

ISSN 2221-2698



№ 54

2024

Архангельск

DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.54

ISSN 2221-2698

Арктика и Север / Arctic and North. 2024. № 54

© Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, 2024

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», РУКОНТ, EBSCO Publishing, Directory of Open Access Journals, Global Serials Directory Ulrichsweb, NSD, InfoBase Index, ERIH PLUS, MIAR, OAII, 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 — Кудряшова Елена Викторовна, доктор философских наук, профессор, ректор Северного (Арктического) федерального университета имени М.В. Ломоносова.

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 №. 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", РУКОНТ, 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), OAII (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 Elena V. Kudryashova, Dr. Sci. (Phil.), Professor, Rector of Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov.

All journal issues are available free of charge (CC BY-SA) in Russian and English at the webpage of the journal. Rules and regulations 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

АРТЕМЬЕВ А.А., СИДОРОВА Е.Ю. Вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Арктике ARTEMYEV A.A., SIDOROVA E.Yu. Issues of Application of the Customs Procedure of a Free Customs Zone in the Arctic	5
ЗАЙКОВ К.С., СПИРИДОНОВ А.А., ФАДЕЕВ А.М. Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд ZAIKOV K.S., SPIRIDONOV A.A., FADEEV A.M. Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective	22
КОРЧАК Е.А. Социальные риски достижения устойчивого развития Арктического региона KORCHAK E.A. Social Risks of Achieving Sustainable Development in the Arctic Region	38
ЩЕГОЛЬКОВА А.А. Оценка промышленной газоносности Ямальской и Гыданской нефтегазоносной области SHCHEGOLKOVA A.A. Assessment of Industrial Gas Content in the Yamal and Gydan Oil and Gas Bearing Areas	54

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

ПЕТРОВСКИЙ В.Е. Новый военно-политический ландшафт в Арктике: прогнозы из Китая PETROVSKIY V.E. A New Military and Political Landscape in the Arctic: China Perspective	74
РОЖНЕВА С.С. Модель электорального поведения резидента Арктической зоны РФ на региональных выборах высшего должностного лица (2013–2022 гг.) ROZHNEVA S.S. Model of Electoral Behavior of a Resident of the Arctic Zone of the Russian Federation in Regional Elections of the Highest Official (2013–2022)	87
САТИКОВ Р.В., КИМ В.М. Политика Республики Корея в полярных регионах в 2023–2033 гг. SATIKOV R.V., KIM V.M. Policy of the Republic of Korea in the Polar Regions in 2023–2033	110
ТРУНОВ Ф.О. Особенности и перспективы стратегического проникновения НАТО в Арктику: норвежское направление TRUNOV Ph.O. Features and Perspectives of NATO's Strategic Penetration into the Arctic: The Norwegian Dimension	117

СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

БАЛАБЕЙКИНА О.А. Православная культовая инфраструктура в системе функционирования туристско-рекреационной сферы Мурманской области BALABEYKINA O.A. Orthodox Religious Infrastructure in the Tourism and Recreation Sphere of the Murmansk Oblast	140
--	-----

МАТРОСОВА О.П., ПОПОВА О.А., ФЕДОРОВА И.Л. Об изучении родного языка обско-угорского этноса: научные основания	157
MATROSOVA O.P., POPOVA O.A., FEDOROVA I.L. On the Study of the Native Language of the Ob-Ugric Ethnos: Scientific Foundations	
НЕДОСЕКА Е.В., ШАРОВА Е.Н., ШОРОХОВ Д.М. Убывающие города российской Арктики: статистические тренды и публичный дискурс о причинах оттока населения	169
NEDOSEKA E.V., SHAROVA E.N., SHOROKHOV D.M. Shrinking Cities of the Russian Arctic: Statistical Trends and Public Discourse on the Causes of Population Outflow	
ЦВЕТКОВ А.Ю. Использование водного транспорта в логистике арктического туризма	190
TSVETKOV A.Yu. Use of Water Transport in Arctic Tourism Logistics	

ОБЗОРЫ И СООБЩЕНИЯ REVIEWS AND REPORTS

АСТАХОВА И.С., ЖДАНОВА Л.Р. Геолого-географическая экспедиция А.А. Кейзерлинга и П.И. Круzenштерна на Европейский Северо-Восток России	206
ASTAKHOVA I.S., ZHDANOVA L.R. Geological and Geographical Expedition of A.A. Keyserling and P.I. Krusenstern to the European North-East of Russia	
НИЛЬСЕН Й.П., ТЕВЛИНА В.В. “From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. Новая книга об истории Северного морского пути	218
NIELSEN J.P., TEVLINA V.V. “From Northeast Passage to the Northern Sea Route”. A New Publication on the History of the Northern Sea Route	
ТРОШИНА Т.И. Усилия по восстановлению беломорского промыслового флота в начальный период НЭПа	229
TROSHINA T.I. Efforts to Restore the White Sea Fishing Fleet in the Initial Period of the NEP	
Редакционный совет журнала «Арктика и Север» Editorial board of the “Arctic and North” journal	242
Выходные данные Output data	243

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ

SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT

Арктика и Север. № 54. С. 5–21.

Научная статья

УДК 339.5(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.5>

Вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Арктике

Артемьев Алексей Александрович¹, кандидат экономических наук

Сидорова Елена Юрьевна^{2✉}, доктор экономических наук, профессор

^{1,2} Финансовый Университет при Правительстве РФ, пр. Ленинградский, 49/2, Москва, Россия

² Российский университет дружбы народов, ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия

¹ shirokov.ofc@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4320-317X>

² ejsidorova@yandex.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4385-7173>

Аннотация. Действующим регулированием предусмотрены возможности создания особых (свободных) зон и приравненных к ним территорий (далее — ОЭЗ) в Арктике (территории опережающего развития и Арктическая зона РФ). В рамках ОЭЗ может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны (далее — СТЗ), которая даёт возможности ведения хозяйственной деятельности с использованием иностранных товаров без уплаты таможенных платежей. Целью исследования является анализ особенностей применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Арктике. При подготовке статьи использовались следующие методы исследования: экономический, аналитический, метод сравнения и обобщения. Данное упрощение может быть востребовано российскими организациями — резидентами (участниками) территории опережающего развития и Арктической зоны РФ. Предлагаемая к вниманию статья посвящена рассмотрению механизмов отмеченных выше упрощений, предусмотренных для резидентов «арктических» ОЭЗ. При этом применение таможенной процедуры СТЗ на территориях ОЭЗ является важным инструментом государственной экономической политики, призванным обеспечить создание комфортных условий налогообложения таможенными платежами иностранных товаров, которые помещаются под таможенную процедуру СТЗ и используются в соответствии с условиями данной процедуры на территориях ОЭЗ. Вопросы, касающиеся статуса товаров, изготовленных в ОЭЗ с использованием иностранных товаров, которые помещены под таможенную процедуру СТЗ, в значительной степени связаны с международными обязательствами России, лежащими в основе действующего регулирования. На практике комплекс законодательно установленных упрощений, проанализированных в статье, создаёт условия для более эффективной деятельности резидентов ОЭЗ.

Ключевые слова: таможенная процедура, свободная таможенная зона, Арктика, налоговое регулирование, Арктическая зона РФ, таможенный контроль, российская организация—резидент

* © Артемьев А.А., Сидорова Е.Ю., 2024

Для цитирования: Артемьев А.А., Сидорова Е.Ю. Вопросы применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Арктике // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 5–21. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.5>

For citation: Artemyev A.A., Sidorova E.Yu. Issues of Application of the Customs Procedure of a Free Customs Zone in the Arctic. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 5–21. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.5>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Issues of Application of the Customs Procedure of a Free Customs Zone in the Arctic

Aleksey A. Artemyev¹, Cand. Sci. (Econ.)

Elena Yu. Sidorova², Dr. Sci. (Econ.), Professor

^{1, 2} Financial University under the Government of the Russian Federation, pr. Leningradskiy, 49/2, Moscow, Russia

² RUDN University, ul. Miklukho-Maklaya, 6, Moscow, Russia

¹ shirokov.ofc@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4320-317X>

² ejsidorova@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4385-7173>

Abstract. The current regulation provides for the possibility of creating special (free) zones and equivalent territories (hereinafter — SEZ) in the Arctic (territories of advanced development and the Arctic zone of the Russian Federation). Within the framework of SEZs, the customs procedure of a free customs zone (hereinafter — FCZ) can be applied, which provides opportunities to conduct economic activities with foreign goods without paying customs duties. The purpose of the study is to investigate the peculiarities of applying the customs procedure of a free customs zone in the Arctic. The following research methods were used in the preparation of the article: economic, analytical methods, method of comparison and generalization. This simplification can be demanded by Russian organizations — residents (participants) of the territories of advanced development and the Arctic zone of the Russian Federation. The proposed article is devoted to the consideration of the mechanisms of the above-mentioned simplifications provided for the residents of the “Arctic” SEZ. At the same time, the application of the customs procedure of FCZ in the SEZ territories is an important tool of the state economic policy, designed to ensure the creation of comfortable conditions for taxation of foreign goods. Issues related to the status of goods manufactured in SEZs using foreign goods that are placed under the FCZ customs procedure are largely related to Russia’s international obligations underlying the current regulation. In practice, the set of legally established simplifications analyzed in the article creates conditions for more effective activity of SEZ residents.

Keywords: customs procedure, free customs zone, Arctic, tax regulation, Arctic zone of the Russian Federation, customs control, Russian resident organization

Введение

Действующим регулированием предусмотрены возможности создания ОЭЗ в Арктике: территории опережающего развития и Арктическая зона РФ. В рамках таких ОЭЗ может применяться таможенная процедура СТЗ, которая даёт возможности ведения хозяйственной деятельности с использованием иностранных товаров без уплаты таможенных платежей.

В Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) включена глава 27 «Таможенная процедура свободной таможенной зоны» (ранее — СТЗ), которой для резидентов (участников) ОЭЗ в рамках применения таможенной процедуры СТЗ предусматриваются существенные упрощения как по сравнению с другими таможенными процедурами, под которые могут помещаться иностранные товары, так и по сравнению с механизмом, действовавшим для таможенной процедуры СТЗ до принятия Таможенного кодекса ЕАЭС, и связанных с ним актов права ЕАЭС и России (далее — упрощения)¹.

В целях реализации положений Кодекса ЕАЭС, связанных с упрощениями, подготовлено решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 88 «О

¹ Глава 27 Таможенного кодекса ЕАЭС.

некоторых вопросах применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны» (далее — Решение)².

Данными актами, в частности, предусмотрено, что в отношении товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, и (или) товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, на территории ОЭЗ допускается совершение любых операций, а также возможности упрощённого порядка завершения действия таможенной процедуры СТЗ и, соответственно, прекращения нахождения товаров под таможенным контролем³.

В отношении отмеченной выше возможности упрощённого порядка завершения действия таможенной процедуры СТЗ и прекращения нахождения товаров под таможенным контролем в действующее регулирование введён специальный термин — «иное потребление», который охватывает такие операции, как расходование (потребление) товаров при создании, эксплуатации, ремонте и реконструкции на территории ОЭЗ объектов недвижимости, эксплуатации и (или) техническом обслуживании оборудования, расходование в научных целях и т.д.⁴

Также расширены возможности вывоза товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, и (или) товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, с территории ОЭЗ без завершения действия таможенной процедуры СТЗ⁵.

Указанное упрощение распространяется в том числе на случаи вывоза товаров с территории ОЭЗ на остальную часть территории России для собственных производственных и технологических нужд, а также для совершения операций по переработке (обработке), изготовлению товаров⁶.

Данное упрощение может быть востребовано российскими организациями —резидентами (участниками) территорий опережающего развития и Арктической зоны РФ.

Литературный обзор

Данная тема представляется весьма актуальной, что подтверждается тем фактом, что прямое отношение к ней имеют более 20 публикаций в журналах и научно-

² Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 88 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны» // Решение Совета ЕЭК от 20.12.2017 № 88. Таможенные документы. URL: alta.ru (дата обращения: 14.08.2023).

³ Статья 129 Таможенного кодекса ЕАЭС.

⁴ О внесении проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, регулирующие применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Российской Федерации» // № 1148254-7 Законопроект: Система обеспечения законодательной деятельности. URL: duma.gov.ru (дата обращения: 14.08.2023).

⁵ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 25.12.2023 г. № 18 «О внесении изменений в Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20.12.2007 г. № 88» // Решение Совета ЕЭК от 25.01.2023 № 18 «О внесении изменений в Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. N 88». Таможенные документы. URL: alta.ru (дата обращения: 14.08.2023).

⁶ О внесении проекта федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации, регулирующие применение таможенной процедуры свободной таможенной зоны в Российской Федерации» // №1148254-7 Законопроект: Система обеспечения законодательной деятельности. URL: duma.gov.ru (дата обращения: 14.08.2023).

исследовательских работах (НИР). Анализ ранее опубликованных работ, посвящённых проблематике государственной экономической политики в отношении ОЭЗ, позволяет выделить следующие направления проведённых исследований.

Вопросы таможенного контроля транспортного потока через Арктическую зону [1, Комличенко С.Г., с. 15–18], где отмечается необходимость интегрировать субъекты РФ Арктической зоны в единую транспортную систему и в экономическое пространство страны.

При этом налоговые и таможенные вопросы рассмотрены в ограниченном количестве работ, авторами которых являются Никулкина И.В. [2, с. 143–151; 3, с. 144–153; 4, с. 153–160; 5, с. 90–100; 6, с. 115–124; 7, с. 29–36; 8, с. 152–162; 9, с. 31–36; 10, с. 64–68; 11, с. 42–49], Гончаренко Л.И. [2, с. 143–151], Сукнева С.А. [3, с. 144–153], Филимонова Л.М. [4, с. 153–160], Гребник В.В. [12, с. 4–10].

В отношении результатов отмеченных выше исследований можно отметить следующее. Так, Никулкина И.В., Филимонова Л.М. [4, с. 153–160] дают предложения по «адаптированному комплексу налоговых и таможенных механизмов реализации государственной финансовой политики в макрорегионе для опорных зон развития в Арктике». Данные авторы предлагают ввести особый режим налогового регулирования в виде налоговых преференций и льгот, мер таможенного регулирования, таможенных упрощений в целях стимулирования инвестиционной и предпринимательской деятельности в Арктической зоне России. Однако в рамках этой статьи все предложения очевидны и носят стандартный характер, но нет расшифровки по упрощениям, о каких именно из них идёт речь. Подобные предложения представлены в работах [7–11]. Гончаренко Л.И., Никулкина И.В. [2] также предлагают комплекс налоговых и таможенных механизмов реализации государственной финансовой политики в Арктике, в дополнении к мерам, указанным в статье [4], предлагаются меры для малого и среднего предпринимательства и научно-исследовательской деятельности в Арктике, также предлагается адаптировать для использования в Арктической зоне РФ такой налоговый инструмент, как инвестиционный налоговый кредит, однако вряд ли в данной зоне могут использоваться какие-либо особые механизмы его применения. Заслуживает внимания статья Никулкиной И.В. [5], где предлагается комплекс налогово-таможенных механизмов и инструментов воздействия для опорных зон развития в Арктике и для опорных портов Северного морского пути (организаций-участников, реализующих инфраструктурные инвестиционные проекты и проекты по модернизации и созданию новых производств в Арктике). Данные меры приведены в табл. 1, но представляется, что и они в значительной степени совпадают с традиционными инструментами, которые используются для развития специальных территорий.

В работах экономистов Никулкиной И.В., Гребеник В.В. [6, 12] предлагаются сопоставимые предложения для налогового стимулирования освоения и развития Арктической зоны РФ. Так, предлагается использование специального налогового режима для участников внешнеэкономической деятельности, а также общего режима. В целях решения экологиче-

ских вопросов данные авторы предлагают введение экологического налога и создание экологического фонда Арктики. Представляет научный интерес предложение отмеченных выше авторов об установлении новой специальной таможенной процедуры, которая предусматривала бы освобождение от уплаты таможенной пошлины и НДС отдельных категорий ввозимых товаров. Однако, говоря о практических аспектах данного предложения, следует отметить, что оно не основано на действующем регулировании, которое даёт возможности использовать иные инструменты развития, в том числе и предусмотренную Таможенным кодексом Евразийского союза таможенную процедуру СТЗ. Более подробно основные взгляды на исследуемый вопрос ведущих учёных в этой области представлены в табл. 1.

Таблица 1

Основные взгляды на исследуемый вопрос ведущих учёных в этой области⁷

Учёные	Научные взгляды
Никулкина И.В., Филимонова Л.М. [4]	В статье предложен «адаптированный комплекс налоговых и таможенных механизмов реализации государственной финансовой политики в макрорегионе для опорных зон развития в Арктике, предполагающий введение особого режима налогового регулирования в виде налоговых преференций и льгот, мер таможенного регулирования, таможенных упрощений в целях стимулирования инвестиционной и предпринимательской деятельности в Арктической зоне России, а также повышения качества жизни населения в Арктике» [4].
Гончаренко Л.И., Никулкина И.В. [2]	В статье предложены следующие мероприятия «налоговые и неналоговые стимулы для: субъектов малого и среднего предпринимательства; организаций, осуществляющих научно-исследовательскую деятельность в Арктике; экономически активного населения, работающего в АЗ РФ» [2]. А также рекомендуются «подобные меры в виде налоговых льгот по ряду налогов и пониженных тарифов страховых взносов, «арктического» инвестиционного налогового кредита» [2].
Никулкина И.В. [5, 6, 7, 8, 9, 10, 11]	В статье предложен «комплекс налогово-таможенных механизмов и инструментов воздействия для опорных зон развития в Арктике и для опорных портов СМП» [5, с. 96]. Также предлагается «особый порядок налогообложения и таможенного регулирования в сфере развития Арктической зоны РФ, направленный на стимулирование инвестиционной и предпринимательской деятельности в опорных зонах развития Арктики и опорных портах СМП» [8]. В качестве мер автор предлагает так же «специальный налоговый режим (далее СНР) для субъектов малого предпринимательства, осуществляющих коммерческую деятельность в Арктической зоне РФ; налоговые каникулы и установление минимального налога по СНР» [10]. В дополнении к вышеперечисленному автор рекомендует «ввести специальную

⁷ Источник: подготовлено авторами.

	таможенную процедуру для субъектов Арктической зоны РФ» [9]. Это мы рассмотрим более подробно ниже. Автор в статье [6] предлагает «ввести экологический налог и создать экологический фонд Арктики» [6]. В статьях [7, 11] автор говорит о необходимости «применения налоговых льгот по НДС при ввозе товаров на таможенную территорию РФ: товаров — сырья, материалов, технологического оборудования (за исключением подакцизных товаров) — для использования их в экспортном производстве или импортозамещении, по перечню, утверждаемому Правительством РФ» [7, 11]. Помимо этого «предлагается широко использовать стимулирующую функцию таможенной пошлины, в том числе в виде тарифных льгот (возврата ранее уплаченной пошлины, освобождения от оплаты пошлины, снижения ставки пошлины, установления тарифных квот на преференциальный ввоз (вывоз) товара» [7, 11].
Гребеник В.В., Никулкина И.В. [12]	В статье авторы предлагают ввести «СНР как в целом для зоны, так и для участников внешнеэкономической деятельности; внести изменения в общий режим налогообложения; ввести экологический налог и создать экологический фонд Арктики; ввести упрощённые таможенные процедуры для участников инновационного проекта «Арктика»» [12].

Также целесообразно привести две наиболее полные схемы из работ данных авторов, которые системно показывают их взгляды на трансформацию исследуемого процесса (рис. 1 и 2).

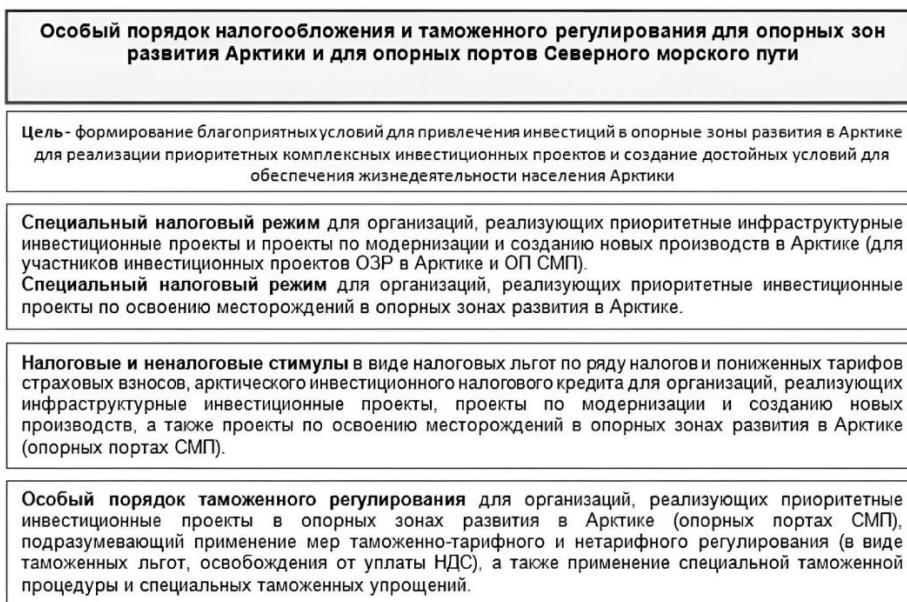


Рис. 1. Особый порядок налогообложения и таможенного регулирования в сфере развития Арктической зоны РФ [8, с. 160].

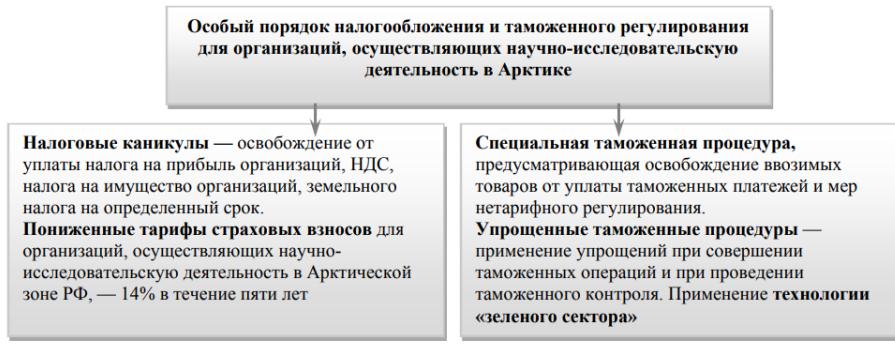


Рис. 2. Основные элементы особого порядка налогообложения и таможенного регулирования для организаций, осуществляющих научно-исследовательскую деятельность в Арктической зоне [2, с. 149].

По итогам проведённого анализа ранее опубликованных работ можно отметить, что несмотря на то, что в этих работах охватывается широкий спектр инструментов развития ОЭЗ, представляется, что одним из фактически неразработанных направлений является комплекс вопросов применения в Арктике таможенной процедуры СТЗ.

Важность понимания особенностей применения в Арктике таможенной процедуры СТЗ связана среди прочего с тем, как было отмечено выше, действующим регулированием предусмотрено большое количество инструментов, направленных на предоставление хозяйствующим субъектам — резидентам и участникам ОЭЗ широкого круга упрощений, которые могут использоваться в рамках таможенной процедуры СТЗ. Вместе с тем, как показывает проведённый анализ практики применения, эти упрощения, являясь потенциально вос требованными, в настоящее время используются недостаточно, что может быть связано, как представляется авторам предлагаемой статьи, с недостаточным пониманием механизма действия таможенной процедуры СТЗ.

С учётом изложенного, целью исследования является научно-практическая разработка механизма действия таможенной процедуры СТЗ в Арктике.

Используемая методология исследования:

- экономические методы — при определении статуса товаров, помещаемых под таможенную процедуру СТЗ;
- аналитический метод — при исследовании особых территорий — ОЭЗ, на которых товары могут помещаться под таможенную процедуру СТЗ;
- метод обобщения — для систематизации научных знаний по исследованию сущности и основных преимуществ таможенной процедуры СТЗ;
- метод сравнения — при исследовании дополнительных упрощений, которыми могут пользоваться резиденты ОЭЗ.

Результаты и обсуждения

Таможенная процедура СТЗ — сущность и основные преимущества

В таможенных отношениях перемещаемые через таможенную границу Евразийского экономического союза (ранее — ЕАЭС, далее — ЕАЭС, Союз) товары, как правило, помеща-

ются под одну из законодательно установленных таможенных процедур. Исключение составляют случаи, когда для отдельных категорий товаров могут быть предусмотрены специальные упрощения, как, например, особенности порядка и условий перемещения через таможенную границу ЕАЭС товаров для личного пользования⁸.

Выбор таможенной процедуры осуществляется участником внешнеэкономической деятельности (ВЭД) самостоятельно. В значительной степени именно таможенная процедура, под которую помещены товары, определяет совокупность прав и обязанностей участника ВЭД в отношении товаров, с которыми он работает.

Таможенным кодексом ЕАЭС таможенная процедура СТЗ определена как таможенная процедура, применяемая в отношении иностранных товаров и товаров Союза, в соответствии с которой такие товары размещаются и используются в пределах территории особой (свободной) экономической зоны (ранее и далее — ОЭЗ) или её части без уплаты таможенных пошлин, налогов (далее — таможенные платежи), специальных, антидемпинговых, компенсационных пошлин (далее — спецпошлины) при соблюдении условий помещения товаров под эту таможенную процедуру и их использования в соответствии с такой таможенной процедурой. Под таможенную процедуру СТЗ помещаются товары, предназначенные для размещения и (или) использования резидентами (участниками, субъектами, далее — резиденты ОЭЗ) ОЭЗ на территории ОЭЗ в целях осуществления резидентами ОЭЗ предпринимательской и иной деятельности в соответствии с соглашением (договором) об осуществлении (ведении) деятельности на территории ОЭЗ (договором об условиях деятельности в ОЭЗ, инвестиционной декларацией, предпринимательской программой), если иное не установлено законодательством государства-члена Союза в отношении товаров, помещаемых под таможенную процедуру СТЗ для размещения и (или) использования на территориях отдельных ОЭЗ, созданных на территории такого государства⁹.

Применительно к приведённому определению можно выделить следующие обстоятельства, характеризующие таможенную процедуру СТЗ, которые представляются существенными.

1. В общем случае применение таможенной процедуры СТЗ возможно в отношении товаров, имеющих в таможенной сфере как *статус* «товары Союза», так и статус «иностранные товары».

2. Возможность помещения товаров под таможенную процедуру СТЗ в рамках особой территории — «особая (свободная) экономическая зона», либо приравненная к ней территория (ОЭЗ), и в общем случае — особыми лицами, являющимися резидентами ОЭЗ, в рамках целей, которые обозначены в заключаемых с ними соглашениях о ведении деятельности в ОЭЗ;

⁸ Глава 37 Таможенного кодекса ЕАЭС.

⁹ Пункты 1 и 2 статьи 201 Таможенного кодекса ЕАЭС.

3. Отсутствие необходимости уплаты таможенных платежей и специальных пошлин при помещении находящихся на территории ОЭЗ товаров под таможенную процедуру СТЗ;

4. Необходимость соблюдения законодательно установленных условий помещения товаров под таможенную процедуру СТЗ и их использования в соответствии с анализируемой таможенной процедурой.

В целях более наглядной демонстрации преимуществ — упрощений, предоставляемых резидентам ОЭЗ в рамках применения ими таможенной процедуры СТЗ, сравним таможенную процедуру СТЗ с другими таможенными процедурами, наиболее часто используемыми для иностранных товаров, а именно таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления и таможенной процедурой временного ввоза (допуска) (табл. 2).

Таблица 2

Сравнительная характеристика таможенных процедур

Таможенная процедура	Необходимость уплаты таможенных платежей исходя из условий налогообложения, установленных для таможенной процедуры	Необходимость завершения действия таможенной процедуры	Возможность совершения операций с товарами, помещёнными под таможенную процедуру
Выпуск для внутреннего потребления	Таможенные платежи уплачиваются в полном объёме	Отсутствует	Любые операции
Временный ввоз (допуск)	Таможенные платежи уплачиваются ежемесячно в размере 3% от полного объёма	Действие таможенной процедуры должно быть завершено. Максимальный срок действия — 2 года	Любые операции, кроме передачи товаров
СТЗ	Таможенные платежи не уплачиваются	Действие таможенной процедуры должно быть завершено только в случае вывоза товаров из ОЭЗ. При отсутствии вывоза товары могут находиться под таможенной процедурой СТЗ неограниченное время	Любые операции, в отдельных ОЭЗ возможна передача товаров

На основании данных приведённой таблицы рассмотрим более подробно наиболее значимые применительно к экономической деятельности в Арктической зоне РФ из отмеченных выше обстоятельств.

Статус товаров, помещаемых под таможенную процедуру СТЗ

В таможенных отношениях товаром признается любое движимое имущество, в том числе валюта государств — членов Союза, ценные бумаги и (или) валютные ценности, дорожные чеки, электрическая энергия, а также иные перемещаемые вещи, приравненные к недвижимому имуществу¹⁰.

При этом товары обладают такой характеристикой, как «статус» в таможенной сфере. С точки зрения статуса все товары должны быть либо «товарами Союза», либо «иностранными товарами».

Товарами Союза являются находящиеся на таможенной территории Союза товары:

- полностью произведённые (добытые, полученные, выращенные) на таможенной территории Союза;
- приобретшие статус товаров Союза, либо признанные товарами Союза в соответствии с Кодексом ЕАЭС, либо до его вступления в силу;
- произведённые (изготовленные) в одном или нескольких государствах-членах ЕАЭС из товаров, указанных выше;
- а также товары, вывезенные с таможенной территории Союза и сохранившие статус товаров Союза в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС.

Примерами товаров Союза помимо товаров, произведённых на территории государств — членов Союза, являются товары, которые были ввезены из-за рубежа, то есть страной происхождения таких товаров является страна, не входящая в Союз, и помещены под таможенную процедуру выпуска для внутреннего потребления без предоставления льгот, предусматривающих ограничения по использованию в хозяйственном обороте [13, Андреева М.Ю., Баринов А.Я., Бородавкина Н.Ю., и др., с. 251].

Статус «иностранные товары» имеют товары, не являющиеся товарами Союза, в том числе утратившие статус товаров Союза в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС, а также товары, которые приобрели статус иностранных товаров (признаны иностранными товарами) в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС¹¹.

С учётом того, что в общем случае под таможенную процедуру СТЗ могут быть помещены как товары Союза, так и иностранные товары, обе категории могут быть использованы (задействованы) при осуществлении операций, разрешённых в отношении товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ.

Подобный подход, как представляется, направлен и позволяет создать более благоприятные условия для ведения хозяйственной деятельности в рамках таможенной процедуры СТЗ при её использовании в ОЭЗ, созданных в Арктической зоне РФ.

¹⁰ Подпункт 45 пункта 1 статьи 2 Таможенного кодекса ЕАЭС.

¹¹ Подпункт 12 пункта 1 статьи 2 Таможенного кодекса ЕАЭС.

Представляется целесообразным особое внимание уделить статусу товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ.

В отношении статуса таких товаров установлены особые правила, в соответствии с которыми товары, изготовленные (полученные) из иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, приобретают статус иностранных товаров¹².

Статус товаров Союза приобретают только товары, изготовленные (полученные) из товаров Союза, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, а также товары, изготовленные (полученные) из товаров Союза, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, и товаров Союза, не помещённых под таможенную процедуру СТЗ¹³.

Приведённые нормы Кодекса ЕАЭС основаны на положениях пункта 1124 Доклада Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к Всемирной торговой организации¹⁴, которыми предусмотрено следующее.

Товары, ввозимые в ОЭЗ в Российской Федерации в соответствии с положениями, которые устанавливают освобождение от таможенных платежей, будут подлежать обложению таможенными платежами и прохождению таможенных формальностей при ввозе на остальную таможенную территорию Союза в неизменном виде, либо после переработки в ОЭЗ, без исключения. Российская Федерация не признает такие товары в качестве товаров Союза, если они не подлежали обложению таможенными платежами и прохождению таможенных формальностей на момент их выпуска для свободного обращения на остальной части таможенной территории Союза, и будет принимать меры для обеспечения того, чтобы какие-либо соглашения или решения Союза, связанные с ОЭЗ, подлежали изменениям в целях соответствия требованиям Всемирной торговой организации (далее — ВТО)¹⁵.

Таким образом, нормами права Союза и обязательствами России в ВТО предусмотрено, что товары, то есть готовая продукция, изготовленные (полученные) на территории ОЭЗ с использованием иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, должны приобретать статус иностранных товаров.

Согласно подпункту 1 пункта 6 статьи 207 Таможенного кодекса ЕАЭС, для вывоза таких товаров с территории ОЭЗ на остальную часть таможенной территории Союза действие таможенной процедуры СТЗ завершается помещением под таможенные процедуры, используемые для иностранных товаров (подпункты 1, 4, 5, 7, 10, 14 — 16 пункта 2 статьи 127 Таможенного кодекса ЕАЭС).

Как правило, речь в данном случае идёт о таможенной процедуре выпуска для внут-

¹² Пункт 9 статьи 201 Таможенного кодекса ЕАЭС.

