С того самого периода британские купцы завладели привилегированным положением во внешней торговле Московии. В самых крупных и успешных городах — Москве, Ярославле, Архангельске, Вологде, Астрахани, Казани — работали дворы Лондонско-Московской компании. Британские купцы были готовы поддержать любую новую власть, пообещавшую им былую стабильность. Цель одна — контроль над главным торговым транзитом через Россию. После представленного Джоном Мерриком предложения, летом 1612 г. в Архангельске высадилось вооружённое английское подразделение в 150 солдат (рис. 13 в). Есть записи о том, что отряд прибыл в Ярославль, где командиру ополчения князю Пожарскому предложили совместно овладеть Москвой.

В английских архивах сохранился набросок проекта, датированного 14 апреля 1613 г., автором которого являлся Джулиус Сизар, влиятельный канцлер казначейства времен Иакова I. В проекте утверждалось, что на не затронутом войной Севере «народ желает и даже вынужден необходимостью отдаться в руки какого-нибудь государя, способного защитить его, и желает подчиниться правлению иностранца, видя, что никого не осталось из его собственных государей». Чуть далее идет замечание об «укреплении» Архангельского порта и о том, достаточно ли для этого будет «1 000 английских солдат». Летом 1611 г. представители северных русских областей уже вели соответствующие переговоры с агентом английской компании Мерриком [22, Лабутина Т.Л.].

Авторы проекта уверяли короля Якова I, что у него было «достаточно оснований, чтобы взять в свои руки защиту этого народа и протекторат над ним на условиях, могущих обеспечить и оградить свободу торговли, которую мы уже ведём и предпримем в дальнейшем». Они просили направить уполномоченное лицо на север, чтобы провести переговоры с местным населением о заключении договора на условиях суверенитета или протектората. Англичане с ещё досмутных времен мечтали проложить транзит через Россию «в Шемаху, Бухару, Самарканд и Китай». На волне Смуты захотели уже всю Россию. И в лице своих полпредов — Джона Смита и Джона Меррика — агентов Московской торговой компании готовились к завуалированному захвату Архангельской и Вологодских областей и практически всего Поволжья с выходом к Каспию.

Попытка Британии провести «мягкую оккупацию» российских территорий так и не удалась. Россия справилась с польской интервенцией. В феврале 1613 г. трон Московии занял первый из династии Романовых — царь Михаил. Правил крепко, разброд в стране пресёк и, тем самым, все планы англичан разрушил окончательно. Но и по сей день немногие знают, что история Государства Российского в первое десятилетие XVII в. могла сложиться совсем иначе. И что сегодня мы вполне могли быть не гражданами Российской Федерации, а подданными английской короны.

К началу XVII в. кремлёвским властям было хорошо известно о богатых месторождениях благородных металлов в «земле Писид» [19, Таймасова Л.Ю.]. Однако удалённость и труднодоступность тех мест делала такие знания бесполезными на протяжении долгого времени. Царь Василий Шуйский озаботился вопросом улучшения денежного дела в Москве и обратился за помощью к англичанам. Он вернул купцам Московской компании все привилегии и вольности [23, Бантыш-Каменский Н.Н.]. Приватным порядком, через английских «гостей» царь просил короля Якова I прислать специалиста в деле очистки природного золота. Предполагалось, что на московском денежном дворе будет изготавливаться русская золотая монета, которая по чистоте металла не уступала бы европейским стандартам. Для осуществления этого проекта ко двору царя Василия около 1608 г. прибыл «пробирных дел мастер» Уолтер Басби с рекомендациями от Якова I [24, Курлаев Е.А.].

Москва намеревалась передать прииски «земли Писид» купцам Московской компании на условиях «концессии». Часть добытого золота должна была поступать в царскую казну в качестве «концессионных» выплат. Однако по некоторым причинам сделка с Московской компанией не состоялась, и английский пробирщик оказался не у дел. Согласно этому дополнительному плану, территория Русского Севера, уходящая под контроль англичан, простиралась от Кольского полуострова до Урала и далее до реки Енисей и включала в себя все богатейшие земли Сибири с пушниной, в том числе и «Златокипящую Мангазею».

Пока документ был на рассмотрении короля Якова, в Англии начали собираться отряды «добровольцев», готовых выступить на стороне Московского царства против польских интервентов. В реальности они пытались проникнуть в Архангельск. По совету князя Дмит-

рия Пожарского, главы народного ополчения, воевавшего с поляками на русской территории, англичан-добровольцев на Север не пустили [23]. Тем временем в октябре 1612 г. польских интервентов изгнали из Москвы, а в январе 1613 г. на престол вступил Михаил Романов.

Возродиться в короткие сроки Русскому государству помогла торговля сибирскими мехами, на которые так настойчиво претендовали англичане. Да и дальнейшая война с Польшей, по результатам которой Москва вернула Смоленск с Левобережной Украиной, велась на те же деньги. В разгар военных сражений в казну шли сотни тысяч рублей, вырученных с экспорта на Запад сибирских мехов. Так что мечты Лондона понятны и имели далеко идущие планы. С тех пор англичане не раз пробовали взять реванш, прибрав всё же к своим рукам Русский Север. Следующая неудачная попытка была предпринята в Крымскую войну 1854 г., но тогда британский флот отбыл ни с чем. А последний явный случай датируется 1918 г., когда в разгар Гражданской войны англичане уже было схватились за заветные северные богатства, но, увы, снова ушли с позором восвояси.

«Златокопящая Мангазея»

С постройкой Мангазеи начинается бурное развитие соболиного промысла, который достиг своего пика в 40-е гг. XVII в., когда ежегодно добывалось 145 тысяч зверьков. В конце того же века эта цифра упала до 42 тысяч. Всего за 1621–1690 гг. в Сибири было добыто 7 248 000 соболей. На пике пушной добычи в 30-е гг. 1 рубль, вложенный в товары для обмена, иногда приносил пушнины на 32 рубля за один год [25, Белов М.И.]! Неудивительно, что Мангазея получила прозвище «златокопящей». Сюда, пренебрегая опасностями, устремлялись тысячи людей с надеждой быстро разбогатеть. Вслед за промышленниками шли купцы, снабжавшие город всем необходимым (рис. 14).

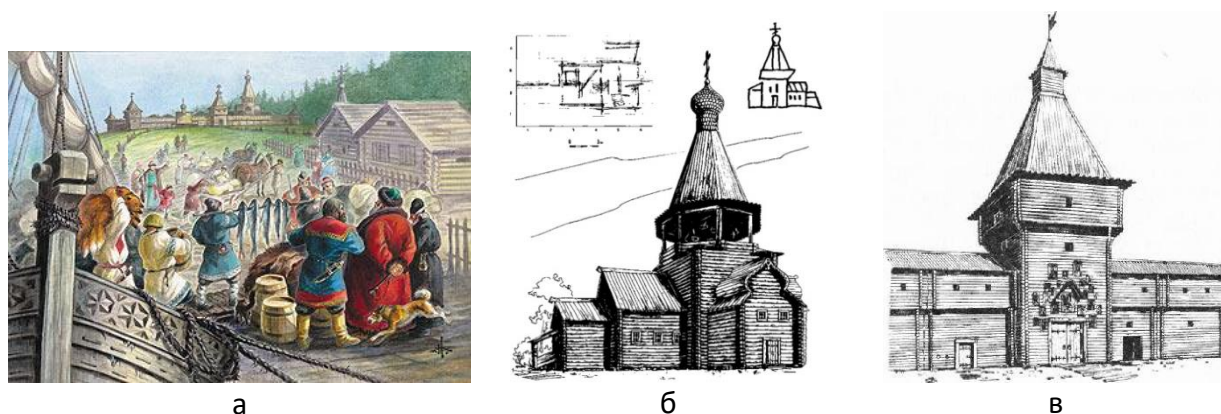


Рис. 14. Торг в Мангазее (а); Мангазея. Соборная церковь Троицы (б) [25, Белов М.И.]; Спасская проездная башня острога Мангазея (в) [26, Сериков И.А.].

Стоимость добытого соболя была огромна. Так, в таможенной книге 1636 г. показано 87 210 добытых соболей, что в пересчёт на деньги составляло сумму, близкую к полумиллиону рублей, что равнялось всему годовому доходу царского двора в 70-х гг. XVII в. Всего по таможенным книгам за 1630–1637 гг. (7 лет) через мангазейские таможни прошло 477 469 соболей стоимостью 2 387 345 рублей. При этом десятинный сбор с частных промышленни-

ков давал государственной казне намного больше пушнины, чем ясачный сбор с аборигенов Мангазейского уезда (рис. 14) [8, Лобанов К.В.].

Таблица 1

Стоимость мехов в XVII в.³

Пушнина	Стоимость
Соболь	50 руб./сорок (от 14 до 600–800 руб.)
Соболиная шуба	50 руб.
Белка	7–20 руб. за тысячу
Лисица чёрная чернобурая красная и бурая	10–50 руб. за штуку от 6 руб. за штуку 50 коп. за штуку
Куница	10–20 руб./сорок
Бобр	Ср. 2 руб./шт.
Горностай	2–3 руб./сорок, отд. шкурка 2–3 алтына
Песец	4–5 алтынов за штуку
Росомаха	1–2 руб. за штуку
Волк	1 руб. за штуку
Зайцы	25–30 коп за десяток



(а)



(б)

Рис. 14. Сибирский соболь (а), Сбор ясака (б). Художник О.В. Фёдоров.

В Москве соболи в пошине оценивались выше, чем в Мангазее. Например, в 1628 г. в Мангазее десятинный сбор мягкой рухляди оценен в 15 354 р., а в Москве 17 285 р.; в 1635 г. десятинную мягкую рухлядь в Мангазее оценили в 10 749 р., а в Москве в 12 952 р. Таким образом, если к десятинной пошине прибавить ещё ясак и поминки, то окажется, что государева казна ежегодно получала из Мангазеи мягкой рухляди по московской цене от 17 тыс. рублей до 30 тыс. рублей [28, Буцинский П.Н.].

³ [27, Яницкий Н.Ф.].

Наряду с соболями, составлявшими основную часть пушнины в стоимостном выражении, добывались и другие пушные звери (табл. 1) [27, Яницкий Н.Ф.]. Но не только добычей пушнины занимались мангазейцы. В городе активно развивались различные ремёсла. Широкое развитие получил косторезный промысел, о чём говорят многочисленные находки готовых изделий из кости мамонта и заготовок для будущих изделий [15, Визгалов Г.П.].