¹³ Пункт 8 статьи 201 Таможенного кодекса ЕАЭС.

¹⁴ Доклад Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к Всемирной торговой организации. (Принят 16.11.2011 — 17.11.2011) // Консультант Плюс. Раздел «Международные правовые акты». Официально документ опубликован не был (информация предоставлена группой компаний Консультант Плюс).

¹⁵ Доклад Рабочей группы по присоединению Российской Федерации к ВТО. (Принят 16.11.2011 — 17.11.2011) // Консультант Плюс. Раздел «Международные правовые акты». Официально документ опубликован не был (информация предоставлена группой компаний Консультант Плюс).

ренного потребления, которая предусматривает налогообложение товаров таможенными платежами, как показано в табл. 1 [14, Артемьев А.А., с. 66–73].

При этом действующее регулирование даёт возможность исчислять и уплачивать таможенные платежи в отношении готовой продукции, ввозимой из ОЭЗ, на остальную часть таможенной территории Союза, исходя из идентификации в ней «иностранный составляющей», помещённой под таможенную процедуру СТЗ.

Так, при наличии такой идентификации таможенные платежи исчисляются в отношении иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ и использованных для изготовления товаров, изготовленных (полученных) из иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ (готовая продукция). При отсутствии в отношении готовой продукции идентификации в ней иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, таможенные платежи исчисляются и уплачиваются в отношении товаров, изготовленных (полученных) из иностранных товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ (готовая продукция)¹⁶.

Таким образом, предусмотренный действующим регулированием механизм налогообложения, основанный на идентификации «иностранный составляющей» в произведённой в ОЭЗ готовой продукции, может быть использован в целях формирования налогообложения таможенными платежами, обеспечивающего оптимальные условия деятельности на территории ОЭЗ. Рассмотренный механизм, по мнению авторов, является частью системы упрощений, предусмотренных для резидентов ОЭЗ, деятельность которых ориентирована на поставки произведённой в ОЭЗ готовой продукции на остальную часть таможенной территории Союза.

Кроме того, важным аспектом таможенной процедуры СТЗ и статуса товаров применительно к ОЭЗ в Арктической зоне РФ является следующий.

Как показывают результаты проведённого анализа, в большинстве случаев резиденты ОЭЗ в Арктической зоне РФ в своей деятельности ориентируются на добычу полезных ископаемых и их переработку. В рамках такой деятельности, как правило, имеет место использование помещённых под таможенную процедуру СТЗ иностранных товаров, являющихся оборудованием.

В этом случае при вывозе на остальную часть таможенной территории Союза готовой продукции, изготовленной (полученной) на территории ОЭЗ, такие товары должны рассматриваться в качестве товаров Союза, идентификация «в них» «иностранный составляющей» не требуется.

Рассмотренный механизм представляется важным инструментом, позволяющим вести производственную деятельность в ОЭЗ с использованием иностранных товаров (оборудование), получая при этом товары (например, полезные ископаемые), являющиеся товара-

¹⁶ Подпункты 1 и 2 пункта 2 статьи 209 Таможенного кодекса ЕАЭС.

ми Союза, и, соответственно, ввозимыми на остальную часть таможенной территории Союза без налогообложения таможенными платежами.

Особые территории, на которых товары могут помещаться под таможенную процедуру СТЗ

В сфере таможенных правоотношений Соглашением по вопросам свободных (специальных, особых) экономических зон на таможенной территории Союза и таможенной процедуры свободной таможенной зоны от 18 июня 2010 г. (далее — Соглашение) установлено, что свободной (специальной, особой) экономической зоной (ранее в статье — ОЭЗ) является часть территории государства — члена Союза в пределах, установленных законодательством государства — члена Союза, на которой действует особый (специальный правовой) режим осуществления предпринимательской и иной деятельности, а также может применяться таможенная процедура СТЗ¹⁷.

Резидент (участник) ОЭЗ — это юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, зарегистрированные на территории государства — члена Союза в порядке, установленном законодательством этого государства, и включённые в реестр резидентов ОЭЗ (подпункт 4 пункта 1 статьи 1 Соглашения по ОЭЗ)¹⁸.

В России, как государстве — члене Союза, ОЭЗ, исходя из особенностей их законодательного регулирования, могут быть условно разделены на несколько типов, а именно: «классические» ОЭЗ; ОЭЗ «территориального» типа, такие как: «калининградская», «магаданская» и «крымская»; ОЭЗ « дальневосточно-арктического» типа, к которым авторы относят свободный порт Владивосток, территории опережающего развития и «Арктическую» ОЭЗ [15, Сидорова Е.Ю., Артемьев А.А., с. 1438].

Применительно к деятельности в Арктической зоне России помещение товаров под таможенную процедуру СТЗ может осуществляться в ОЭЗ « дальневосточно-арктического типа», функционирующих в соответствии с федеральными законами от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего развития Российской Федерации» и от 13 июля 2015 г. № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток»¹⁹.

Создание таких ОЭЗ, как показывает проведённый анализ, являются частью общемировой тенденции, поскольку многие страны предпринимают попытки с помощью ОЭЗ, со-

¹⁷ Подпункт 1 пункта 1 статьи 1 Соглашения // Консультант Плюс. Раздел «Законодательство».

¹⁸ Подпункт 4 пункта 1 статьи 1 Соглашения // Консультант Плюс. Раздел «Законодательство».

¹⁹ Федеральный закон «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» от 13.07.2020 N 193-ФЗ (последняя редакция). URL: consultant.ru (дата обращения: 14.08.2023); Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» от 29.12.2014 N 473-ФЗ (последняя редакция). URL: consultant.ru (дата обращения: 14.08.2023); Федеральный закон «О свободном порте Владивосток» от 13.07.2015 N 212-ФЗ (последняя редакция). URL: consultant.ru (дата обращения: 14.08.2023).

зданных на труднодоступных, в том числе «северных», территориях сформировать устойчивые кластеры экономического роста и развития.

Следует обратить внимание на высказываемые точки зрения о целесообразности создания так называемых «международных» ОЭЗ, в которых могли бы работать иностранные лица, опираясь на законодательство стран, в которых они зарегистрированы.

Как было отмечено выше, право Союза предусматривает, что лицо, претендующее на включение в реестр резидентов ОЭЗ и ведение деятельности в качестве резидента ОЭЗ, должно быть зарегистрировано в соответствии с законодательством государства — члена Союза, на территории которого создана соответствующая ОЭЗ.

Следовательно, заслуживают поддержки предложения, предусматривающие, применение на международной ОЭЗ таможенной процедуры СТЗ в строгом соответствии с правом ЕАЭС и законодательством Российской Федерации. При этом резидентом международной ОЭЗ может признаваться являющееся коммерческой организацией юридическое лицо, государственная регистрация которого осуществлена в соответствии с законодательством Российской Федерации.

С учётом требований права Союза, предусматривающего, что лицо, которое претендует на включение в реестр резидентов ОЭЗ и ведение деятельности в качестве резидента ОЭЗ, должно быть зарегистрировано в соответствии с законодательством государства — члена Союза, на территории которого создана соответствующая ОЭЗ, полагаем, что при разработке инициатив (предложений), предусматривающих создание международных (трансграничных) ОЭЗ с возможностью ведения деятельности в них в качестве резидентов (участников) иностранных лиц, в таких ОЭЗ не должна использоваться таможенная процедура СТЗ.

Дополнительные упрощения, которыми могут пользоваться резиденты ОЭЗ

Как отмечено выше, действующим регулированием предусмотрены возможности создания ОЭЗ в Арктике (например, территории опережающего развития и Арктическая зона РФ). На территории ОЭЗ может применяться таможенная процедура СТЗ, которая даёт возможности ведения хозяйственной деятельности с использованием иностранных товаров без уплаты таможенных платежей.

В Таможенный кодекс ЕАЭС включена глава 27 «Таможенная процедура свободной таможенной зоны» (СТЗ), которой установлены условия нахождения товаров под таможенной процедурой СТЗ, такие как нахождение товаров на специальной территории, целевое использование и т. д.

Вместе с тем правом Союза и принятыми в соответствии с ним федеральными законами по « дальневосточно-арктическим ОЭЗ » для резидентов (участников) ОЭЗ предусматриваются существенные упрощения порядка применения таможенной процедуры СТЗ (далее — упрощения).

В целях реализации положений Кодекса ЕАЭС, связанных с упрощениями, подготовлено решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 88 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны» (далее — Решение)²⁰.

Данными актами, в частности, предусмотрено, что в отношении товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, и (или) товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, на территории ОЭЗ допускается совершение любых операций, включая, среди прочего, потребление товаров иное, чем расходование (потребление) товаров при совершении операций по переработке товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ (далее — иное потребление товаров).

Для иного потребления товаров установлен упрощённый порядок завершения действия таможенной процедуры СТЗ и, соответственно, прекращения нахождения товаров под таможенным контролем²¹.

Данное упрощение распространяется в том числе на такие случаи иного потребления товаров, как расходование (потребление) товаров при создании, эксплуатации, ремонте и реконструкции на территории ОЭЗ объектов недвижимости, эксплуатации и (или) техническом обслуживании оборудования, расходование в научных целях и т. д.

Также расширены возможности вывоза товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, и (или) товаров, изготовленных (полученных) из товаров, помещённых под таможенную процедуру СТЗ, с территории ОЭЗ без завершения действия таможенной процедуры СТЗ.

Указанное упрощение распространяется в том числе на случаи вывоза товаров с территории ОЭЗ на остальную часть территории России для собственных производственных и технологических нужд, а также для совершения операций по переработке (обработке), изготовлению товаров.

Данное упрощение может быть практически востребовано российскими организациями — резидентами (участниками) территорий опережающего развития и Арктической зоны РФ.

Результат работы

1. Использование специальных территорий, таких как особые (свободные) экономические зоны, на которых может применяться таможенная процедура свободной таможенной зоны (СТЗ), является важным инструментом государственной экономической политики, который направлен в том числе на создание комфортных условий налогообложения таможенными платежами иностранных товаров, используемых на таких территориях в рамках таможенной процедуры СТЗ.

²⁰ Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 20 декабря 2017 г. № 88 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры свободной таможенной зоны». Таможенные документы. URL: alta.ru (дата обращения: 14.08.2023).

²¹ Статья 129 Таможенного кодекса ЕАЭС.

2. Вопросы, касающиеся статуса товаров, изготовленных в ОЭЗ с использованием иностранных товаров, которые помещены под таможенную процедуру СТЗ, в значительной степени связаны с международными обязательствами России, лежащими в основе действующего регулирования.

3. Практическое использование проанализированных упрощений, комплекс которых установлен в Таможенном кодексе ЕАЭС и принятых в соответствии с ним национальных законах РФ по различным типам ОЭЗ, создаёт условия для ведения деятельности резидентами ОЭЗ более эффективно.

Список источников

1. Комличенко С.Г. Развитие системы таможенного контроля транспортного потока через Арктическую зону // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 6 (61). С. 15–18.
2. Гончаренко Л.И., Никулкина И.В. Налоговые и таможенные механизмы регулирования развития Арктической зоны Российской Федерации с позиции укрепления национальных интересов // Экономика. Налоги. Право. 2018. Т. 11. № 6. С. 143–151. DOI: <https://doi.org/10.26794/1999-849X-2018-11-6-143-151>
3. Sukneva S.A., Nikulkina I.V. Tax mechanisms of economic development and the improvement of migration situation in the Russian Arctic // International Journal of Economics and Financial Issues. 2017. Vol. 7. Iss. 1. Pp. 144–153.
4. Никулкина И.В., Филимонова Л.М. Налоговое регулирование как инструмент развития арктической зоны России // Экономика и предпринимательство. 2019. № 9 (110). С. 153–160.
5. Никулкина И.В. Налоговые и таможенные механизмы воздействия для опорных зон развития в Арктике и опорных портов Северного морского пути // Вопросы региональной экономики. 2017. № 1 (30). С. 90–100.
6. Никулкина И.В. Бюджетно-налоговые механизмы устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации // ЭКО. 2014. № 3 (477). С. 115–124.
7. Никулкина И.В. Инструменты налоговой и таможенной политики в развитии арктических территорий России // Труд и социальные отношения. 2011. Т. 22. № 5. С. 29–36.
8. Никулкина И.В. Методологические подходы к формированию бюджетно-налоговых и таможенных механизмов воздействия для опорных зон развития Арктики и опорных портов Северного морского пути // Инновационное развитие экономики. 2016. № 6–2 (36). С. 152–162.
9. Никулкина И.В. Налоговые и таможенные механизмы развития арктических территорий России // Экономика Востока России. 2015. № 2 (4). С. 31–36.
10. Никулкина И.В. Налоговые инструменты реализации государственной арктической политики Российской Федерации // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2015. № 1 (4). С. 64–68.
11. Никулкина И.В. Развитие территорий Арктики: налоговое и таможенное регулирование // Налоговая политика и практика. 2011. № 6 (102). С. 42–49.
12. Гребеник В.В., Никулкина И.В. Налоговое стимулирование развития арктической зоны Российской Федерации // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2013. № 4 (6). С. 4–10.
13. Андреева М.Ю., Баринов А.Я., Бородавкина Н.Ю. и др. Особые экономические зоны. Теоретико-методологические аспекты развития: монография. Москва: Юнити-ДАНА, 2017. 351 с.
14. Артемьев А.А. Вывоз вторичного сырья из особых экономических зон: как платить таможенные платежи? // Налоговед. 2020. № 2. С. 66–73.
15. Сидорова Е.Ю., Артемьев А.А. Налог на добавленную стоимость при вывозе товаров из особых экономических зон в Калининградской области // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2021. Т. 17. № 8 (401). С. 1433–1448. DOI: <https://doi.org/10.24891/ni.17.8.1433>

References

1. Komlichenko S.G. Development of Customs Control System for Transport Flows through the Arctic Zone. *Transport of the Russian Federation*, 2015, no. 6 (61), pp. 15–18.
2. Goncharenko L.I., Nikulkina I.V. Tax and Customs Mechanisms for Regulation of the Russian Arctic Development from the Standpoint of Strengthening National Interests. *Economics, Taxes & Law*, 2018, vol. 11, no. 6, pp. 143–151. DOI: https://doi.org/10.26794/1999-849X_2018-11-6-143-151
3. Sukneva S.A., Nikulkina I.V. Tax Mechanisms of Economic Development and the Improvement of Migration Situation in the Russian Arctic. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 2017, vol. 7, iss. 1, pp. 144–153.
4. Nikulkina I.V., Filimonova L.M. Tax Regulation as a Tool for the Development of the Arctic Zone of Russia. *Journal of Economy and Entrepreneurship*, 2019, no. 9 (110), pp. 153–160.
5. Nikulkina I.V. Tax and Customs Mechanisms of Impact for Basic Zones of Development in the Arctic and the Basic Ports of the Northern Sea Route. *Issues of Regional Economy*, 2017, no. 1 (30), pp. 90–100.
6. Nikulkina I.V. Budgetary and Tax Mechanisms of the Sustainable Development of Arctic Zone of the Russian Federation. *ECO*, 2014, no. 3 (477), pp. 115–124.
7. Nikulkina I.V. Tools of Tax and Customs Policy in Development of the Arctic Territories of Russia. *Labour and Social Relations Journal*, 2011, vol. 22, no. 5, pp. 29–36.
8. Nikulkina I.V. Methodological Approaches to Forming of Budget, Tax and Customs Mechanisms of Impact for Basic Zones to Development of the Arctic and the Basic Ports of the Northern Sea Route. *Innovative Development of Economy*, 2016, no. 6–2 (36), pp. 152–162.
9. Nikulkina I.V. Tax and Customs Mechanisms of Development of the Arctic Territories of Russia. *Economics of Russian East*, 2015, no. 2 (4), pp. 31–36.
10. Nikulkina I.V. Implementation of the State Tax Instruments in Arctic Policy of the Russian Federation. *Arctic XXI Century. Humanitarian Science*, 2015, no. 1 (4), pp. 64–68.
11. Nikulkina I.V. Razvitie territoriy Arktiki: nalogovoe i tamozhennoe regulirovanie [Development of the Arctic Territories: Tax and Customs Regulation]. *Tax Policy and Practice*, 2011, no. 6 (102), pp. 42–49.
12. Grebenick V.V., Nikulkina I.V. Tax Incentives of Development of Arctic Zone of Russian Federation. *Bulletin of Moscow Witte University. Series 1: Economics and Management*, 2013, no. 4 (6), pp. 4–10.
13. Andreeva M.Yu., Barinov A.Ya., Borodavkina N.Yu. et al. *Osobyе ekonomicheskie zony. Teoretiko-metodologicheskie aspekty razvitiya: monografiya* [Special Economic Zones. Theoretical and Methodological Aspects of Development]. Moscow, UNITY-DANA Publ., 2017, 351 p. (In Russ.)
14. Artemev A.A. The Export of Secondary Raw Materials from Special Economic Zones (SEZ): How to Make Customs Payments? *Nalogoved*, 2020, no. 2, pp. 66–73.
15. Sidorova E.Yu., Artem'ev A.A. Value Added Tax in Case of Exports from the Special Economic Zone in the Kaliningrad Oblast. *National Interests: Priorities and Security*, 2021, vol. 17, no. 8 (401), pp. 1433–1448. DOI: <https://doi.org/10.24891/ni.17.8.1433>

Статья поступила в редакцию 16.08.2023; одобрена после рецензирования 08.09.2023; принята к публикации 26.09.2023

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22–37.

Научная статья

УДК 339.94(470)(510)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.22>

Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд

Зайков Константин Сергеевич¹✉, доктор исторических наук, доцент

Спиридовон Андрей Алексеевич², аспирант

Фадеев Алексей Михайлович³, доктор экономических наук

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

^{2, 3} Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, ул. Политехническая, 29, Санкт-Петербург, Россия

³ Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина ФИЦ КНЦ РАН, ул. Ферсмана, 24а, Апатиты, Россия

¹ k.zaikov@narfu.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6479-416X>

² ispbandrei@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7203-1864>

³ FadeevTeam@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3833-3316>

Аннотация. Введённые секторальные ограничения в отношении Российской Федерации, а также складывающаяся макроэкономическая ситуация создают предпосылки для выстраивания новой модели кооперации с азиатскими странами, прежде всего, с Китайской народной республикой. Китайская народная республика демонстрирует стратегический подход к совместной реализации энергетических проектов в Арктике, имея в своём активе доли в совместных предприятиях с энергетическими компаниями России («Ямал СПГ», «Арктик СПГ-2»). Успешно реализованный сложнейший технологический проект в Арктике по производству сжиженного природного газа (СПГ) — «Ямал СПГ», расположенный на полуострове Ямал за Полярным кругом на базе Южно-Тамбейского месторождения, стал флагманом российско-китайского сотрудничества в Арктике. Совместная реализация данного проекта имеет важнейшее геостратегическое и промышленное значение в мировой энергетике, наглядно демонстрируя возможности двух государств в создании высокотехнологичных решений по сжижению газа в сложных климатических условиях. Важно, что подобные проекты обладают мощными комплексоформирующими и мультиплективными эффектами, создавая условия для максимальной загрузки отраслей промышленности обоих государств, а также возведения объектов инфраструктуры вдоль трассы Северного морского пути, создания высокотехнологичного флота для перевозки сжиженного природного газа. Несмотря на существующие правовые разногласия в отношении ведения хозяйственной деятельности в Арктике между Россией и Китаем, в свете сложившейся макроэкономической ситуации взаимодействие с азиатскими партнёрами выступает перспективным направлением сотрудничества в сфере реализации совместных технологических проектов. Располагая значительными финансовыми ресурсами, а также накопленными инженерно-техническими компетенциями, Китайская народная республика выступает одним из наиболее надёжных партнёров России в контексте реализации энергетических проектов. Важно, что Китай является одновременно и покупателем российских энергоресурсов, что обеспечивает наличие устойчивого рынка сбыта добываемых углеводородов. В публикации проводится анализ развития российско-китайских отношений

* © Зайков К.С., Спиридовон А.А., Фадеев А.М., 2024

Для цитирования: Зайков К.С., Спиридовон А.А., Фадеев А.М. Сотрудничество России и Китая в Арктике в энергетической сфере: стратегический взгляд // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 22–37. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.22>

For citation: Zaikov K.S., Spiridonov A.A., Fadeev A.M. Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 22–37. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.22>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

и рассматриваются перспективы направлений совместного экономического сотрудничества в Арктике в энергетической сфере.

Ключевые слова: арктическая зона, международное сотрудничество, Северный морской путь, совместное управление, углеводороды

Cooperation between Russia and China in the Arctic Energy Sector: A Strategic Perspective

Konstantin S. Zaikov ^{1✉}, Dr. Sci. (Hist.), Associate Professor

Andrey A. Spiridonov ², Post-graduate Student

Alexey M. Fadeev ³, Dr. Sci. (Econ.)

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

^{2,3} Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, ul. Politekhnicheskaya, 29, Saint Petersburg, Russia

³ Luzin Institute for Economic Studies, Federal Research Centre “Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences”, ul. Fersmana, 24a, Apatity, Russia

¹ k.zaikov@narfu.ru [✉], ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6479-416X>

² ispbandrei@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7203-1864>

³ FadeevTeam@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3833-3316>

Abstract. The imposed sectoral restrictions on the Russian Federation and the current macroeconomic situation create prerequisites for building a new model of cooperation with Asian countries, primarily with the People's Republic of China. The People's Republic of China demonstrates a strategic approach to joint implementation of energy projects in the Arctic, having shares in joint ventures with Russian energy companies (Yamal LNG, Arctic LNG-2). Yamal LNG, the most complex technological project in the Arctic for the production of liquefied natural gas (LNG), located on the Yamal Peninsula above the Arctic Circle on the basis of the South Tambeyskoe field, has become the flagship of Russian-Chinese cooperation in the Arctic. The joint implementation of this project has the most important geostrategic and industrial significance in the global energy industry, clearly demonstrating the capabilities of the two countries in creating high-tech solutions for gas liquefaction in difficult climatic conditions. It is important that such projects have powerful complex-forming and multiplicative effects, creating conditions for the maximum utilisation of the industries of both countries, as well as for the construction of infrastructure along the Northern Sea Route and the creation of a high-tech fleet for the transportation of liquefied natural gas. Despite the existing legal disagreements between Russia and China regarding economic activities in the Arctic, in light of the current macroeconomic situation, interaction with Asian partners is a promising area of cooperation in the implementation of joint technological projects. With significant financial resources and accumulated engineering and technical competences, the People's Republic of China is one of Russia's most reliable partners in the context of implementing energy projects. It is important that China is also a buyer of Russian energy resources, which ensures a stable market for hydrocarbons. The publication analyses the development of Russian-Chinese relations and considers the prospects for joint economic cooperation in the Arctic in the energy sector.

Keywords: Arctic zone, international cooperation, Northern Sea Route, joint management, hydrocarbons

Введение

В мае 2023 г. состоялся официальный визит Премьер-министра России М.В. Мишустина в КНР в рамках проведения масштабного российско-китайского бизнес-форума в Шанхае. Выступая на Пленарном заседании форума, Михаил Мишустин подчеркнул, что КНР играет

особую роль для России в вопросах внешней торговли, а товарооборот между двумя странами стремится к 200 млрд долларов США¹.



Рис. 1. Товарооборот между Россией и Китаем в 2019–2022 г.²

Руководством двух стран обозначена цель дальнейшего расширения взаимодействия в сфере инноваций, промышленной кооперации и технологического сотрудничества. Москва заявила о своей готовности поддержки таких совместных российско-китайских проектов: по словам М. Мишустина, сегодня существует порядка 80 инвестиционных проектов, общий объём инвестиций которых превышает 165 миллиардов долларов³.

Существенный потенциал в развитии двухсторонних отношений российский премьер видит в сфере машиностроения для ТЭК, а также использования инновационных решений в области нефтегазохимии и нефтепереработки.

Сотрудничество в сфере энергетики выступает одной из ключевых сфер российско-китайского сотрудничества. Несмотря на наличие определённых правовых противоречий в подходах к регулированию ведения хозяйственной деятельности в Арктике, Россия и Китай уже имеют серьёзный опыт реализации совместных проектов в энергетике.

В новейшей истории российско-китайские отношения трансформировались с позиций, которые принято называть конструктивным партнёрством, до уровня стратегического взаимодействия. Важнейшей его сферой, закреплённой на уровне государственных документов, стало сотрудничество в вопросах освоения Арктики. Стороны подчёркивали, что совместное освоение арктических пространств способно дать импульс развитию взаимодействия в других взаимосвязанных областях, например, в транспортной сфере — в совместном развитии Северного морского пути [1, Сунь С.].

¹ Михаил Мишустин выступил на экономическом форуме в Шанхае // Российская газета. 23.05.2023. URL: <https://rg.ru/2023/05/23/raschet-na-rubl-i-iuan.html?ysclid=lksd2369xr855938629> (дата обращения: 12.06.2023).

² О российско-китайском торгово-инвестиционном сотрудничестве // Международная жизнь. 10.07.2023. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/41219?ysclid=lks02e5o4j270127152> (дата обращения: 10.08.2023).

³ Михаил Мишустин выступил на экономическом форуме в Шанхае // Российская газета. 23.05.2023. URL: <https://rg.ru/2023/05/23/raschet-na-rubl-i-iuan.html?ysclid=lksd2369xr855938629> (дата обращения: 12.06.2023).

В настоящее время Северный морской путь (СМП) приобретает особое значение не только с точки зрения вывоза природных ресурсов с российской территории, но и с точки зрения транзита грузов из Азии в Европу и обратно [2, Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Ульченко М.В.].

Наряду с этим стоит отметить, что ряд экспертов по-разному оценивал перспективы присутствия Китая в Арктике в качестве стратегического партнёра России, говоря о «китайской угрозе» для Арктики. Такие позиции экспертов основывались на различиях в трактовках международных документов, посвящённых Арктике («Договор о Шпицбергене» от 1920 г., Конвенция ООН по морскому праву от 1980 г.), включая спектр нерешённых аспектов арктической повестки [1].

Китай рассматривает Арктику в виде «общего наследия человечества», что подразумевает интернационализацию СМП, и, как следствие, возможность использования данной магистрали всеми участниками освоения Арктики. Очевидно, что такие взгляды идут вразрез с официальной позицией Москвы по этому вопросу [3, Журавель В.П.].

Россия же занимает однозначную позицию, заявляя о том, что трасса Северного морского пути пролегает в водах, принадлежащих Российской Федерации, а значит, проход в этих водах должен регламентироваться законодательством Российской Федерации.

Наряду с этим, несмотря на указанные разногласия, часть экспертов высоко оценивает перспективы российско-китайского сотрудничества в Арктике, в том числе в энергетической сфере. Компании из КНР могут выступать как партнёрами, так и инвесторами в энергетических проектах, реализуемых в российской Арктике, что может обеспечить трансфер передового технологического опыта. Другим ключевым фактором такого сотрудничества может стать диверсификация финансовой нагрузки в рамках совместной реализации проектов [4, Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А.].

Важно, что ряд китайских экспертов рассматривает совместную реализацию энергетических проектов в Арктике в качестве стратегической основы для двустороннего взаимодействия между двумя государствами. В частности, проект «Ямал СПГ» стал флагманом такого сотрудничества, способным принести существенный мультипликативный эффект и важнейшее стратегическое значение для обоих государств. Важно, что данный проект рассматривается в тесной взаимосвязи с развитием Северного морского пути [1].

Таким образом, именно энергетика может стать той сферой, где российско-китайское сотрудничество может быть весьма эффективным, а совместная реализация энергетических проектов в Арктике послужит основой для развития многих сопряжённых отраслей, формируя множественные мультипликативные и комплексоформирующие эффекты [5, Romasheva N.V., Babenko M.A., Nikolaichuk L.A.].

Материалы и методы

В основу исследования легли материалы, касающиеся развития российско-китайских отношений в арктической зоне. Использовались публикации и научные труды российских и зарубежных учёных в области международных отношений, совместной реализации проек-

тов в энергетической сфере в Арктике, опыта регулирования социально-экономических процессов при освоении нефтегазовых месторождений, государственного регулирования процессов освоения углеводородных ресурсов.

При подготовке публикации были проанализированы публикации по теме проекта статьи, государственные межправительственные документы и соглашения, публикации СМИ, материалы международных конференций, посвящённых развитию российско-китайских отношений, информация операторов проектов, работающих на арктическом шельфе Российской Федерации.

Обсуждение результатов

Китай демонстрирует по-настоящему взвешенный и стратегический подход в проведении как внутренней, так и внешней политики. Руководство КНР стремится смотреть на несколько десятилетий и даже столетий вперёд. Доказательством этого служит принятие в ближайшее время 200-летней стратегии развития государства. И Арктика занимает в экономической повестке государственной стратегии Китая весьма значимую позицию.

Стоит отметить, что, не имея выхода к Северному ледовитому океану, Китай сумел добиться получения статуса «околоарктического» государства (Near-Arctic State, 近北极国家), обосновывая свой интерес к участию в изучении Арктики происходящими в ней изменениями климата, что имеет большое значение для Китайской народной республики⁴. Проведение экологических исследований в Арктике выступает одной из ключевых тем научной повестки КНР, так как изменение климата в арктической зоне оказывает существенное воздействие на климатические условия ряда регионов Китая. Принимая во внимание актуальность для Китая сокращения выбросов вредных веществ в окружающую среду, проведение экологических исследований, способных прямо или косвенно улучшить ситуацию в данной сфере, является по-настоящему актуальным. В конечном счёте речь идёт об обеспечении устойчивого развития КНР [6, Dmitrieva D., Romasheva N.].

Однако нельзя забывать и о том, что, по оценкам экспертов, в недрах Арктики сосредоточено до 25% всех запасов углеводородов на планете [7, Chater J.] (рис. 2).

⁴ China's Arctic Policy // The State Council the People's Republic of China. URL: https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm (дата обращения: 12.06.2023).

Рис. 2. Арктика в цифрах⁵.

Помимо нефти и газа в недрах Арктики находится много перспективных залежей редкоземельных металлов. Очевидно, что Китай, являясь одним из лидеров в приборостроении, электронике и испытывая растущий спрос на подобные редкоземельные металлы на собственной территории, прямо заинтересован в разработке подобных ресурсов, которые широко используются в том числе в создании альтернативных источников энергии [5].

Стоит отметить, что КНР исторически стремилась выстраивать долгосрочные партнёрские отношения практически со всеми государствами, входящими в Арктический совет. Примечательно, что в соответствии со статистическими данными за 2017 г., КНР выступила важнейшим партнёром в сфере торговли для Аляски, которая осуществляет экспорт своей продукции (природные ресурсы и морепродукты) в КНР на сумму порядка 1,3 млрд долларов, а также различные услуги в размере 135 млн долларов ежегодно⁶.

Китай также вёл переговоры с Гренландией по вопросам создания авиационной инфраструктуры, предлагая построить аэропорты в Гренландии в обмен на потенциальные права на участие в разработке природных ресурсов. Гренландия имеет огромную территорию — более 2 млн км², на которой проживают всего лишь 56 тысяч жителей. Гренландия — ресурсная база для разработки месторождений редкоземельных металлов: урана, церия, иттрия, лантана и неодима. Потребность в этих металлах растёт, без них невозможно производство смартфонов, ветряных турбин и электромобилей⁷.

Два года назад представители КНР вели переговоры о покупке или долгосрочной аренде одного из аэропортов и соответствующей авиационной инфраструктуры в Финляндии. Однако данная сделка не была согласована на правительственном уровне по причинам безопасности.

Принимая во внимание конструктивные отношения между Россией и КНР, сложившиеся исторически, можно уверено говорить о том, что Китай является стратегическим партнёром для нашего государства. Данное обстоятельство было также отражено в документах,

⁵ ПАО «Газпром нефть». Официальный сайт компании. URL: www.gazprom-neft.ru (дата обращения: 15.06.2023).

⁶ Фадеев А. С помощью Китая Россия может ускорить освоение Арктики // GoArctic. 22.05.2023. URL: <https://goarctic.ru/politics/aleksey-fadeev-s-pomoshchyu-kitaya-rossiya-mozhet-uskorit-osvoenie-arktiki/?ysclid=lkt68zjw774932885> (дата обращения: 12.06.2023).

⁷ Там же.

подписанных в рамках визита главы КНР Си Цзинпина в Россию в 2013 г. В частности, было подписано Совместное заявление РФ и КНР, в котором отражена необходимость трансформации достигнутых политических решений в практическую плоскость. При этом в Заявлении подчёркивалось, что такая задача носит стратегический характер [1]. Наряду с этим взаимодействие в нефтегазовом секторе рассматривалось в качестве одного из приоритетных направлений сотрудничества двух государств⁸.

Незадолго до подписания указанного выше Заявления состоялось официальное открытие Энергодиалога «Россия — Китай» — коллегиального органа, направленного на координацию и укрепление сотрудничества между двумя государствами. Позднее, в 2012 г., Энергодиалог был переименован в Межправительственную Российско-Китайскую комиссию по энергетическому сотрудничеству.

В 2014 г. состоялся визит Президента России Владимира Путина в КНР, в рамках которого было подписано очередное Заявление между двумя странами, посвящённое новому этапу развития сотрудничества. Стоит отметить, что данный визит ознаменовался подписанием контракта на поставку по магистральному газопроводу «Сила Сибири» природного газа в КНР в объёме 38 млрд м³ в течение 30 лет.