Сенсацией Мангазеи явился литейный двор, где были обнаружены тигли — керамические горшки для плавки медной руды. Анализ найденных остатков меди, проведённый Н.Н. Урванцевым, показал, что в них присутствуют платина и палладий, характерные для вторичных карбонатных медных руд норильского месторождения. Мангазейцы плавил карбонатную руду месторождения Норильска, где окисные руды выходят на поверхность, хорошо заметны из-за яркого цвета и легкоплавки. Руда вывозилась за 500 км из Норильского зимовья в Мангазею зимой на оленьих упряжках (рис. 16 а).

Анализ образцов меди, произведённый в спектральной лаборатории НИИГА, показал следующее:

- фрагмент медного изделия: Pt0,013 г/т; Pd0,08 г/т;
- кусок листа меди; Pt0,023 г/т; Pd0,13 г/т;
- шлак: не обнаружено.

Следовательно, мангазейцы плавил карбонатную норильскую руду. Карбонатные руды легкоплавки и легко заметны благодаря ярко-зелёному или синему цвету [25, Белов М.И.].



а



б



в



г

Рис. 16. Возможный маршрут доставки медной руды в Мангазею (а); азурит (б); металлические изделия (в), найденные при раскопках в Мангазее; тигель для плавки металлов (г).

В Норильске у подножия горы, потом названной Рудной, выходила на поверхность пачка глинистых сланцев, пропитанных углекислыми солями меди — минералами, малахитом и азуритом (рис. 16 б). Эти сланцы в 1866 г. видел ещё Ф.Б. Шмидт во время посещения Норильска. Их ярко-зелёные и синие цвета сразу бросались в глаза, привлекая внимание всякого, даже не сведущего в горном деле человека. Такие карбонатные руды легко плавятся в печах самого примитивного устройства, потому их и могли добывать люди того времени. Очевидно, что этими медно-карбонатными рудами и пользовались ремесленные люди Мангазеи (рис. 16 в, г). Присутствие платиноидов в выплавках меди и остатках медных изделий, найденных при раскопках Мангазейского литейного двора, подтверждает такой вывод. Эти металлы характерны для всех руд Норильска: как первичных сернистых, так и окисных медно-карбонатных вторичных [8, Лобанов К.В.].

История разработки медных руд Таймыра имеет очень давнюю историю. В районе уникального гигантского Cu-Ni-Pt Норильского месторождения в древности находился так называемый Пясинский металлургический центр. Здесь обнаружены изделия самых северных в мире мастеров бронзового века: антропоморфные фигурки, остатки культовых изделий, наконечники стрел, ручки для ножей и т.д. [29, Денисов В.В.]. По остаткам коры берёзы время деятельности древних металлургов оценивается в 2800–3200 лет назад. Это свидетельствует о климате того времени, который был близок современному климату средней полосы России. Развитие металлургии на Таймыре в эпоху бронзового века обусловлено богатством района рудами меди и наличием Арылахского месторождения, легкодоступного для поверхностной разработки при обилии крупных самородков меди. На северном мысе г. Рудной (Норильск 1) на поверхность выходили халькопиритовые жилы с содержанием до 20% меди и 5% никеля [30, Старостин В.И.].

Походы мангазейцев на Енисей и Лену

Из Мангазеи отряды промышленников и казаков уходили дальше на восток, в связи с истощением ресурсной базы отправлялись в поисках пушнины на Енисей и Лену. При этом важнейшую роль играло основанное мангазейцами в 1607 г. Туруханское зимовье (рис. 17).

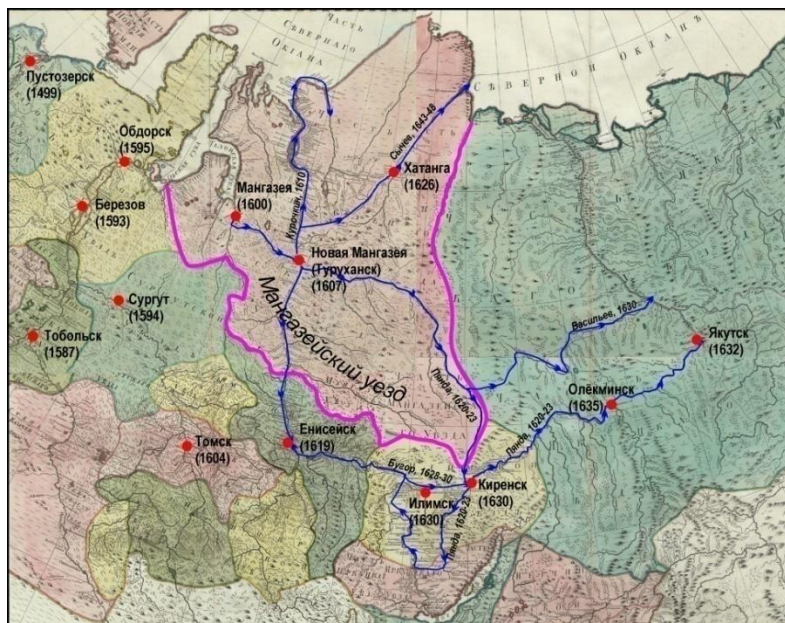


Рис. 17. Походы мангазейцев на восток [31, Магидович И.П.]. Карта Сибири и границы Мангазейского уезда показаны по атласу 1745 г. [32].

В 1610 г. Кондратий Курочкин совершил первое плавание к устью Енисея, а затем через открытое море дошел до реки Пясины. Он указал, что в Енисей можно проходить морем на крупных кораблях, чем встревожил власти в Москве. В 1620 г. отправился поход на Лену отряд Демиды Пянды, который пришёл в Туруханск из Мангазеи с группой промысловиков. За 3,5 года он прошёл новыми речными путями около 8 тыс. км и положил начало открытию русскими Восточной Сибири. Он обследовал Нижнюю Тунгуску на 2 300 км и доказал, что верховья её и Лены сближаются, и через открытый им волок промысловики начали проникать на Лену. В течение одного лета Пянда прошёл вниз и вверх по Лене около 4 000 км и проследил её течение на 2 400 км. Он указал русским на удобный путь от верхней Лены к Ангаре. Пянда был первым русским, проследившим течение Ангары почти на 1 400 км от истока и доказавшим, что она и Верхняя Тунгуска — одна и та же река. Рассказы о нём собрал в Енисейском крае и Якутии участник академического отряда Великой Северной экспедиции историк Г. Миллер.

В 1630 г. поход северным путём совершил с отрядом Мартын Васильев. Он прошёл реками Нижней Тунгуской, Чоной и Вилюем до Лены. Василий Бугор во время похода 1628–1630 гг. открыл самый южный путь, ведущий из бассейна Енисея на Лену. Он шёл с отрядами вверх по правому притоку Ангары — Илим и его притоку Игирме, где она сближается с Куттой, перешёл через водораздел на Куту, а по ней спустился до верхней Лены. Для сбора ясака Бугор оставил на верхней Лене два поста, на месте которых затем были построены остроги Киренск и Усть-Кут [8, Лобанов К.В.].

Проникли мангазейцы на морское побережье к востоку от Таймыра. В 1643 г. Василий Сычов от Туруханска с отрядом прошёл на верхнюю Пясины, оттуда на Хету, по ней и Хатанге спустился к заливу и вышел на среднее течение реки Анабар. Так промышленники и служивые люди из Мангазеи и Туруханска освоили земли в бассейне Енисея, открыли озеро Бай-

кал, большую часть бассейна Лены, проследили почти всё её течение от верховьев до устья [31, Магидович И.П.].

Угасание Мангазеи

Несмотря на важное значение Мангазеи, позволявшее контролировать обширные малообжитые северные территории богатые пушниной, век города оказался недолог. И в этом сыграли свою роль как объективные, так и субъективные факторы.

Огромные богатства, проходившие через Мангазею, не могли не привлечь интерес тобольских воевод. Тобольский воевода князь Иван Куракин (1616–1620 гг.) настоял перед царём Михаилом Романовым на запрете Мангазейского морского хода через волоки Ямала, сославшись на опасность появления на Оби и Енисее торговых кораблей западноевропейских компаний [33, Белов М.И.]. Было даже представлено свидетельство, что два европейских корабля видели в Байдарацком заливе, у западного побережья полуострова Ямал. Это ходатайство легло на благодатную почву, т. к. ещё были свежи в памяти попытки английских и немецких купцов закрепиться на русских северных землях во время недавней Смуты.

В 1619 г. царский указ о запрете был подписан. Этот запрет негативно сказался на поморском мореплавании и привел к упадку на поморских территориях. Он ударил, прежде всего, по небогатым поморским крестьянам, ходившим по морю в Мангазею. После запрещения Мангазейского морского хода все, кто направлялся в Мангазею или на Русь, могли использовать только сухопутный «черезкаменный путь» (через Уральские горы), выходивший в Березов или «камскую дорогу» через Верхотурье в Тобольск. В этих точках строились большие морские кочи и формировались караваны для походов в Мангазею. Суда часто терпели аварии в Обской губе из-за сильных штормов [28, Буцинский П.Н.]. Организация походов по этим путям была дорогой и доступной только богатым купцам, к которым простые поморы нанимались в основном в качестве наёмных работников. Это решение властей нанесло сильный удар по двинянам, мезенцам, пинежанам, устюжанам, которые и вели торговлю с Мангазеей. При последующем освоении восточных территорий на Енисее и Лене основной поток промысловиков шёл южными путями, минуя Мангазею, которая в этих условиях полностью утрачивала своё значение.

Важнейшие события в истории Мангазеи

Таблица 2

Важнейшие события в истории Мангазеи

1600 г. — к устью реки Таз послан отряд под командованием князя Мирона Шаховского и стрелецкого головы Данилы Хрипунова с предписанием поставить острог, для того чтобы енисейскую и мангазейскую самоядь привести под государеву царскую руку и ясак с них ежегодно собирать. Дальнейшая судьба этого отряда неизвестна.
1601 г. — в район реки Таз послана вторая военная экспедиция под предводительством князя Василия Массальского и боярина Савлука Пушкина. Был заложен острог Мангазея, в котором они стали первыми воеводами. Постройка воеводского двора в Мангазее — самого раннего строения.
1604 г. — построена первоначальная крепость в Мангазее.

1606 г. — в Мангазею прибыли воеводы Давыд Жеребцов и Курдюк Давыдов. Воеводская власть на северо-сибирской земле была установлена окончательно.
1607 г. — начато строительство Давыдовской, Ратиловской, Успенской, проезжей Спасской и Зубцовской башен. Построены городские крепостные укрепления.
1609 г. — в Амстердаме голландский торговый агент Исаак Масса издал географический чертёж Мангазеи, на котором были показаны церкви, воеводский двор и постройки.
1616 г. — Тобольский воевода Куракин сообщил в Москву, что немцы нанимали русских провести их от Архангельска в Мангазею.
1619 г. — запрещение Мангазейского морского хода (поморским крестьянам запрещалось ходить из Карского моря в Обскую губу и под страхом смерти показывать дорогу иностранным кораблям). Крупный пожар в Мангазее, город выгорел дотла.
1626 г. — составлен «Росписной список» Мангазейского города», который был переслан в Сибирский приказ. Реставрация здания Успенской церкви — главного храма города.
1627 г. — расцвет Мангазеи, в Мангазее зимует около 700 промышленников «опричь новых приходцев».
конец 20-х гг. XVII в. — в Мангазее основана церковь Макария Желтоводского (или храм пресвя- тых отцов и чудотворцев Михаила Малеина и Макария Желтоводского).
1629–1632 гг. — на воеводство в Мангазею приехали из Москвы боярин Григорий Кокорев со свитой и дворянин Андрей Палицын. Внутренняя междоусобица и открытый разрыв между воеводами. Поражение Андрея Палицына (он отступил на Енисейский волок).
с 1633 г. — Сибирский приказ стал назначать в Мангазею только одного воеводу, которому теперь принадлежал воеводский двор и вся власть в городе.
в 30-е гг. XVII в. — начался упадок Мангазеи. Причиной тому явилось истребление соболя в этом районе, а также освоение более удобных путей на север Сибири.
1641–1644 гг. — в Мангазею не приходили караваны с хлебом. В городе был голод.
1642 г. — грандиозный пожар в Мангазее, выгорел почти весь город.
1645 г. — последний крупный пожар в Мангазее.
1654 г. — ограбление пономарем Троицкой церкви Алексеем Антоновым кладовой Мангазейской церкви Макария Желтоводского.
1655 г. — по сообщению воеводы И. Саблина, в городе осталось на зимовку от 700 до 1 000 звероловов.
60-е гг. XVII в. — появился культ святого мученика Василия Мангазейского, который стал местным церковным патроном. К гробу святого, находящемуся в Мангазее, стали стекаться толпы верующих. Это не помогло восстановить былое могущество Мангазеи, практически прекратилось развитие ремёсел и производства.
1672 г. — стрелецкий гарнизон по указу царя покинул город Мангазею и с реки Таз перебрался в Туруханское зимовье. Здесь был построен новый город — Новая Мангазея (Туруханск). Старый город, оказавшийся вдали от новых торговых путей, заброшенный людьми, пришёл в упадок. Мангазея просуществовала недолго, но она явилась значительной вехой в продвижении русских на восток.

Однако не только административные решения сказывались на северном мореплавании. При рассмотрении истории мореплавания вдоль побережья Северного ледовитого океана необходимо учитывать как долгосрочные изменения климата, так и годовые колебания температур в этих местах. Период с XIV по XIX вв. получил название Малого ледникового периода. В это время зафиксированы самые низкие среднегодовые температуры за последние две тысячи лет (рис. 18). Люди средневековья не могли оценить влияние этих изменений, но сейчас можно видеть связь между активностью арктических плаваний и климатическими колебаниями, в частности изменениями среднегодовых температур. На Севере такие темпера-

турные изменения приводили к изменению ледовой обстановки на маршрутах плаваний, что в свою очередь сказывалось на доступности тех или иных регионов.

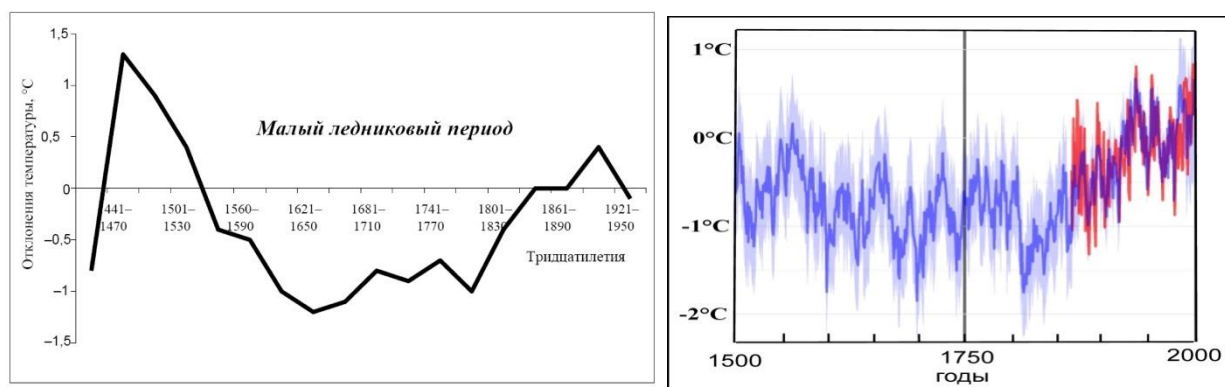


Рис. 18. Отклонение средней температуры воздуха за 30-летия на севере Евразии от средней за период 1881–1975 гг., восстановленное по дендрологическим данным [34, Кренке А.Н.]; вариации средних летних температур Арктики [35, Werner J.P.].

В связи с этим видно, что начало достаточно регулярных плаваний поморов к устью Оби из района Северной Двины и Мезени пришлось на середину XVI в., когда похолодание в Арктике несколько замедлилось и ещё не достигло своего минимума в Малый ледниковый период. В это время условия для плавания с точки зрения ледовой обстановки были более благоприятными. Свободными ото льда были горло Белого моря, проливы в районе острова Вайгач и воды вокруг полуострова Ямал. Это, безусловно, способствовало активному мореходству вдоль северного побережья и проникновению промышленников на территории в устье Оби. В 20–30-х гг. XVII в. на Севере период относительного потепления закончился и началось общее похолодание, резко усложнившее условия плавания. Кроме этого, имели место ежегодные сильные колебания температуры (рис. 18 б), которые сказывались на стабильности и регулярности плаваний от года к году. Поэтому и без царского запрета движение по Мангазейскому морскому ходу стало бы, скорее всего, постепенно затухать. Позднее, в середине XVIII в. с такими резко усложнившимися погодными и климатическими условиями столкнулись участники северных отрядов Великой Северной экспедиции, которым пришлось вести описание протяжённых участков побережья пешими маршрутами, а не с помощью морских плаваний, сильно затруднённых из-за сложной ледовой обстановки.

В 1629–1630 гг. в Мангазее произошёл беспрецедентный в истории сибирских городов случай открытой вражды двух воевод. Хотя громкие конфликты с выяснением отношений между воеводами, назначенным в один город, происходили и в других сибирских городах, но только в Мангазее он вылился в вооружённое противостояние их сторонников. После этих событий был изменён порядок назначения воевод в Мангазею. С 1633 г. Сибирский приказ стал назначать в Мангазею только одного воеводу, которому теперь принадлежал воеводский двор и вся власть в городе. Постепенно от практики назначения двух воевод в один город отказались и в других сибирских городах.

Трагические события 1629–1631 гг. совпали с началом постепенного экономического угасания Мангазеи. Главной причиной этого стало сокращение поголовья соболя в результа-

те хищнической бесконтрольной добычи, которая превышала естественный рост популяции. Это привело к тому, что всё больше промысловиков стало уходить на промыслы в другие районы на Енисей и далее на восток. В городе стала сокращаться деловая активность, меньше доставлялось различных товаров. Всё больше времени воеводам приходилось проводить в Туруханском зимовье, решая различные вопросы.

Большую опасность для Мангазеи, как и для всех деревянных городов, представляли пожары, несколько раз опустошавшие город. В знойное лето 1642 г. в Мангазее разразился грандиозный пожар. Город выгорел почти весь. Сгорели воеводский двор, государев амбар, съезжая изба, часть крепостной стены. Многие полуобгоревшие, но не до конца погашенные постройки, пришлось разломать из опасения новой вспышки пожара (рис. 19).



(a)



(б)

Рис. 19. Город Мангазея (a); пожар в Мангазее (б).

После пожара 1642 г. Мангазея никогда больше не отстраивалась в своём прежнем виде [13, Белов М.И.]. В этом пожаре сгорел весь архив Мангазеи, находившийся в крепости. Поэтому для истории сохранились только документы, в своё время отправленные из Мангазеи в Москву. По поводу причины пожара было предположение, что город подожгли туземцы, прибывшие в город под предлогом торговли. К этому времени обострились отношения с местными жителями, которые, пользуясь безнаказанностью со стороны властей, стали нападать и убивать промышленников, отбирать у них пушнину и различные припасы.

Положение усугублялось тем, что в 1641–1644 гг. из-за неблагоприятных погодных условий в Обской губе в Мангазею из Тобольска не могли пробиться караваны кочей с хлебом. В городе начинался голод. Становилось всё более очевидным, что город теряет своё прежнее значение, затрудняя освоение новых территорий и не принося прежнего дохода и промышленникам, и казне.

Учитывая эти неблагоприятные обстоятельства, с 1650-х гг. мангазейские воеводы начали длительную переписку с Москвой, о том, что город надо переносить восточнее, куда уже сместился центр пушных промыслов. Город начали постепенно покидать его жители, стала затухать деловая активность. В 1670 г. из пустующей Мангазеи в Троицкий монастырь (рис. 20), существовавший рядом с Туруханским зимовьем с 1660 г., были перенесены мощи сибирского святого Василия Мангазейского. Позже, в 1720 г. по распоряжению митрополита Тобольского Филофея они были положены в землю в южной половине храма Живоначальной Троицы. Наконец, в 1672 г. вышел указ царя Алексея Михайловича об упразднении го-

рода. Окончательно Мангазея была оставлена в 1677 г., а её гарнизон и руководство уездом было переведено на Енисей в Туруханское зимовье, которое существовало здесь с 1607 г., а с 1660 г. — Троицкий монастырь. Получив первоначально название Новой Мангазеи, крепость стала впоследствии называться Туруханском (рис. 20). Руководство строительством крепости осуществлял последний мангазейский воевода Данила Наумов, построивший её по образу и подобию мангазейской крепости. К 1677 г. Мангазею покинули последние жители, и город стал постепенно исчезать [8, Лобанов К.В.].