В 2014 г. были дополнительно подписаны документы, носящие стратегический характер в рамках взаимодействия двух государств. В частности, состоялось подписание меморандума о транзите природного газа в рамках проекта «Сила Сибири-2», рамочного соглашения между Китайской национальной нефтяной корпорацией и ПАО «Газпром», обеспечивающего поставки природного газа в Китай из России. Кроме того, был также подписан меморандум о взаимопонимании между Китайской национальной морской корпорацией и ПАО «Газпром»⁹.

Двусторонние отношения в энергетической сфере получили развитие в сентябре 2013 г. на саммите G20, состоявшемся в Санкт-Петербурге. В рамках саммита состоялась покупка китайской корпорацией CNPC 20% акций проекта «Ямал СПГ». Данное обстоятельство положило начало энергетическому сотрудничеству России и Китая в высоких арктических широтах (рис. 3).

⁸ В Москве состоялась встреча Си Цзиньпина и Владимира Путина // russian.people.cn. 23.03.2013. URL: <http://russian.people.com.cn/31519/8179663.html> (дата обращения: 21.06.2023).

⁹ РФ и КНР подписали меморандум о поставках газа по «западному маршруту» // РИА «Новости». 09.11.2014. URL: <https://ria.ru/east/20141109/1032414339.html> (дата обращения: 02.06.2023).

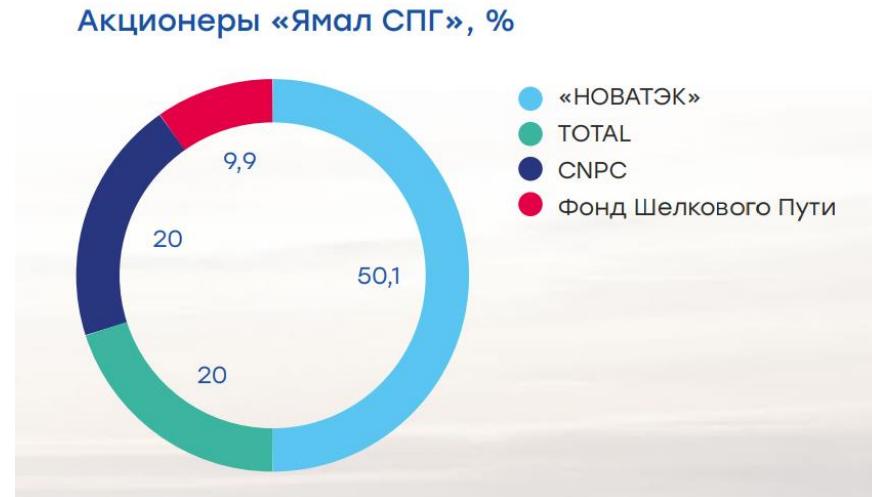


Рис. 3. Акционеры «Ямал СПГ»¹⁰.

Позднее, в 2015 г., были подписаны очередные Заявления между двумя странами, направленные на развитие двухстороннего сотрудничества по целому ряду направлений. Так, состоялось подписание свыше трёх десятков соглашений и договоров в сфере энергетики, космоса и авиации на общую сумму, превышающую 30 млрд долларов США. Отдельно стоит отметить подписание важнейшего документа — Совместного заявления о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Экономического пояса Шёлкового пути (ЭПШП). Сторонами отмечалось, что особое внимание будет уделяться проектам развития Арктики и сотрудничеству в нефтегазовой сфере¹¹.

За последние годы сотрудничество России и КНР в сфере энергетики стало одной из ключевых тем двустороннего международного взаимодействия [8, Erokhin V., Tianming G., Xiuhua Zh.].

Колоссальная ресурсная база углеводородов в Арктике создаёт основу для долгосрочного международного сотрудничества России и Китая в данном регионе. Стоит отметить, что также сотрудничество обладает значительными мультиплекативными и комплексоформирующими эффектами [9, Fadeev A.M., Lipina S.A., Zaikov K.S.], поскольку совместная реализация энергетических проектов стимулирует использование трассы Северного морского пути (СМП) и социально-экономическое развитие прибрежных регионов, расположенных вдоль трассы СМП.

Кроме того, в сопряжении Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути открываются перспективы создания российско-китайской арктической зоны свободной торговли (АЗСТ). Согласно совместному заявлению, посвящённому сопряжению ЕАЭС и ЭШПП, стороны намерены обеспечить устойчивый экономический региональный рост, экономическую интеграцию, а также осуществлять синхронизированные взаимные

¹⁰ Покорение Арктики. На что сделать ставку инвестору? URL: <https://elitetrader.ru/index.php?newsid=581382&ysclid=lktdf393o7272483961> (дата обращения: 27.06.2023).

¹¹ Россия и Китай начинают десятки совместных проектов // Деловая газета «Взгляд». 08.05.2015. URL: <https://vz.ru/politics/2015/5/8/574698.html?ysclid=lktdi9sp8l873136092> (дата обращения: 10.06.2023).

шаги по сопряжению процессов строительства ЕАЭС и ЭПШП¹². Итогом эффективного сопряжения ЕАЭС и ЭПШП может стать формирование уникальной площадки для сотрудничества между Москвой и Пекином.

Китайская народная республика располагает значительными финансовыми ресурсами и инвестиционными планами, что обеспечивает стабильность научно- и капиталоёмких совместных энергетических проектов в Арктике.

Развивающаяся экономика КНР способна обеспечить стабильный рынок сбыта для углеводородов, добываемых в российской Арктике [10, Zhao L.]. Примечательно, что основу разведанных углеводородных ресурсов арктического шельфа составляют именно газовые и газоконденсатные месторождения (порядка 85%). Данное обстоятельство имеет важное значение в свете попыток Китая сократить поставки нефти из-за рубежа для их переработки на собственных заводах: доминирование природного газа на арктических месторождениях исключит возможные колебания спроса на этот вид углеводородов.

Анализ реализованных шельфовых проектов в Арктике свидетельствует о том, что одним из препятствующих факторов на пути успешной реализации проектов выступают ограничения в возможностях долгосрочного финансирования реализации таких проектов. Сотрудничество России и Китая в этой сфере может быть реализовано посредством ряда финансовых институтов, таких как, например, Фонд Шёлкового пути. Главной задачей данного Фонда является финансирование совместных проектов в рамках глобальной инициативы «Один пояс — один путь». Для финансирования проектов в Арктике также может быть применён механизм создания совместных предприятий и различных инвестиционных фондов.

Российско-китайское сотрудничество при освоении морских углеводородных месторождений Арктики выступает драйвером социально-экономического роста приарктических регионов, формируя множественные мультипликативные эффекты посредством вовлечения в реализацию проектов крупных отраслей промышленности: металлургии, машиностроения, транспортного и строительного комплексов, научных, консалтинговых и финансовых организаций [11, Peshkova G., Antohina Y., Smirnova N.]. По статистике одно рабочее место в Арктике создаёт четырнадцать рабочих мест в смежных регионах.

Реализация совместных энергетических проектов будет способствовать созданию новых рабочих мест, росту налогооблагаемой базы, притоку высококвалифицированных специалистов, позитивному изменению демографической ситуации в целом [12, Цыглану П.П., Ромашева Н.В., Фадеева М.Л., Петров И.В.].

Интерес со стороны КНР к сотрудничеству с РФ продиктован несколькими обстоятельствами: прежде всего, решением вопросов энергетической безопасности, выступающей неотъемлемой частью общей национальной безопасности КНР.

¹² Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению строительства Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шёлкового пути. URL: <http://www.kremlin.ru/supplement/4971> (дата обращения: 05.07.2023).

Отдельного внимания заслуживают перспективы использования Северного морского пути в свете складывающейся геополитической ситуации на Ближнем Востоке. Заявления Израиля о полной блокаде Сектора Газа, присутствие военно-морского флота США в восточной части Средиземного моря, а также потенциальное вовлечение Египта в конфликт (напомним, через Египет проходит Суэцкий канал — главная мировая грузовая артерия, соединяющая Средиземное и Красное моря) — факторы, создающие значительные военные и транспортные риски, ведущие к повышению ставок фрахта, страховых премий, что в конечном счёте будет сказываться на себестоимости перевозимой продукции и ослаблении её позиций на мировых товарных рынках.

В свете данных событий использование КНР Севморпути для поставок сжиженного природного газа в страну для решения вопросов энергетической безопасности, а также транзит грузов из Китая в Европу — является более, чем перспективным решением, обеспечивающим скорость, экономическую выгоду и безопасность [13, Лаверов Н.П., Попович В.В., Ведешин Л.А., Коновалов В.Е.].

Нельзя забывать и об экологических проблемах, существующих в КНР, носящих весьма серьёзный характер. В 2012 г. решение экологических вопросов было интегрировано в национальную стратегию государства. По этой причине у Китая есть свои взгляды на чистую энергию в виде природного газа из российской Арктики.

Совместная реализация энергетических проектов в Арктике также открывает для КНР возможность изучения арктических акваторий, решения проблем защиты окружающей среды, развития полярных исследований и научных экспедиций, вклада в создание инфраструктуры.

Другим важным моментом участия Китая в совместных проектах может стать усиление геополитического влияния государства в данном регионе, что особенно важно с точки зрения рассмотрения Арктики в качестве перспективного рынка сбыта материально-технических ресурсов и технологий, произведённых в КНР. В настоящее время китайское оборудование и технологии уже используются на проектах, связанных с добычей природных ресурсов на шельфе, в том числе в Арктике. Так, КНР располагает уникальным флотом буровых установок, которые по своим характеристикам иногда превосходят западные аналоги, что позволяет им активно интегрироваться в энергетические проекты, реализуемые в мире, последовательно завоёвывая репутацию надёжных долгосрочных партнёров.

Проект «Ямал СПГ» стал флагманом практического российско-китайского взаимодействия и создал прецедент перехода от межгосударственной торговли нефтью и газом к совместной реализации проектов в Арктике. Китайская сторона получила возможность частичного участия в поставках строительных материалов, оборудования и материально-технического обеспечения проекта в целом. Проект «Ямал СПГ» также предоставил китайским компаниям интеграцию в сферу мировых технологий по добыче и переработке углеводородов, а также возможность сотрудничества с международными компаниями, такими как, например, французский концерн TotalEnergies и Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering.

Итогом такого взаимодействия стало подписание документа о стратегическом партнёрстве между TotalEnergies и CNPC, состоявшееся в марте 2016 г.¹³

Экспорт СПГ из России в Китай в 2023 году вырос на 23%. И объём экспорта СПГ имеет тенденцию к росту, что выражается в участии партнёров из КНР в других российских энергетических проектах.

Так, ещё одним знаковым событием международного сотрудничества с Китаем выступает реализация проекта «Арктик СПГ-2», предусматривающего строительство трёх очередей по производству СПГ мощностью 6,6 млн т в год каждая на основаниях гравитационного типа, на которые устанавливаются СПГ-модули.

Структура акционеров данного проекта выглядит следующим образом: российский «НОВАТЭК» — 60%, французская TotalEnergies, китайские CNPC и CNOOC, а также консорциум японских Mitsui и JOGMEC — по 10%.

Реализация данного проекта имеет также важное геополитическое значение: Россия демонстрирует возможность реализации сложнейших технологических и энергетических проектов на фоне введённых против неё беспрецедентных санкционных ограничений. Технологический суверенитет в сфере энергетики теперь не просто лозунг, а конкретные шаги, имеющие осозаемые воплощения.

В начале ноября 2023 г. стало известно о введении санкций в отношении проекта «Арктик СПГ-2». Как будет складываться дальнейшая судьба проекта? Насколько введённые ограничения способны остановить его реализацию? Ведь именно прекращение работы российского проекта «Арктик СПГ-2», по заявлению помощника госсекретаря США Джейфри Пайетта, является главной целью введённых санкций.

Для того, чтобы ответить на данный вопрос, важно проанализировать новейшую историю работы российского нефтегазового комплекса в условиях секторальных ограничений, в том числе в Арктике.

«Арктик СПГ-2» — не первый российский проект, попавший под санкционные ограничения. Введённые ещё в 2014 г. первые секторальные ограничения предполагали запрет на трансфер технологий для разведки добычи углеводородов в Арктике.

Возникают логичные вопросы: откуда можно запретить трансфер технологий? Какая страна в мире располагает технологиями для разработки месторождений в суровых условиях Арктики? Какое государство в настоящее время проводит геологоразведку, ведёт промышленную добычу углеводородов или производство СПГ в высоких арктических широтах? Ответ очевиден. Никакое, кроме России. Ведь только Российская Федерация обладает уникальными компетенциями не только в вопросах промышленной добычи нефти в Арктике (проект «Приразломное», проект «Новый порт»), сжижению природного газа (проект «Ямал СПГ»), но и в вопросах транспортировки нефти и сжиженного природного газа в ледовых условиях. Подобным опытом не располагает ни другое государство в мире.

¹³ Годовой отчёт CNPC 2016. URL: 4f1fcfc8cb2b6492999eaeba0f5b08262.pdf (cnpc.com.cn) (дата обращения: 10.09.2023).

Кроме того, возникшие в тот период макроэкономические вызовы, обусловленные введением секторальных ограничений на поставку оборудования для добычи углеводородов в Арктике, положили начало проведению в России собственной технологической политики, формированию и развитию стратегий импортозамещения, направленных на скорейший уход от импортозависимости.

Вероятно, санкции сделали реализацию данных проектов чуть менее удобной: для энергетических компаний возникла необходимость в переориентации поставок части нефтегазового оборудования и технологий с Запада на Восток, но самое главное — санкции сформировали дополнительные возможности для развития российского рынка поставщиков для нефтегазовой промышленности.

Российской Федерацией был выполнен существенный объём работы, касающийся развития сервисного национального рынка поставщиков и подрядчиков. Реализуемые сегодня российскими энергетическими компаниями десятки стратегий альтернативного замещения, которые направлены на развитие отечественных программ импортозамещения и скорейший уход от импортозависимости, уже дают осязаемые результаты.

Так, например, инновационная технология сжижения природного газа «Арктический каскад» является одним из решений в области обеспечения технологической независимости, позволяющей обеспечить снижение стоимости сжижения природного газа до 30%. Отличительной особенностью данной технологии является уникальное сочетание различных способов улучшения процессов охлаждения и сжижения природного газа.

Для Российской Федерации привлечение КНР в качестве партнёра также даёт свои очевидные преимущества. Прежде всего, это диверсификация поставок углеводородов на долгосрочную перспективу, возможность укрепить геополитические позиции России на мировом энергетическом рынке. Необходимо принять во внимание тот факт, что «сланцевая революция» продолжает оказывать влияние на мировую энергетику и расстановку сил в ней, что, безусловно, ведёт к известной конкуренции между сланцевым газом и арктическим СПГ. Данное обстоятельство требует от операторов арктических проектов разработки чётко выверенной стратегии работы в Арктике [14, Humrich C.].

Другим важнейшим экономическим эффектом реализации совместных энергетических проектов в Арктике является увеличение грузовой базы для транспортировки по Северному морскому пути, развитие которого считается одной из приоритетных задач для России [15, Воронина Е.П.]. Напомним, что инвестиции в инфраструктуру СМП должны составить 1,8 трлн рублей до 2035 г., а планируемый грузопоток должен превысить 200 млн т к этому времени¹⁴.

Обеспечение такого уровня грузопотока неизменно влечёт за собой необходимость масштабной реконструкции существующей портовой инфраструктуры и ввода новых мощно-

¹⁴ Фадеев А. Считаю концепцию по развитию СМП достаточно проработанной и обоснованной // Нефтегазовая вертикаль. 16.11.2022. URL: <https://ngv.ru/articles/aleksey-fadeev-schitayu-kontseptsiyu-po-razvitiyu-smp-dostatochno-prorabotannoy-i-obosnovannoy/?ysclid=lktdzjox4d611841995> (дата обращения: 12.06.2023).

стей, прокладку оптоволоконных линий связи, проведения дноуглубительных работ на ряде акваторий [16, Селин В.С., Козьменко С.Ю.]. Отдельное внимание требуется созданию флота с высоким ледовым классом, предварительное количество которого оценивается на уровне порядка 80 судов различного назначения.

Не менее важным является инвестиционный потенциал Китайской народной республики. В первом квартале 2021 г. Китай прирастил ВВП на 18%. В 2020 г., когда случилась пандемия, и многие страны остались в минусе, Китай вывел экономику в плюс на 2%. В 2022 г. валовый внутренний продукт (ВВП) Китая составил 121 020,7 трлн юаней (примерно \$18 трлн), увеличившись на 3% в годовом выражении¹⁵. Страна обладает широкими возможностями для инвестиций, и это очень важно в контексте финансирования энергетических проектов в Арктике, которые традиционно отличаются высокой капиталоёмкостью.

Одной из важнейших сторон эффективного взаимодействия Китая и России в Арктике должны стать совместные НИОКР по наиболее актуальным вопросам разведки, добычи и переработки углеводородов. Одним из удачных примеров сотрудничества в этой сфере может служить созданный в 2016 г. по инициативе Харбинского политехнического университета и Дальневосточного федерального университета международный центр изучения Арктики. Специалисты данного центра вовлечены в работу по конструированию добывающих платформ на шельфе, управление ледовой обстановкой и обеспечение работы морской техники в сложных климатических условиях¹⁶.

России необходимо вовлекать китайские компании в реализацию энергетических проектов через создание совместных предприятий, инвестиционных фондов, проведение НИОКР, создание и поставки высокотехнологичного оборудования для работы в Арктике. Необходимо обеспечить благоприятный инвестиционный климат посредством предоставления преференций и налоговых льгот, создания территорий опережающего развития, формирования таких институциональных условий, которые бы гарантировали китайским инвесторам прозрачность и стабильность [12].

Китай сотрудничает с Аляской, штатом, где в самом северном городе проживают порядка 5 тысяч жителей. В российском Мурманске на данный момент — порядка 300 тысяч человек. И это на фоне негативных демографических тенденций. Следует учитывать созданную инфраструктуру, существующий инженерный и кадровый потенциал российских регионов, накопленный ещё с советских времён, уникальные предприятия, деятельность которых можно диверсифицировать для реализации энергетических проектов [17, Fadeev A.M., Vopilovskiy S.S., Fedoseev S.V., Kuprikov M.Y., Avdonina N.S.].

¹⁵ Рост ВВП Китая замедлился до 3% // РБК. 17.01.2023. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/63c6343f9a7947219774dc2b?ysclid=lkqzo7n6zp487789784> (дата обращения: 12.06.2023).

¹⁶ Шатилова М. ДВФУ и Харбинский университет создали совместный центр по изучению Арктики // ТАСС. 29.09.2016. URL: <http://tass.ru/nauka/3662445> (дата обращения: 07.08.2023).

Международное сотрудничество станет эффективным инструментом для экономического развития двух государств, обеспечив энергетическую безопасность на многие десятилетия.

Заключение

Российско-китайское сотрудничество в сфере энергетики имеет значительный потенциал для развития [18, Liu G., Xu Q., Chen Y.]. Несмотря на различные подходы в правовом поле в отношении суверенитета Арктики, стороны сумели не только найти компромисс по целому ряду спорных вопросов, но и перенести партнёрские договорённости с бумаги в практическую плоскость.

Реализация проекта «Ямал СПГ» положила начало технологическому сотрудничеству в Арктике между двумя странами. Стоит отметить, что ни одно государство в мире, кроме Российской Федерации, не имеет компетенций по транспортировке сжиженного природного газа и нефти во льдах, в том числе по трассе Северного морского пути. Сотрудничество России и Китая в энергетической сфере может стать драйвером не только технологического развития в контексте реализации совместных энергетических проектов, но также способствовать значительному социально-экономическому развитию арктических территорий, формируя множественные мультипликативные и комплексоформирующие эффекты, индуцируя внутренний спрос в смежных отраслях промышленности [11].

Подобное сотрудничество имеет также важное геополитическое значение: Россия и Китай формируют новый полюс притяжения в мире в сфере энергетики, демонстрируя по-настоящему эффективное сотрудничество и партнёрские отношения. Как следствие, Россия имеет возможность выработки эффективной стратегии освоения Арктики в целом [19, Tsvetkova A.]. При этом крайне важно, чтобы разрабатываемая стратегия базировалась на конкурентных преимуществах рассматриваемой системы с обязательной оценкой ресурсной ограниченности [20, Квинт В.Л.].

Список источников

1. Сунь Сювэнь. Российско-китайское арктическое сотрудничество в энергетической сфере: состояние, возможности, перспективы // Вестник Московского университета. Сер. 25: Международные отношения и мировая политика. 2017. № 2. С. 134–169.
2. Веретенников Н.П., Богачев В.Ф., Ульченко М.В. Северный морской путь: транспорт, экономика, геополитика // Вестник МГТУ. Труды Мурманского Государственного Технического Университета. 2015. Т. 18. № 3. С. 386–392.
3. Журавель В.П. Китай, Республика Корея, Япония в Арктике: политика, экономика, безопасность // Арктика и Север. 2016. № 24. С. 112–144. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2016.24.112>
4. Песцов С.К., Толстокулаков И.А., Лабюк А.И., Колегова Е.А. Международное сотрудничество в Арктике: интересы и стратегии стран азиатско-тихоокеанского региона. Владивосток: Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 2014. 14 с.
5. 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 (Scientific and Technical Journal). 2022. No. 10–2. Pp. 78–87. DOI: https://doi.org/10.25018/0236_1493_2022_102_0_78

6. Dmitrieva D., Romasheva N. Sustainable development of oil and gas potential of the Arctic and its shelf zone: The role of innovations // Journal of Marine Science and Engineering. 2020. Vol. 8 (12). Art. 1003. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse8121003>
7. Chater J. Last Frontier: Arctic Oil and Gas // Valve World. 2012. Pp. 66–68.
8. Erokhin V., Tianming G., Xiuhua Zh. Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connectivity Paradigm in the North // Arctic Yearbook 2018. 2018. Pp. 456–474.
9. Fadeev A.M., Lipina S.A., Zaikov K.S. Innovative approaches to environmental management in the development of hydrocarbons in the Arctic shelf // The Polar Journal. 2021. Vol. 11 (1). Pp. 208–229. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889836>
10. Zhao L. Sustainable development cooperation in the Arctic: Challenges and approaches for China and Russia // China International Studies. 2018. Vol. 4. Pp. 49–67.
11. Peshkova G., Antohina Y., Smirnova N. Measures to improve Russian federal strategy of the construction materials industry development // Journal of Business and Retail Management Research. 2017. Vol. 11 (3). Pp. 39–46.
12. Цыглын П.П., Ромашева Н.В., Фадеева М.Л., Петров И.В. Инжиниринговые проекты в топливно-энергетическом комплексе России: актуальные проблемы, факторы и рекомендации по развитию // Уголь. 2023. № 3 (1165). С. 45–51. DOI: <https://doi.org/10.18796/0041-5790-2023-3-45-51>
13. Лаверов Н.П., Попович В.В., Ведешин Л.А., Коновалов В.Е. Современные подходы и возможности системы освещения обстановки в Арктике в интересах обеспечения безопасного судоходства Северного морского пути // Современные проблемы дистанционного зондирования Земли из космоса. 2017. Т. 14. № 3. С. 141–157. DOI: <https://doi.org/10.21046/2070-7401-2017-14-3-141-157>
14. Humrich C. Fragmented International Governance of Arctic Offshore Oil: Governance Challenges and Institutional Improvement // Global Environmental Politics. 2013. Vol. 13 (3). Pp. 79–99. DOI: https://doi.org/10.1162/GLEP_a_00184
15. Воронина Е.П. Влияние освоения и транспортировки углеводородных ресурсов арктического шельфа на развитие Северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 6 (43). С. 3–6.
16. Селин В.С., Козьменко С.Ю. Факторный анализ и прогноз грузопотоков Северного морского пути. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. 335 с.
17. Fadeev A.M., Vopilovskiy S.S., Fedoseev S.V. et al. Industrial Support of the Energy Projects as a Part of the Blue Economy Development in the Arctic // Sustainability. 2022. Vol. 14 (22). Art. 15346. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142215346>
18. Liu G., Xu Q., Chen Y. Oil and gas resources and cooperation opportunities on the Polar Silk Road // China Oil & Gas. 2019. Vol. 2 (26). Pp. 24–27 (in Chinese).
19. Tsvetkova A. Regulation of cargo shipping on the Northern Sea Route: A strategic compliance in pursuing Arctic safety and commercial considerations. In: Arctic marine sustainability / Ed. by E. Pongrácz, V. Pavlov, N. Hänninen. Springer: Polar Sciences, 2020. Ch. 19. Pp. 413–441. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-28404-6_19
20. Квант В.Л. Концепция стратегирования. Т. I. Санкт-Петербург: СЗИУ РАНХиГС, 2019. 132 с.

References

1. Sun Xiuwen. Russian-Chinese Arctic Energy Cooperation: Current State, Opportunities, and Prospects. *Lomonosov World Politics Journal*, 2017, no. 2, pp. 134–169.
2. Veretennikov N.P., Bogachev V.F., Ul'chenko M.V. Northern Sea Route: Transport, Economy, Geopolitics. *Vestnik of MSTU*, 2015, vol. 18, no. 3, pp. 386–392.
3. Zhuravel V.P. China, Republic of Korea and Japan in the Arctic: Politics, Economy, Security. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 2016, no. 24, pp. 112–144. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2016.24.112>
4. Pestsov S.K., Tolstokulakov I.A., Labyuk A.I., Kolegova E.A. *Mezhdunarodnoe sotrudnistvo v Arktilke: interesy i strategii stran aziatsko-tikhookeanskogo regiona* [International Cooperation in the Arctic: Interests and Strategies of the Countries of the Asia-Pacific Region]. Vladivostok, Institute of History, Archeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS Publ., 2014. 14 p. (In Russ.)

5. 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 (Scientific and Technical Journal)*, 2022, no. 10–2, pp. 78–87. DOI: https://doi.org/10.25018/0236_1493_2022_102_0_78
6. Dmitrieva D., Romasheva N. Sustainable Development of Oil and Gas Potential of the Arctic and Its Shelf Zone: The Role of Innovations. *Journal of Marine Science and Engineering*, 2020, vol. 8 (12), art. 1003. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse8121003>
7. Chater J. Last Frontier: Arctic Oil and Gas. *Valve World*, 2012, pp. 66–68.
8. Erokhin V., Tianming G., Xiuhua Zh. Arctic Blue Economic Corridor: China's Role in the Development of a New Connectivity Paradigm in the North. *Arctic Yearbook 2018*, 2018, pp. 456–474.
9. Fadeev A.M., Lipina S.A., Zaikov K.S. Innovative Approaches to Environmental Management in the Development of Hydrocarbons in the Arctic Shelf. *The Polar Journal*, 2021, vol. 11 (1), pp. 208–229. DOI: <https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1889836>
10. Zhao L. Sustainable Development Cooperation in the Arctic: Challenges and Approaches for China and Russia. *China International Studies*, 2018, vol. 4, pp. 49–67.
11. Peshkova G., Antohina Y., Smirnova N. Measures to Improve Russian Federal Strategy of the Construction Materials Industry Development. *Journal of Business and Retail Management Research*, 2017, vol. 11 (3), pp. 39–46.
12. Tsygianu P.P., Romasheva N.V., Fadeeva M.L., Petrov I.V. Engineering Projects in the Russian Fuel and Energy Complex: Actual Problems, Factors and Recommendations for Development. *Ugol'* [Russian Coal Journal], 2023, no. 3 (1165). pp. 45–51. DOI: <https://doi.org/10.18796/0041-5790-2023-3-45-51>
13. Laverov N.P., Popovich V.V., Vedeshin L.A., Konovalov V.E. Modern Approaches and Capabilities of the Arctic Monitoring System for Maritime Safety of the Northern Sea Route. *Sovremennye Problemy Distantionnogo Zondirovaniya Zemli Iz Kosmosa* [Cosmic Research], 2017, vol. 14, no. 3, pp. 141–157. DOI: <https://doi.org/10.21046/2070-7401-2017-14-3-141-157>
14. Humrich C. Fragmented International Governance of Arctic Offshore Oil: Governance Challenges and Institutional Improvement. *Global Environmental Politics*, 2013, vol. 13 (3), pp. 79–99. DOI: https://doi.org/10.1162/GLEP_a_00184
15. Voronina E.P. Impact of Development and Transportation of Hydrocarbon Resources of the Arctic Shelf on Development of the Northern Sea Route. *Sever i rynok: formirovanie ekonomicheskogo poryadka* [The North and the Market: Forming the Economic Order], 2014, no. 6 (43), pp. 3–6.
16. Selin V.S., Kozmenko S.Yu. *Faktornyy analiz i prognoz gruzopotokov Severnogo morskogo puti* [Factor Analysis and Forecast of Cargo Flows of the Northern Sea Route]. Apatity, KSC RAS Publ., 2015, 335 p. (In Russ.)
17. Fadeev A.M., Vopilovskiy S.S., Fedoseev S.V. et al. Industrial Support of the Energy Projects as a Part of the Blue Economy Development in the Arctic. *Sustainability*, 2022, vol. 14 (22), art. 15346. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142215346>
18. Liu G., Xu Q., Chen Y. Oil and Gas Resources and Cooperation Opportunities on the Polar Silk Road. *China Oil & Gas*, 2019, vol. 2 (26), pp. 24–27 (in Chinese).
19. Tsvetkova A. Regulation of Cargo Shipping on the Northern Sea Route: A Strategic Compliance in Pursuing Arctic Safety and Commercial Considerations. In: *Arctic Marine Sustainability*. Springer, Polar Sciences, 2020, ch. 19, pp. 413–441. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-030-28404-6_19
20. Kvint V.L. *Konseptsiya strategirovaniya. T. I.* [Concept of Strategizing. Vol. I.]. Saint Petersburg, RANEPA Publ., 2019, 132 p. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 20.12.2023; одобрена после рецензирования 24.12.2023;
принята к публикации 31.01.2024*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 38–53.

Научная статья

УДК [332.1:316.4](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.38>

Социальные риски достижения устойчивого развития Арктического региона

Корчак Елена Анатольевна^{1✉}, кандидат экономических наук, доцент

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

¹ elenakorchak@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1032-7184>

Аннотация. Большое значение для всего мира имеет устойчивое развитие циркумполярных стран: в настоящее время Арктический регион переживает беспрецедентный уровень экономической активности. С позиций концепции устойчивого развития интенсификация производственной деятельности в Арктическом регионе актуализирует вопросы достижения долгосрочной экологической и социальной устойчивости для местных сообществ. Несмотря на то, что арктические страны, особенно страны Северной Европы, занимают лидирующие позиции в мире по достижению целей устойчивого развития ООН, необходимо дополнительное внимание к координации усилий по их достижению всех уровней административно-территориального управления. Актуальность нашего исследования обусловлена необходимостью преодоления вызовов и угроз устойчивому развитию арктических территорий циркумполярных стран. Цель исследования составил анализ социальных рисков достижения устойчивого развития Арктического региона. Методической базой исследования стали системный подход, методы структурно-исторического и сравнительно-географического анализа. Обосновано, что социальные риски в достижении устойчивого развития Арктического региона составляют ограниченный доступ населения к образовательным услугам; социальная напряжённость на рынках труда, продуцируемая профессионально-квалификационными дисбалансами спроса и предложения труда и проблемами трудоустройства молодёжи; детская бедность и бедность коренного населения. Научная новизна исследования состоит в обосновании социальных рисков, создающих угрозу устойчивому развитию Арктического региона. Перспективность дальнейших исследований обусловлена необходимостью решения актуальных социально-экономических и управлеченческих задач, связанных с устойчивым развитием Арктического региона.

Ключевые слова: Арктический регион, устойчивое развитие, бедность, безработица, социальная устойчивость

Благодарности и финансирование

Публикация базируется на результатах проведения научно-исследовательских работ Института экономических проблем имени Г.П. Лузина, № 123012500053-2.

Social Risks of Achieving Sustainable Development in the Arctic Region

Elena A. Korchak^{1✉}, Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor

¹ 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 elenakorchak@mail.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1032-7184>

* © Корчак Е.А., 2024

Для цитирования: Корчак Е.А. Социальные риски достижения устойчивого развития Арктического региона // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 38–53. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.38>

For citation: Korchak E.A. Social Risks of Achieving Sustainable Development in the Arctic Region. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 38–53. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.38>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Abstract. The sustainable development of circumpolar countries is of great importance for the whole world, because the Arctic Region is currently experiencing an unprecedented level of economic activity. From the perspective of the concept of sustainable development, the intensification of industrial activity in the Arctic region makes the issues of achieving long-term environmental and social sustainability for local communities relevant. Despite the fact that the Arctic countries, especially the countries of Northern Europe, are leaders in achieving the UN Sustainable Development Goals, additional attention is needed to coordinate efforts to achieve them at all levels of administrative-territorial management. The relevance of our study is determined by the need to overcome the challenges and threats to the sustainable development of the Arctic territories of circumpolar countries. The aim of the study was to analyze the social risks of achieving sustainable development of the Arctic region. The methodological basis of the study was the system approach, methods of structural-historical and comparative-geographical analysis. It was substantiated that social risks in achieving sustainable development in the Arctic region are limited access to educational services; social tension in the labor markets, produced by professional and qualification imbalances of labor demand and supply and problems of youth employment; child poverty and poverty of the indigenous population. The scientific novelty of the research is in substantiating the social risks that pose a threat to the sustainable development of the Arctic region. The prospects for further research are conditioned by the need to solve urgent socio-economic and managerial problems associated with the sustainable development of the Arctic region.