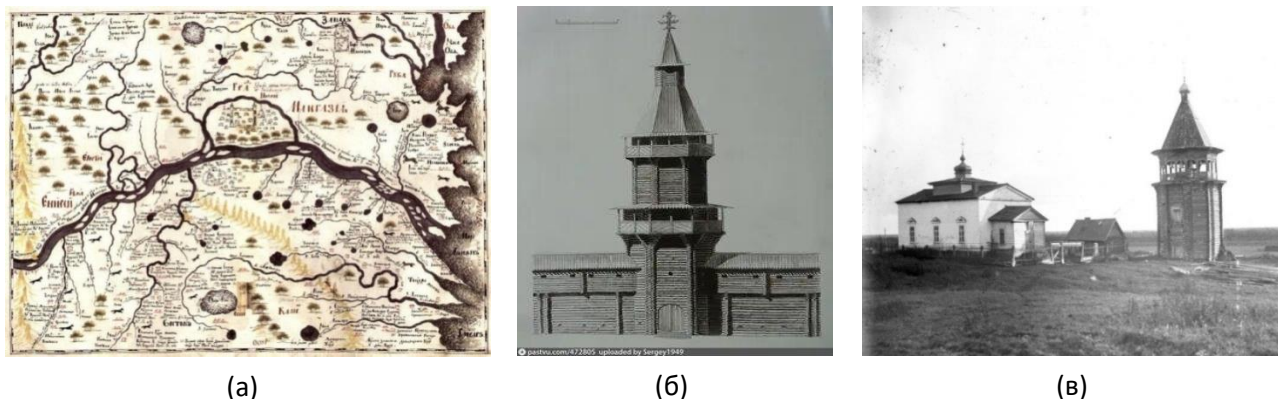


Рис. 20. Карта города Новая Мангазея (современный Старотуруханск) с окрестностями конца XVII века (а)⁴; Проездная башня Туруханского острога (б); Свято-Троицкий Туруханский монастырь, колокольня с колоколами из Мангазеи (в).

На месте Мангазеи вплоть до конца XVIII в. продолжало существовать Тазовское ясачное зимовье. В 1735 г. зимовье посетил сухопутный отряд под руководством геодезии ученика Федора Прянишникова, а зимой 1737–1739 гг. отряд геодезиста Михаила Выходцева. Оба этих отряда относились к Обско-Енисейскому отряду Великой Северной экспедиции под командованием Дмитрия Овцына [36, Магидович И.П.].

Заключение

В течение столетий русские люди, несмотря на все сложности, неуклонно и последовательно продвигались на восток, осваивая огромные просторы севера Евразии.

Походы новгородцев и затем поморов позволили освоить Поморье, бассейн Белого моря, Кольский полуостров, защитить их от иностранных посягательств и получить свободный выход в Северный Ледовитый океан. Морские плавания поморов на арктические острова и вдоль северного побережья Студёного моря положили начало освоению Северного Морского пути — кратчайшего маршрута из Европы в Китай.

Северные земли стали источником неисчерпаемых ресурсов, прежде всего пушнины, которые были основой экономического развития Русского государства. Именно пушнина, добытая на Севере, являлась практически единственным экспортным товаром, который позволял закупать за границей товары, не производившиеся на Руси. Это, прежде всего, чёрные, цветные и драгоценные металлы, материалы, необходимые для развития промышленности

⁴ Чертёжная книга Сибири, составленная тобольским сыном боярским Семёном Ремезовым в 1701 г. URL: <https://kp.rusneb.ru/item/material/atlas-sibiri-semena-remezova> (дата обращения: 20.07.2024).

и обороноспособности страны. Фактически «мягкая рухлядь» играла во внешней торговле ту же роль, которую сейчас выполняют нефть и газ.

Постройка и существование Мангазеи — крупного по тем временам города в центре пушного промысла — сыграли огромную роль в освоении и закреплении за русским государством этого региона. Город стал отправной точкой для дальнейшего продвижения на восток. Продажа северной пушны позволила преодолеть экономический упадок периода Смуты в начале XVII в. и заложить основы мощного государства. При этом даже в самые тяжёлые времена удалось оградить этот регион от захвата иностранцами, сохранив его за русским государством.

Сейчас значение этих огромных территорий только возрастает. Северный морской путь — важнейшая транспортная артерия, связывающая восток и запад нашей страны. Весь этот регион является неисчерпаемым источником ресурсов, который обеспечивает независимое развитие нашей страны на долгие годы вперед.

Список источников

1. История открытия и освоения Северного морского / Арктический научно-исследовательский институт Главного управления Северного морского пути Министерства морского флота СССР. Т. 1: Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / Под ред. М.И. Белова. Москва, 1956. 592 с.
2. Полное собрание русских летописей. Т. V. Псковская и Софийская летопись. Санкт-Петербург, Типография Э. Праца, 1851. 277 с.
3. Ципоруха М.И. Древние мореходы и загадки планеты. Москва: Вече, 2005. 416 с.
4. Окладников Н.А. Российские колумбы. Мезенские полярные мореходы и землепроходцы (XVI—начало XX века). Архангельск: Правда Севера, 2008. 358 с.
5. Лобанов К.В., Чичеров М.В. История освоения природных ресурсов русской Арктики в Средние века / Первопроходцы крайнего севера. Четырнадцатые Феодоритовские чтения: к 450-летию блаженной кончины преподобного Феодорита Кольского, в начале XVI века просветившего Евангельским светом земли Кольского Севера: материалы историко-краеведческой конференции / Под ред. митрополита Митрофана (Баданина). Мурманск: Издательство Мурманской епархии, 2022. С. 40–65.
6. Герберштейн С. Записки о московских делах. Санкт-Петербург: издательство А.С. Суворина, 1908. 382 с.
7. Алексеев М.П. Сибирь в известиях западноевропейских путешественников и писателей. Иркутск: Иркутское областное издательство, 1941. 609 с.
8. Лобанов К.В., Чичеров М.В. Мангазея — легендарный город Русской Арктики. Труды XX Ферсмановской научной сессии ГИ КНЦ РАН. 2023. № 20. С. 659–672.
9. Хорошкевич А.Л. Торговля Великого Новгорода с Прибалтикой и Западной Европой в XIV–XV веках. Москва: Издательство АН СССР, 1963. 366 с.
10. Вилков О.Н. Пушной промысел в Сибири // Наука в Сибири. 1999. № 45.
11. Никитин Д.Н., Никитин Н.И. Покорение Сибири. Войны и походы конца XVI начала XVIII века. Москва: Фонд «Русские витязи», 2016. 124 с.
12. Вычегодско-Вымская летопись. Историко-филологический сборник Коми филиала АН СССР. Сыктывкар, 1958. Вып. 4. С. 257–271.
13. Белов М.И. Мангазея. Ленинград: Гидрометеиздат, 1969. 128 с.
14. Лобанов К.В., Чичеров М.В. Геологические факторы в истории «Смутного времени» Русского государства в XVII веке. II Лавёровские чтения «Арктика: актуальные проблемы и вызовы». Сборник научных материалов Всероссийской конференции с международным участием. Архангельск: Типография № 2, 2023. С. 61–65.

15. Визгалов Г.П., Пархимович С.Г. Мангазея: новые археологические исследования (материалы 2001–2004 гг.). Екатеринбург-Нефтеюганск: Магеллан, 2008. 296 с.
16. Мельникова А.С. Московская Английская компания и русское денежное дело // Россия на путях цивилизации. Москва, 1982. С. 115–125.
17. Форстен Г.В. Политика Швеции в Смутное время // Журнал министерства народного просвещения. Ч. CCLXI (Февраль). Санкт-Петербург, 1889. С. 325–349.
18. Видекинд Ю. История шведско-московитской войны XVII века. Москва, 2000. 656 с.
19. Таймасова Л.Ю. Английский проект колонизации русского севера, или золото «земли Писид» // Исторический формат. 2020. № 1. С. 96–114.
20. Lyubimenko I. A Project of the Acquisition of Russia by James I // The English Historical Review. 1914. Vol. XXIX. Art. 248253.
21. Любименко И.И. Английский проект 1612 года о подчинении Русского Севера протекторату короля Иакова I // Научный исторический журнал. 1914. Т. 2. Вып. 3. № 5.
22. Лабутина Т.Л. Англичане в допетровской России. Санкт-Петербург: Алетейя, 2011. 272 с.
23. Бантыш-Каменский Н.Н. Обзор внешних сношений России по 1800 г. Ч. I. Москва: Типография Э. Лисснера и Ю. Романа, 1894. 304 с.
24. Курлаев Е.А., Манькова И.Л. Освоение рудных месторождений Урала и Сибири в XVII веке. Москва: Древлехранилище, 2005. 324 с.
25. Белов М.И., Овсянников О.В., Старков В.Ф. Мангазея: Мангазейский морской ход. Ленинград: Гидрометеиздат: 1980. 164 с.
26. Сериков И.А. Город Мангазея (к 360-летию со дня основания) // Красноярский край (материалы по географии и истории). Красноярск: КГПИ, 1962. С. 239–252.
27. Яницкий Н.Ф. Торговля пушным товаром в XVII в.: Реферат из семинария проф. М.В. Довнар-Запольского. Киев: тип. Имп. Ун-та св. Владимира, 1912. 33 с.
28. Буцинский П.Н. К истории Сибири. Мангазея и мангазейский уезд. 1601 г. – 1645 г. // Записки Императорского Харьковского университета. Харьков, 1893. 66 с.
29. Денисов В.В. Хронология Таймыра: хронология исторических событий генезиса Таймыра и Норильского района. Норильск: АПЕКС, 2009. 224 с.
30. Старостин В.И. Минеральные ресурсы и цивилизация. Москва: МАКС Пресс, 2014. 160 с.
31. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. В 5 томах. Т. 2. Великие географические открытия (конец XV — середина XVII в.). 3-е издание, переработанное и дополненное. Москва: Просвещение, 1983. 399 с.
32. Атлас российский, состоящий из девятнадцати специальных карт, представляющих Российскую империю с пограничными землями. Санкт-Петербург: типография Императорской Академии наук, 1745. 31 с.
33. Белов М.И. Подвиг Семена Дежнева. Москва: Мысль, 1973. 221 с.
34. Кренке А.Н., Золотокрылин А.Н., Попова В.В., Чернавская М.М. Реконструкция динамики увлажнения и температуры воздуха за исторический период (по природным показателям) / Палеоклиматы позднеледниковья и голоцена. Москва, 1989. С. 34–38.
35. Werner J.P., Divine D.V., Nilsen T., Ljungqvist F.C., Francus P. Spatio-temporal variability of arctic summer temperatures over the past 2 millennia // Climate of the Past. 2018. Т. 14. № 4. С. 527–557.
36. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки по истории географических открытий. В 5 томах. Т. 3. Географические открытия и исследования нового времени (середина XVII–XVIII вв.). 3-е изд., переработанное и дополненное. Москва: Просвещение, 1984. 319 с.

References

1. Belov M.I., ed. *History of Discovery and Development of the Northern Sea Route. Volume 1: Arctic Navigation from the Most Ancient Times to the Middle of the XIX Century*. Moscow, 1956, 592 p. (In Russ.)
2. *Complete Collection of Russian Annals. T. V. Pskov and Sofia Annals*. Saint Petersburg, Tipografiya E. Pratsa Publ., 1851, 277 p. (In Russ.)