Keywords: Arctic region, sustainable development, poverty, unemployment, social sustainability

Введение

В 2015 г. международное сообщество приняло Повестку дня на период до 2030 г., основанную на единстве социальной, экономической и экологической устойчивости [1, Социальная устойчивость..., с. 13], — конечных долгосрочных целях реализации прав человека. Обозначенные Повесткой цели устойчивого развития (ЦУР) объединили усилия стран в широком диапазоне экономических (экономический рост, индустриализация, инновации и инфраструктура, устойчивые города, ответственное потребление и производство), экологических (борьба с изменением климата, сохранение морских экосистем и экосистем суши, чистая энергия) и социальных (ликвидация нищеты и голода, хорошее здоровье и благополучие, качественное образование, уменьшение неравенства) функциональных областей. Важнейший элемент успеха устойчивого развития в глобальных масштабах — это локализаций ЦУР, т. е. взаимодействие и координация усилий по их достижению всех уровней административно-территориального управления, поскольку возможности и проблемы устойчивого развития существенно различаются не только по странам, но и внутри них [2, с. 1027].

Арктический регион¹ сегодня занимает особое место в глобальной политике. Долгосрочные интересы циркумполярных стран в Арктическом регионе связаны с крупнейшими мировыми запасами полезных ископаемых. В экономическом развитии таких стран важную роль играют традиционное природопользование коренного населения, развитие арктического судоходства. Для арктических территорий циркумполярных стран характерны преимущественное развитие ресурсодобывающих отраслей; слабое развитие транспортно-логистической инфраструктуры; высокая уязвимость среди жизнедеятельности; необходимость сохранения аутентичного образа жизни коренного населения; ограниченность челове-

¹ Влияние Полярного Шёлкового Пути на арктический регион: возможности и риски. URL: <https://www.ankasam.org/влияние-полярного-шёлкового-пути-на-а/?lang=ru> (дата обращения: 04.03.2023).

ческих возможностей в саморазвитии, продуцируемая экономической спецификой арктических территорий. Несомненно, стратегическое значение арктических территорий обуславливает реализацию циркумполярными странами арктической политики, основу которой должно составлять устойчивое развитие.

Степень разработанности проблемы

Исследования устойчивого развития Арктического региона многочисленны, однако формат настоящей статьи ограничивает возможности цитирования научных статей, в которых отражены их результаты. Отдельные аспекты таких исследований включают аналитический обзор стратегических документов зарубежных северных стран по вопросам арктической политики [3, с. 38; 4, с. 417]; изучение методологий принятия решений и разработки инструментов управления арктическими территориями [5, с. 37]; поиск эффективных направлений государственной политики по созданию условий для устойчивого социально-экономического развития арктических территорий [6; 7, с. 128]; анализ институтов управления в сфере устойчивого развития арктических регионов [8, с. 119–120]. В число исследований экономической устойчивости Арктического региона входят вопросы рационального природопользования [9; 10, с. 4–6], в т. ч. в части разведки и эксплуатации природных ресурсов [11, с. 99–100] и эффективного использования промышленного потенциала прибрежных территорий при освоении шельфовых месторождений [12]; вопросы развития арктической инфраструктуры [13], в т. ч. вопросы развития транспортной инфраструктуры [14, с. 180–183; 15, с. 42–43] и её цифровизации [16, с. 1]; вопросы диверсификации арктических экономик [17, с. 107], в т. ч. развитие туризма [18, с. 47; 19, с. 142] и сельского хозяйства [20, с. 100]. Широкий круг работ посвящён вопросам экологической устойчивости в Арктике. В их число входят исследования влияния меняющегося регионального климата на арктические экосистемы и местные сообщества [21, с. 407–410] и вопросов управления экологической безопасностью в Арктике [22], обращения с твёрдыми отходами [23, с. 340–345] и др. Напротив, исследования вопросов социальной устойчивости Арктического региона единичны; среди них — исследование вклада местной молодёжи в социальную устойчивость арктических городов [24], анализ проблем, связанных с бесперебойностью доставки грузов в рамках северного завоза [25, с. 15–16], вопросы перехода к расширенному воспроизводству человеческого капитала [26, с. 852–853], а также исследование проблем оценки социальной устойчивости и определения путей её достижения в регионах российской Арктики [1].

Целью нашего исследования стал анализ социального развития арктических территорий в рамках достижения ЦУР Арктического региона. Под Арктическим регионом в данном исследовании мы понимали Исландию, арктические территории Норвегии, Швеции, Финляндии, Дании, Канады, США, а также регионы России, территории которых полностью отнесены к Арктической зоне. Методологическую основу исследования составили системный подход, методы структурно-исторического и сравнительно-географического анализа. Науч-

ная новизна исследования состоит в обосновании социальных рисков, создающих угрозу устойчивому развитию арктических территорий циркумполярных стран. Перспективы дальнейших исследований связаны с решением стоящих перед государством, бизнесом и обществом актуальных социально-экономических и управлеченческих задач, связанных с устойчивым развитием Арктического региона.

Результаты исследования и их обсуждение

Сегодня концепция устойчивого развития — международно признанный вектор общественного развития, предусматривающий гармоничное решение целого комплекса проблем в интересах нынешнего и будущих поколений.

Согласно Отчёту об устойчивом развитии², относительно высокую поддержку ЦУР демонстрируют страны Северной Европы, наименьшую — США и РФ. Такие выводы были сделаны на основании расчёта Индекса ЦУР на 2022 г. по 169 показателям, сгруппированным по экономическим (рост ВВП, индекс эффективности логистики, расходы на НИОКР, государственные расходы на образование и здравоохранение и др.), экологическим (доля возобновляемых источников энергии в общем объёме поставок первичной энергии, объём твёрдых бытовых отходов на душу населения, производственные выбросы, индекс здоровья океана и т. п.) и социальным (доля населения, живущего ниже порога бедности в 1,90 долл. США в день, уровень грамотности, охват услугами здравоохранения, ожидаемая продолжительность жизни, уровень безработицы, доля молодёжи, не имеющей работы / образования, рейтинг университетов и пр.) функциональным областям.

Согласно Отчёту, усилия циркумполярных стран в достижении ЦУР в социальной функциональной области умеренны в сферах борьбы с бедностью (Финляндия, Дания, Швеция, Норвегия, Исландия и Россия), обеспечения качественного образования (Финляндия, Канада, Россия), сокращения неравенства (Дания, Норвегия, Исландия). Основными проблемами в достижении социальной устойчивости таких стран остаются высокий уровень бедности граждан пожилого возраста (Финляндия, Швеция, Канада, США); значительные региональные различия в ожидаемой продолжительности жизни (Финляндия, Норвегия, Канада) и разрыв в оценках состояния здоровья по децильным группам населения (Финляндия, Швеция, Исландия); высокая доля домохозяйств, в структуре располагаемых доходов которых более 40% составляют жилищные расходы (Финляндия, Дания, Швеция, Норвегия, Исландия, США); ограниченный доступ к Интернету низкодоходных групп населения (Дания, Швеция, Норвегия, Канада, США).

² Sustainable Development Report 2022. From Crisis to Sustainable Development: the SDGs as Roadmap to 2030 and Beyond. URL: <https://dashboards.sdgindex.org/> (дата обращения: 02.05.2023).

Критически важную роль в достижении ЦУР циркумполярных стран играют их арктические территории, имеющие стратегическое значение в рамках обеспечения долгосрочного устойчивого развития.

Арктический регион: нарративы циркумполярных стран

В Арктическую зону Финляндии входят Северная Остроботния, Кайнуу и Лапландия с численностью населения 10,1% от населения страны [27, с. 433–434]. В финском секторе Арктического региона сегодня реализуются проекты зелёной экономики с акцентом на биоэкономику и ветроэнергетику; ведущие отрасли арктической экономики — туризм, горная и деревообрабатывающая промышленность³. Финляндия обладает крупными месторождениями хромита, кобальта, меди, железа, свинца, никеля, цинка, известняка. Страна является ведущим производителем талька в Европе. Горнодобывающая промышленность Финляндии включает добычу и переработку металлических и промышленных минералов, а также производство стали⁴. Современная стратегия арктической политики страны⁵ направлена на достижение ЦУР, определяя четыре приоритета деятельности в Арктике: изменение климата, содействие благополучию и правам коренного населения, экономика благосостояния, инфраструктура и логистика. Основные направления арктической политики в достижении социальной устойчивости: обеспечение равного доступа к образованию и цифровым услугам, расширение возможностей дистанционного обучения, трудоустройства и предпринимательства.

Окно Дании в Арктическом регионе — Гренландия, «позволяющая» причислять страну к разряду арктических государств [27, с. 431–432]. Население Гренландии составляет 56,4 тыс. чел. Страна обладает значительными запасами цинка, свинца, железной руды, золота, платины, урана, редкоземельных металлов и угля. Основные отрасли экономики Гренландии — рыболовство, строительство, туризм; текущая активность в горной промышленности сосредоточена в сфере геологоразведки. Автономный арктический регион Дании — Фарерские острова, численность населения которых составляет 53,6 тыс. чел., основная отрасль экономики — рыболовство. Сегодня Гренландия и Фарерские острова самостоятельно определяют свою внутреннюю политику и ведут диалог с Данией для определения рамок работы над ЦУР⁶.

В состав шведского сектора Арктического региона входят лены Вестерботтен и Норрботтен с численностью населения 5,2% от общей численности населения страны. Швеция не имеет собственных нефтегазовых ресурсов, однако шведская промышленность

³ Pohjoisessa 178 miljardin euron investointipotentiaali — Pohjoisen rooli ilmastonmuutoksen ratkaisijana kasvaa. URL: <https://www.lapland.chamber.fi/pohjoisessa-178-miljardin-euron-investointipotentiaali-pohjoisen-rooli-ilmastonmuutoksen-ratkaisijana-kasvaa/> (дата обращения: 21.04.2023).

⁴ Exploration & Mining in Finland, Sweden and Norway. URL: <https://resourceworld.com/exploration-mining-in-finland-sweden-and-norway/> (дата обращения: 07.04.2023).

⁵ Finland Arctic Strategy 2021. URL: <https://vnk.fi/en/arctic-issues/finland-s-strategy-for-arctic-policy> (дата обращения: 24.04.2023).

⁶ Kortlægning af initiativer, udfordringer og potentialer for fremtidig implementering af FN's agenda 2030 i Grønland. URL: <https://www.anguniakkavut.gl/nyheder/kortlaegning-af-verdensmaalene-for-baeredygtig-udvikling> (дата обращения: 25.04.2023).

играет важную роль в отраслях, обслуживающих энергетический сектор, — ледокольный флот, морские перевозки и консультационные услуги⁷. Сегодня на Швецию приходится около 93% добываемой в Европе железной руды; страна является ведущим производителем цветных металлов. Помимо металлических рудников здесь также ведётся крупная промышленная добыча полезных ископаемых. Ведущие отрасли арктических территорий Швеции — деревообработка и целлюлозно-бумажная промышленность, горнодобывающая промышленность, туризм, строительство, транспорт и хранение, энергетика и рыболовство, растущие — биоэнергетика. Современная арктическая политика Швеции делает акцент на необходимости устойчивого экономического развития за счёт расширения прав и возможностей местных сообществ в качестве равных партнёров в процессах принятия решений на национальном и региональном уровнях⁸. Среди основных направлений реализации арктической политики Швеции⁹ в достижении социальной устойчивости — развитие цифровой инфраструктуры с целью улучшения доступа к качественному медицинскому и социальному обслуживанию в малонаселенных районах и активизация молодёжной политики на основе расширения её возможностей доступа к образованию, трудуоустройству, жилью, здоровью, безопасности, культуре и досугу [7, с. 139].

На норвежский сектор Арктического региона (фюльке Нурланн, Тромсё и Финнмарк) приходится 35% материковой территории Норвегии и 9% населения страны. Норвегия обладает огромными запасами нефти, никеля, природного газа, железной руды, угля и титана. Страна занимает пятое место по добыче природного газа и второе место по его экспорту в мире¹⁰. Ведущие отрасли арктических экономик Норвегии — рыболовство и аквакультура, туризм, строительство, торговля; среди растущих отраслей — возобновляемая энергетика, нефтегазовая промышленность и добыча минерального сырья. Общее направление современной политики Норвегии в Арктике определяют ЦУР¹¹. Целью политики Норвегии в Арктической зоне¹² в рамках достижения социальной устойчивости является содействие созданию рабочих мест на основе поощрения сотрудничества между деловыми кругами и сектором высшего образования.

Исландия — единственная страна, полностью входящая в Арктический регион, с численностью населения 356 тыс. чел. Основные отрасли экономики страны — рыболовство,

⁷ Regionala utsikterhösten 2022. URL: <https://arbetsformedlingen.se/statistik/analyser-och-prognoser/arbetsmarknadsprognosser/riket/arbetsmarknadsutsikterna-hosten-2022> (дата обращения: 17.04.2023).

⁸ Sweden's New Arctic Strategy: Change and Continuity in the Face of Rising Global Uncertainty. URL: <https://www.thearcticinstitute.org/sweden-new-arctic-strategy-change-continuity-face-rising-global-uncertainty/> (дата обращения: 17.04.2023).

⁹ Sveriges strategi för den arktiska regionen 2020. URL: <https://www.lapland.chamber.fi/pohjoisessa-178-miljardin-euron-investointipotentiaali-pohjoisen-rooli-ilmaistonmuutoksen-ratkaisijana-kasvaa/> (дата обращения: 21.04.2023).

¹⁰ Exploration & Mining in Finland, Sweden and Norway. URL: <https://resourceworld.com/exploration-mining-in-finland-sweden-and-norway/> (дата обращения: 07.04.2023).

¹¹ The Norwegian Government's Arctic Policy. URL: https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/arctic_policy/id2830120/ (дата обращения: 14.04.2023).

¹² Mennesker, muligheter og norske interesser i nord. URL: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-9-20202021/id2787429/> (дата обращения: 21.04.2023).

туризм и алюминиевая промышленность. Задачи Исландии в Арктическом регионе были закреплены в представленной в 2011 г. Парламентской Резолюции об Арктической политике Исландии (A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy 2011). Страна привержена осуществлению Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г.: ЦУР страны интегрированы в государственную политику по социальным, экономическим и экологическим вопросам. Приоритетные задачи страны включают повышение эффективности использования ресурсов, а также снижение негативного воздействия городов на окружающую среду¹³.

В канадский сектор Арктического региона полностью входят провинции Юкон, Северо-Западные территории и Нунавут. Численность арктических территорий составляет 0,4% общей численности населения Канады. Основные виды экономической деятельности канадского сектора Арктического региона — добыча полезных ископаемых (алмазы, золото, серебро, свинец, цинк), государственный сектор и сфера услуг. Развитие арктических территорий является одним из ключевых приоритетов стратегического планирования Канады, правовую базу которого сегодня составляют Основы государственной политики на Севере и в Арктике¹⁴. Цели и задачи реализации арктической политики Канады соотнесены с целями Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 г. В области достижения социальной устойчивости они включают обеспечение жизнестойкости коренного населения на основе решения проблем бедности и бездомности и расширения возможностей для непрерывного образования.

Американский сектор Арктического региона — Аляска, доля численности населения которого в общей численности населения страны составляет 0,2%. Штат исторически не играл важную роль во внешней и внутренней политике США: несмотря на то, что Аляска, благодаря своим запасам нефти, является важным ресурсом для обеспечения американской энергетической безопасности, только в последние два десятилетия территория штата актуализировала своё значение в экономической и военной повестке дня Вашингтона¹⁵. Арктической стратегией 2022 г.¹⁶ определены современные перспективы экономического развития американского сектора Арктического региона. Целями реализации такой Стратегии являются инвестиции в инфраструктуру; расширение возможностей доступа к общественным услугам, включая здравоохранение, образование, энергетику, жильё, водоснабжение и санитарию; развитие новых экономических секторов (возобновляемой энергетики, добычи важнейших полезных ископаемых, туризма и экономики знаний).

¹³ Voluntary National Review 2019. URL: <https://sustainabledevelopment.un.org/memberstates/iceland> (дата обращения: 14.04.2023).

¹⁴ Arctic and Northern Policy Framework. URL: <https://www.rcaanc-circnac.gc.ca/eng/1560523306861/156052330587> (дата обращения: 18.04.2023).

¹⁵ Arctic narratives and political values: Arctic States, China and NATO. URL: https://stratcomcoe.org/cuploads/pfiles/nato_arctic_study_2020_18-06-2020-2.pdf (дата обращения: 29.04.2023).

¹⁶ The United States' National Strategy for the Arctic Region 2022. URL: <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> (дата обращения: 18.04.2023).

В состав российского сектора Арктического региона полностью входят Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа. Ведущие места в экономике российского сектора Арктического региона занимают нефтегазовый комплекс и добыча и переработка полезных ископаемых. Ускоренное социально-экономическое развитие арктических территорий составляет основной вектор современной арктической политики России¹⁷. Направлениями реализации такой политики являются социальное и экономическое развитие российской Арктики и развитие её инфраструктуры, развитие науки и технологий, охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности, обеспечение защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера. Меры по решению задач социально-экономического развития российского сектора Арктического региона были закреплены Стратегией развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. 2020¹⁸ и, в отличие от арктических стратегий выше рассмотренных стран, даны ожидаемые результаты реализации такой политики.

Социальные риски, создающие угрозы устойчивому развитию Арктического региона

В целом анализ нарративов циркумполярных стран в арктическом регионе показал, что социальные цели в национальных документах носят декларативный характер (в арктических стратегиях отсутствуют конкретные задачи, меры, сроки и показатели достижения таких целей), предпочтение отдается экономической деятельности. Такое утверждение подтверждается результатами анализа социального развития арктических территорий в рамках достижения ЦУР.

ЦУР «Обеспечение качественного образования и возможностей обучения на протяжении всей жизнедеятельности». Значительный вклад в благосостояние местных сообществ вносит образование, уровень, доступность и качество которого влияют на экономический потенциал всего общества, социальный статус человека, качество и уровень его жизни. Сегодня основную угрозу в сфере обеспечения качественного образования в местных сообществах Арктического региона составляет ограниченный доступ к образовательным услугам.

Аляска сталкивается со значительными проблемами в обеспечении эффективного образования¹⁹ — нехваткой учителей (более 60% учителей нанимаются из других штатов) и высоким уровнем текучести кадров (практически каждый четвёртый учитель ежегодно увольняется с работы), производящими низкий уровень успеваемости учащихся и снижение качества трудового потенциала в перспективе. Среди причин сложившейся ситуации — низкая доступность жилья и ограниченный уровень его благоустройства

¹⁷ Основы государственной политики РФ в Арктике на период до 2035 года 2020. URL: <http://www.scrf.gov.ru/security/economic/Arctic2035/> (дата обращения: 18.04.2023).

¹⁸ О стратегии развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 18.04.2023).

¹⁹ Teacher Turnover in Alaska: Causes and Solutions. URL: <https://alaskapolicyforum.org/2021/09/teacher-turnover-in-alaska-causes-and-solutions/> (дата обращения: 18.04.2023).

(водопровода и канализации), ограниченная транспортная доступность удалённых поселений, низкий уровень комфортности проживания (ограниченная сеть магазинов, культурных учреждений и досуговых мероприятий), культурные различия Аляски (учитывая её многочисленное коренное население). Ситуация усугубляется низким качеством образования выпускников Университета Аляски в Анкоридже (UAA): в 2019 г. учреждение было лишено аккредитации из-за несоответствия стандартам подготовки к образованию (CAEP), вследствие чего учащиеся, получившие диплом об образовании, лишились права на получение лицензии на преподавание в школах Аляски. Такая же ситуация характерна и для арктической провинции Канады — Нунавута.

В Норвегии каждый десятый школьник бросает учёбу до или в течение последнего года обучения в старших классах средней школы. В Финнмарке каждый пятый юноша и каждая шестая девушка прекращают обучение в старших классах средней школы. В Нурланне 16,3% юношей и 12,4% девушек не заканчивают второй этап среднего образования, в Тромсе — 15,4% и 10,6% соответственно. Такая ситуация усугубляет проблемы молодёжной безработицы²⁰: в 2020 г. уровень безработицы среди молодых людей, не имеющих полного среднего образования, был почти в 2 раза выше уровня безработицы среди молодёжи с более высоким уровнем образования.

ЦУР «Содействие полной и производительной занятости». Достижение устойчивого развития Арктического региона невозможно без обеспечения полной и производительной занятости. Анализ социального развития арктических местных сообществ циркумполярных стран показывает, что социальные риски, создающие угрозы устойчивому развитию, составляют профессионально-квалификационные дисбалансы на арктических рынках труда и молодёжная безработица.

Сегодня (2022 г.) в Арктической зоне Норвегии сложился самый низкий уровень безработицы: в Нурланне — 2,3%, Тромсе и Финнмарке — 2,4% (для сравнения, в фюльке Осло он составляет 4,6%; в среднем по стране — 2,4%)²¹. Уровень социальной напряженности на рынке труда Нурланна и Тромсе и Финнмарка — 0,6 чел. на 1 вакансию (в Осло — 1,3). Несмотря на такую благоприятную ситуацию с безработицей, для арктических территорий Норвегии остается особо актуальной проблема дисбаланса между корпоративными потребностями и предложением квалифицированной рабочей силы. Так, в Нурланне — самая высокая доля предприятий с серьёзными проблемами найма среди других регионов Норвегии. Наибольший дефицит рабочей силы здесь наблюдается в сфере здравоохранения и социальных услуг; среди отраслей промышленности, испытывающих

²⁰ Business Index North — A periodic report with insight to business activity and opportunities in the Arctic. URL: https://businessindexnorth.com/sites/b/businessindexnorth.com/files/BIN2022_290x220-LQ_1.pdf (дата обращения: 04.05.2023).

²¹ Befolknings — Forventet levealder. URL: <https://www.nfk.no/tjenester/planer-og-planlegging/statistikk-og-kart/nordland-i-tall/befolknings-forventet-levealder.53964.aspx> (дата обращения: 18.04.2023).

острую нехватку рабочей силы, — строительство, рыболовство, туризм и общественное питание²².

Нехватка квалифицированной рабочей силы является критической проблемой для арктического региона Финляндии — Кайнуу²³. Сегодня численность населения Кайнуу недостаточна для удовлетворения потребностей в рабочей силе: на фоне сокращения численности населения из-за высокой смертности и низкой рождаемости регион сталкивается с проблемой оттока молодёжи из-за узкого спектра возможностей для профессионального обучения. Наибольший спрос на рынке труда Кайнуу приходится на специалистов по информационным и коммуникационным технологиям, а также квалифицированные кадры в сфере здравоохранения и социальных услуг.

Аляска в ближайшем будущем также столкнётся с кризисом в связи с нехваткой необходимых для предприятий и отраслей промышленности трудовых ресурсов. Среди негативных демографических трендов на территории штата — сокращение численности населения в трудоспособном возрасте, высокая доля молодёжи в миграционной убыли населения.

Похожая ситуация сложилась и в российском секторе Арктического региона, где высок уровень безработицы среди выпускников, получивших среднее профессиональное и высшее образование²⁴. Так, в Чукотском АО²⁵ уровень занятости среди выпускников вузов составляет 69,2% при среднем по России уровне в 83,7%; уровень безработицы — 13,5% (7,1%). Значительную потребность работодатели округа испытывают в специалистах высшего уровня квалификации (в областях науки и техники, образования, здравоохранения), а также квалифицированных рабочих в промышленности, строительстве и транспорте²⁶. Неблагоприятное положение на рынке труда регионов российской Арктики занимает молодёжь. Одна из причин такой ситуации — низкий уровень трудоустройства на первую работу, связанную с полученной профессией или специальностью. Один из примеров — Ненецкий АО²⁷, где уровень трудоустройства выпускников по полученной специальности составляет менее 60%, в т. ч. имеющих среднее профессиональное образование по

²² Virksomheter i Nordland sliter mest med å få tak i arbeidskraft. URL: <https://www.nav.no/no/lokalt/nordland/pressemeldinger/virksomheter-i-nordland-sliter-mest-med-a-fa-tak-i-arbeidskraft> (дата обращения: 18.04.2023).

²³ Kainuun maakuntaohjelman toimeenpanosuunnitelma. URL: <https://kainuunliitto.fi/assets/uploads/2022/05/TOPSU-2022-2023-12.5.2022.pdf> (дата обращения: 22.04.2023).

²⁴ Итоги выборочного наблюдения трудоустройства выпускников, получивших среднее профессиональное и высшее образование. URL: https://gks.ru/free_doc/new_site/population/trud/itog_trudostr/index.html (дата обращения: 21.04.2023).

²⁵ Региональные различия в результативности трудоустройства выпускников вузов. URL: https://www.hse.ru/data/2021/01/18/1348766917/release_2_2021.pdf (дата обращения: 21.04.2023).

²⁶ О ситуации на рынке труда Чукотского автономного округа. URL: https://trud87.ru/content/экспресс_информация_о_положении_на_рынке_труда (дата обращения: 21.04.2023).

²⁷ Итоги выборочного наблюдения трудоустройства выпускников, получивших среднее профессиональное и высшее образование. URL: https://gks.ru/free_doc/new_site/population/trud/itog_trudostr/index.html (дата обращения: 21.04.2023).

программам подготовки специалистов среднего звена — 58%, по программам подготовки квалифицированных рабочих и служащих — 55,2%.

Актуальны для Арктического региона проблемы трудоустройства коренного населения, сферу спроса труда для которых составляют неквалифицированные рабочие места в периферийных отраслях экономик и сезонные рабочие места. Одна из причин такой ситуации — ограниченные возможностей в получении образования из-за удалённости мест жизнедеятельности коренного населения от учреждений сферы образования. Например, на арктических территориях Канады уровень безработицы среди коренного населения в 1,5 раза превышает уровень общей безработицы.

ЦУР «Борьба с бедностью». Проблемы безработицы негативно влияют на благосостояние населения: актуальными для Арктического региона остаются проблемы бедности. Бедность продуцирует снижение уровня и качества жизни за счёт ограничения доступа к услугам и потреблению и вызывает социальную изоляцию. В результате социально уязвимые группы населения арктических территорий циркумполярных стран сталкиваются с более высокими показателями бедности (коренное население, лица с ограниченными возможностями здоровья, родители-одиночки).

Социальные риски, создающие угрозы устойчивому развитию Арктическому региону, — детская бедность и бедность коренного малочисленного населения.

На Аляске²⁸ уровень бедности составляет 10,1% (среди женщин трудоспособного возраста — 10,8%, мужчин — 8,4%); уровень бедности среди граждан пожилого возраста — 8,5%²⁹; уровень бедности коренного населения — 22,9%. Уровень детской бедности в штате составляет 12,6%, при этом многие семьи испытывают трудности в сфере продовольственного обеспечения (9,5% домашних хозяйств испытывают нехватку продовольствия, 20% детей региона являются членами таких домохозяйств).

В Канаде самый высокий уровень детской бедности сложился в Нунавуте — 31,2% (в среднем по стране — 18,6%³⁰). Причины такой ситуации сложны и разнообразны³¹: высокая стоимость жизни, ограниченные возможности трудоустройства (экономика Нунавута небольшая и изолированная), нехватка доступного жилья, ограниченный доступ к образованию и профессиональной подготовке. Бедность в Нунавуте непропорционально сильно затрагивает общины коренных народов: уровень бедности среди инуитов здесь достигает 62% (некоренного населения — 29%).

²⁸ 2020 г.

²⁹ Poverty rate. URL: <https://talkpoverty.org/state-year-report/alaska-2020-report/index.html> (дата обращения: 23.03.2023).

³⁰ Nunavut children experience the highest poverty rate in Canada: report. URL: <https://nunatsiaq.com/stories/article/nunavut-children-experience-the-highest-poverty-rate-in-canada-report/> (дата обращения: 04.05.2023).

³¹ Poverty in Nunavut: Understanding and Combating It. URL: <https://www.makiliqta.ca/#:~:text=In%20Canada%2C%20poverty%20is%20measured,Nunavut%2C%20it%20was%209.1%25> (дата обращения: 04.04.2023).

В российском секторе Арктического региона сложилась парадоксальная ситуация с бедностью. При численности населения всего 0,94% населения России доля произведенного здесь ВРП в суммарном продукте страны составляет 4,6%, средний объём ВРП на душу населения превышает средний по стране в 5 раз. Несмотря на это, более 8% населения арктических регионов проживает за чертой бедности; практически у 20% домохозяйств доля расходов на покупку продуктов питания превышает 50%; около 80% среди малоимущих домохозяйств составляют семьи с детьми в возрасте до 16 лет [28, с. 57–61]. По авторским оценкам³², уровень детской бедности в Ямало-Ненецком АО составляет 12,7%, в Ненецком АО — 17,5%, в Чукотском АО — 19%, в Мурманской области — 21%. Факторы такой ситуации — неблагоприятная демографическая нагрузка, низкооплачиваемая занятость и безработица.

В циркумполярных дебатах социальные вопросы, связанные с детьми, часто теряются, между тем, детская бедность — явление, наличие которого позорно для государства. На перспективы устойчивого развития Арктического региона бедность оказывает негативное влияние, поскольку воспроизводит феномен детской бедности: по мере увеличения числа детей уровень жизни снижается на 30% среди полных семей с двумя детьми, среди полных семей с тремя и более детьми — на 50% [28, с. 60–62]. Детская бедность ограничивает перспективы достижения устойчивого развития Арктического региона, поскольку сопровождается усугублением долговременных негативных тенденций — снижением уровня здоровья и образовательного уровня, повышением уровня безработицы, ростом преступности и социальной напряжённости в арктических местных сообществах.

Коренные народы Севера — это наиболее уязвимая к негативному воздействию климата в Арктике категория населения, наряду с этим промышленное изъятие земель и ограничение возможности использования биоресурсов увеличивает риски для здоровья и жизнедеятельности и угрожают самому существованию национальных культур. Конфликты с ресурсодобывающими компаниями (разработка месторождений полезных ископаемых, затрагивающих важную область жизнедеятельности коренного населения, — земель, пастбищ, биологических ресурсов) сохраняют актуальность. Традиционная экономика стагнирует, а антропогенное воздействие на экосистемы снижает возможности ведения традиционных видов деятельности, при этом уровень образования и культурные особенности коренного населения ограничивают их возможности по социализации вне традиционной среды жизнедеятельности [29, с. 41].

Заключение

Анализ социальных рисков достижения устойчивого развития Арктического региона показал, что де-факто в арктических стратегиях циркумполярных стран акцентируются экономические цели освоения арктических территорий, при этом социальные цели отходят к

³² Свидетельство о государственной регистрации базы данных № 20226219815 «Интегральный индекс качества трудового потенциала регионов Севера и Арктики России, 2005-2019 гг.» от 22.07.2022 г.

ним в подчинение — человеческий фактор рассматривается в качестве инструмента ускоренного освоения арктических территорий. Циркумполярные страны не справляются с достижением актуальной для арктических территорий социальной устойчивости: современный этап освоения арктических территорий сопровождается огромным объёмом инвестиций, тем не менее, эксплуатация ресурсов Арктики практически ничего не даёт взамен арктическим местным сообществам. Социальные риски достижения устойчивого развития Арктического региона составляют ограниченный доступ населения местных сообществ к образовательным услугам, социальная напряжённость на рынках труда, продуцируемая профессионально-квалификационными дисбалансами спроса и предложения рабочей силы, ограниченностью возможностей трудоустройства коренного населения и молодёжи, а также детская бедность и бедность коренного малочисленного населения.