3. Tsiporukha M.I. *Ancient Mariners and Mysteries of the Planet*. Moscow, Veche Publ., 2005, 416 p. (In Russ.)
4. Okladnikov N.A. *Russian Columbians. Mezen Polar Seafarers and Explorers (XVI–Early XX Century)*. Arkhangelsk, Pravda Severa Publ., 2008, 358 p. (In Russ.)
5. Lobanov K.V., Chicherov M.V. The History of the Development of Natural Resources of the Russian Arctic in the Middle Ages. In: *Pioneers of the Far North. The Fourteenth Feodorite Readings: On the 450th Anniversary of the Blessed Repose of St. Theodoret of Kola, Who at the Beginning of the 16th Century Illuminated the Lands of the Kola North with the Gospel Light: Materials of the Historical and Local History Conference*. Murmansk, Murmanskaya eparkhiya Publ., 2022, pp. 40–65.
6. Gerbershteyn S. *Notes on Moscow Affairs*. Saint Petersburg, Izdatelstvo A.S. Suvorina Publ., 1908, 382 p. (In Russ.)
7. Alekseev M.P. *Siberia in the News of Western European Travellers and Writers*. Irkutsk, Irkutskoe oblastnoe izdatelstvo Publ., 1941, 609 p. (In Russ.)
8. Lobanov K.V., Chicherov M.V. Mangazeya: A Legendary City of the Russian Arctic. *Trudy XX Fersmanovskoy Nauchnoy Sessii GI KSC RAS*, 2023, no. 20, pp. 659–672.
9. Khoroshkevich A.L. *Trade of Veliky Novgorod with the Baltic and Western Europe in XIV–XV centuries*. Moscow, Academy of Sciences of the Soviet Union Publ., 1963, 366 p. (In Russ.)
10. Vilkov O.N. Fur Trade in Siberia. *Nauka v Sibiri*, 1999, no. 45.
11. Nikitin D.N., Nikitin N.I. *Conquest of Siberia. Wars and Campaigns of the End of the XVI – Beginning of the XVIII Century*. Moscow, Fond “Russkie vityazi” Publ., 2016, 124 p. (In Russ.)
12. *Vychegodsko-Vymsk Annals. Historical and Philological Collection of the Komi Branch of the USSR Academy of Sciences*. Syktyvkar, 1958, iss. 4, pp. 257–271. (In Russ.)
13. Belov M.I. *Mangazeya*. Leningrad, Gidrometeoizdat Publ., 1969, 128 p. (In Russ.)
14. Lobanov K.V., Chicherov M.V. Geological Factors in the History of the “Time of Troubles” of the Russian State in the 17th Century. In: *II Laverov Readings “Arctic: Actual Problems and Challenges”. Collection of Scientific Materials of the All-Russian Conference with International Participation*. Arkhangelsk, Tipografiya № 2 Publ., 2023, pp. 61–65.
15. Vizgalov G.P., Parkhimovich S.G. *Mangazeya: New Archaeological Research (Materials of 2001–2004)*. Yekaterinburg, Nefteyugansk, Magellan Publ., 2008, 296 p. (In Russ.)
16. Mel'nikova A.S. *Moscow English Company and Russian Money Business. Russia on the Paths of Civilisation*. Moscow, 1982, p. 115–125. (In Russ.)
17. Forsten G.V. Politics of Sweden in the Time of Troubles. *Zhurnal Ministerstva Narodnogo Prosveshcheniya*, 1889, pp. 325–349.
18. Videkind Yu. *History of the Swedish-Moscowite War of the XVII Century*. Moscow, 2000, 656 p. (In Russ.)
19. Taimasova L.Yu. An English Project of the Colonization of Russian North, or Gold of “Terra-Pisida”. *Historical Format*, 2020, no. 1, pp. 96–114.
20. Lyubimenko I. A Project of the Acquisition of Russia by James I. *The English Historical Review*, 1914, vol. XXIX, art. 248253.
21. Lyubimenko I.I. English Project of 1612 on the Subordination of the Russian North to the Protectorate of King James I. *Nauchnyy Istoricheskiy Zhurnal*, 1914, vol. 2, iss. 3, no. 5.
22. Labutina T.L. *The British in pre-Petrine Russia*. Saint Petersburg, Aleteyya Publ., 2011, 272 pp. (In Russ.)
23. Bantysh-Kamenskiy N.N. *Review of Foreign Relations of Russia in 1800. Part 1*. Moscow, Tipografiya E. Lissnera i Yu. Romana Publ., 1894, 304 p. (In Russ.)
24. Kurlaev E.A., Mankova I.L. *Development of the Ural-Siberian Ore Fields in the 17th Century*. Moscow, Drevlekhranilishche Publ., 2005, 324 p. (In Russ.)
25. Belov M.I., Ovsyannikov O.V., Starkov V.F. *Mangazeya: Mangazeya Sea Passage*. Leningrad, Gidrometeoizdat Publ., 1980, 164 p. (In Russ.)
26. Serikov I.A. The City of Mangazeya (on the 360th Anniversary of Its Foundation). In: *Krasnoyarsk Region (Materials on Geography and History)*. Krasnoyarsk, KSPI Publ., 1962, pp. 239–252.
27. Yanitskiy N.F. *Fur Trade in the 17th Century: An Abstract from the Seminary of Professor M.V. Dvornar-Zapolsky*. Kiev, Tipografiya Imperatorskogo universiteta Sv. Vladimira Publ., 1912, 33 p. (In Russ.)

28. Butskinskiy P.N. On the History of Siberia. Mangazeya and Mangazeysky Uyezd. 1601-1645. *Zapiski Imperatorskogo Khar'kovskogo universiteta*, 1893, 66 p.
29. Denisov V.V. *Chronology of Taymyr: Chronology of Historical Events of the Genesis of Taymyr and Norilsk District*. Norilsk, APEKS Publ., 2009, 224 p. (In Russ.)
30. Starostin V.I. *Mineral Resources and Civilisation*. Moscow, MAKSPress Publ., 2014, 160 p. (In Russ.)
31. Magidovich I.P., Magidovich V.I. *Essays on the History of Geographical Discoveries. In 5 Volumes. Vol. 2. Great Geographical Discoveries (the End of the 15th - the Middle of the 17th Century)*. 3rd Edition, Revised and Supplemented. Moscow, Prosveshchenie Publ., 1983, 399 p. (In Russ.)
32. *Atlas of Russia, Consisting of Nineteen Special Maps Representing the Russian Empire with Border Lands*. Saint Petersburg, Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk Publ., 1745, 31 p. (In Russ.)
33. Belov M.I. *The Feat of Semyon Dezhnev*. Moscow, Mysl' Publ., 1973, 221 p. (In Russ.)
34. Krenke A.N., Zolotokrylin A.N., Popova V.V., Chernavskaya M.M. Reconstruction of the Dynamics of Humidification and Air Temperature for the Historical Period (by Natural Indicators). In: *Palaeoclimates of the Late Glacial and Holocene*. Moscow, 1989, pp. 34–38. (In Russ.)
35. Werner J.P., Divine D.V., Nilsen T., Ljungqvist F.C., Francus P. Spatio-Temporal Variability of Arctic Summer Temperatures over the Past 2 Millennia. *Climate of the Past*, 2018, vol. 14, no. 4, pp. 527–557.
36. Magidovich I.P., Magidovich V.I. *Essays on the History of Geographical Discoveries. In 5 Volumes. Vol. 3. Geographical Discoveries and Research of Modern Times (Mid 17th–18th Centuries)*. 3rd Edition, Revised and Supplemented. Moscow, Prosveshchenie Publ., 1984, 319 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 24.07.2024; принята к публикации 27.09.2024

Вклад авторов: все авторы внесли эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2025. № 59. С. 280–288.

Научная статья

УДК 327.78(470.11)(09)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.280>

Мотивация участников движения студенческих трудовых отрядов: сравнительный исторический анализ (на материалах Архангельской области)

Минаева Татьяна Станиславовна^{1✉}, доктор исторических наук, доцент

¹ Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

¹ t.minaeva@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0875-7131>

Аннотация. Движение студенческих отрядов — одна из немногих форм общественной активности молодёжи, которая, возникнув в советское время, не только смогла возродиться вновь, но и имеет тенденцию устойчивого роста. Деятельность студенческих отрядов привлекала внимание как в историческом аспекте, так и в социальном. Тем не менее, большинство авторов обращалось только к определённой стадии в истории ВССО-РСО и крайне редко пыталось проводить сравнительный анализ развития студенческого движения в советский и современный периоды. В работах историков и социологов, опубликованных воспоминаниях отражаются различные представления о мотивах участия студентов в третьем трудовом семестре. Часть авторов считает, что мотивы не изменились, другая — что они у современных бойцов совершенно иные. Результаты проведённого исследования, основанного на взятых интервью, анкетировании, анализе воспоминаний ветеранов движения, показывают, что мотивы участников движения изменились незначительно, так как они зависят, прежде всего, от психологических особенностей молодёжи как социальной группы. В то же время особенности развития общества и государства в различные исторические периоды накладывают отпечаток на приоритеты и жизненные ценности молодёжи, что отражается на мотивации участия в движении студенческих отрядов.

Ключевые слова: студенческие отряды, молодёжь, мотивация, социализация, общественная активность

Motivation of Participants of Student Labor Groups: A Comparative Historical Analysis (On the Materials of the Arkhangelsk Oblast)

Tatiana S. Minaeva^{1✉}, Dr. Sci (Hist.), Associate Professor

¹ Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

¹ t.minaeva@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0875-7131>

Abstract. Student labor groups are one of the few forms of social activity of young people, which, having emerged in Soviet times, not only managed to revive again, but also has a tendency of steady growth. The activities of the student groups attracted attention both in historical and social aspects. However, most of the authors addressed only a certain stage in the history of the SCB-RSG and very rarely tried to conduct a comparative analysis of the development of the student movement in the Soviet and modern periods. The

* © Минаева Т.С., 2025

Для цитирования: Минаева Т.С. Мотивация участников движения студенческих трудовых отрядов: сравнительный исторический анализ (на материалах Архангельской области) // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 280–288. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.280>

For citation: Minaeva T.S. Motivation of Participants of Student Labor Groups: A Comparative Historical Analysis (On the Materials of the Arkhangelsk Oblast). *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2025, no. 59, pp. 280–288. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.280>



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

works of historians and sociologists and published studies reflect different ideas about the motives of students' participation in the third labor semester. Some authors believe that the motives have not changed, while others think that they are completely different for modern students. The results of the conducted research, based on interviews, questionnaires, and analysis of the memories of veterans of the movement, show that the motives of the participants have changed slightly, since they depend primarily on the psychological characteristics of youth as a social group. At the same time, the peculiarities of society and state development in different historical periods put an imprint on the priorities and life values of youth, which is reflected in the motivation for participation in the student labor groups.

Keywords: *student labor groups, youth, motivation, socialization, social activity*

Введение

Движение студенческих отрядов — одна из немногих форм общественной активности молодёжи, которая, возникнув в советское время, не только смогла возродиться вновь, но и имеет тенденцию устойчивого роста. Деятельность студенческих отрядов привлекала внимание специалистов как в историческом аспекте [1, Приступко В.А.; 2; 3; 4, Капшук А.Ю.; 5; 6, Щеглова Т.К.], так и в социальном [7, Семченко А.Я.; 8, Бабаева Е.В., Ганьшина Г.В.; 9, Ананьева В.А., Еремеева Т.С.; 10, Ахмедова А.Р., Кода Е.А., Стерлядева Н.А. и др.]. Тем не менее, большинство авторов обращалось только к определённому этапу в истории ВССО-РСО и крайне редко пыталось проводить сравнительный анализ развития студенческого движения в советский и современный периоды [11, Ховрин А.Ю.; 12, Никифоренко А.М., Неборский Е.В.]. Это объясняется тем, что для такого анализа необходимо предварительно организовать поиск ветеранов ВССО, встречи с ними и интервью, а также осуществить опрос современных участников движения РСО. Научная новизна проведённого автором исследования состоит в определении мотивов участия молодёжи в студенческих трудовых отрядах в разные исторические периоды. Цель работы заключается в установлении наличия общих мотивов участия молодёжи в движении студенческих отрядов в советский и в современный период. Актуальность работы определяется значимостью студенческих отрядов в процессе вовлечения молодёжи в активную жизнь страны. Источниками исследования послужили авторские интервью с бойцами ВССО и РСО из вузов Архангельска, Северодвинска и Москвы, работавшими в Архангельской области; статьи в периодической печати, опубликованные воспоминания участников движения и отчёты Центра изучения общественного мнения по результатам комплексного исследования, проведённого по заказу регионального штаба молодёжных трудовых отрядов Архангельской области в 2020 г. В основу исследования были положены историко-сравнительный метод и социологические концепции об особенностях молодёжи как социальной группы. Автор рассматривает молодёжь как «социально-демографическую группу, выделяемую на основе возрастных характеристик, особенностей социального положения и обусловленных вышеуказанным социально-психологических свойств» [13, Бибик У.Д., Хайруллина Н.Г., с. 13], на которые оказывают влияние также общественно-политический строй и уровень культуры. Социальный статус молодёжи является неизменным во все исторические периоды: молодёжь представляет собой одновременно объект и субъект социализации. Представители молодёжи как социальной группы стремятся

к самоорганизации, становлению собственного социального статуса, самоопределению [14, Сохадзе К.Г., с. 358–359], [15, Бараш Р.Э., Тюрина И.О., с. 434–440].

Мотивация студентов 1960–1980-х гг.

В ходе проведения интервью с ветеранами стройотрядовского движения и анализа опубликованных воспоминаний выяснилось, что причины, побуждавшие студентов вступить в стройотряд, различались прежде всего в зависимости от направленности работы отряда и времени его существования. Так, например, большинство бойцов строительных отрядов 1960–1970-х гг. указывало на желание помочь стране, работать, как подобает комсомольцу, делать то, что необходимо городу и деревне, оставить о себе память. Как написал, например, М.В. Попов, боец строительных отрядов Архангельского государственного медицинского института (далее — АГМИ) 1968–1969 гг.: «И рвались мы “На память людям города дарить” ... Мы были молоды, верили в себя. Нас поддерживали звонкими лозунгами и песнями, и мы старались искренне быть дарителями городов. В Савинске у нас висел лозунг: “Сегодня — баню, завтра — коммунизм!”» [3, т. 1, с. 77]. Ещё один ветеран студенческого отряда АГМИ 1972 г. С.П. Глянцев отметил также то, что было характерно для многих бойцов 1960–1970-х гг.: «Сколько я тогда заработал — не помню. Честно. Просто это было настолько не главным, что я забыл.» [3, т. 1, с. 282]. Почти так же на вопрос о заработках ответили многие студенты Архангельского государственного лесотехнического института (далее — АЛТИ) и Московского химико-технологического института имени Д.И. Менделеева (далее — МХТИ), занимавшиеся реставрационными работами на Соловках и Кий-острове: «Мы не за тем туда ехали»¹. Они вступали в отряды, не рассчитывая на заработок, а желая побывать в местах, связанных с историей страны, принять участие в восстановлении исторических памятников. Как указывал А.М. Сарсенов, студент МХТИ, первый раз поехавший в отряд в 1968 г.: «Привлекала романтика и желание познакомиться с русской историей»². Особая мотивация была у бойцов отряда безвозмездного труда «Коммунар» АЛТИ, работавшего с 1979 по 1988 гг. Деньги, заработанные отрядом на разных стройках в Архангельской области, они, как правило, переводили подшефному детскому дому. Бойцов объединяли чистые и высокие стремления: быть полезными обществу, приблизить светлое будущее, некоторые из них были уверены, что именно такими будут студенческие стройотряды в будущем³.

Важное место среди мотивов вступления в ряды ВССО в 1960–1970-х гг. занимали также желания самоутвердиться и выполнять ответственную работу. И.М. Воробьев, ветеран студенческих отрядов АЛТИ 1960-х гг., вспоминал: «Я тоже записался в студенческий отряд, хотелось, как и многим студентам того времени, поучаствовать в новом, неизвестном до этого деле, поработать по избранной специальности, укрепить строительные навыки, да и денег

¹ Фраза взята из коллективного интервью с ветеранами отряда «Соловки-69» АЛТИ, проведённого автором 20 мая 2022 г.

² Воспоминания А.М. Сарсенова, записанные автором 16 декабря 2023 г. // Частное собрание Т.С. Минаевой.

³ Нечаева О. Каждому было дело по душе // Наш темп. 1984. № 16. 18 апреля.

заработать» [3, т. 1, с. 89]. С.А. Альбицкий, работавший в составе отряда «Зодчий-74» АЛТИ отмечал в своих воспоминаниях: «Желание было одно — испытать себя, пройти экзамен на жизненную стойкость, чуть раньше повзрослеть» [3, т. 1, с. 339]. Около 20% ветеранов ВССО объясняли своё вступление в отряд желанием с пользой провести лето и заняться чем-нибудь интересным. Кроме того, московских студентов, выезжавших в Архангельскую область, привлекала возможность увидеть новые экзотические места, как и бойцов из Архангельска, отправлявшихся в Ненецкий автономный округ: «Невозможно словами описать красоту тех мест летом, и мы старались увидеть как можно больше» [3, т. 1, с. 313].

Не самой главной в то время, но для некоторых студентов важной составляющей отрядной жизни являлось ощущение товарищеской поддержки, чувство братства, в отряд ехали для того, чтобы завести новые знакомства и с пользой провести время вместе с друзьями. По воспоминаниям ветерана ССО АЛТИ А.Т. Самодова, «там были новые знакомства, новые впечатления, новые друзья» [3, т. 1, с. 73]. С.Г. Отрыванов, командир ССО «Строитель-76», писал: «А разве забудутся друзья, с которыми познал радость напряжённого труда, гордое чувство товарищества, большую ответственность и заработную плату, добытую своим потом?» [3, т. 1, с. 289]. Денежная мотивация тоже была у бойцов студенческих отрядов, но только строительных. 14% участников ВССО среди причин вступления в отряд отмечали желание заработать, около 2% выделяли эту причину главной. Стипендии в размере 40–50 руб. в 1960–1970-х гг. практически не хватало для студентов, которые жили в общежитии, родственники, если могли, присылали деньги, посылки с продуктами, поэтому естественным желанием студентов было улучшить своё материальное положение.

В 1980-х гг. отношение студентов к ССО несколько изменилось. Особенно это стало проявляться со второй половины десятилетия, когда коммунистическая идеология постепенно переставала действовать на молодёжь, менялась экономическая система и романтика коммунистического труда ушла в прошлое. Но оставалась студенческая романтика. «Мы казались себе в форме ССО «геологами-первопроходцами, едущими покорять глухую тайгу» — так охарактеризовал себя и своих товарищей в 1981 г. студент АГМИ А.М. Варвинский [3, т. 1, с. 404]. Студент АЛТИ 1986 г. И.Ф. Авдышоев поехал в стройотряд, потому что «хотелось почувствовать, что такое ССО, и романтики хотелось какой-то» [3, т. 1, с. 492]. А.В. Бровин из Архангельского государственного педагогического института (далее — АГПИ) вступил в отряд, чтобы «соприкоснуться с историей и великими делами»⁴. Тем не менее, романтически настроенных бойцов ВССО 1980-х гг. из состава строительных и реставрационных отрядов, согласно полученным данным, оставалось немного — 10%. Наиболее часто указанная причина выезда в отряд в эти годы — заработать денег и почувствовать себя хоть на время финансово независимым, об этом заявили не менее трети ветеранов студенческого движения. Совершенно иные интересы влекли студентов-экскурсоводов из отряда «Биармы» АГПИ на Соловки, заработок в отряде был небольшим, ехали на острова, чтобы увидеть архитектур-

⁴ Воспоминания А.В. Бровина, записанные 02 мая 2022 г. // Частное собрание Т.С. Минаевой.

ные памятники, глубже узнать историю и попробовать себя в профессиональной деятельности. «Увлекли рассказы однокурсников о Соловецких островах», «практика общения с коллективом слушателей, чьё внимание ты обязан удерживать несколько часов подряд», «овладеть навыками профессии», «возможность приобщения к Соловкам» — так писали о своих причинах участия в отряде экскурсоводов ветераны 1980-х гг.⁵ Соловки хотели увидеть и вступавшие в отряд безвозмездного труда «Коммунар» в 1984 г., и студенты отряда Московского инженерно-физического института, работавшие на благоустройстве посёлка и реставрации каналов на Большом Соловецком острове во второй половине 1980-х — начале 1990-х гг.⁶ [3, т. 1, с. 536]. В целом возможность увидеть новые места отметили около трети бойцов отрядов разных профилей. Ещё одна причина, о которой писали некоторые ветераны стройотрядовского движения (15%), — желание сделать что-то полезное своими руками: «провести свободное время с пользой», «приобрести навыки рабочих профессий», «поработать на реставрации»⁷ [3, т. 1, с. 403, 474].

Таким образом, если в 1960–1970-х гг. среди главных мотивов участия в стройотрядовском движении выделялись желания принести пользу стране и обществу, внести свой вклад в её преобразование, самоутвердиться через выполнение ответственной работы, то в 1980-х гг. на первое место вышли материальные интересы и возможность съездить куда-то, познакомиться с неизвестными регионами, узнать что-то новое. В целом романтический настрой большинства бойцов постепенно сменился желанием получить профессиональные навыки, добросовестно выполнить порученную работу, заслужив таким образом уважение и достойную заработную плату.

Мотивы вступления в стройотряд студентов 2000–2020 гг.