Список источников

1. Социальная устойчивость регионов российского Севера и Арктики: оценка и пути достижения / Под науч. ред. Л.А. Рябовой. Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН, 2018. 169 с.
2. Nilsson A., Larsen J. Making Regional Sense of Global Sustainable Development Indicators for the Arctic // Sustainability. 2020. Vol. 12 (3). P. 1027. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12031027>
3. Осадчая Г.Г., Зенгина Т.Ю., Уляницкая И.О., Быкова М.В. Арктическая политика зарубежных стран циркумполярного региона // Вестник МГОУ. Географическая среда и живые системы. 2022. № 2. С. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.18384/2712-7621-2022-2-38-54>
4. Бокерия С.А., Кернер Е.А., Кузнецова Д.А. Эволюция приоритетов арктической политики стран Северной Европы (на основе контент-анализа доктринальных документов) // Via in tempore. История. Политология. 2020. № 47 (2). С. 416–426. DOI: <https://doi.org/10.18413/2687-0967-2020-47-2-416-426>
5. Benítez R., Liern V. Unweighted TOPSIS: a new multi-criteria tool for sustainability analysis // International Journal of Sustainable Development & World Ecology. 2021. Vol. 28 (1). Pp. 36–48. DOI: <https://doi.org/10.1080/13504509.2020.1778583>
6. Macneill C.M. Canada's Arctic Policy Framework: Governance Transformation in Nunavut // Sustainable Development Law & Policy. 2019. Vol. 20. Iss. 2. Art. 6.
7. Марченков М.Л. Последовательность и адаптивность: новые грани политики Швеции в Арктике // Арктика и Север. 2022. № 47. С. 126–141. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.47.126>
8. Тулаева С.А. Управление в сфере устойчивого развития в арктических регионах (обзор международных подходов и исследований) // Управленческое консультирование. 2022. № 2. С. 110–122. DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2022-2-110-122>
9. Trump B., Kadenic M., Linkov I. A sustainable Arctic: Making hard decisions // Arctic, Antarctic, and Alpine Research. 2018. Vol. 50 (1). Art. e1438345. DOI: <https://doi.org/10.1080/15230430.2018.1438345>
10. Лаверов Н.П., Богоявлensкий В.И., Богоявлensкий И.В. Фундаментальные аспекты рационального освоения ресурсов нефти и газа Арктики и шельфа России: стратегия, перспективы и проблемы // Арктика: экология и экономика. 2016. № 2 (22). С. 4–13.
11. Nousia K. On Modern Threats to Environmental Sustainability in the Arctic: The Climate Change Factor // European Energy and Environmental Law Review. 2020. Vol. 29 (3). Pp. 98–109.
12. Fadeev A., Vopilovskiy S., Fedoseev S. et al. Industrial Support of the Energy Projects as a Part of the Blue Economy Development in the Arctic // Sustainability. 2022. No. 14 (22). Art. 15346. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142215346>
13. Povoroznyuk O., Vincent W., Schweitzer P. et al. Arctic roads and railways: social and environmental consequences of transport infrastructure in the circumpolar North // Arctic Science. 2023. Vol. 9. No. 2. Pp. 297–330. DOI: <https://doi.org/10.1139/as-2021-0033>

14. Filippova N., Vlasov V., Spirin I., et al. Features of sustainable development of the Arctic region: transport and personnel training // Transportation Research Procedia. 2021. Vol. 57. Pp. 179–183. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.09.040>
15. 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>
16. Ablyazov T., Asaul V. Development of the Arctic transport infrastructure in the digital economy // Transportation Research Procedia. 2021. No. 57. Pp. 1–8. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.09.018>
17. Никитин Б.В. Оценка потенциала жизнестойкости городов российской Арктики: фактор экономической специализации. Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 1. С. 106–118. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-1-106-118>
18. Hovelsrud G., Veland S., Kaltenborn B. et al. Sustainable Tourism in Svalbard: Balancing economic growth, sustainability, and environmental governance // Polar Record. 2021. Vol. 57. Art. e47. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247421000668>
19. Орлова В.С. Потенциал сферы туризма и рекреации Европейского Севера: оценка и направления развития в условиях освоения Арктики // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 1. С. 141–153. DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2021.1.73.10>
20. Власова Т.К., Волков С.Г. Мировой опыт оценки жизнеспособности традиционной сельскохозяйственной деятельности в быстременяющейся Арктике // Экономика сельского хозяйства России. 2019. № 10. С. 98–104. DOI: <https://doi.org/10.32651/1910-99>
21. Alvarez J., Yumashev D., Whiteman G. A framework for assessing the economic impacts of Arctic change // Ambio. 2020. Vol. 49 (2). Pp. 407–418. DOI: <https://doi.org/10.1007/s13280-019-01211-z>
22. Tsukerman V., Goryachevskaya E., Ivanov S. Environmental management and economics of the Arctic Region // E3S Web of Conferences. 2019. Vol. 110. Art. 02058. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/201911002058>
23. Burns Ch., Orttung R., Shaiman M. et al. Solid waste management in the Arctic // Waste Management. 2021. Vol. 126. Pp. 340–350. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2021.03.021>
24. Rozanova-Smith M. Stay or Leave? Arctic Youth Prospects and Sustainable Futures of the Russian Arctic Communities // Sustainability. 2021. Vol. 13 (21). Art. 12058. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132112058>
25. Делахова А.М. Вопросы обеспечения устойчивости «северного завоза» грузов на труднодоступные территории // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2022. № 4 (30). С. 14–27. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.25.62.002>
26. Волков А.Д., Симакова А.В. Арктический моногород: восприятие населением своего будущего в перспективах его развития // Регионология. 2022. Т. 30. № 4 (121). С. 851–881. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.121.030.202204.851-881>
27. Дорошенко И.С. Стратегические документы арктических государств // Проблемы постсоветского пространства. 2020. № 7 (4). С. 429–444. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2020-7-4-429-444>
28. Корчак Е.А. Бедность населения как угроза устойчивому развитию российской Арктики // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 47–65. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.40.47>
29. Деттер Г.Ф., Филант К.Г. Ключевые вызовы, узлы и тренды развития коренных малочисленных народов Севера в наступающее десятилетие // Научный вестник Ямало-Ненецкого автономного округа. 2020. № 2 (107). С. 36–46. DOI: <https://doi.org/10.26110/ARCTIC.2020.107.2.004>

References

1. Ryabova L.A., ed. Social Sustainability of Regions in the Russian North and Arctic: Assessment and Ways to Achieve. Apatity, FRC KSC RAS Publ., 2018, 169 p. (In Russ.)
2. Nilsson A., Larsen J. Making Regional Sense of Global Sustainable Development Indicators for the Arctic. *Sustainability*, 2020, vol. 12 (3), p. 1027. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12031027>

3. Osadchaya G.G., Zengina T.Yu., Ulyanitskaya I.O., Bykova M.V. Arctic Policy of Foreign Countries of the Circumpolar Region. *Bulletin of MSRU. Geographical Environment and Living Systems*, 2022, no. 2, pp. 38–54. DOI: <https://doi.org/10.18384/2712-7621-2022-2-38-54>
4. Bokeriya S.A., Kerner E.A., Kuznetsova D.A. Evolution of Arctic Policy Priorities of the Nordic Countries (Based on Content Analysis of Doctrines). *Via in Tempore. History and Political Science*, 2020, no. 47 (2), pp. 416–426. DOI: <https://doi.org/10.18413/2687-0967-2020-47-2-416-426>
5. Benítez R., Liern V. Unweighted TOPSIS: A New Multi-Criteria Tool for Sustainability Analysis. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, 2021, vol. 28 (1), pp. 36–48. DOI: <https://doi.org/10.1080/13504509.2020.1778583>
6. Macneill C.M. Canada's Arctic Policy Framework: Governance Transformation in Nunavut. *Sustainable Development Law & Policy*, 2019, vol. 20, iss. 2, art. 6.
7. Marchenkov M.L. Consistency and Adaptability: New Aspects of the Arctic Policy of Sweden. *Arctic and North*, 2022, no. 47, pp. 126–141. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.47.126>
8. Tulaeva S.A. Sustainable Development Governance in the Arctic Regions (Review of International Approaches and Research). *Administrative Consulting*, 2022, no. 2, pp. 110–122. DOI: <https://doi.org/10.22394/1726-1139-2022-2-110-122>
9. Trump B., Kadencic M., Linkov I. A Sustainable Arctic: Making Hard Decisions. *Arctic, Antarctic, and Alpine Research*, 2018, vol. 50 (1), art. e1438345. DOI: <https://doi.org/10.1080/15230430.2018.1438345>
10. Laverov N.P., Bogoyavlensky V.I., Bogoyavlensky I.V. Fundamental Aspects of the Rational Development of Oil and Gas Resources of the Arctic and Russian Shelf: Strategy, Prospects and Challenges. *Arctic: Ecology and Economy*, 2016, no. 2 (22), pp. 4–13.
11. Nousia K. On Modern Threats to Environmental Sustainability in the Arctic: The Climate Change Factor. *European Energy and Environmental Law Review*, 2020, vol. 29 (3), pp. 98–109.
12. Fadeev A., Vopilovskiy S., Fedoseev S. et al. Industrial Support of the Energy Projects as a Part of the Blue Economy Development in the Arctic. *Sustainability*, 2022, no. 14 (22), art. 15346. DOI: <https://doi.org/10.3390/su142215346>
13. Povoroznyuk O., Vincent W., Schweitzer P. et al. Arctic Roads and Railways: Social and Environmental Consequences of Transport Infrastructure in the Circumpolar North. *Arctic Science*, 2023, vol. 9, no. 2, pp. 297–330. DOI: <https://doi.org/10.1139/as-2021-0033>
14. Filippova N., Vlasov V., Spirin I. et al. Features of Sustainable Development of the Arctic Region: Transport and Personnel Training. *Transportation Research Procedia*, 2021, vol. 57, pp. 179–183. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.09.040>
15. Serova N.A., Serova V.A. Critical Tendencies of the Transport Infrastructure Development in the Russian Arctic. *Arctic and North*, 2019, no. 36, pp. 42–56. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2221-2698.2019.36.42>
16. Ablyazov T., Asaul V. Development of the Arctic Transport Infrastructure in the Digital Economy. *Transportation Research Procedia*, 2021, no. 57, pp. 1–8. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.09.018>
17. Nikitin B.V. Assessing the Resilience Potential of the Russian Arctic Cities: The Factor of Economic Specialization. *Arctic: Ecology and Economy*, 2023, vol. 13, no. 1, pp. 106–118. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2023-1-106-118>
18. Hovelsrud G., Veland S., Kaltenborn B. et al. Sustainable Tourism in Svalbard: Balancing Economic Growth, Sustainability, and Environmental Governance. *Polar Record*, 2021, vol. 57, art. e47. DOI: <https://doi.org/10.1017/S0032247421000668>
19. Orlova V.S. Potential of the Tourism and Recreation Sphere in the European North: Evaluation and Development Vector in Terms of the Arctic Development. *Economic and Social Changes: Facts, Trends, Forecast*, 2021, vol. 14, no. 1, pp. 141–153. DOI: <https://doi.org/10.15838/esc.2021.1.73.10>
20. Vlasova T.K., Volkov S.G. World Experience in Assessing the Viability of Traditional Agricultural Activities in the Rapidly Changing Arctic. *Economics of Agriculture of Russia*, 2019, no. 10, pp. 98–104. DOI: <https://doi.org/10.32651/1910-99>
21. Alvarez J., Yumashev D., Whiteman G. A Framework for Assessing the Economic Impacts of Arctic Change. *Ambio*, 2020, vol. 49 (2), pp. 407–418. <https://doi.org/10.1007/s13280-019-01211-z>

22. Tsukerman V., Goryachevskaya E., Ivanov S. Environmental Management and Economics of the Arctic Region. *E3S Web of Conferences*, 2019, vol. 110, art. 02058. DOI: <https://doi.org/10.1051/e3sconf/201911002058>
23. Burns Ch., Orttung R., Shaiman M. et al. Solid Waste Management in the Arctic. *Waste Management*, 2021, vol. 126, pp. 340–350. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2021.03.021>
24. Rozanova-Smith M. Stay or Leave? Arctic Youth Prospects and Sustainable Futures of the Russian Arctic Communities. *Sustainability*, 2021, vol. 13 (21), art. 12058. DOI: <https://doi.org/10.3390/su132112058>
25. Delakhova A.M. Issues of Ensuring the Sustainability of "Northern Delivery" of Cargo to Hard-To-Access Territories. *Arctic XXI Century. Humanities*, 2022, no. 4 (30), pp. 14–27. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.25.62.002>
26. Volkov A.D., Simakova A.V. Arctic Single-Industry City: The Population's Perception of Their Future in the Prospects for its Development. *Russian Journal of Regional Studies*, 2022, vol. 30, no. 4 (121), pp. 851–881. DOI: <https://doi.org/10.15507/2413-1407.121.030.202204.851-881>
27. Doroshenko I.S. The Strategic Documents of the Arctic States. *Post-Soviet Issues*, 2020, vol. 7 (4), pp. 429–444. DOI: <https://doi.org/10.24975/2313-8920-2020-7-4-429-444>
28. Korchak E.A. Threats to the Sustainable Development of the Russian Arctic: Poverty. *Arctic and North*, 2020, no. 40, pp. 47–65. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.40.47>
29. Detter G.F., Filant K.G. Key Challenges, Nodes and Development Trends of the Indigenous Peoples of the North in the Coming Decade. *Scientific Bulletin of the Yamal-Nenets Autonomous District*, 2020, no. 2 (107), pp. 36–46. DOI: <https://doi.org/10.26110/ARCTIC.2020.107.2.004>

*Статья поступила в редакцию 31.05.2023; одобрена после рецензирования 14.07.2023;
принята к публикации 19.07.2023*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 54–73.

Научная статья

УДК [338:622.27](571.121)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.54>

Оценка промышленной газоносности Ямальской и Гыданской нефтегазоносной области

Щеголькова Ася Александровна¹, кандидат экономических наук, доцент, ведущий научный сотрудник

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

¹ szfmgei@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9934-1408>

Аннотация. В соответствии с документами стратегического планирования газовой отрасли России освоение Ямальской и Гыданской нефтегазоносных областей является одной из приоритетных задач, так как именно с ними связывают формирование стратегического резерва газовых ресурсов, создание новых центров газодобычи. В статье осуществлён анализ пространственного распределения запасов природного газа в нефтегазоносных областях арктического региона, сделан вывод о неравномерности распределения ресурсов свободного газа как по разрезу, так и по площади. Отдельные нефтегазоносные области характеризуются слабой степенью геолого-геофизической изученности. Истощение базовых месторождений в Пур-Тазовской и Надым-Пурской нефтегазоносных областях ставит вопрос о смещении сырьевой базы газовой отрасли в труднодоступные районы Ямала и Гыдана, включая акваторию Карского моря, Обской, Тазовской и Гыданской губ. В работе дана количественная оценка уровня промышленной газоносности Ямальской и Гыданской нефтегазоносных областей, в том числе в разрезе нефтегазоносных регионов. Определено, что исходя из технологии разработки месторождений, схемы переработки и транспортировки при оценке перспективности освоения и вариантов монетизации газовых ресурсов выделяется зона трубопроводного транспорта и зона сжиженного природного газа. С учётом сложившейся экономической конъюнктуры освоения арктических запасов природного газа обоснованным и перспективным на данный момент времени видится расширение ресурсной базы за счёт освоения в Ямальской и Гыданской нефтегазоносных областях месторождений-спутников, которые уже имеют развитую добывающую, перерабатывающую, транспортную и социальную инфраструктуру, а также за счёт доразведки открытых и разрабатываемых месторождений и залежей.

Ключевые слова: Ямальская нефтегазоносная область, Гыданская нефтегазоносная область, запасы природного газа, промышленная газоносность, монетизация природного газа, трубопроводный природный газ, сжиженный природный газ

Благодарности и финансирование

Работа выполнена в рамках темы НИР FMEZ-2023-0009 №123012500051-8 Института экономических проблем имени Г.П. Лузина Кольского научного центра Российской академии наук «Стратегическое планирование развития Арктики в новых геоэкономических и полити-

* © Щеголькова А.А., 2024

Для цитирования: Щеголькова А.А. Оценка промышленной газоносности Ямальской и Гыданской нефтегазоносной области // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 54–73. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.54>
For citation: Shchegolkova A.A. Assessment of Industrial Gas Content in the Yamal and Gydan Oil and Gas Bearing Areas. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 54–73. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.54>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

ческих условиях» по государственному заданию Федерального исследовательского центра «Кольский научный центр Российской академии наук».

Assessment of Industrial Gas Content in the Yamal and Gydan Oil and Gas Bearing Areas

Asya A. Shchegolkova^{1✉} — Cand. Sci. (Econ.), Associate Professor, Leading Researcher

¹ 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 szfmgei@mail.ru[✉], ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9934-1408>

Abstract. In accordance with the strategic planning documents of the Russian gas industry, the development of the Yamal and Gydan oil and gas bearing regions is one of the priority tasks, as they are associated with the formation of a strategic reserve of gas resources and the creation of new gas production centers. The article analyses the spatial distribution of natural gas reserves in the oil and gas bearing areas of the Arctic region and concludes that the distribution of free gas resources is uneven both by section and by area. Some oil and gas bearing areas are characterized by a weak degree of geological and geophysical study. Depletion of the base fields in the Pur-Taz and Nadym-Pur oil and gas bearing areas raises the question of shifting the raw material base of the gas industry to the hard-to-reach areas of Yamal and Gydan, including the waters of the Kara Sea, the Ob, Taz and Gydan Bays. The paper provides a quantitative assessment of the level of commercial gas content of the Yamal and Gydan oil and gas bearing areas, including in the context of oil and gas bearing regions. It was determined that based on the technology of field development, processing and transportation scheme when assessing the prospects of development and options for monetization of gas resources, a zone of pipeline transport and a zone of liquefied natural gas are distinguished. Taking into account the current economic conjuncture of Arctic natural gas reserves development, it is reasonable and promising at this point in time to expand the resource base by developing satellite fields in Yamal and Gydan oil and gas bearing regions, which already have developed production, processing, transport and social infrastructure, as well as through additional exploration of discovered and developed fields and deposits.

Keywords: Yamal oil and gas bearing region, Gydan oil and gas bearing region, natural gas reserves, industrial gas content, monetization of natural gas, pipeline natural gas, liquefied natural gas

Введение

В соответствии с документами стратегического планирования, определяющими процессы стратегического развития нефтегазовой промышленности, определены основные параметры устойчивого развития отрасли, включающие в числе прочего расширение и рациональное использование ресурсной базы углеводородов. В условиях неблагоприятной конъюнктуры и с учётом внешнего санкционного давления на топливно-энергетический сектор России необходим пересмотр модели устойчивого развития нефтегазовой отрасли. В этой ситуации существует риск отсутствия хронологической и пространственной синхронизации поисково-разведочных работ, ввода комплекса мощностей в добычу и освоении месторождений, транспортировке, хранении, переработке природного газа и его ценных компонентов.

Исследованиями в области геологического строения продуктивных отложений газовых месторождений Арктической зоны Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции (ЗСНГП), совершенствования геофизических методов разведки нефтегазовых ресурсов, про-

блемами безопасного их освоения занимались учёные и практики — [1, Kontorovich V.A., Kontorovich A.E.], [2, Ананенков А.Г., Мастепанов А.М.], [3, Лаверов Н.П., Богоявленский В.И., Богоявленский И.В.], [4, Скоробогатов В.А., Кабалин М.Ю.], [5, Лохов А.С., Губайдуллин М.Г., Коробов В.Б., Тутыгин А.Г.], [6, Раҳмангулов Р.Р., Юсупов Р.Р., Рассказов А.А.] и др.

Проблемы пространственной организации освоения углеводородных ресурсов Арктической зоны РФ (АЗРФ), анализ экономической целесообразности реализации нефтегазовых проектов, оценка эффективной схемы транспортировки нефтегазовых ресурсов с арктических месторождений являются предметной областью исследований в работах — [7, Kozmenko S., Teslya A., Fedoseev S.], [8, Фадеев А.М., Череповицын А.Е., Ларичкин Ф.Д.] и др.

Вектор стратегического развития газовой отрасли определён в следующих документах: Энергетическая стратегия РФ до 2035 г. (2020 г.)¹, определяющая приоритеты и целевые показатели государственной энергетической политики; Стратегия развития минерально-сырьевой базы (МСБ) до 2035 г. (2018 г.)², определяющая направления развития геологоразведки с целью устойчивого обеспечения промышленности минеральным сырьём; Долгосрочная программа развития СПГ (2021 г.)³, в которой подробно прописан сценарий и этапы развития СПГ-индустрии в РФ; Генеральная схема развития газовой отрасли до 2035 г. (2021 г.), которая обеспечивает детализацию и проработку прогнозов и направлений развития газовой отрасли в целях обеспечения надёжного газоснабжения, определяет целевые ориентиры стратегического развития отрасли, и др.

Значительной, но до конца не решённой проблемой в научных исследованиях является оценка промышленной газоносности стратегически важных нефтегазоносных областей с позиции пространственной организации и направлений монетизации газовых ресурсов.

Исследования в области пространственной организации освоения и монетизации газовых ресурсов месторождений арктического региона являются своевременными и актуальными, поскольку энергетическое освоение Ямальской и Гыданской нефтегазоносной области (НГО) выделено в качестве приоритетных задач в стратегических документах, определяющих схему развития газовой отрасли России в перспективе до 2035 г., именно с этими НГО связывают наращивание газового потенциала страны.

Цель исследования — решение научной проблемы оценки уровня промышленной газоносности Ямальской и Гыданской НГО, изучение пространственной организации освоения и монетизации газовых ресурсов.

¹ Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2035 года. Утверждена Распоряжением Правительства № 1523-р от 09.06.2020 г. URL: <http://static.government.ru/media/files/w4sigFOiDjGVDT4lgsApssm6mZRb7wx.pdf> (дата обращения: 21.02.2023).

² Стратегия развития минерально-сырьевой базы Российской Федерации до 2035 г. Утверждена Распоряжением Правительства № 2914-р от 22.12.2018 г. URL: <http://static.government.ru/media/files/WXRSEBj6jnRWNrnumRkDakLcqfAzY14VE.pdf> (дата обращения: 21.02.2023).

³ Долгосрочная программа развития производства сжиженного природного газа в Российской Федерации. Утверждена Распоряжением Правительства № 640-р от 16.03.2021 г. URL: <http://static.government.ru/media/files/l6DePkb3cDKTgzb6sdFc2npEPAd7SE.pdf> (дата обращения: 21.02.2023).

Фактологическая и практическая основа исследования обеспечена данными государственного баланса запасов полезных ископаемых, официальными данными газопромышленных компаний, отраслевыми документами стратегического планирования, результатами собственных исследований и пр. В процессе исследования использовались сравнительно-аналитические методы интерпретации геолого-геофизических материалов, сбор и систематизация фактологических данных, статистические методы экономического анализа.

Пространственное распределение запасов природного газа АЗРФ Западно-Сибирской нефтегазоносной провинции

По оценкам экспертов, «объём извлекаемых запасов углеводородов на арктических месторождениях России составляет 245 млрд т условного топлива» [9, Конторович В.А.], при этом порядка 66% приходится на ЗСНГП, северо-западная часть которой преимущественно является газоносной с высокой концентрацией апт-альб-сеноманских отложений. Уровень добычи природного газа в арктических районах ЗСНГП в настоящее время находится на пиковых значениях. Однако для достижения планируемых стратегических показателей, согласно Генсхеме развития нефтегазовой отрасли до 2035 г. (2021 г.), необходимо компенсировать падающую добычу природного газа. Плановые показатели Генсхемы предполагают уровень добычи природного газа в диапазоне от 838,3 млрд м³ до 1 048 млрд м³ в год в зависимости от сценария — низкого, среднего и высокого, которые разработаны исходя из наличия потенциальных промышленных мощностей нефтегазового сектора.

В табл. 1 представлен анализ пространственного распределения запасов природного газа в арктическом регионе ЗСНГП.

Таблица 1

Пространственное распределение запасов природного газа в арктическом регионе ЗСНГП⁴

Нефтегазоносные области арктической части ЗСНГП	Географическое положение нефтегазового региона	Зона ответственности	Степень освоения / Перспективность	Объём извлекаемых запасов, млрд м ³
Свердрупская ПНГО	Шельф Карского моря	ПАО «НК Роснефть»	По результатам поисково-оценочного бурения доказана промышленная нефтегазоносность, открыто восемь НГКМ на шельфе в пределах данных НГО / Высокая себестоимость добычи, отсутствие необходимой инфраструктуры, технологий добычи	>1 300
Предновоземельская НГО		ПАО «НК Роснефть»		>500
Южно-Карская НГО		ПАО «Газпром»		>2 600
Ямальская НГО	Крайний северо-запад ЗСНГП. По-в Ямал, аква-	ПАО «Газпром» ПАО «НОВАТЭК»	Степень разведанности — 70% / Ресурсная стратеги-	>16 000

⁴ Источник: составлено автором.

	тория Обской и Байдарацкой губ		ческая база проектов «Ямал»; Ресурсная база комплекса по переработке этанодержащего газа (КПЭГ) в Усть-Луге; Каменномысское море с применением ЛСП — ПАО «Газпром». Ресурсная стратегическая база Проекта «Ямал СПГ», а также планируемых проектов: «Арктик СПГ 2, 3», «Обский ГХК и СПГ» — ПАО «НОВАТЭК»	
Гыданскская НГО	Северная часть ЗСНГП. По-в Гыдан, акватория Обской, Юрацкой, Гыданской и Тазовской губ	ПАО «Газпром» ПАО «НОВАТЭК» ПАО «НК «Роснефть»	Степень разведанности — 22% / Ведется разработка Северо-Каменномысского ГКМ — ПАО «Газпром», ГМ Семаковского — ООО «РусГазАльянс». Ресурсная стратегическая база проекта «Арктик СПГ 1» — ПАО «НОВАТЭК»	>2 200
Надым-Пур-Тазовский регион	Надым-Пурская НГО — северо-восточная часть ЗСНГП Пур-Тазовская НГО — восток центральной части ЗСНГП	ПАО «Газпром» ПАО «НОВАТЭК» ПАО «НК «Роснефть» ПАО «Лукойл»	Извлекается 70% объёма природного газа России / находится в стадии падающей добычи, выработка >75%. Разработка проектов по извлечению ТрИЗ	начальные запасы: 32 000
Енисей-Хатангская НГО, в части АЗРФ	Крайний северо-восток ЗСНГП, акватория Гыданской губы и Енисейского залива	ПАО «НОВАТЭК» ПАО «НК «Роснефть» ООО «Ермак Нефтегаз»	ГРР носят несистемный х-р, степень разведанности <10% / Ведутся ГРР по подготовке ресурсной базы Восток-Ойл (добыча нефти и производство СПГ) — ПАО «НК «Роснефть»	450

Оценка пространственного распределения запасов природного газа в арктическом регионе ЗСНГП показала, что несмотря на то, что промышленное освоение арктических месторождений природного газа насчитывает свыше 50-ти лет, отдельные НГО характеризуются слабой степенью геолого-геофизической изученности.

Газоносность Ямальской и Гыданской НГО была выявлена еще в 50-х гг. прошлого века с началом геологоразведочных работ (ГРР). Непосредственно осуществление ГРР на Ямале началось в конце 50-х гг., на Гыданском полуострове — в начале 70-х гг. Первое место-

рождение Ямальской НГО открыто в 1964 г. — НГКМ Новопортовское, которое является на данный момент крупнейшим на Ямале. В районе Гыданской НГО первое месторождение открыто на побережье Обской губы в 1975 г. — НГКМ Геофизическое, в 1978 г. — ГМ Гыданское и ГМ Антипаютинское. В 1979 г. в северной части Гыданского полуострова с частичным расположением в акватории Обской губы открыто НГКМ Салмановское (Утреннее), относящееся к категории крупных (с 2012 г. в соответствии с районированием нефтегазогеологических территорий НГКМ Салмановское и ГМ Штормовое отнесены к Ямальской НГО).

Промышленная газоносность Ямальской НГО

В пределах Ямальской НГО, включая прилегающую акваторию, к настоящему времени открыто 33 месторождения с суммарными запасами свободного газа свыше 16 трлн м³, объём перспективных и прогнозируемых ресурсов по разным оценкам находится в диапазоне 7–10 трлн м³ [10, Люгай Д.В., Соин Д.А., Скоробогатько А.Н.]. В табл. 2 на основании данных Госбаланса, Минприроды и ФГБУ «Росгеолфонд» представлена информация о состоянии запасов и ресурсов свободного газа Ямальской НГО в разрезе нефтегазоносных районов (НГР), а также прилегающей акватории. Детальная оценка газовых ресурсов Ямальской НГО представлена в предыдущих работах автора.

Таблица 2

Оценка запасов и ресурсов свободного газа Ямальской НГО⁵

Нефтегазоносный район, Месторождение	Свободный газ, млрд м ³		
	Запасы		Ресурсы
	A+B ₁ +C ₁	B ₂ +C ₂	D ₁ +D ₂
Малыгинский НГР ГКМ Малыгинское, ГМ Штормовое (суша/шельф), ГМ Сядорское, ГКМ Северо-Обское (шельф)	812,0	305,6	2 665,3
Тамбейский НГР ГКМ Южно-Тамбейское (суша/шельф), ГКМ Северо-Тамбейское, ГКМ Тасийское, НГКМ Западно-Тамбейское, НГКМ Салмановское (Утреннее) (суша/шельф)	4 044,3	743,2	558,6
Нурминский НГР НГКМ Бованенковское, ГКМ Харасавэйское (суша/шельф), ГКМ Круzenштернское (суша/шельф), ГМ Южно-Круzenштернское, ГМ Северо-Бованенковское, ГМ Восточно-Бованенковское, НГКМ Арктическое, ГМ Верхнетиутейское, ГКМ Западно-Сеяхинское, НГКМ Нейтинское, НГКМ Нурминское, НГКМ Среднеямальское, ГКМ Хамбатейское	7 747,4	1 394,9	1 155,0
Южно-Ямальский НГР (суша) НГКМ Новопортовское, ГМ Каменномысское (суша), ГКМ Малоямальское, НГКМ Ростовцевское, ГМ Усть-Юрибейское, ГМ Ближненовопортовское, ГКМ Байдарацкое, ГМ Нерстинское	498,7	173,5	897,6
Южно-Ямальский НГР (акватория) ГМ Каменномысское (шельф), ГМ Каменномысское — море, ГМ Обское	561,0	-	1 836,6
Итого по Ямальской НГО	13 663,4	2 617,2	7 113,1

Как показывает анализ табл. 2, промышленная газоносность установлена во всех нефтегазоносных районах Ямальской НГО, за исключением потенциального НГР (ПНГР) Щу-

⁵ Источник: составлено автором.

чынинский, который также входит в состав Ямальской НГО. В пределах Ямальской НГО наиболее перспективными являются Тамбейский и Нурминский НГР, на их долю приходится 85% разведанных запасов природного газа, при этом в последние годы были пересмотрены объёмы извлекаемых запасов в сторону увеличения по Тамбейской группе месторождений, а также Харасавэйскому и Круzenштерновскому месторождениям. Именно на данных НГР было сформировано два основных центра газонакопления — Бованенковский и Тамбейский кластер.

Изученность Южно-Ямальского НГР в отношении природного газа неравномерна. Южно-Ямальский НГР считается преимущественно нефтеносным. Так, в 1964 г. было открыто НКГМ Новопортовское, которое является крупнейшим на п-ве Ямал с извлекаемыми запасами нефти и конденсата более 250 млн т, природного газа — 320 млрд м³. Среди районов Ямальской НГО доля доказанных запасов и прогнозных ресурсов природного газа на территории Южно-Ямальского НГР не превышает 7% от общего объёма, в отличии от акватории данного НГР, где ООО «Газпром добыча Ямбург» ведёт разработку месторождения ГМ Каменномысское-море, открытого в 2000 г. и отнесённого к категории уникальных с доказанными запасами 555 млрд м³.

Наименее изученным на данный момент является Малыгинский НГР, где степень разведанности не превышает 30%, здесь активно ведётся геолого-геофизическая разведка неокомских и юрских залежей. Помимо этого, в 2018 г. на Северо-Обском участке недр в северной части акватории Обской губы ООО «Арктик СПГ-3» открыло новое ГК месторождение, отнесённое к категории крупных с доказанными запасами свыше 320 млрд м³.

Проведённый ранее анализ по видам залежей месторождений позволяет оценить характер и степень перспективности промышленного освоения данного НГО. По оценкам экспертов, на Ямале ключевым доминант-комплексом выступают альб-сеноманский и аптский. «Природный газ, сосредоточенный в апт-альб-сеноманских пластах, залегает на глубине 700–1500 метров. Это сухой (энергетический) природный газ» [11, Щеголькова А.А.], в его составе преобладают углеводороды метанового ряда. Основная особенность заключается в том, что природный газ из данных пластов используется без предварительной переработки.

На рис. 1 представлен характер продуктивности Ямальской НГО по месторождениям распределённого фонда (рис. 1).

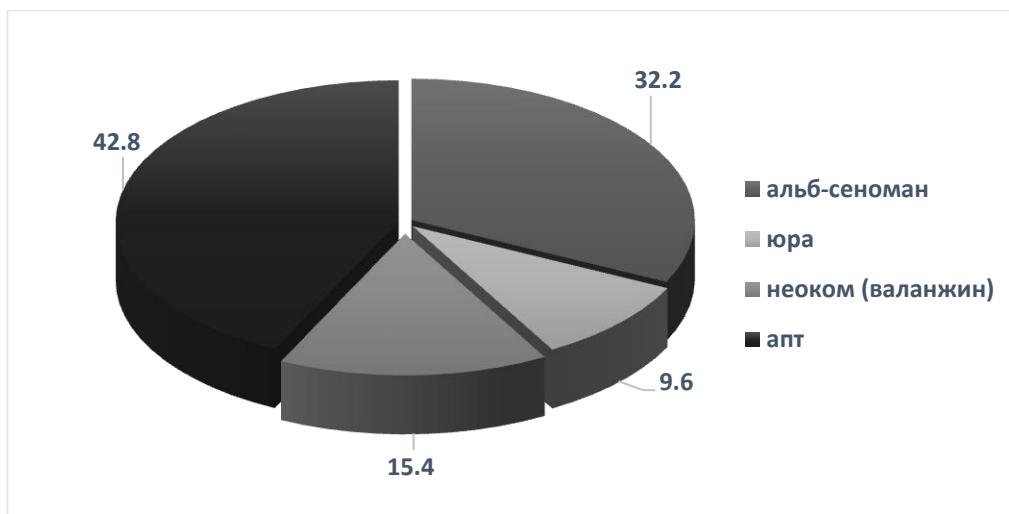


Рис. 1. Залежи природного газа месторождений Ямальской НГО (составлено автором).

Наиболее крупные скопления в апт-альб-сеноманских пластах выявлены в Тамбейском и Нурминском НГР. Что касается перспективных и прогнозных ресурсов, то, по данным экспертов, большая часть (свыше 50%) природного газа сосредоточена в юрских и доюрских залежах. По оценкам специалистов ПАО «Газпром» ресурсы юрских отложений северо-западной части ЗСНГП составляют 10–40 млрд т у.т. В юрских пластах природный газ залегает на глубине 3400–4000 м «...в зоне аномально высокого пластового давления» [9, Конторович В.А.]. Бурение подобного рода скважин помимо высоких капитальных затрат предполагает разработку уникального комплекса современных инженерно-геологических изысканий и технологических решений.

Промышленная газоносность Гыданской НГО

Гыданская НГО является областью преимущественного газонакопления. Широкомасштабное освоение данных территорий началось в начале XXI века. В пределах Гыданской НГО, включая прилегающую акваторию Обской и Тазовской губ, к настоящему времени открыто 16 месторождений с суммарными запасами свободного газа 2 234,0 млрд м³, объём перспективных и прогнозируемых ресурсов находится в районе 8 трлн м³. В табл. 3 на основании данных Госбаланса, Минприроды и ФГБУ «Росгеолфонд» представлена информация о состоянии запасов и ресурсов свободного газа Гыданской НГО в разрезе нефтегазоносных регионов (НГР).

Таблица 3

Оценка запасов и ресурсов свободного газа Гыданской НГО⁶

Нефтегазоносный район, Месторождение	Свободный газ, млрд м ³		Степень освоения	Недропользователь
	Запасы ABC ₁ +C ₂	Ресурсы D ₀ +D _{1п} +D ₂		
<i>Северо-Гыданский ПНГР</i>				
В Северо-Гыданском ПНГР ведется разведочное бурение	-	1 244,3	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»

⁶ Источник: составлено автором.

<i>Итого по Северо-Гыданскому НГР</i>	-	1 244,3		
<i>Гыданский НГР</i>				
ГМ Гыданское	116,1	528,6	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
<i>Итого по Гыданскому НГР</i>	116,1	528,6		
<i>Напалковский НГР</i>				
НГКМ Геофизическое (су-ша/шельф)	413,0	100,0	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
ГКМ Солетско-Ханавейское	154,7	2 028,3	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
ГМ Трехбуторное	6,0	1 027,0	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
ГКМ Восточно-Бугорное	<10	н/д	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
ГКМ им. В.И. Гири (включая весь Бухаринский участок)	52,0	1 190,0	развед.	ООО «Арктик СПГ 1»
<i>Итого по Напалковскому НГР</i>	631,7	4 345,3		
<i>Мессовский НГР</i>				
ГМ Восточно-Минховское	210,0	330,0	развед.	ПАО «НК «Роснефть»
ГМ Минховское				
ГМ Тота-Яхинское (су-ша/шельф)	1,6	426,4	развед.	ПАО «Газпром»
Г Семаковское (су-ша/шельф)	320,5	30	разраб.	ООО «РусГазАльянс» (СП компаний ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча»)
НГКМ Парусовое НГКМ Северо-Парусовое НГКМ Южно-Парусовое	>100,0	208,7	развед.	ООО «РусГазАльянс» (СП компаний ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча») Д/НП по Северо-Западному ФО, на конт.шельфе и мировом океане
ГКМ Северо-Каменномысское (шельф)	432,0	-	разраб.	ООО «Газпром добыча Ямбург»
ГМ Антипаютинское (су-ша/шельф)	340,4	800,0	развед.	ПАО «Газпром»
ГКМ Чугорьяхинское (шельф)	81,7	-	развед.	ООО «Газпром добыча Ямбург»
<i>Итого по Мессовскому НГР</i>	1 486,2	1 795,1		
<i>Всего по Гыданской НГО</i>	2 234,0	7 913,3		

Гыданская НГО относится к категории наиболее малоизученных ЗСНГП, её освоение неоднократно откладывалось по причине высокой степени труднодоступности [12, Kontorovich A.E], «полного отсутствия промышленной и социальной инфраструктуры» [11, Щеголькова А.А.], а также экологической составляющей, которая выражается в слабой восприимчивости окружающей среды к техногенным нагрузкам, что может привести к длительному периоду её самовосстановления [13, Agarkov S.A., Saveliev A.N., Kozmenko S.Y., Ulchenko M.V., Shchegolkova A.A.]. Усугубляют проблему сложные природно-климатические условия — наличие многолетних мёрзлых горных пород⁷, распространение вечномерзлых, засоленных и пучинистых грунтов, термокарстовых и термоэрэзионных процессов, высокая степень за-

⁷ Атлас Ямало-Ненецкого автономного округа [карты] / Под ред. С.И. Ларина. Омск: Омская картографическая фабрика, 2004. 304 с.

болоченности, мощные толщи подземных монолитных льдов на низинах, которые достигают 300–400 метров [14, Kokko K.T., Buanes A., Koivurova T., Masloboev V., Pettersson M.].

Промышленная газоносность Гыданской НГО установлена в трёх НГР: Гыданском, Напалковском и Мессовском. Наибольшая степень разведанности зафиксирована в южной части Гыданского п-ва, а также акватории Обской, Гыданской и Тазовской губ — коэффициент разведанности достигает 0,45.

Подавляющая часть промышленных залежей природного газа Гыданской НГО сконцентрирована в апт-альб-сеноманских пластах, а также неокомских (валанжинских) отложениях. В отличии от Ямальского, запасы природного газа в сеноманском резервуаре Гыданской НГО не столь значительны. Наилучшим потенциалом, согласно оценкам экспертов, обладают аптские резервуары, которые содержат значительно запасы природного газа [15, Торопова Т.Н. Конторович В.А.], [16, Конторович В.А., Торопова Т.Н., Щербаненко В.М.]. Перспективы газоносности Гыданской НГО связывают с отложениями резервуара юрского нефтегазоносного комплекса.

Зональное освоение ресурсов природного газа Ямальской и Гыданской НГО

Осуществление в Ямальской и Гыданской НГО стратегических задач газовой отрасли, закреплённых в Генеральной схеме развития газовой отрасли и Долгосрочной программе развития СПГ в РФ, позволяет выделить две зоны освоения ресурсов природного газа, исходя из вариантов их монетизации:

1. Зона трубопроводного транспорта. Является зоной ответственности ПАО «Газпром», АО «РусГазДобыча» и их совместного предприятия. Она представлена в Ямальской НГО северо-западным и юго-восточным побережьем, а также южной частью Ямала. В Гыданской НГО — северной частью полуострова Тазовский, а также приямальского шельфа, Обской и Тазовской губ.

2. Зона сжиженного природного газа (СПГ). Является зоной ответственности ПАО НОВАТЭК и его дочерних компаний. СПГ-кластер расположен в Ямальской НГО в восточной и северо-восточной части полуострова Ямал и северной части акватории Обской губы. В Гыданской НГО — на севере полуострова Гыдан, включая его побережье с выходом под акваторию Обской и Гыданской губ.

В табл. 4 по данным ПАО «Газпром» представлена оценка перспективности освоения и монетизации ресурсов природного газа, находящихся в зоне трубопроводного транспорта.

Таблица 4

*Оценка перспективности освоения и монетизации газовых ресурсов зоны
трубопроводного транспорта⁸*

Месторождение	Расположение	Описание проекта	Транспортировка ПГ	Срок
<i>Бованековская промышленная группа, проекты ПАО «Газпром» (8,9 трлн м³)</i>				
НГКМ Бованенковское	Северо-западное по-	Введено три газовых промысла: 2012 г.,	МГП Бованенково-Ухта-Торжок 1, 2, 3 (2023 г.)	2012

⁸ Источник: составлено автором.

	бережье п-ова Ямал	2014 г., 2018 г. (суммарная ПМ — 115 млрд м ³ /год)		
ГКМ Харасавэйское	Северо-западное побережье п-ова Ямал с выходом под акваторию Байдарадацкой губы	- «строительство: дожимной компрессорной станции (ДКС); - кустов эксплуатационных газовых скважин; - ERD-скважины; - транспортной и энергетической инфраструктуры» [11]	- УКПГ; - ГП-подключение УКПГ ГКМ Харасавэйское — УКПГ НГКМ Бованенковское, далее по северному коридору Арктической ГТС	2023 г.
ГКМ Круzenштернское Г Южно-Круzenштернское		Идёт проработка технико-экономического обоснования (ТЭО), которая включают: - строительство искусственных островных сооружений; - строительство 12 кустовых площадок, включая 7 — на искусств. островных сооружениях; - строительство ERD-скважины.	- УКПГ; - ГП-подключение УКПГ ГКМ Круzenштернское — УКПГ НГКМ Бованенковское (100 км), далее по северному коридору Арктической ГТС	2028 г.
<i>Семаковский кластер, проект СП компаний ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча» (420 млрд м³)</i>				
ГМ Семаковское	Северное побережье п-ова Тазовский с выходом под акваторию Тазовской губы	Освоение месторождения с берега по-средством ERD-скважины (горизонтальная скважина, проектный забой — 3663 м, глубина по вертикали — 849 м, с отходом по вертикали — 3045 м, K _{ERD} 3,46.) и морского добывчного комплекса (14,2 млрд м ³ /год)	- «установка комплексной подготовки газа (УКПГ)» [11]; - газопровод (ГП)-подключение УКПГ ГМ Семаковское — УКПГ НГКМ Северо-Парусовое — КПГ НГКМ Парусовое — Газокомпрессорная станция (ГКС) Ямбургская (122 км), далее по центральному коридору Арктической ГТС	Декабрь 2022 г.
НГКМ Парусовое	Северная часть п-ова Тазовский	Принято инвестиционное решение по освоению, утверждена проектная документация.		2025 г.
НГКМ Северо-Парусовое				2027–2029 гг.
<i>Южная промышленная группа (Новопортовский узел нефтегазонакопления), проекты ПАО «Газпром» (1,3 трлн м³)</i>				
НГКМ Новопортовское (ведущее сырье — нефть)	Юг п-ова Ямал	«Введён комплекс технологических и вспомогательных объектов (КТВО) с ПМ: по попутному нефтяному газу (ПНГ) — 11,03 млрд м ³ , природ. газу — 5,07 млрд м ³ . На базе УКПГ попутный нефтяной газ	Подводный ГП-подключение «Газ Ямала» — МГП Ямбург — Тула I, II (115,5 км, в т.ч. подводная часть ГП — 58,4	Октябрь 2021 г.

		(ПНГ) подвергается компримированию — 8,59 млрд м ³ Утилизация ПНГ - 95%, из них: - закачка ПНГ в пласт — 89–93% - топливо для ГТЭС — 2–3%» [11]		
ГМ Каменномыс- ское	Юго-восточное побережье п-ова Ямал с выходом под акваторию Обской губы	«Ведётся разработка технико-коммерческого предложения по выполнению ПИР; подготовка техсхемы разработки пласта ПК1 (сеноманский ярус)» [11]	Возможно подключение к ЕТС сбора УВ Семаковского и Прибрежного кластеров, далее по центральному коридору Аркт. ГТС	н/д.
ГМ Ближненово- порт-товское	Юг п-ова Ямал	«Является пилотной площадкой ПАО «Газпром» по добыче полезных ископаемых из палеозойских отложений» [11]	ГП-подключение УКПГ ГКМ Хамбатейское — ГКМ Мало-Ямальское	2023
ГКМ Мало- Ямальское			— УКПГ ГМ Ближненовортовское - УКПГ НГКМ Новопортовское	2023–2025
ГКМ Хамбатей- ское	Юго-восточное побережье п-ова Ямал с выходом под акваторию Обской губы	Выполнены ПИР по обустройству	— ГП «Газ Ямала» — МГП Ямбург — Тула I, II	2023–2025
<i>Прибрежный кластер, проекты ПАО «Газпром», а также СП компаний ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча» (> 1000 млрд м³, 60 млрд м³/год)</i>				
ГМ Каменномыс- ское — море	Акватория Обской губы, район мыса Каменный	Освоение ГМ предполагается осуществлять посредством ледостойкой стационарной платформы (ЛСП) и сателлитных ледостойких блок-кондукторов (30 млрд м ³ /год).	Две нитки подводного ГП и ГП-подключения: ГП ГМ Каменномысское-море / ГМ Северо-Каменномысское — УКПГ НГКМ Северо-Парусовое — ГКС Ямбургская, далее по центральному коридору Аркт. ГТС	2025 г.
ГКМ Северо-Каменномысское	Акватория Обской губы, стык пол-бов Тазовский, Ямал и Гыдан			2027 г.
ГМ Тота-Яхинское	Южное побережье п-ова Гыдан с выходом под акваторию Тазовской губы	Проекты освоения ГМ в стадии разработки. Освоение ГМ с берега посредством ERD-скважины.	- УКПГ; - ГП-подключение УКПГ ГМ Тота-Яхинское — УКПГ ГМ Антипаютинское — единая транспортная система (ЕТС) сбора УВ Семаковского кластера — ГКС Ямбургская	2030 г.
ГМ Антипаютин- ское				
ГКМ Чугоръяхин- ское	Зона сочленения Тазовской и Обской губ	Проекты освоения ГМ в стадии разработки. Освоение ГМ предполагается осуществлять посредством ЛСП и сателлитных ледостойких блок-кондукторов.	Нитки подводного ГП и ГП-подключения от ГМ к ЕТС сбора УВ Семаковского и Прибрежного кластеров, — ГКС Ямбургская	
ГМ Обское	Акватория Обской губы в 20 км к С-З от п. Ямбург			

Арктическая газотранспортная система (ГТС) включает промысловые и магистральные газопроводы. «Специфика Арктической ГТС заключается в том, что газопроводы на данном участке построены и эксплуатируются в сложных природно-климатических условиях — в зонах вечной мерзлоты, при наличии многочисленных естественных препятствий (реки, озера, заболоченные местности и т.п.)» [17, Щеголькова А.А.]. Обновление Арктической газотранспортной инфраструктуры началось с активизации ГРР и дозороведки месторождений природного газа в Ямальской и Гыданской НГО, открытия уникальных месторождений. «Формирование комплексной Арктической ГТС включает строительство, а также увеличение пропускной способности уже имеющихся магистральных, промысловых и распределительных газопроводов, компрессорных и газораспределительных станций» [17].

Транспортировка природного газа с арктических месторождений Ямальской и Гыданской НГО осуществляется в двух направлениях:

- по северному коридору с месторождений Бованенковский промышленной группы, представлен МГП Бованенково — Ухта — Торжок 1, 2, 3 (построенные в 2012 - 2023 гг.);
- по центральному коридору с месторождений Южной промышленной группы, Семаковского и Прибрежного кластеров, представлен МГП «Прогресс» (экспортный) Ямбург — Западная граница; системой МГП Ямбург — Тула I, II; системой МГП Ямбург — Елец I, II; системой МГП Ямбург — Поволжье (построены в 1980-х — начале 1990-х гг.).

В табл. 5 представлена оценка перспективности освоения и монетизации ресурсов природного газа, находящихся в зоне СПГ (по данным ПАО НОВАТЭК).

*Таблица 5
Оценка перспективности освоения и монетизации газовых ресурсов зоны СПГ⁹*

Месторождение	Расположение	Описание проекта	Транспортировка СПГ	Срок
<i>Ресурсная база проекта Ямал СПГ, ПАО НОВАТЭК</i>				
ГКМ Южно-Тамбейское	Северо-восточное побережье п-ова Ямал с выходом под акваторию Обской губы	Разработка ГКМ осуществляется посредством эксплуатации 208 наклонно-направленных скважин. Разработана технология сжижения «Арктический каскад», в основе которой заложено использование арктического климата. Четыре технологические линии по производству СПГ ПМ	Сформирован флот из 15 танкеров ледового класса Arc7	2017 г.

⁹ Источник: составлено автором.

		17,4 млн т (24 млрд м ³)/год, фактически в 2022 г. — 21 млн т (29 млрд м ³). Транспортно-инфраструктурные объекты: - аэропорт Сабетта, - терминал (порт) Сабетта		
<i>Ресурсная база проекта Арктик СПГ 2, ПАО НОВАТЭК</i>				
НГКМ Салмановское (Утреннее) (суша/шельф)	Северная часть п-ова Гыдан, частично на восточном берегу Обской губы с выходом под акваторию	Завод СПГ на основаниях гравитационного типа (ОГТ) Три технологические линии по производству СПГ ПМ 19,8 млн т (27,3 млрд м ³)/год — СПГ; 1,6 млн т/год ГК. Строительство транспортно-инфраструктурных объектов: - аэропорт Утренний, - терминал (порт) Утренний	Формируется флот из 21-го танкера ледового класса Arc7: - ССК «Звезда» — 15 танкеров; - Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) — 6 танкеров (после разрыва контракта в 2022 г., произошла смена контрагента). Сроки сдачи танкеров синхронизированы с запуском линий	2023 г. (1-я линия), 2024, 2026 гг.
ГМ Штормовое (суша/шельф)	Северная часть п-ова Гыдан, с выходом под акваторию соединения Обской и Гыданской губ			
<i>Ресурсная база проекта Обский ГХК и СПГ, ПАО НОВАТЭК</i>				
ГМ Верхнетуйтейское	Восточная часть п-ова Ямал	Ведутся проектные изыскания. Завод по производству СПГ: в июне 2022 г. принято решение о применении технологии сжижения «Арктический каскад», три технологические линии по производству СПГ, ПМ — 4,8 млн т (6,6 млрд м ³)/год	Ожидается принятие инвестиционного решения.	возможно, после 2024 г., в сентябре 2022 г. объявлено о приостановке проекта
ГКМ Западно-Сечихинское		Завод по производству ГХК: производство из СПГ — 2,2 млн т аммиака, 130 000 т водорода		
НГКМ Арктическое				
НГКМ Нейтинское				
<i>Ресурсная база Арктик СПГ 1</i>				
ГМ Гыданское	Север п-ова Гыдан	Ведутся ГРР и доразведка месторождений. Арктик СПГ 1 будет реализован по проекту Арктик СПГ 2	Ожидается принятие инвестиционного решения по проекту Арктик СПГ 1 в конце 2023 г. Контрагенты и инвесторы для строительства танкеров	возможно, после 2027 г.
ГКМ Солетско-Ханавейское		Проект включает: - три технологические линии по про-		
НГКМ Геофизическое				
ГМ Трехбугорное				
ГКМ Восточно-Бугорное				

ГКМ им. В.И. Гири (Бухаринский участок недр)	акваторию Обской губы (Геофизическое)	изводству СПГ, ПМ 19,8 млн т (27,3 млрд м ³)/год — СПГ; 1,6 млн т/год ГК; - грузовой терминал в Тазовском районе в зоне ответственности Арктик СПГ 1	проекта Арктик СПГ 1 не определены.	
<i>Ресурсная база проекта Арктик СПГ 3, ПАО НОВАТЭК</i>				
ГКМ Северо-Обское	Северная часть акватории Обской губы	Ведется разведочное бурение. Параметры производства и технология СПГ не утверждены. Предполагаемая ПМ — 19,8 млн т (27,3 млрд м ³)/год — СПГ.	Параметры танкерного флота для проекта Арктик СПГ 3 не определены	идёт изучение ресурсной базы

СПГ-кластер выделен в соответствии с проектами по строительству заводов СПГ ПАО НОВАТЭК, а также долгосрочной программой развития СПГ в РФ. Организация производства и транспортировки СПГ позволяет дифференцировать направления поставок, преодолевая санкционные рестрикции в отношении трубопроводного газа [18, Козьменко С.Ю., Маслобоеv В.А., Матвишин Д.А.], «является инструментом экономического освоения регионального пространства, направлена на формирование устойчивой модели развития АЗРФ» [19, Агарков С.А., Богоявленский В.И. и др.].

Помимо вышеуказанных зон освоения ресурсов природного газа можно выделить третью зону (табл. 6), куда вошли перспективные месторождения Тамбейской и Минховской промышленных групп с неопределенной схемой транспортировки газовых ресурсов.

Таблица 6
Оценка перспективности освоения и монетизации газовых ресурсов Тамбейской и Минховской промышленных групп¹⁰

Месторождение	Расположение	Описание проекта	Транспортировка СПГ	Срок
<i>Тамбейская промышленная группа, проекты СП ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча» (7,3 трлн м³)</i>				
НГКМ Тамбейское (Северо-Тамбейское, Западно-Тамбейское, Тасийское, Малыгинское). Ресурсная база КПЭГ в Усть-Луге.	Северо-восточное побережье п-ова Ямал	Ведутся ГРР и доразведка месторождений с применением метода наклонно-направленного бурения. Разработка ТЭО вертикально интегриированного проекта по добыче, транспортировке и переработке ПГ	Рассматривается несколько вариантов транспортировки: - ГП-подключение УКПГ НГКМ Тамбейское — УКПГ ГКМ Круzenштернское — УКПГ НГКМ Бованенковское, далее по северному коридору Арктической ГТС; - строительство СПГ завода	2026 г.
<i>Минховский кластер, проект ПАО «НК Роснефть»</i>				
ГМ Восточно-Минховское ГМ Минховское	Южное побережье п-ва Гыдан	Ведутся ГРР и доразведка ГМ с применением метода общей глубины	Рассматривается несколько вариантов транспортировки:	идёт изучение ресурсной

¹⁰ Источник: составлено автором.

		<p>биной точки, уточнён объём запасов. При освоении ГМ применена технология с применением струйных насосов (Jet Pump), используемая ранее для нефтяных объектов. Подготовлены перспективные объекты, в том числе не учтенные на гос.балансе УС РФ</p>	<p>- поставка газа в ГТС ПАО «Газпром» на основе создания СП Роснефти и Газпромнефти с использованием инфраструктуры НГКМ Восточно-Мессояхское;</p> <p>- строительство СПГ завода</p>	базы
--	--	---	---	------

Тамбейская промышленная группа является зоной ответственности совместного предприятия СП ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча». Месторождения данной группы представляют собой ресурсную базу комплекса по переработке этансодержащего газа (КПЭГ) в Усть-Луге, однако схема транспортировки на данный момент не утверждена, как и для Минховского промышленного кластера, который находится в зоне ответственности ПАО «НК Роснефть», где рассматривается несколько вариантов монетизации газовых ресурсов: поставка газа в ГТС ПАО «Газпром» на основе создания СП Роснефти и Газпромнефти с использованием инфраструктуры НГКМ Восточно-Мессояхское, строительство СПГ-завода.

Заключение

1. Как показала оценка пространственного распределения газовых ресурсов в АЗРФ ЗСНГП, наименее изученной, но в то же время перспективной с точки зрения открытия крупных месторождений природного газа является северная и северо-западная часть ЗСНГП, к которой относится Ямальская и Гыданская НГО, включая прилегающую акваторию Карского моря, Обской, Тазовской и Гыданской губ. Именно с данными НГО на фоне падающей добычи в Пур-Тазовской и Надым-Пурской НГО по всем основным параметрам (количество открытых месторождений, разведанных запасов углеводородов, диапазону продуктивности и др.) связывают основные перспективы роста ресурсной базы природного газа.

2. Промышленная газоносность установлена во всех нефтегазоносных районах Ямальской и Гыданской НГО, однако по отдельным НГР данный показатель разнится. Степень промышленной «разведанности запасов природного газа Ямальской НГО достаточно высока» [11, Щеголькова А.А.], коэффициент разведанности по всей НГО достигает 0,7, что говорит о том, что нефтегазоносность на данной НГО установлена и достаточно плотно изучена. Зона Гыданской НГО характеризуется неравномерностью распределения ресурсов свободного газа как по разрезу, так и по площади. Степень промышленной разведанности запасов природного газа всей Гыданской НГО невысока, коэффициент разведанности — 0,22. Основная причина кроется в том, что на сегодняшний день ГРР имеют преимущественно локальный характер, концентрируются в границах лицензионных участков нефтегазовых компаний на конкретных нефтегазоперспективных объектах и месторождениях. Структура запасов данных нефтегазоносных областей достаточно сложная и неравнозначная: как по глубине залегания

и характеру продуктивности, так и по причине удалённости от ЕСГ России, районов с развитой социальной и транспортной инфраструктурой.

3. Истощение базовых месторождений в Пур-Тазовской и Надым-Пурской НГО ставит вопрос о смещении сырьевой базы газовой отрасли в труднодоступные районы Ямальской и Гыданской НГО, включая акваторию Карского моря, Обской, Тазовской и Гыданской губ, что предполагает создание с нуля добывающей, транспортной и социальной инфраструктуры с обязательной синхронизацией в части: поисково-разведочных работ, ввода комплекса мощностей в добыче и освоении месторождений, транспортировки, хранения, переработки природного газа и его ценных компонентов, распределения среди потребителей. Заявленный в стратегических документах уровень добычи природного газа к 2035 г. на уровне 838,3–1048 млрд м³ в год в условиях geopolитической конфронтации и беспрецедентного санкционного давления требует принятия стратегически выверенных решений по освоению вновь открытых месторождений природного газа и разработке газовых бизнес-проектов. Исходя из горно-геологических характеристик месторождений, природно-климатических условий, экологической безопасности, наличия промышленной и социальной инфраструктуры, а также с учётом сложившейся экономической конъюнктуры освоения арктических запасов природного газа наиболее обоснованным и перспективным на данный момент времени видится расширение ресурсной базы за счёт освоения в Ямальской и Гыданской НГО месторождений-спутников и ряда прибрежных месторождений, уже имеющих развитую добывающую, перерабатывающую, транспортную и социальную инфраструктуру, а также за счёт доразведки открытых и разрабатываемых месторождений и залежей.

4. Исходя из технологии разработки месторождений, схемы переработки и транспортировки, при оценке перспективности освоения и монетизации газовых ресурсов выделяется зона трубопроводного транспорта и зона СПГ. Зона трубопроводного транспорта Ямальской и Гыданской НГО представлена газовыми кластерами, находящимися в сфере функционирования северного и центрального коридоров Арктической ГТС. При выстраивании оптимальной схемы монетизации природного газа посредством Арктической ГТС перспективным является подключение вновь открытых скважин и месторождений Ямальской и Гыданской НГО к ЕСГ при помощи промысловых трубопроводов. «Для прибрежных месторождений возможны варианты по глубокому бурению и освоению газовых ресурсов с берега с применением наземного бурового оборудования посредством ERD-скважины с последующей транспортировкой углеводородов до береговых технологических комплексов, используя трубопроводную систему, интеграцию морской газотранспортной инфраструктуры в имеющуюся или вновь созданную, по примеру реализуемых газовых проектов в Обской и Тазовской губе» [17, Щеголькова А.А.].

Зона СПГ представлена месторождениями, являющимися ресурсной базой как реализуемых, так и потенциальных проектов СПГ ПАО НОВАТЭК, находящихся в районе высокой степени труднодоступности — северо-восточное и восточное побережье Ямальского полу-

острова и север полуострова Гыдан, включая акваторию. Оптимальными при проектировании СПГ-проектов в АЗРФ будут являться проверенные технологии производства сжиженного газа: «Арктический каскад», в основе которой заложено использование особенностей арктического климата, отечественные технологии и оборудование (Ямал СПГ), а также производство линий сжижения на основаниях гравитационного типа (Арктик СПГ 2) при условии синхронизации со строительством танкеров ледового класса Arc7.

Список источников

1. Kontorovich V.A., Kontorovich A.E. Geological structure and petroleum potential of the Kara Sea shelf // Doklady Earth Sciences. 2019. Vol. 489. No. 1. Pp. 1289–1293. DOI: <https://doi.org/10.1134/S1028334X19110229>
2. Ананенков А.Г., Мастепанов А.М. Газовая промышленность России на рубеже ХХ и ХХI веков: некоторые итоги и перспективы. Москва: Газоил пресс, 2010. 303 с.
3. Лаверов Н.П., Богоявленский В.И., Богоявленский И.В. Фундаментальные аспекты рационального освоения ресурсов нефти и газа Арктики и шельфа России: стратегия, перспективы и проблемы // Арктика: экология и экономика. 2016. № 2 (22). С. 4–13.
4. Скоробогатов В.А., Кабалин М.Ю. Западно-Арктический шельф Северной Евразии: запасы, ресурсы и добыча углеводородов до 2040 и 2050 гг. // Neftegaz.RU. 2019. № 11 (95). С. 36–51.
5. Лохов А.С., Губайдуллин М.Г., Коробов В.Б., Тутыгин А.Г. Географо-экологическое районирование трассы нефтепровода по степени опасности воздействия на окружающую среду при аварийных разливах нефти в Арктике // Теоретическая и прикладная экология. 2020. № 4. С. 43–48. DOI: <https://doi.org/10.25750/1995-4301-2020-4-043-048>
6. Рахмангулов Р.Р., Юсупов Р.Р., Рассказов А.А. В поисках юрского периода: бурение глубоких горизонтальных скважин в зонах АВПД // Бурение и нефть. 2019. № 12. С. 42–45.
7. Kozmenko S., Teslya A., Fedoseev S. Maritime economics of the Arctic: Legal regulation of environmental monitoring // IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2018. Vol. 180 (1). Art. 012009. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/180/1/012009>
8. Фадеев А.М., Череповицын А.Е., Ларичкин Ф.Д. Стратегическое управление нефтегазовым комплексом в Арктике. Апатиты: Кольский научный центр Российской академии наук, 2019. 289 с. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.978.5.91137.407.5>
9. Конторович В.А. Модель геологического строения и перспективы нефтегазоносности неокомских (берриас-нежнеантских) отложений арктических регионов Западной Сибири и шельфа Карского моря // Геология и геофизика. 2020. Т. 61. № 12. С. 1735–1755. DOI: <https://doi.org/10.15372/GiG2020154>
10. Люгай Д.В., Соин Д.А., Скоробогатько А.Н. Особенности нефтегазоносности полуострова Ямал в связи с оценкой перспектив южной части Карского моря // Научно-технический сборник. Вестник газовой науки. 2017. № 3 (31). С. 29–35.
11. Щеголькова А.А. Пространственная организация освоения газовых ресурсов Ямальской нефтегазоносной области // Арктика и Север. 2021. № 45. С. 61–74. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2021.45.61>
12. Kontorovich A.E. Ways of developing oil and gas resources in the Russian sector of the Arctic // Herald of the Russian Academy of Sciences. 2015. Vol. 85. No. 3. Pp. 213–222. DOI: <https://doi.org/10.1134/S1019331615030120>
13. Agarkov S.A., Kozmenko S.Y., Saveliev A.N., Ulchenko M.V., Shchegolkova A.A. Spatial organization of economic development of energy resources in the Arctic region of the Russian Federation // Journal of Environmental Management and Tourism. 2018. Vol. 9. No. 3 (27). Pp. 605–623. DOI: [https://doi.org/10.14505/jemt.v9.3\(27\).21](https://doi.org/10.14505/jemt.v9.3(27).21)
14. Kokko K.T., Buanes A., Koivurova T. et al. Sustainable mining, local communities and environmental regulation // Barents Studies: Peoples, Economies and Politics. 2015. Vol. 2 (4). No. 1. Pp. 51–81.
15. Торопова Т.Н. Конторович В.А. История тектонического развития и нефтегазоносность центральной части полуострова Гыданский (север-восток Западной Сибири) // Нефтегазовая гео-

- логия. Теория и практика. 2019. Т. 14. № 3. 25 с. DOI: https://doi.org/10.17353/2070-5379/28_2019
16. Конторович В.А., Торопова Т.Н., Щербаненко В.М. Модель геологического строения и перспективы нефтегазоносности неокомских отложений Гыданской нефтегазоносной области (Подпимская региональная клиноформа) // Нефтегазовая геология. Теория и практика. 2022. Т. 17. № 4. DOI: https://doi.org/10.17353/2070-5379/37_2022
17. Щеголькова А.А. Пространственная организация Арктической газотранспортной системы // Региональные проблемы преобразования экономики. 2022. № 10 (144). С. 11–18. DOI: <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2022-10-11-18>
18. Козьменко С.Ю., Маслобоев В.А., Матвишин Д.А. Обоснование экономического преимущества морской транспортировки арктического природного газа в виде СПГ // Записки Горного института. 2018. Т. 233. С. 554–560. DOI: <https://doi.org/10.31897/PMI.2018.5.554>
19. Глобальные тенденции освоения энергетических ресурсов Российской Арктики. Часть. I. Тенденции экономического развития Российской Арктики / Под науч. ред. Агаркова С.А., Богоявленского В.И., Козьменко С.Ю. и др. Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН, 2019. 170 с.