Возрождение движения студенческих отрядов началось в Архангельской области в 2000 г. на базе АЛТИ. ВЛКСМ как идеологической основы молодёжных формирований уже не существовало, поэтому если для организаторов первого отряда важным являлось желание возродить традиции, то для бойцов на первом месте находилась потребность получить дополнительный заработок. Первые несколько лет финансовая мотивация преобладала: «Я думал только о том, где бы найти подработку на лето» (В.А. Сикстов, 2000 г.), «Для самой молодёжи важнейшей стороной в этом деле, наверное, является, материальная» (Т. Гарай, 2002) [3, т. 2, с. 60, 69]. По мере развития движения студенты начинали видеть в стройотрядах не только способ удовлетворить финансовые потребности: «Школа студенческих строительных отрядов — это новые друзья, неплохой заработок, а главное — производственная подготовка» (А. Копосов, 2003), «Строительный отряд — это не только способ заработать

⁵ Воспоминания М.Ю. Ананченко, Е.Ф. Луцковской, В.Г. Шестакова, Н.М. Шулаковой. Запись 2020 г. // Частное собрание Т.С. Минаевой.

⁶ Долгобородова С. За нас никто не сделает // Наш темп. 1984. № 28. 24 октября.

⁷ Воспоминания А.Ю. Дмитриева, О.В. Лосева, В.Г. Рогачева из отряда «Атеист». Запись 2022 г. // Частное собрание Т.С. Минаевой.

деньги, но и хорошая школа жизни. Кроме того, работа в команде способствует раскрытию способностей каждого студента» (Д. Погожев, 2004)⁸. Организационное оформление движения в масштабах государства, федерального округа и области в 2003–2004 гг., пропаганда деятельности РСО через периодическую печать и рассказы о пребывании в отрядах самих студентов способствовали созданию новых отрядов не только строительного, но и педагогического, транспортного, сервисного, экскурсионного, поискового и других профилей. Эти изменения в целом оказывали влияние и на мотивы вступления студентов в движение РСО, что отражает фраза из письма бойца отряда «Медведь» А. Ануфриева 2010 г.: «Каждый из нас приехал сюда с определённой целью! Кто-то хочет открыть для себя что-то новое, кто-то проверить свои силы, кому-то просто нужна была компания, новые друзья, кому-то заработок и отдых, а кто-то просто жаждал получить ударную волну новых эмоций и ощущений, которая захлестнула бы с головой...» [3, т. 2, с. 188].

В ходе проведения в 2020 г. социологического исследования участники РСО из Архангельской области заполняли анкеты, где отмечали три наиболее важные для них положения, связанные с желанием стать членом отряда. Результаты показали, что на первом этапе, когда студенты только собираются вступить в отряд, их ожидания связаны, прежде всего, с расширением круга знакомств (это отметили 41,7%), трудоустройством и заработком (40,5%), самореализацией (31,9%). Чуть меньшее значение имеет перспектива выезда за пределы региона (её отметили 28,2%) и желание заняться общественно полезным делом (23,6%). По мере накопления опыта участия в отрядном движении взгляды и интересы студентов меняются. Для исследования были выбраны 17 параметров, отражающих разные виды мотивации дальнейшего участия в РСО. Респонденты оценивали значимость каждого параметра по пятибалльной шкале, где максимальный балл соответствует максимальной значимости. В итоге было установлено, что самореализация становится ведущим мотивом, второе место занимает желание быть вместе с друзьями и третье — возможность заниматься общественно полезным трудом и активный образ жизни (одинаковое количество баллов). При этом дополнительное профессиональное обучение и возможность заработка заняли 7 и 16 позиции соответственно, путешествия — 6 место. Следует отметить, что интерес к активному образу жизни был характерен как для бойцов первого года (30,5%), так и опытных участников движения⁹.

Таким образом в 2000–2020 гг. финансовая мотивация занимала главное место у студентов только в начальный период возрождения стройотрядов, затем она уступила желанию приобрести новых друзей и проводить время с ними, а также получить возможность самореализации. Бойцы, чьи ожидания от участия в движении оправдались, получали не только

⁸ Копосов А. «Лотос» // Наш темп. 2003. № 23–25. С. 2; Погожев Д. ССО: Лето-2004 // Наш темп. 2004. № 26–31. С. 20.

⁹ Сводный отчёт по результатам комплексного аналитического исследования на тему: «Особенности функционирования и перспективы развития молодёжных трудовых отрядов в Архангельской области» // Архив ГАУ АО «ШМТО».

эмоции и удовлетворение от социального общения, но и ощущение своей значимости и важности своего вклада в общественно полезное дело, что способствует как процессу социализации молодёжи, так и росту популярности движения РСО.

Хотелось бы добавить также, что во многом аналогичные результаты были получены в ходе социологического исследования, проведённого среди новосибирских студентов для изучения мотивов их социальной активности. Ведущее место среди них заняли мотивы саморазвития, значимости осуществляемой деятельности и мотивы преобразования окружающей действительности [16, с. 136].

Заключение

В целом можно сделать выводы, что социо-психологические особенности молодёжи, связанные с её потребностью самоутверждения, самоорганизации и самовыражения были и остаются одними из основных в качестве побуждающих мотивов участия в движении студенческих отрядов на разных исторических этапах развития нашего общества и государства. Желания вести активный образ жизни, увидеть новые места, получить яркие эмоции также являются общими для участников движения как советского, так и постсоветского времени. Различия мотивации проявились прежде всего в превалировании романтических настроений и стремления трудиться (в том числе безвозмездно) на благо всего общества в 1960-х — первой половине 1980-х гг. и возросшего желания улучшить собственное материальное положение в последующие годы, что объясняется идеологическими и экономическими особенностями соответствующих исторических периодов. Тем не менее, как во второй половине XX в., так и в первой четверти XXI в. студенческие отряды способствовали и по-прежнему способствуют социализации молодёжи, вовлечению её в общественно полезный труд, формированию и укреплению активной жизненной позиции её представителей.

Список источников

1. Приступко В.А. Студенческие отряды: исторический опыт 1959–1990 годов. Москва: Издательство Московского гуманитарного университета, 2008. 294 с.
2. 50 лет ССО / Сост. И.К. Комаров; под общ. ред. И.И. Комаровой. Москва: Зимородок, 2009. 636 с.
3. Жилин А. Н., Отрыванов С. Г. Студенческие отряды Архангельской области: 50-летию движения студенческих отрядов Архангельской области посвящается...: в 2 книгах. Архангельск: Штаб молодёжных трудовых отрядов Архангельской области, 2018–2019, 2018. 569 с.
4. Капшук А.Ю. История студенческих строительных отрядов Советского Союза с 1965 г. по 1990 г. (на материалах Краснодарского и Ставропольского краев): автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата исторических наук. Краснодар: Издательско-полиграфический центр Краснодарского университета, 2024. 31 с.
5. Студенческие стройотряды Беларуси: история и современность / Под ред. К.И. Баландина. Минск: БНТУ, 2020. 355 с.
6. Щеглова Т.К. Практики по формированию исторического сознания в ветеранском и студенческом общественном движении Алтайского края в 1960–1980-е гг. // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2024. № 3. С. 209–219. DOI: <https://doi.org/10.20874/2071-0437-2024-66-3-18>
7. Семченко А.Я. Мы строили комсомол, комсомол строил нас. Москва: Издательство Московского гуманитарного университета, 2015. 350 с.

8. Бабаева Е.В., Ганьшина Г.В. Формирование социальной активности учащейся молодежи вузов Москвы в условиях студенческих строительных отрядов: опыт 1971–1980 гг. // Российские регионы: взгляд в будущее. 2015. № 4. С. 52–61.
9. Ананьева В.А., Еремеева Т.С. Российские студенческие отряды: возможности становления и формирования личности студента вуза // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. 2017. № 78. С. 119–124.
10. Ахмедова А.Р., Кода Е.А., Стерлядева Н.А., Лаптева Д.Н., Олейникова Е.П. Студенческие отряды как агенты социализации студенческой молодежи (по материалам исследования в Алтайском крае) // Социодинамика. 2023. № 3. С. 36–53. DOI: <https://doi.org/10.25136/2409-7144.2023.3.40112>
11. Ховрин А.Ю. Студенческие отряды как субъект реализации государственной молодежной политики: социолого-управленческий анализ: автореферат диссертации на соискание учёной степени кандидата социологических наук. Нижний Новгород, 2003. 23 с.
12. Никифоренко А.М., Неборский Е.В. Развитие студенческих объединений в СССР и Российской Федерации во второй половине XX — начале XXI века // Общество: социология, психология, педагогика. 2022. № 9. С. 107–113. DOI: <https://doi.org/10.24158/spp.2022.9.15>
13. Библик У.Д., Хайруллина Н.Г. Исследование проблем закрепления молодежи на малой родине: региональный подход // Приоритетные направления экономического, политического и социального развития информационного общества (ПН-2023). Материалы международной научно-практической конференции. Тюмень: Тюменский государственный университет, 2024. С. 12–17.
14. Сохадзе К.Г. Социальная активность российской молодежи: масштабы и факторы сдерживания. Вестник РУДН. Серия: Социология. 2017. Т. 17. № 3. С. 348–363. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2017-17-3-348-363>
15. Бараш Р.Э., Тюрина И.О. Студенческая молодежь: психоэмоциональный и социальный автопортрет (по результатам фокус-групп) // Вестник РУДН. Серия: Социология. 2024. Т. 24. № 2. С. 430–444. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2024-24-2-430-444>
16. Щемелева И.И. Социальная активность студенческой молодежи: факторный и кластерный анализ // Социологические исследования. 2019. № 4. С. 133–141. DOI: <https://doi.org/10.31857/S013216250004594-6>

References

1. Pristupko V.A. *Student Detachments: Historical Experience of 1959–1990*. Moscow, MosGU Publ., 2008, 294 p. (In Russ.)
2. Komarov I.I., ed. *50 Years of Student Construction Brigades*. Moscow, Zimorodok Publ., 2009, 636 p. (In Russ.)
3. Zhilin A. N., Otryvanov S. G. *Student Detachments of the Arkhangelsk Region: Dedicated to the 50th Anniversary of the Movement of Student Detachments of the Arkhangelsk Region... In 2 Books*. Arkhangelsk Shtab molodezhnykh trudovykh otryadov Arkhangel'skoy oblasti Publ., 2018–2019, 2018. 569 s. (In Russ.)
4. Kapshuk A.Yu. *History of Student Construction Teams of the Soviet Union from 1965 to 1990 (Based on Materials from Krasnodar and Stavropol Territories)*: Dr. Hist. Sci. Diss. Krasnodar, Izdatel'sko-poligraficheskiy tsentr Krasnodarskogo universiteta Publ., 2024, 31 p. (In Russ.)
5. Balandin K.I., ed. *Student Construction Teams in Belarus: History and Modernity*. Minsk, BNTU Publ, 2020, 355 p. (In Russ.)
6. Shcheglova T.K. Practices of the Formation of Historical Consciousness in the Veteran and Student Social Movement of Altai Krai in the 1960s–1980s. *Vestnik Arheologii, Antropologii i Etnografii*, 2024, no. 3, pp. 209–219. DOI: <https://doi.org/10.20874/2071-0437-2024-66-3-18>
7. Semchenko A.Ya. *We Built the Komsomol, the Komsomol Built Us*. Moscow, MosGU Publ., 2015, 350 p. (In Russ.)
8. Babaeva E.V., Gan'shina G.V. Social Activity Formation of Moscow Higher Education Institution Students Based on Student Construction Brigades: The Experience of 1971–1980. *Russian Regions: Looking into the Future*, 2015, no. 4, pp. 52–61.