References

1. Kontorovich V.A., Kontorovich A.E. Geological Structure and Petroleum Potential of the Kara Sea Shelf. *Doklady Earth Sciences*, 2019, vol. 489, no. 1, pp. 1289–1293. DOI: <https://doi.org/10.1134/S1028334X19110229>
2. Ananenkov A.G., Mastepanov A.M. *Gazovaya promyshlennost' Rossii na rubezhe XX i XXI vekov: nekotorye itogi i perspektivy: monografiya* [Russian Gas Industry at the Turn of the 20th and 21st Centuries: Some Results and Prospects]. Moscow, Gazoil Press Publ., 2010, 303 p.
3. Laverov N.P., Bogoyavlensky V.I., Bogoyavlensky I.V. Fundamental Aspects of the Rational Development of Oil and Gas Resources of the Arctic and Russian Shelf: Strategy, Prospects and Challenges. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2016, no. 2 (22), pp. 4–13.
4. Skorobogatov V.A., Kabalin M.Yu. Zapadno-Arkticheskiy shel'f Severnoy Evrazii: zapasy, resursy i dobycha uglevodorodov do 2040 i 2050 gg. [West Arctic Shelf of Northern Eurasia: Reserves, Resources and Hydrocarbon Production up to 2040 and 2050]. *Neftegaz.RU*, 2019, no. 11 (95), pp. 36–51.
5. Lokhov A.S., Gubaidullin M.G., Korobov V.B., Tutygin A.G. Geographical and Ecological Land Zoning of Onshore Oil Pipeline Location by Level of Hazard to Environment from Emergency Oil Spills in Arctic Region. *Theoretical and Applied Ecology*, 2020, no. 4, pp. 43–48. DOI: <https://doi.org/10.25750/1995-4301-2020-4-043-048>
6. Rakhmangulov R.R., Yusupov R.R., Rasskazov A.A. Searching for the Jurassic Period: Drilling Deep Horizontal Wells under HPHT Conditions. *Burenie i Neft'* [Drilling and Oil], 2019, no. 12, pp. 42–45.
7. Kozmenko S., Teslya A., Fedoseev S. Maritime Economics of the Arctic: Legal Regulation of Environmental Monitoring. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 2018, vol. 180 (1), art. 012009. DOI: <https://doi.org/10.1088/1755-1315/180/1/012009>
8. Fadeev A.M., Cherepovitsyn A.E., Larichkin F.D. *Strategicheskoe upravlenie neftegazovym kompleksom v Arktike* [Strategic Management of the Oil and Gas Complex in the Arctic]. Apatity, KSC RAS Publ., 2019, 289 p. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.978.5.91137.407.5>
9. Kontorovich V.A. A Model of the Geologic Structure and the Oil and Gas Prospects of Neocomian (Berriasian-lower Aptian) Sediments of the West Siberian Arctic Regions and the Kara Sea Shelf. *Geologiya i Geofizika* [Russian Geology and Geophysics], 2020, vol. 61, no. 12, pp. 1735–1755. DOI: <https://doi.org/10.15372/GiG2020154>
10. Lyugay D.V., Soin D.A., Skorobogatko A.N. Features of Oil-Gas-Bearing Capacity of Yamal Peninsular in Respect to Estimation of Prospects for a Southern Part of Kara Sea. *Nauchno-tehnicheskiy sbornik. Vesti gazovoy nauki* [Scientific and technical collection. News of gas science], 2017, no. 3 (31), pp. 29–35.
11. Shchegolkova A.A. Spatial Organisation of Gas Resources Development in the Yamal Oil and Gas Bearing Region. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2021, no. 45, pp. 61–74. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2021.45.61>

12. Kontorovich A.E. Ways of Developing Oil and Gas Resources in the Russian Sector of the Arctic. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, 2015, vol. 85, no. 3, pp. 213–222. DOI: <https://doi.org/10.1134/S1019331615030120>
13. Agarkov S.A., Kozmenko S.Y., Saveliev A.N., Ulchenko M.V., Shchegolkova A.A. Spatial Organization of Economic Development of Energy Resources in the Arctic Region of the Russian Federation. *Journal of Environmental Management and Tourism*, 2018, vol. 9, no. 3 (27), pp. 605–623. DOI: [https://doi.org/10.14505/jemt.v9.3\(27\).21](https://doi.org/10.14505/jemt.v9.3(27).21)
14. Kokko K.T., Buanes A., Koivurova T. et al. Sustainable Mining, Local Communities and Environmental Regulation. *Barents Studies: Peoples, Economies and Politics*, 2015, vol. 2 (4), no. 1, pp. 51–81.
15. Toropova T.N., Kontorovich V.A. Structural History and Petroleum Potential of the Central Part of the Gydan Peninsula (Northeast of Western Siberia). *Neftegazovaya Geologiya. Teoriya i Praktika* [Petroleum Geology – Theoretical and Applied Studies], 2019, vol. 14, no. 3, 25 p. DOI: https://doi.org/10.17353/2070-5379/28_2019
16. Kontorovich V.A., Toropova T.N., Shcherbanenko V.M. Model of Geological Structure and Petroleum Perspective of Neocomian Strata Belonging to Gydan Area (Underpin Regional Clinoform). *Neftegazovaya Geologiya. Teoriya i Praktika* [Petroleum Geology – Theoretical and Applied Studies], 2022, vol. 17, no. 4. DOI: https://doi.org/10.17353/2070-5379/37_2022
17. Shchegolkova A.A. Spatial Organization of the Arctic Gas Transportation System. *Regional'nye Problemy Preobrazovaniya Ekonomiki* [Regional Problems of Economic Transformation], 2022, no. 10 (144), pp. 11–18. DOI: <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2022-10-11-18>
18. Kozmenko S.Yu., Masloboev V.A., Matviishin D.A. Justification of Economic Benefits of Arctic LNG Transportation by Sea. *Zapiski Gornogo Instituta* [Journal of Mining Institute], 2018, vol. 233, pp. 554–560. DOI: <https://doi.org/10.31897/PMI.2018.5.554>
19. Agarkov S.A., Bogoyavlensk V.I., Kozmenko S.Yu. et al., eds. *Global'nye tendentsii osvoeniya energeticheskikh resursov Rossiyskoy Arktiki. Chast'. I. Tendentsii ekonomiceskogo razvitiya Rossiyskoy Arktiki* [Global Trends in the Development of Energy Resources in the Russian Arctic. Part. I. Trends in Economic Development of the Russian Arctic]. Apatity, KSC RAS Publ., 2019, 170 p.

Статья поступила в редакцию 10.04.2023; одобрена после рецензирования 16.05.2023;
принята к публикации 17.05.2023

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ

POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 74–86.

Научная статья

УДК 327(985)(510)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.74>

Новый военно-политический ландшафт в Арктике: прогнозы из Китая

Петровский Владимир Евгеньевич^{1✉}, доктор политических наук, академик Академии военных наук, главный научный сотрудник

¹ Центр «Россия, Китай, мир», Институт Китая и современной Азии РАН, пр. Нахимовский, 32, Москва, Россия

¹ petrovsk4@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7714-1341>

Аннотация. Арктика становится ещё одним узлом в череде геополитических противоречий между Россией и Западом, где Москва и Пекин выступают в основном с единых позиций. Эту тенденцию актуализировалась после начала российской специальной военной операции на Украине, что хорошо уловили также китайские учёные и эксперты. Ниже автор предпринял попытку проанализировать китайский академический дискурс, в рамках которого рассматривается текущая геостратегическая ситуация в Арктике и обосновывается возможность и необходимость военно-политического сотрудничества России и КНР в Арктическом регионе. Китайские учёные и эксперты выделяют ряд новых тенденций в арктической политике НАТО и приходят к выводу о том, что корректировка и новые тенденции арктической политики Северо-Атлантического альянса тесно взаимодействуют с международной политической ситуацией и арктической геополитической игрой и соответствует трансформации и расширению стратегических функций НАТО в последние годы. Что касается влияния российско-украинского конфликта на Арктику, то оно, как полагают в Китае, в основном отражается в изменении геополитической структуры Арктики; расшатывании основ международного сотрудничества в регионе; негативном влиянии на процесс экономического освоения Арктики и усилении давления на арктическую климатическую среду. Общий анализ военно-политической ситуации в Арктике в контексте интересов Китая приводит китайских исследователей к выводу о необходимости усиления российско-китайского взаимодействия и сотрудничества в регионе. Данный вывод позволяет им сформулировать конкретные рекомендации: столкнувшись с новыми вызовами в Арктике и усилением её милитаризации, Китаю и России необходимо определить программу сотрудничества в области безопасности и повысить его уровень.

Ключевые слова: Арктика, российско-китайские отношения, Северный морской путь, НАТО, военно-политическое сотрудничество, совместное патрулирование

A New Military and Political Landscape in the Arctic: China Perspective

Vladimir E. Petrovskiy^{1✉}, Dr. Sci. (Polit.), Full Member of the Academy of Military Sciences, Chief Researcher

¹ Center “Russia, China and the World”, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences, pr. Nakhimovskiy, 32, Moscow, Russia

¹ petrovsk4@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7714-1341>

* © Петровский В.Е., 2024

Для цитирования: Петровский В.Е. Новый военно-политический ландшафт в Арктике: прогнозы из Китая // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 74–86. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.74>

For citation: Petrovskiy V.E. A New Military and Political Landscape in the Arctic: China Perspective. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 2024, no. 54, pp. 74–86. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.74>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Abstract. The Arctic is becoming another node in a series of geopolitical contradictions between Russia and the West, where Moscow and Beijing speak largely from the same positions. This trend has become more relevant after the start of the Russian special military operation in Ukraine, which was also well understood by Chinese scientists and experts. In this work, the author has attempted to analyze the Chinese academic discourse, which considers the current geostrategic situation in the Arctic and substantiates the possibility and necessity of military and political cooperation between Russia and China in the Arctic region. Chinese scientists and experts identify a number of new trends in NATO's Arctic policy and conclude that the adjustment and new trends in the Arctic policy of the North Atlantic Alliance closely interact with the international political situation and the Arctic geopolitical game and correspond to the transformation and expansion of NATO's strategic functions in recent years. As for the impact of the Russian-Ukrainian conflict on the Arctic, China believes that it is mainly reflected in changing the geopolitical structure of the Arctic; undermining the foundations of international cooperation in the region; negatively affecting the process of economic development of the Arctic; and increasing pressure on the Arctic climate environment. A general analysis of the military-political situation in the Arctic in the context of China's interests leads Chinese researchers to the conclusion that it is necessary to strengthen Russian-Chinese interaction and cooperation in the region. This conclusion allows them to formulate specific recommendations: facing new challenges in the Arctic and its increasing militarization, China and Russia need to define a program of security cooperation and increase its level.

Keywords: Arctic, Russian-Chinese relations, Northern Sea Route, NATO, military-political cooperation, joint patrols

Введение

Российско-китайское сотрудничество и взаимодействие в Арктике осуществляется не первый год. Традиционно было принято считать, что оно носит исключительно экономический характер (энергетика, инфраструктурные проекты) и, по мнению российских экспертов, не было оснований полагать, что в обозримом будущем взаимодействие двух держав в Арктике приобретёт военное направление¹.

Однако в России констатировали и другую тенденцию: в рамках стратегического треугольника Россия — США — Китай Арктика начала становиться ещё одним узлом в череде геополитических противоречий, где Москва и Пекин выступают в основном с единых позиций. Проблемы в арктическом регионе накапливались, что сулило усиление политической неопределённости в средне- и долгосрочной перспективе². Российские исследователи также констатировали, что нарастание противоречий между членами АС началось ещё в 2010-х гг. в результате обострения соперничества за контроль над природными ресурсами и транспортными коммуникациями Арктики. В этот период все арктические страны так или иначе усилили своё военное присутствие в регионе [1, Жилина И.Ю., с. 68].

Эта тенденция актуализировалась после начала российской специальной военной операции на Украине, что хорошо уловили также китайские учёные и эксперты. Именно поэтому автор поставил перед собой цель проанализировать китайский академический дискурс, в рамках которого рассматривается текущая геостратегическая ситуация в Арктике и

¹ Тренин Д. Россия и Китай в Арктике: сотрудничество, соперничество и последствия для евразийской безопасности / Российский совет по международным делам. 1.04.2020. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/comments/rossiya-i-kitay-v-arktike-sotrudnichestvo-sopernichestvo-i-posledstviya-dlya-evraziyskoy-bezopasnosti/> (дата обращения: 20.11.2023).

² Кадомцев А. Россия, США и КНР усиливают позиции в Арктике // Международная жизнь. 16.03.2021. URL: <https://interaffairs.ru/news/show/29418> (дата обращения: 20.11.2023).

обосновывается возможность и необходимость военно-политического сотрудничества России и КНР в Арктическом регионе, а также дать оценку некоторым предложениям китайских экспертов в данной сфере.

Китайский анализ геостратегической ситуации в Арктике

Китайские исследователи констатируют, что по мере углубления конфликтов между Соединёнными Штатами, Западом и Россией, особенно после эскалации конфликта между Россией и Украиной, Арктика, которая одинаково важна с точки зрения стратегической и военной ценности, стала втянута в центр геополитической конкуренции. В конце августа 2022 г. генеральный секретарь НАТО Йенс Столтенберг во время своего визита в Канаду впервые заявил, что «сотрудничество России и Китая в арктическом регионе не отвечает интересам стран НАТО», и поэтому НАТО усилит своё присутствие в регионе.

В Китае обратили внимание и на то, что в октябре 2022 г. США приняли новую стратегию по развитию своего присутствия в Арктике до 2032 года Regaining Arctic Dominance («Возвращение господства в Арктике»). Стратегия включает планы по усилению американского военного присутствия на Крайнем Севере. Главными угрозами и вызовами в документе обозначили Москву и Пекин. Большое внимание в стратегии удалено вступлению Финляндии и Швеции в НАТО. Предполагается, что после этого значительные арктические территории попадут под действие статьи 5 Устава НАТО о коллективной обороне, что подтолкнёт новых членов сообщества к усилению оборонных возможностей³.

При этом Ли Мин Ван и Чжэнь Гу Ди считают, что Дания и другие страны Северной Европы придерживаются «относительно двойственного отношения к участию Китая в арктических делах». С одной стороны, преимущества Китая в капитале и рынках могут дать важный импульс экономическому развитию арктического региона, побудить Китай к участию в арктических делах и сбалансировать силы США и России в Арктическом регионе. С другой стороны, на фоне того, что США рассматривают Китай как своего главного стратегического конкурента, отношение этих стран к Китаю неизбежно пострадает⁴.

Китайские учёные и эксперты (Чжао Ниннин, Гун Чжо и пр.) выделяют следующие новые тенденции в арктической политике НАТО:

- Климатические проблемы, такие как повышение уровня моря, вызванное глобальным потеплением, оказали значительное негативное влияние на возможности НАТО по региональным и глобальным действиям. Таяние полярных льдов и вечной мерзлоты может создать многочисленные угрозы для арктических станций предупреждения союзников по НАТО и другой критически важной инфраструктуры. Что-

³ Арктика стала зоной противостояния России и США. Почему она так важна для сильнейших держав планеты? URL: https://lenta.ru/articles/2023/04/08/arctic_usa_russia/ (дата обращения: 20.11.2023).

⁴ Lǐ Míngwáng, Zhēn Gǔdì. Huán shí shèndù] běijí, huì chéngwéi běiyuē duì é xīn zhàncǎng ma huánqiú shíbào [Станет ли Северный полюс новым полем битвы НАТО против России?]. URL: <https://m.huanqiu.com/article/49U1uxhusgJ> (дата обращения: 20.11.2023).

бы адаптироваться к изменению климата, союзники по НАТО официально включили в Повестку дня НАТО до 2030 года такие вопросы, как оборонное планирование, развитие потенциала и военные учения. НАТО обязалась также укреплять обмены со странами-партнёрами и другими международными организациями, занимающимися вопросами изменения климата и безопасности. В июле 2021 г. НАТО объявила о принятом в Северных странах плане «Экологическая картина 2021», совместно финансируемом Управлением по трансформации командования союзных сил НАТО, целью которого является улучшение обнаружения арктического региона и помочь странам НАТО в понимании влияния изменения климата на национальную оборонную безопасность и безопасность [2, Zhào N., Gōng Z., с. 37–50].

- НАТО уделяет всё больше внимания военным учениям и наращиванию потенциала в Арктике. С точки зрения масштаба учений, число участвующих государств-членов НАТО и их вооружение продолжает увеличиваться.
- Целенаправленно формируется международное общественное мнение о «теории китайской арктической угрозы». В июне 2021 г. генеральный секретарь НАТО Столтенберг заявил, что, уделяя особое внимание торговле и взаимодействию с Китаем, необходимо также сдерживать экономический рост Китая и его инвестиции в военную мощь в различных областях, особенно в том, что касается Арктики и вторжения в киберпространство.
- В апреле 2021 г. в «Законе о стратегической конкуренции» США в одностороннем порядке предпринята попытка распространить на арктический регион и территорию арктических стран внутреннее американское законодательство, что отражает намерение США усилить свой контроль над системой управления Арктикой. Изменение ориентации стратегии безопасности США в Арктике повлияло на арктическую политику других крупных стран НАТО [Там же].
- Российско-украинский конфликт, полагают китайские эксперты, даст НАТО стимул для дальнейшего продвижения своего участия в арктических делах и окажет важное влияние на процесс управления Арктикой, а также на стратегическое расширение и функциональную трансформацию НАТО. В частности, в международном контексте, где НАТО намеренно формирует и провоцирует «теорию китайской угрозы», расширение участия НАТО в арктических делах прямо или косвенно создаст серьёзную проблему для защиты и расширения арктических прав и интересов Китая.

Китайские учёные и эксперты приходят к выводу о том, что корректировка и новые тенденции арктической политики НАТО тесно взаимодействуют с международной политической ситуацией и арктической geopolитической игрой и соответствуют трансформации и расширению стратегических функций НАТО в последние годы. Они полагают, что конфликт между Россией и Украиной ускорит участие НАТО в арктических делах, а конкуренция за безопасность в Арктике между семью арктическими странами и Россией станет все более

очевидной, что ухудшит внешнюю среду для развития и поддержания арктических прав и интересов Китая [2, Zhào Níngníng, Gōng Zhuō, с. 37–50].

Что касается влияния российско-украинского конфликта на Арктику, то оно, как полагают в Китае, в основном выражается в четырёх аспектах.

- Во-первых, изменилась геополитическая структура Арктики. В Арктическом регионе сформировалась модель противостояния России с одной стороны и США, Канады и пяти стран Северной Европы — с другой.
- Во-вторых, были расшатаны основы международного сотрудничества в Арктике. Россия была исключена из большинства механизмов управления Арктикой в рамках санкций западных стран против России, что сильно снизило эффективность этих механизмов управления и даже застопорило их.
- В-третьих, украинский конфликт повлиял на процессы экономического освоения Арктики. Страны Запада ввели против России беспрецедентные экономические санкции, что вызвало определённое негативное воздействие на эти процессы. В связи с влиянием санкций западных стран на российские судоходные компании, приостановкой сотрудничества западных судоходных компаний с российскими судоходными компаниями и аннулированием российского членства в Международной ассоциации классификационных обществ, китайские учёные и эксперты допускают снижение международного коэффициента использования Россией Северного морского пути.
- В-четвёртых, усилилось давление на арктическую климатическую среду. Международное сотрудничество в Арктике столкнулось с дополнительными вызовами, включая научно-исследовательское сотрудничество западных стран и России в области арктического климата и окружающей среды⁵.

Как полагают Ван Ли, Лю Ланьфэн, Ван Сюй и Чэн Цзинань, в долгосрочной перспективе общее направление дальнейшего развития ситуации в Арктике будут определять три фактора:

Во-первых, новые изменения ситуации в Арктике по своей сути являются результатом длительного накопления негативных последствий неадекватной политики США и стран НАТО в арктическом регионе.

Во-вторых, непосредственной причиной колебаний ситуации в Арктике являются различные санкции, введённые в отношении России западными странами после российско-украинского конфликта. Арктика находится на пересечении трёх основных регионов Северной Европы, Северной Америки и Азиатско-Тихоокеанского региона, а Россия напрямую свя-

⁵ Wáng Chénguāng. É wū chōngtú duì běijí chǎnshēngle nǎxiē yǐngxiǎng [Как российско-украинский конфликт повлиял на Арктику]. Grandview Analytical Center. April 2022. URL: https://brgg.fudan.edu.cn/articleinfo_4795.html (дата обращения: 20.11.2023).

зана с западными странами. Таким образом, по мнению экспертов, «шок от управления Арктикой имеет характеристики кратковременности, широкого распространения и глубины».

В-третьих, Арктика — не основная зона российско-украинского конфликта, а территория, затронутая конфликтом. Это ставит чёткий верхний предел нестабильности ситуации в Арктике: существующие основные механизмы регионального управления не могут быть расформированы, а вероятность прямых военных конфликтов между странами региона невелика. Общая тенденция смещения ситуации в Арктике от акцента на экономическом сотрудничестве к акценту на играх в сфере безопасности какое-то время не изменится, но продолжительность и степень колебаний ситуации будут определяться такими факторами, как конфликт между Россией и Украиной и общие отношения между Россией и западными странами.⁶

Управление безопасностью в Арктике полностью зависит от общего климата отношений между Россией и НАТО и становится более уязвимым к колебаниям ситуации геополитической безопасности за пределами региона. Стимулированная конфликтом между Россией и Украиной, в будущем может возникнуть новая ситуация, когда «дилемма безопасности» обострится, и на неё наложится «дилемма альянса».

В настоящее время арктические страны, такие как Швеция, Финляндия, Норвегия и Канада, ясно дали понять, что они увеличивают свои расходы на оборону и укрепят свою безопасность и оборонный потенциал в арктическом регионе. Арктические страны фактически решили облегчить бремя «дилеммы безопасности» в регионе за счёт укрепления своих вооружений. Но на самом деле такое поведение только повысит уровень угроз безопасности, с которыми сталкиваются все стороны, сделает все страны более незащищёнными и в конечном итоге спровоцирует региональную гонку вооружений.

Во-вторых, сложно восстановить арктический механизм военной связи. После крымского инцидента в 2014 г. механизм встреч руководителей вооружённых сил арктических стран был приостановлен, что привело к длительному отсутствию крупной диалоговой площадки на уровне управления военной безопасностью в арктическом регионе. До и после того, как Россия приняла на себя ротационное председательство в Арктическом совете в 2021 г., она неоднократно предлагала постепенно возобновить механизм встреч главкомов вооружённых сил арктических стран и даже формально включала этот механизм в рамки Арктического совета, но всем им противостояла администрация Байдена. После российско-украинского кризиса меры военного доверия и безопасности в рамках заседаний Совета Россия-НАТО и ОБСЕ фактически прерывались одна за другой, и в механизме управления арктической безопасностью возникла опасная пауза. Уровень взаимного доверия в сфере

⁶ Wáng lì, ILÚ Lánfēn, Wáng Xù, Chén Zinán. É wū chōngtú duì běijí dìqū yǐngxiāng pínggū [Оценка влияния российско-украинского конфликта на Арктику]. Aisixiang Analytics. July 2022. URL: <https://wwwaisixiangcom/data/133945.html> (дата обращения: 20.11.2023).

политики и безопасности в Арктике может продолжать снижаться, а восстановление соответствующих механизмов диалога может занять много времени⁷.

В условиях, когда «сотрудничество в области управления арктических стран подорвано, экономическое развитие затруднено, а отношения в сфере безопасности находятся в противоречии», неарктические страны должны играть более активную роль и работать вместе, чтобы восстановить диалог и сотрудничество, полагают китайские эксперты. Государствам-наблюдателям Арктического совета необходимо продвигать (в меру имеющихся у них сил и возможностей) диалог между Россией и другими арктическими странами для выхода из тупиковой ситуации в Совете, способствовать обеспечению практического сотрудничества в сфере аварийно-спасательных операций, реагирования на стихийные бедствия, научных исследований и других аспектов в рамках Арктического совета. Государствам-наблюдателям следует «воспринимать сложившуюся ситуацию как возможность создания механизма регулярных консультаций для государств-наблюдателей, углубления коммуникации и координации позиций всех сторон, и играть конструктивную роль, совместно защищая законные права и интересы государств-наблюдателей в арктическом регионе, способствуя развитию системы управления Арктикой в справедливом, разумном и упорядоченном направлении»⁸.

Возможно ли военно-политическое взаимодействие России и Китая в Арктическом регионе?

Оценивая возможность и целесообразность военно-политического взаимодействия Китая и России в Арктике, китайские авторы исходят как из своих оценок сложившейся в регионе стратегической ситуации, так и из вытекающей из неё необходимости защиты китайских интересов в Арктике.

По мнению китайских исследователей, Соединённые Штаты преувеличивают расширение влияния Китая в Арктике; новые тенденции в арктической стратегии США и их влияние на управление Арктикой показывают, что США «настороженно» относится к сотрудничеству с Китаем, пытаясь «внедрить идеологические факторы в конкуренцию с Китаем в экономической, технологической и других областях». В новой версии Национальной стратегии по Арктическому региону США также в очередной раз преувеличиваются военные возможности России и её планы по увеличению военного присутствия в Арктике, что еще больше усиливает конкуренцию за безопасность в Арктике [3, с. 7–80, 84].

Так, проводя анализ арктической стратегии администрации Байдена и перспектив её реализации, доцент факультета политики и международных отношений Центрально-Китайского педагогического университета ЧжАО Ниннин [4, с. 35–48] указывает, что, учитывая двойной статус Соединённых Штатов как арктического государства и государства-

⁷ Wáng lì, ILú Lánfēn, Wáng Xù, Chén Zinán. É wū chōngtú duì běijí dìqū yǐngxiǎng pínggū [Оценка влияния российско-украинского конфликта на Арктику]. Aisixiang Analytics. July 2022. URL: <https://wwwaisixiangcom/data/133945.html> (дата обращения: 20.11.2023).

⁸ Там же.

гегемона, корректировка их арктической стратегии, несомненно, окажет глубокое влияние на арктическую геополитику, структуру управления и защиту арктических прав и интересов Китая.

В этой связи Чжао Ниннин предлагает следующие китайские «контрмеры»:

- Укрепить научную основу для участия в арктических делах. Поскольку Соединённые Штаты, Россия и другие арктические страны пользуются географическими преимуществами и преимуществами арктической идентичности и имеют долгую историю деятельности в регионе, Китаю необходимо «усилить научные исследования в открытом море Арктики и стремиться участвовать в соответствующих международных совместных научных исследовательских проектах» [4, с. 35–48].
- Использовать военные и гражданские спутниковые навигационные системы для повышения ситуационной осведомлённости и мониторинга арктического региона. В контексте усиления Соединёнными Штатами и Россией спутникового мониторинга Арктики Китайский эксперт предлагает использовать систему Бэйдоу для осуществления всепогодного мониторинга арктического региона, поскольку она «обеспечивает важную основу для навигационной безопасности коммерческих судов и защищает общие интересы национальной безопасности» [4, с. 35–48].
- Изучать новые пути развития арктической двусторонней дипломатии и стремиться сдерживать действия Соединённых Штатов в Арктике, оставляя место для сотрудничества в китайско-американских отношениях в регионе. Китай должен стремиться поддерживать стабильное развитие сотрудничества Китая и северных стран в Арктике путём углубления двусторонних обменов и научно-технической дипломатии. На фоне европейских и американских санкций Россия, как полагает Чжао Ниннин, «будет больше полагаться на политическую и экономическую поддержку Китая» [4, с. 35–48].
- Поскольку в последние годы участие Китая в арктических делах столкнулось с серьёзным негативным международным давлением общественного мнения, китайским органам управления полярными делами необходимо усилить координацию участия отечественных аналитических центров и учёных в постоянных форумах по вопросам Арктики, таких как Форум Полярного круга, а также проводить академические диалоги и обмены с соответствующими аналитическими центрами полярных исследований для укрепления позитивного восприятия другой стороной арктической политики Китая [4, с. 35–48].

Общий анализ военно-политической ситуации в Арктике в контексте интересов Китая приводит китайских исследователей к выводу о необходимости усиления российско-китайского взаимодействия и сотрудничества в регионе. Поскольку, по их мнению, «в арктических делах Россия больше не сталкивается с одной арктической страной, а с Арктическим альянсом НАТО, это может ослабить позиции России и её интересы в арктическом сотрудни-

честве». Поэтому «для освоения Арктики России срочно необходимо найти надёжных партнёров из незападных и не входящих в НАТО стран». В этом контексте Китай, по их мнению, «является наиболее подходящим партнёром для российского арктического сотрудничества, поскольку обладает сильной финансовой и технической мощью, проявляет большой энтузиазм в отношении освоения Арктики и имеет долгосрочные отношения сотрудничества с Россией»⁹.

Данный вывод позволяет китайским авторам¹⁰ сформулировать и конкретные рекомендации: столкнувшись с вызовами экстремальных природных условий в Арктике и влиянием американской стратегии милитаризации Арктики, Китаю и России «необходимо определить программу сотрудничества в области безопасности и повысить уровень сотрудничества в области безопасности». При этом, как подчёркивают китайские эксперты, Арктика гораздо важнее для России, чем для Китая, поскольку Россия является арктическим государством. Хотя Китай всё активнее продвигает своё сотрудничество в регионе, Арктика по-прежнему не является главным приоритетом внешней политики Китая [5, Xiè X., Dù D.].

Учитывая известную обеспокоенность Китая по поводу уязвимости его южных морских коммуникаций, соединяющих Индийский океан с Южно-Китайским морем, Пекин рассматривает СМП как потенциальный альтернативный торговый маршрут на свои рынки в Европе и США¹¹. Поэтому китайские исследователи подвергают отдельному анализу проблему обеспечения безопасности судоходства в акваториях арктических вод, особенно в акваториях Северного морского пути (СМП). Так, профессор Китайского института пограничных и океанических исследований Уханьского университета Чжан Чэн отмечает, что количество и качество российских ледоколов, развитие Северного морского пути в сотрудничестве с Китаем и другими странами, развитие и строительство военных аэродромов и глубоководных портов вдоль водного пути рассматриваются Соединёнными Штатами как вызов их национальным интересам. При этом строительство военных баз и увеличение частоты совместных военных учений негативно повлияли на чувствительную и хрупкую окружающую среду Арктики. Под влиянием российско-украинского конфликта международное судоходство в Арктике сталкивается с новыми проблемами на фоне антироссийских санкций. Уровень и сильные потрясения геополитической среды вокруг России негативно влияют на безопасность арктических маршрутов, особенно Северного морского пути.

⁹ Chén Chuān. The Arctic Institute: Sino-Russian Arctic Cooperation in the Context of Arctic Fragmentation [Российско-китайское сотрудничество в Арктике в контексте арктического водораздела]. The Arctic Institute. Arctic Collaboration Series 2023. URL: <http://www.polaroceanportal.com/article/4612> (дата обращения: 20.11.2023).

¹⁰ Xiè Xiāoguāng, Dù Dòngguāng. Fángyù xìng xiànlí zhūyì shì yù xià de zhōng é běijí ānquán hézuò [Китайско-российское сотрудничество в области безопасности в Арктике с точки зрения оборонительного реализма]. URL: <https://www.bfsujournals.com/c/2022-07-13/512805.shtml> (дата обращения: 20.11.2023).

¹¹ Nong Hong. China and the United States in the Arctic: Exploring the Divergence and Convergence of Interests. Institute for China-America Studies. October 2022. P. 14. URL: <https://chinas-icas.org/wp-content/uploads/2022/10/China-US-Arctic-Report-10.2022-Final.pdf> (дата обращения: 20.11.2023).

Профессор Чжан Чэн выявляет при этом «факторы политической игры, выходящие за рамки оценки экономических выгод». Запад обвиняет Россию в «неправильном» управлении Северным морским путём, которое якобы «непрозрачно» и не соответствует «общим международным стандартам». Очевидно сопротивление международных судоходных гигантов использованию Северного морского пути. При этом, отмечает Чжан Чэн, развитие Арктического морского пути имеет «непреодолимые глубинные экономические мотивы». «Взяв Северный морской путь в качестве отправной точки, необходимо углубить сотрудничество между Китаем и Россией в Арктике и создать “Полярный шёлковый путь”, который может стать новой отправной точкой для китайско-российского партнёрства в регионе» [6, с. 54–63].

Китайские исследователи констатируют, что безопасность в акваториях СМП, включая строительство Полярного шёлкового пути, может оказаться под угрозой из-за американских планов реализации Программы по проведению операций в области свободы мореплавания (FONOP). Министр ВМС США заявил, что военно-морской флот страны начнет регулярно патрулировать российские берега в Арктике, проведя аналогию с обстановкой в Южно-Китайском море, где у Китая и ряда других стран есть разногласия по морским границам и зонам ответственности. В августе 2021 г. координатор Госдепартамента США по Арктике заявил, что «американское правительство воспринимает Арктику как северный фланг НАТО»¹².

Национальная гвардия США также готовится к возможным конфликтам с РФ и Китаем в Арктике, рассматривается в том числе возможность военного столкновения Москвы и Пекина с союзниками Вашингтона по НАТО, пишет газета Military Times. «Нацгвардия готовится к возможным конфликтам в Арктике с Россией и Китаем... в указанном регионе также действуют такие страны-союзники по НАТО, как Норвегия, которых Соединённые Штаты будут обязаны поддержать в случае конфронтации»¹³.