9. Anan'eva V.A., Ereemeeva T.S. The Russian Students' Teams: Opportunities for Socialisation and Personality Formation of Undergraduate Students. *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki*, 2017, no. 78, pp. 119–124.
10. Akhmedova A.R., Koda E.A., Sterlyadeva N.A., Lapteva D.N., Oleynikova E.P. Student Squads as Agents of Socialization of Student Youth (Based on Research in the Altai Territory). *Sociodynamics*, 2023, no. 3, pp. 36–53. DOI: <https://doi.org/10.25136/2409-7144.2023.3.40112>
11. Khovrin A.Yu. *Student Detachments as a Subject of Implementation of the State Youth Policy: Sociological and Managerial Analysis*: Cand. Sociolog. Sci. Diss. Nizhny Novgorod, 2003, 23 p. (In Russ.)
12. Nikiforenko A.M., Neborsky E.V. The Development of Student Associations in the USSR and the Russian Federation in the Second Half of the 20th — Early 21st Centuries. *Society: Sociology, Psychology, Pedagogics*, 2022, no. 9, pp. 107–113. DOI: <https://doi.org/10.24158/spp.2022.9.15>
13. Bibik U.D., Khayrullina N.G. Study of the Problems of Youth Retention in the Small Homeland: A Regional Approach. In: *Priority Directions of Economic, Political and Social Development of Information Society (PN-2023). Proc. of the Intern. Sci.-Pract. Conf.* Tyumen, UTMN Publ., 2024, pp. 12–17.
14. Sokhadze K.G. Social Activity of the Russian Youth: The Scope and Restraining Factors. *RUDN Journal of Sociology*, 2017, vol. 17, no. 3, pp. 348–363. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2017-17-3-348-363>
15. Barash R.E., Tyurina I.O. Student Youth: Psycho-Emotional and Social Self-Portrait (Based on the Results of Focus Groups). *RUDN Journal of Sociology*, 2024, vol. 24, no. 2, pp. 430–444. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2272-2024-24-2-430-444>
16. Shchemeleva I.I. Social Activity of the Student Youth: Factor and Cluster Analysis. *Sociological Studies*, 2019, no. 4, pp. 133–141. DOI: <https://doi.org/10.31857/S013216250004594-6>

Статья поступила в редакцию 21.11.2024; принята к публикации 28.11.2024

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Редакционный совет

Alfred Colpaert (Альфред Кулпарт), доктор географических наук, профессор физической географии и геоинформатики, отделение географии и истории, Университет Восточной Финляндии

Arild Moe (Арилд Мое), кандидат политических наук, старший научный сотрудник, Институт Фритьофа Нансена, Норвегия

Jens Petter Nielsen (Йенс Петтер Нильсен), доктор исторических наук, профессор отделения истории и религиоведения, Университет Тромсё — Арктический университет Норвегии

Lassi Heininen (Ласси Хайнинен), доктор социальных наук, заслуженный профессор Лапландского университета (Финляндия), приглашенный профессор САФУ имени М.В. Ломоносова, редактор «Арктического ежегодника»

Maria Lähteenmäki (Мария Лахтенмаки), доктор философских наук, профессор кафедры географии и истории, Университет Восточной Финляндии

Andrey N. Petrov (Петров Андрей Николаевич), доктор географических наук, доцент кафедры географии, директор Центра междисциплинарных исследований Арктики, отдаленных и холодных территорий, Университет Северной Айовы, США

Øyvind Ravna (Ойвинд Равна), доктор юридических наук, профессор права юридического факультета, Университет Тромсё — Арктический университет Норвегии

Paul Josephson (Пол Джозефсон), доктор политических наук, профессор, отделение истории, Колби Колледж, США

Голохваст Кирилл Сергеевич, доктор биологических наук, профессор, профессор РАН, член-корреспондент РАО, Сибирский федеральный научный центр агробиотехнологий РАН

Ерохин Василий Леонидович, кандидат экономических наук, доцент, Институт экономики и управления, Харбинский инженерный университет, Харбин, КНР

Зайков Константин Сергеевич, доктор исторических наук, главный редактор журнала «Арктика и Север», Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова

Кефели Игорь Фёдорович, доктор философских наук, профессор, директор Центра геополитической экспертизы Северо-Западного института управления РАНХиГС при Президенте Российской Федерации; вице-президент Академии геополитических проблем, эксперт Российской академии наук. Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации

Коньшев Валерий Николаевич, доктор политических наук, заведующий кафедрой сравнительных политических исследований факультета международных отношений и политического анализа, Северо-Западный институт управления РАНХиГС при Президенте Российской Федерации

Котляков Владимир Михайлович, доктор географических наук, профессор, научный руководитель Института географии РАН. Почётный президент Русского географического общества. Действительный член Российской Академии наук, член Европейской академии наук, иностранный член Французской и Грузинской академий наук. Учёная степень Doctor Honoris Causa Тбилисского государственного университета. Почётный член Американского, Мексиканского, Итальянского, Грузинского, Эстонского и Украинского географических обществ, Почётный президент Русского географического общества. Член Межправительственной группы экспертов по проблеме изменения климата, удостоенной (2007) Нобелевской премии мира. Лауреат 11 золотых медалей и премий, в том числе Государственной премии РФ в области науки и техники (2001)

Липина Светлана Артуровна, доктор экономических наук, заместитель председателя Совета по изучению производительных сил, Всероссийская академия внешней торговли (СОПС ВАВТ) Минэкономразвития России

Лукин Юрий Федорович, доктор исторических наук, профессор. Заслуженный работник высшей школы Российской Федерации

Маслобоев Владимир Алексеевич, доктор технических наук, профессор, советник председателя ФИЦ «Кольский научный центр РАН», научный руководитель Института проблем промышленной экологии Севера ФИЦ КНЦ РАН, почетный доктор Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова

Пилясов Александр Николаевич, доктор географических наук, профессор кафедры социально-экономической географии зарубежных стран географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. Генеральный директор АНО «Институт регионального консалтинга». Председатель российской секции Европейской ассоциации региональной науки. Член Экспертного совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Федерального Собрания РФ. Член рабочей группы Экспертного совета по вопросам законодательного обеспечения развития районов Крайнего Севера при заместителе Председателя Государственной Думы Федерального Собрания РФ

Питухина Мария Александровна, доктор политических наук, ведущий научный сотрудник Отдела региональной экономической политики Института экономики КарНЦ РАН, главный научный сотрудник Центра бюджетного мониторинга ПетрГУ, профессор кафедры зарубежной истории, политологии и международных отношений, Петрозаводский государственный университет

Сергунин Александр Анатольевич, доктор политических наук, профессор кафедры теории и истории международных отношений факультета международных отношений, Санкт-Петербургский государственный университет, внешний совместитель кафедры мировой политики МГИМО МИД РФ

Сизова Ирина Леонидовна, доктор социологических наук, профессор кафедры прикладной и отраслевой социологии, Санкт-Петербургский государственный университет

Соколова Флера Харисовна, доктор исторических наук, профессор кафедры регионоведения, международных отношений и политологии, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России

Ульяновский Виктор Иванович, доктор социологических наук, профессор кафедры государственного и муниципального управления, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова. Почётный работник высшего профессионального образования России

Фадеев Алексей Михайлович, доктор экономических наук, профессор Высшей школы управления и бизнеса, Институт промышленного менеджмента, экономики и торговли, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого

Фаузер Виктор Вильгельмович, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Лаборатории демографии и социального управления, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера ФИЦ «Коми научный центр Уральского отделения Российской академии наук». Заслуженный деятель науки Российской Федерации

Приказ об утверждении состава редакционного совета сетевого издания «Арктика и Север» № 266 от 08 апреля 2021 года,

«О внесении изменений в Приказ от 08.04.2022 № 266» от 02 ноября 2022 года,

«О назначении главного редактора средства массовой информации сетевого издания «Арктика и Север» № 519 от 25 июня 2024 года,

«О внесении изменений в приказ от 08.04.2022 № 266» от 28 ноября 2024 года

Веб-версия доступна по ссылке: <http://www.arcticandnorth.ru/DOCS/redsovet.php>

Выходные данные Output data

АРКТИКА и СЕВЕР. 2025. № 59

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59>

Главный редактор — Зайков Константин Сергеевич

Ответственный секретарь — Кузнецова Елена Геннадьевна (e.g.kuznetsova@narfu.ru)

Редактор — Грошева Татьяна Евгеньевна (t.grosheva@narfu.ru)

Художественный редактор (английская версия) — Ковалёва Мария Николаевна
(m.kovaleva@narfu.ru)

Размещение на сайте — Кузнецова Е.Г.

Свидетельство о регистрации — Эл № ФС77-78458 от 08 июня 2020 года

Учредитель, издатель — ФГАОУ ВО «Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова»

Адрес учредителя, издателя: Россия, 163002, г. Архангельск, набережная Северной Двины, 17

Адрес для корреспонденции: Россия, 163002, г. Архангельск, набережная Северной Двины, 17, редакция журнала «Арктика и Север»

Электронный адрес редакции: aan@narfu.ru

Подписано «в печать» для размещения на сайте <http://www.arcticandnorth.ru> — 02.06.2025

ARCTIC and NORTH, 2025, no. 59

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59>

Editor-in-Chief — Konstantin S. Zaikov

Assistant Editor — Elena G. Kuznetsova (e.g.kuznetsova@narfu.ru)

Editor — Tatyana E. Grosheva (t.grosheva@narfu.ru)

Art Editor (English version) — Mariya N. Kovaleva (m.kovaleva@narfu.ru)

Registration certificate Эл No. ФС77-78458 dated June 08, 2020

Founder and Publisher — Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov

Address of the Founder, Publisher: Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia

Postal address: “Arctic and North” journal, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, 163002, Russia

E-mail address: aan@narfu.ru

Online publishing (<http://www.arcticandnorth.ru>) on June 02, 2025