Ещё в марте 2019 г. правительство России одобрило правила прохода СМП иностранными военными кораблями, которые предусматривают обязательное предварительное уведомление за 45 суток и присутствие на борту российских лоцманов. Правила предусматривали отказ от прохода через СМП и принятие чрезвычайных мер в случае несанкционированного движения¹⁴. Гипотетический отказ американских военно-морских судов следовать этим правилам может привести к риску военно-морских инцидентов.

Россия, со своей стороны, подготовила план противодействия возможным провокациям на Северном морском пути. План разработан Минобороны, ФСБ и «хозяйствующими в Арктике субъектами». В него входят «наращивание средств разведки и поражения на архи-

¹² «США начнут патрулирование вблизи российских берегов в Арктике». URL: <https://iz.ru/1108922/2021-01-07/ssha-nachnut-patrulirovanie-vblizi-rossiiskii-beregov-v-arktike> (дата обращения: 20.11.2023).

¹³ Нацгвардия США готовится к возможным конфликтам с Россией и Китаем в Арктике. URL: <https://rg.ru/2023/01/30/smi-nacgvardiia-ssha-gotovitsia-k-vozmozhnym-konfliktam-s-rossieij-i-kitaem-v-arktike.html> (дата обращения: 20.11.2023).

¹⁴ «Россия разработала правила прохода Северного морского пути для иностранных боевых судов». URL: <https://riafan.ru/1157683-rossiya-razrabotala-pravila-prokhoda-severnogo-morskogo-puti-dlya-inostrannykh-boevykh-sudov> (дата обращения: 20.11.2023).

пелагах и побережье Северного Ледовитого океана, увеличение интенсивности полётов авиации ВС РФ и ФСБ России». В качестве возможных вариантов действий может быть проход кораблей (судов) ВМС США: транзитный переход по всей акватории Северного морского пути с запада на восток или в обратном направлении, переход от Берингова пролива к Новосибирским островам или из Баренцева моря к арх. Северная Земля, одновременный вход двух кораблей с западного и восточного направлений, сопровождающийся маневрированием в непосредственной близости от мест дислокации войск (сил) Северного флота и Восточного военного округа [8, Морозов В.А., Зубарев А.А., Хряпов А.Д.].

В данном контексте китайскими экспертами рассматривается возможность совместного морского патрулирования как одной из форм российско-китайского военно-политического взаимодействия. В конце апреля 2023 г. Россия и КНР подписали меморандум о сотрудничестве между береговой охраной двух стран и затем провели соответствующие учения в Баренцевом море. Их темой стало комплексное применение имеющихся сил и средств по противодействию угрозам в сфере морской безопасности, поиску и спасанию на море и выполнению задач по защите окружающей среды.

В Китае отмечают, что береговая охрана как «второй военно-морской флот» США может быть в любой момент включена в боевой порядок военно-морского флота, превратившись в мощную вспомогательную силу для вмешательства США в региональные дела. В ответ китайские эксперты предлагают начать «сотрудничество по проведению совместного патрулирования в арктическом регионе для обеспечения присутствия морских сил правопорядка, а также навигации и спасения гражданских судов». Они предполагают, что маршрут патрулирования протянется по арктическому водному пути, а воды Аляски, анклава США, также войдут в зону патрулирования китайских и российских ведомств береговой охраны¹⁵.

Следует отметить, что китайские учёные и эксперты предлагают явно расширительную трактовку вышеупомянутого Меморандума, ссылаясь, например, на то, что в августе 2023 г. состоялось совместное, уже третье по счёту морское патрулирование акватории Тихого океана военно-морскими судами двух стран в юго-западной части Берингова моря, в ходе которого отрабатывались поиск и уничтожение подводной лодки условного противника. Однако далеко не факт, что возможность совместного патрулирования будет распространена и на акватории СМП, которые Россия рассматривает как часть своего сверенного пространства и национальной юрисдикции.

Заключение

Таким образом, автор показал, что китайские учёные и эксперты подвергли своевременному и тщательному рассмотрению эволюцию и перспективы геополитической и геост-

¹⁵ Zhōng é liǎng guó hǎi jǐng hé bīng yī chù, liánhé xún háng xuǎn zài měi guójia ménkǒu [Китайская и российская береговая охрана объединили свои силы у дверей США]. URL: <https://news.ifeng.com/c/8PVL6Yu14Nk> (дата обращения: 20.11.2023).

ратической ситуации в Арктике, связанную с тенденцией к милитаризации региона и усилению в нём военного присутствия НАТО, особенно в контексте украинского кризиса.

При этом, как также показал автор, анализ китайского научного дискурса о развитии военно-политической ситуации в Арктическом регионе приводит его участников к выводу о целесообразности и необходимости военно-политического взаимодействия Китая и России в Арктике, включая разработку его конкретных форм. Однако такие выводы и предложения явно нуждаются в дальнейшем обосновании и конкретизации, в том числе в ходе совместных исследований и обсуждений представительства экспертного сообщества двух стран.

С одной стороны, в российском экспертном сообществе укоренилось представление о том, что Россия в состоянии самостоятельно справляться с задачами по обеспечению безопасности в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) и акватории СМП. С другой стороны, многие в России полагают, что военно-политическое взаимодействие с КНР на Дальнем Востоке, включая Берингово море, считающееся частью Арктики, по большей части носит символический характер и призвано символизировать стратегическое партнёрство двух стран, посылая сигнал США о возможностях противостоять американской экспансии.

Поэтому впереди Россию и Китай ждёт достаточно долгий путь совместных исследований стратегической ситуации в Арктике, которые со временем определят возможность и конкретные формы военно-политического взаимодействия в регионе.

Список источников

1. Жилина И.Ю. Международное сотрудничество в Арктике: история и современность // Социальные новации и социальные науки. 2023. № 3 (12). С. 53–77. DOI: <https://doi.org/10.31249/snsn/2023.03.03>
2. Zhào N., Gōng Z. Analysis of new trends, motivations and impacts of NATO's Arctic policy // Border and Ocean Research. 2022. № 2. С. 37–50.
3. Kuāng Zēngjūn. Měiguó běijí zhànlüè xīn dònghxiàng jí duì běijí zhìlǐ de yǐngxiǎng [Новые тенденции в арктической стратегии США и их влияние на управление Арктикой] // Гоцзи вэнти яньцзю. 2023. No. 2 (214). Pp. 73–87.
4. Zhào N. An analysis of the Biden administration's Arctic strategy and implementation prospects // Border and Ocean Research. 2022. No. 6. Pp. 35–48.
5. Xiè X., Du D. Sino-Russian Arctic security cooperation from the perspective of defensive realism // Regional and Global Development. 2022. № 3.
6. Zhāng C. Innovation of Arctic route governance rules from the perspective of a community of shared future for mankind // Chinese Journal of Maritime Law. 2022. Vol. 33. No. 2. Pp. 54–63.
7. Hong N. China and the United States in the Arctic: Exploring the Divergence and Convergence of Interests. Institute for China-America Studies. October 2022. 36 p.
8. Морозов В.А., Зубарев А.А., Хряпов А.Д. Современные вызовы военной безопасности Российской Федерации в Арктике // Военная мысль. 2022. № 12. С. 6–11.

References

1. Zhilina I.Yu. International Cooperation in the Arctic: Past and Present. *Social Novelties and Social Sciences*, 2023, no. 3 (12), pp. 53–77. DOI: <https://doi.org/10.31249/snsn/2023.03.03>
2. Zhào N., Gōng Z. Analysis of New Trends, Motivations and Impacts of NATO's Arctic Policy. *Border and Ocean Research*, 2022, no. 2, pp. 37–50.

3. Kuāng Zēngjūn. Měiguó běijí zhànlüè xīn dòngxiàng jí duì běijí zhìlǐ de yǐngxiǎng [New Trends in US National Strategy for the Arctic Region and Their Implications for Arctic Governance]. *China international Studies*, 2023, no. 2 (214), p. 73–87.
4. Zhào N. An Analysis of the Biden Administration's Arctic Strategy and Implementation Prospects. *Border and Ocean Research*, 2022, no. 6, pp. 35–48.
5. Xiè X., Du D. Sino-Russian Arctic Security Cooperation from the Perspective of Defensive Realism. *Regional and Global Development*, 2022, no. 3.
6. Zhāng C. Innovation of Arctic Route Governance Rules from the Perspective of a Community of Shared Future for Mankind. *Chinese Journal of Maritime Law*, 2022, vol. 33, no. 2, pp. 54–63.
7. Hong N. *China and the United States in the Arctic: Exploring the Divergence and Convergence of Interests*. Institute for China-America Studies, 2022. 36 p.
8. Morozov V.A., Zubarev A.A., Khryapov A.D. The Current Challenges to RF Military Security in the Arctic. *Military Thought*, 2022, no. 12, pp. 6–11.

Статья поступила в редакцию 25.10.2023; одобрена после рецензирования 08.12.2023; принята к публикации 15.12.2023

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 87–109.

Научная статья

УДК 324(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.87>

Модель электорального поведения резидента Арктической зоны РФ на региональных выборах высшего должностного лица (2013–2022 гг.)

Рожнева Светлана Сергеевна^{1✉}, кандидат политических наук, доцент

¹ Петрозаводский государственный университет, пр. Ленина, 33, Петрозаводск, Россия

¹ rozhneva@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-7199-9447>

Аннотация. Являясь одним из стратегически важных регионов для развития Российской Федерации и разнообразия аспектов её безопасности, Артика представляет собой площадку отстаивания национальных приоритетов страны. Характер проводимой политики в Арктической зоне РФ определяет статус государства как арктической державы, в связи с чем целью исследования стало изучение избирательных предпочтений и конструирование электоральной модели резидентов российской Арктики на выборах высшего должностного лица региона в период с 2013 по 2022 гг. Посредством многофакторного сравнительного анализа методикой кластеризации автору удалось определить такие переменные построения электоральной модели резидента Арктической зоны РФ, как уровень электоральной активности, голосование за типичного и нетипичного кандидатов и за условно обозначенного кандидата «против всех» как маркера легитимной поддержки зарегистрированным кандидатам и / или протестного голосования. В результате исследования было выявлено, что резиденты российской Арктики принимают более активное участие в выборах главы региона, нежели избиратели субъекта, оказывая электоральную поддержку кандидатам от «Единой России», хотя в ряде случаев и наблюдалось нетипичное голосование, процент которого был незначительным. В то же время полученные данные свидетельствуют, что число недействительных бюллетеней по арктическим регионам выше, нежели по субъекту РФ. Таким образом, построенная модель электорального поведения резидента Арктической зоны Российской Федерации при осуществлении региональной политики в регионе позволяет учитывать не только количественные, но и качественные параметры избирательных предпочтений жителей Арктики для прогнозирования результатов будущих выборов.

Ключевые слова: Арктика, модель электорального поведения, резидент Арктической зоны Российской Федерации, региональные выборы высшего должностного лица, электоральная явка, электоральные предпочтения

Model of Electoral Behavior of a Resident of the Arctic Zone of the Russian Federation in Regional Elections of the Highest Official (2013–2022)

Svetlana S. Rozhneva^{1✉}, Cand. Sci. (Polit.), Associate Professor

¹ Petrozavodsk State University, pr. Lenina, 33, Petrozavodsk, Russia

¹ rozhneva@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-7199-9447>

Abstract. Being one of the strategically important regions for the development of the Russian Federation and a variety of aspects of its security, the Arctic represents a platform for defending the country's national

* © Рожнева С.С., 2024

Для цитирования: Рожнева С.С. Модель электорального поведения резидента Арктической зоны РФ на региональных выборах высшего должностного лица (2013–2022 гг.) // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 87–109. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.87>

For citation: Rozhneva S.S. Model of Electoral Behavior of a Resident of the Arctic Zone of the Russian Federation in Regional Elections of the Highest Official (2013–2022). Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 87–109. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.87>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

priorities. The nature of the policy pursued in the Arctic zone of the Russian Federation determines the status of the state as an Arctic power. Therefore, the aim of the study was to investigate the electoral preferences and to design the electoral model of the residents of the Russian Arctic in the elections of the highest official of the region in the period from 2013 to 2022. By means of multifactor comparative analysis using the clustering methodology, the author managed to determine such variables for the construction of the electoral model of a resident of the Russian Arctic zone as the level of electoral activity, voting for typical and atypical candidates and for the conditionally designated candidate "against all" as a marker of legitimate support for registered candidates and/or protest voting. The study revealed that, unlike the other federal subject's voters, residents of the Russian Arctic take a more active part in the election of the head of the region, providing electoral support to the candidates of the "United Russia", although in some cases atypical voting was observed, the percentage of which was insignificant. At the same time, the data obtained show that the number of invalid ballots is higher in the Arctic regions than in the constituent entities of the Russian Federation. Thus, the constructed model of electoral behavior of the resident of the Arctic zone of the Russian Federation in the implementation of regional policy in the region allows taking into account not only quantitative, but also qualitative parameters of electoral preferences of the Arctic residents to predict the results of future elections.

Keywords: Arctic, model of electoral behavior, resident of the Arctic zone of the Russian Federation, regional elections of the highest official, electoral turnout, electoral preferences

Введение

Активность населения на выборах является важной составляющей при реализации государственной политики. Во многом электоральные предпочтения определяют вектор её развития посредством легитимации существующих как внутриполитических, так и внешнеполитических практик обеспечения национальной безопасности страны. В данном процессе немаловажным становится факт имплементации государственной воли на региональном уровне. Полагаем, что от места проживания избирателя, характера социально-экономического развития региона, его стратегического значения для страны зависит специфика электорального поведения резидентов.

Географический фактор продолжает лежать в основе определения значимости геополитических притязаний государства. Арктика является геополитической площадкой заявления национальных воль со стороны ведущих мировых акторов, что неминуемо отражается и на актуализации исследовательского внимания к региону. Изучение ресурсного потенциала арктической зоны обогащается анализом её экологических, социально-экономических, культурных аспектов политики безопасности [1, Osmundsen L.; 2, Bie Q., Wang S. и др.; 3, Ulitskaya N., Ivanovaa N., Telushkina E. и др.; 4, Sovacool B.K., Baum C., Low S.; 5, Romanova T.; 6, Miller P.; 7, Cassivi A., Covey A., Rodriguez M.J. и др.]. Известен стратегический характер Арктики и заинтересованность в развитии данного региона на уровне национальных стратегий основных геополитических игроков, одним из которых является Российская Федерация, имеющая самую протяжённую арктическую зону среди стран арктической пятёрки (Россия, Канада, США, Норвегия и Дания). После начала специальной военной операции (СВО) РФ на Украине в феврале 2022 г. в Арктическом совете намечается непаритетная тенденция «семь плюс один»: Канада, США, Норвегия, Швеция, Финляндия, Дания и Исландия отказались принимать участие во всех заседаниях, проходящих под председательством РФ и на её территории [8, Журавель В.П., Тимошенко Д.С., с. 110]. Полагаем, что вступление в апреле 2023 г. Фин-

ляндии в НАТО будет способствовать дальнейшему усугублению данной тенденции. Тем самым Арктика трансформируется из актора международного сотрудничества в сторону региона притязаний стратегических интересов арктических и приарктических держав. Такое изменение представляет угрозу для развития Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) и государственной безопасности страны в целом.

В связи с этим важным становится изучение региональных практик субъектов РФ, входящих в арктическую зону страны, посредством которых осуществляется Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.¹ При этом особое внимание следует уделить главам данных регионов, их личности, лидерским качествам, партийным предпочтениям, что в немалой степени реализуется через уровень электоральной поддержки кандидату на выборную должность. В сложившейся ситуации становится актуальным исследование мнения населения АЗРФ, относительно проводимой политики в регионе посредством изучения электорального поведения и политических предпочтений резидентов российской Арктики на выборах высшего должностного лица региона, что определило цель данной работы.

В соответствии с вступившими в силу с 1 июня 2012 г. поправками в федеральный закон «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации»² были возвращены прямые выборы глав субъектов Российской Федерации, что в немалой степени послужило некоторой демократизации проводимой политики в регионах.

Арктическая зона нашей страны включает в себя северные районы девяти субъектов Российской Федерации, расположенных в четырёх (в половине от общего числа) федеральных округах:

Арктическая зона Российской Федерации³:

I. Северо-Западный федеральный округ:

1. Архангельская область (9⁴ — город Архангельск, Мезенский район, городской округ Новая Земля, город Новодвинск, Онежский район, Приморский район, городской округ Северодвинск, Лешуконский район, Пинежский район)
2. Мурманская область (вся территория области⁵);
3. Ненецкий автономный округ (вся территория округа⁶);

¹ О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года: Указ Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/45972> (дата обращения: 08.03.2023).

² Федеральный закон от 12 июня 2002 г. N 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/184566/89300effb84a59912210b23abe10a68f/> (дата обращения: 18.01.2023).

³ Указ Президента РФ от 2 мая 2014 г. N 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/70647984/> (дата обращения: 20.01.2023).

⁴ АЗРФ.

⁵ АЗРФ.

4. Республика Карелия (6⁷ — Беломорский район, Калевальский район, Кемский район, Костомукшский городской округ, Лоухский район, Сегежский район);
 5. Республика Коми (4⁸ — городской округ Воркута, городской округ Инта, городской округ Усинск, Усть-Цилемский район).
- II. Уральский федеральный округ:
6. Ямало-Ненецкий автономный округ (вся территория округа⁹).
- III. Сибирский федеральный округ:
7. Красноярский край (4¹⁰ — город Норильск, Таймырский Долгано-Ненецкий район, Туруханский район, частично Эвенкийский район (10 сельских поселений: «Посёлок Суринда», «Посёлок Тура», «Посёлок Нидым», «Посёлок Учами», «Посёлок Тутончаны», «Посёлок Ессе́й», «Посёлок Чиринда», «Посёлок Эконда», «Посёлок Кислокан», «Посёлок Юкта»))¹¹.
- IV. Дальневосточный федеральный округ:
8. Республика Саха (Якутия) (13¹² — Абыйский улус, Аллаиховский улус, Анабарский улус, Булунский улус, Верхнеколымский улус, Верхоянский район, Жиганский район, Момский район, Нижнеколымский район, Оленекский район, Среднеколымский улус, Усть-Янский улус, Эвено-Бытантайский национальный улус);
 9. Чукотский автономный округ (вся территория округа¹³).

Хронологические рамки исследования охватывают период с 2013 по 2022 гг. Временные границы определены тем фактом, что 08.09.2013 г. в Чукотском автономном округе состоялись первые губернаторские выборы, а 11.09.2022 г. — последние выборы Главы Республики Карелия на момент исследования.

Методология

Существуют разные подходы к определению сущности электорального поведения. Наиболее распространёнными в западной теории являются: бихевиористский с двумя доминирующими моделями голосования — социологическая [9, Назаров М.М.; 10, Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W.; 11, Lasarsfeld P.; 12, Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W.; 13, Липсет, Роккан С.; 14, Lipset S., Rokkan S.; 15, Verba S., Nie N.] и социально-психологическая [16, Campbell A.; 17, Converse P.; 18, Convers P.], позитивистский, основывающийся на принципе рационального поведения избирателя [19, Downs A.; 20, Fiorina M.], и политико-коммуникативный или когнитивный [21, Малашенко И.В.] подходы. Складывается и отече-

⁶ АЗРФ.

⁷ АЗРФ.

⁸ АЗРФ.

⁹ АЗРФ.

¹⁰ АЗРФ.

¹¹ Показатели по АЗ условны.

¹² АЗРФ.

¹³ АЗРФ.

ственная школа электоральных исследований, зиждущаяся на комплексном подходе многофакторного анализа применительно к российским реалиям национальных и региональных практик [22, Гельман В.; 23, Голосов Г.В.; 24, Колесов В.А., Бородулина Н.А.; 25, Мелешкина Е.Ю.; 26, Туровский Р.Ф.; 27, Туровский Р.Ф.; 21, Малашенко И.В.; 28, Мавликасов А.Х.; 29, Кочеткова О.; 30, Кынев А.В.; 31, Жидкин А.П. и др.].

Методологически настоящее исследование строится на анализе массива статических данных Центральной избирательной комиссии РФ (ЦИК РФ) за период с 2013 по 2022 гг., когда проходили выборы высшего должностного лица в субъектах России, относящихся к АЗРФ.

Единицами анализа были определены:

- электоральная явка;
- ранжирование кандидатов на выборную должность по субъекту выдвижения;
- голосование избирателей за т. н. кандидата «против всех», исходя из количества недействительных бюллетеней.

Методика кластеризации легла в основу обобщения полученных данных и подведения итоговых результатов исследования.

Известно, что в Мурманской области, в Ненецком, Ямalo-Ненецком и Чукотском автономных округах все районы входят в АЗРФ. В соответствии с особым статусом суверенизации и разделения полномочий, в Ненецком и Ямalo-Ненецком автономных округах выборы губернатора не проводятся, что стало причиной исключения данных регионов из анализа. Были посчитаны избирательные округа Арктической зоны России, определена их доля субъекта РФ и выведены средние значения территорий АЗ по федеральным округам (см. табл. 1).

Таблица 1

Арктическая зона Российской Федерации¹⁴

ФО	Северо-Западный ФО	Уральский ФО	Сибирский ФО	Дальневосточный ФО
----	--------------------	--------------	--------------	--------------------

¹⁴ Источник: составлено автором.

Субъект РФ	Мурманская область ¹⁵	Республика Карелия ¹⁶	Архангельская область ¹⁷	Республика Коми ¹⁸	Ненецкий автономный округ ¹⁹	Ямало-Ненецкий автономный округ ²⁰	Красноярский край ²¹	Республика Саха (Якутия) ²²	Чукотский автономный округ ²³
Кол-во изб. округов АЗ	17	6	13	4	-	-	7	13	7
Доля АЗ субъекта РФ (в %) ²⁴	10 0	32	42	17	100	100	10	37	100
Доля АЗ в федеральном округе (в %) ²⁵		48			Выборы высшего должностного лица субъекта РФ не проводятся		10	68	

Электоральная явка

Электоральная явка является одним из важнейших показателей заинтересованности избирателей в выборах. В связи с особенностью восприятия в массовом сознании проводимой политики, ранжированию её по степени важности, в нашей стране граждане наиболее активны на федеральных выборах, особенно на выборах Президента РФ. В случае с региональными избирательными практиками, степень заинтересованности граждан в них снижается. Это ярко наблюдается тогда, когда сроки проведения федеральных и региональных выборов не совпадают.

В ходе исследования была определена электоральная активность избирателей на выборах высшего должностного лица региона по районам Арктической зоны РФ за период с 2013 по 2022 гг. (см. рис. 1).

¹⁵ Вся территория относится к АЗРФ.

¹⁶ 6 административных образований относятся к АЗРФ (Беломорский район, Калевальский район, Кемский район, Костомукшский городской округ, Лоухский район, Сегежский район).

¹⁷ 9 административных образований относятся к АЗРФ (город Архангельск, Мезенский район, городской округ Новая Земля, город Новодвинск, Онежский район, Приморский район, городской округ Северодвинск, Лешуконский район, Пинежский район).

¹⁸ 4 административных образования относятся к АЗРФ (городской округ Инта, городской округ Усинск, Усть-Цилемский район).

¹⁹ Вся территория относится к АЗРФ.

²⁰ Вся территория относится к АЗРФ.

²¹ 4 административных образования относятся к АЗРФ (город Норильск, Таймырский Долгано-Ненецкий район, Туруханский район, частично Эвенкийский район).

²² 13 административных образований относятся к АЗРФ (Абыйский улус, Аллаиховский улус, Анабарский улус, Булунский улус, Верхнеколымский улус, Верхоянский район, Жиганский район, Момский район, Нижнеколымский район, Оленекский район, Среднеколымский улус, Усть-Янский улус, Эвено-Бытантайский национальный улус).

²³ Вся территория относится к АЗРФ.

²⁴ От числа избирательных округов.

²⁵ От числа избирательных округов.

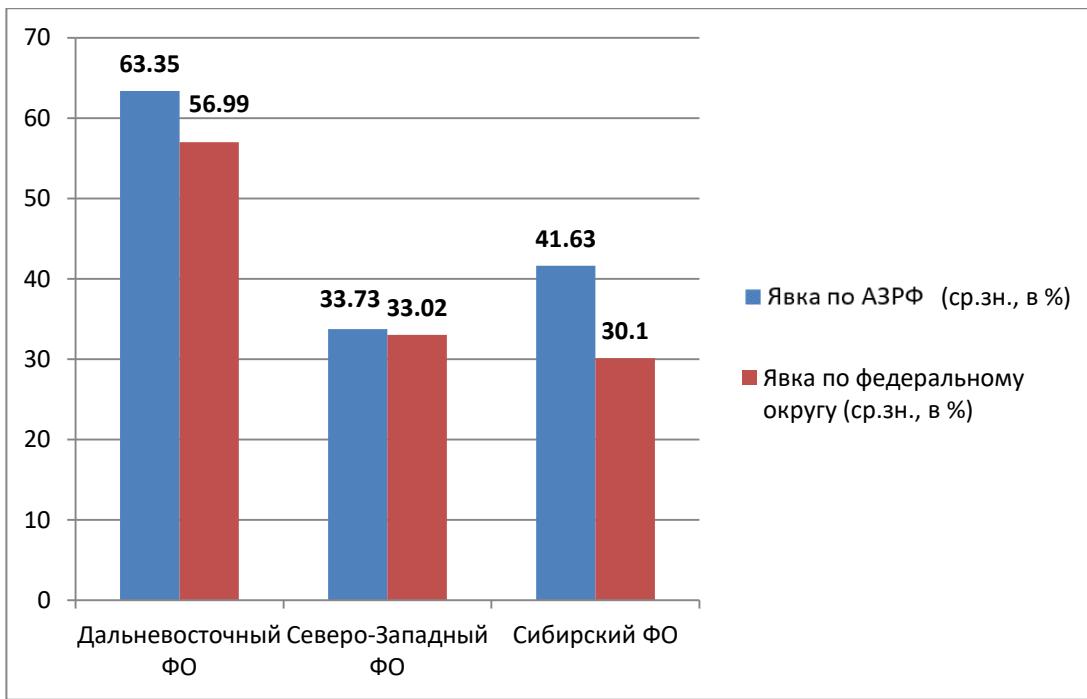


Рис. 1. Электоральная явка на выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации (2013–2022 гг.) (в %)²⁶.

Полученные данные демонстрируют, что по сравнению с избирательной явкой по региону, в целом наблюдается более высокий уровень активности населения, проживающего в АЗРФ. Это обусловлено фактом небольшой численности избирателей в арктических районах и демонстрирует обратно пропорциональную электоральную зависимость: чем меньше численность избирателей, тем выше электоральная явка. При этом, если в Северо-Западном федеральном округе долевые различия избирательной явки незначительны, то в Дальневосточном и особенно в Сибирском федеральных округе полученные данные заметно разнятся. Статистически это связано с тем, что доля арктических районов в Сибирском ФО незначительна по сравнению с Северо-Западным, и, особенно, с Дальневосточным федеральными округами.

Имеющиеся данные ЦИК РФ по всем избирательным участкам анализируемых субъектов РФ позволили посчитать активность избирателей по регионам Арктической зоны (см. табл. 2).

²⁶ Источник: составлено автором по данным ЦИК РФ.

Таблица 2

Электоральная явка на выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации в АЗРФ (2013–2022 гг.) (в %)²⁷

Явка по региону АЗРФ	Явка по субъекту РФ	2013 ²⁸	2014 ²⁹	2015 ³⁰	2016 ³¹	2017 ³²	2018 ³³	2019 ³⁴	2020 ³⁵	2022 ³⁶
64,44	64,44	30,93 ³⁷	53,81 ³⁸	65,85 ³⁹	39,25 ⁴⁰	28,03 ⁴¹	37,46 ⁴²	27,88 ⁴³	60,17 ⁴⁴	30,20 ⁴⁵
		59,06 ³⁷	52,69 ³⁹	31,26 ⁴⁰		21,00 ⁴¹	40,67 ⁴²	29,25 ⁴³	50,69 ⁴⁴	27,94 ⁴⁵
									28,94 ⁴³	
									35,83 ³⁴	
									35,83 ³⁴	
									27,55 ⁴⁴	
									30,16 ⁴⁴	
									37,80 ⁴⁵	
									32,65 ⁴⁵	
									30,20 ⁴⁵	27,94 ⁴⁵

Удалось выявить, что в 2014 г. в арктических регионах Коми (53,81%) и Саха (65,85%) показатели электоральной явки были достаточно высокими, что свидетельствовало о заинтересованности избирателей в выборах высшего должностного лица региона.

Считаем, что это обстоятельство было обусловлено следующими факторами:

- реформирование избирательного законодательства о прямых выборах высших должностных лиц региона⁴⁶ и истечение срока полномочий назначенных глав субъектов РФ;
- вхождение Крыма в состав Российской Федерации оказало влияние на все направления внешней и внутренней политики, проводимой в стране, что сконцентриро-

²⁷ Источник: составлено автором.

²⁸ Выборы Губернатора Чукотского автономного округа.

²⁹ Выборы Губернатора Мурманской области, Главы Республики Коми, досрочные выборы Главы Республики Саха (Якутия), выборы Губернатора Красноярского края.

³⁰ Досрочные выборы Губернатора Архангельской области.

³¹ Досрочные выборы Главы Республики Коми.

³² Выборы Главы Республики Карелия.

³³ Выборы Губернатора Чукотского автономного округа, досрочные выборы Главы Республики Саха (Якутия), выборы Губернатора Красноярского края.

³⁴ Выборы Губернатора Мурманской области

³⁵ Выборы Главы Республики Коми, Губернатора Архангельской области.

³⁶ Выборы Главы Республики Карелия.

³⁷ Мурманская область.

³⁸ Республика Коми.

³⁹ Республика Саха (Якутия).

⁴⁰ Красноярский край.

⁴¹ Чукотский автономный округ.

⁴² Республика Саха (Якутия).

⁴³ Красноярский край.

⁴⁴ Республика Коми.

⁴⁵ Архангельская область.

⁴⁶ Федеральный закон от 12 июня 2002 г. N 67-ФЗ "Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации" (с изменениями и дополнениями) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/184566/89300effb84a59912210b23abe10a68f/> (дата обращения: 18.01.2023).

вало внимание избирателей в регионах в первую очередь на вопросах национально-государственного характера;

- особенности политico-правого статуса национальных республик страны, находящие отражение в осуществлении региональной политики;
- реализация основ государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2020 г. и дальнейшую перспективу⁴⁷ и правовая регламентация Арктической зоны Российской Федерации, согласно Указу Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»⁴⁸.

Очередной всплеск электоральной активности наблюдался в 2018 г. (см. табл. 2). Как видно из полученных данных, резиденты Арктической зоны РФ участвовали более активно в голосовании, нежели по субъекту в целом, что было заметно по выборам в Красноярском крае и в Республике Саха (Якутия). В субъектах АЗРФ Дальневосточного федерального округа явка была одной из самых высоких за весь рассматриваемый период региональных выборов. Полагаем, что это могло быть вызвано состоявшимися в марте 2018 г. выборами Президента РФ и активной реализацией программ комплексного развития Дальнего Востока⁴⁹.

Однако данных факторов всё равно недостаточно, чтобы судить об электоральных предпочтениях резидентов АЗРФ. Таким образом, в качестве дополнительных переменных было интересно изучить ранжирование голосов избирателей, отданных за кандидатов на должность высшего должностного лица региона по субъекту выдвижения, а также посчитать процент электоральной поддержки за условно обозначенного кандидата «против всех».

Ранжирование кандидатов на выборную должность по субъекту выдвижения

Субъект выдвижения — важный показатель избирательного процесса. Особенно, если речь идёт о регионах. Для трансляции воли государственного руководства важно, чтобы в субъектах РФ были избраны руководители, близкие по идеино-политическим взглядам, что, в целом, снижает уровень конфликтности в регионах и способствует национальному единению в вопросах внутренней и внешней политики.

⁴⁷ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу (утв. Президентом РФ 18.09.2008 N Пр-1969) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/195720/> (дата обращения: 23.02.2023).

⁴⁸ Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: 22.02.2023).

⁴⁹ См., напр. Постановление Правительства РФ от 6 марта 2018 г. № 232 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2016 г. № 1502» (не вступило в силу) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/71795806/> (дата обращения: 23.02.2023); Постановление Правительства Российской Федерации от 30.03.2018 № 362 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Дальнего Востока и Байкальского региона» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201804050012> (дата обращения: 23.02.2023) и др.

Проведённый анализ показал, что с 2013 по 2022 гг. во всех исследуемых субъектах РФ выигрывали выборы кандидаты, выдвигаемые или поддерживаемые партией «Единая Россия». Подобная тенденция в избирательных практиках нашей страны не носит уникального характера. Хорошо известно, что «Единая Россия» — это та партия, идеологические положения которой близки нынешнему Президенту РФ, о чём В.В. Путин неоднократно публично высказывался, являясь её лидером. Более любопытным представляется тот факт, что избиратели АЗРФ голосовали за кандидатов от «Единой России» немного активнее, нежели в среднем по субъекту РФ (см. рис. 2).

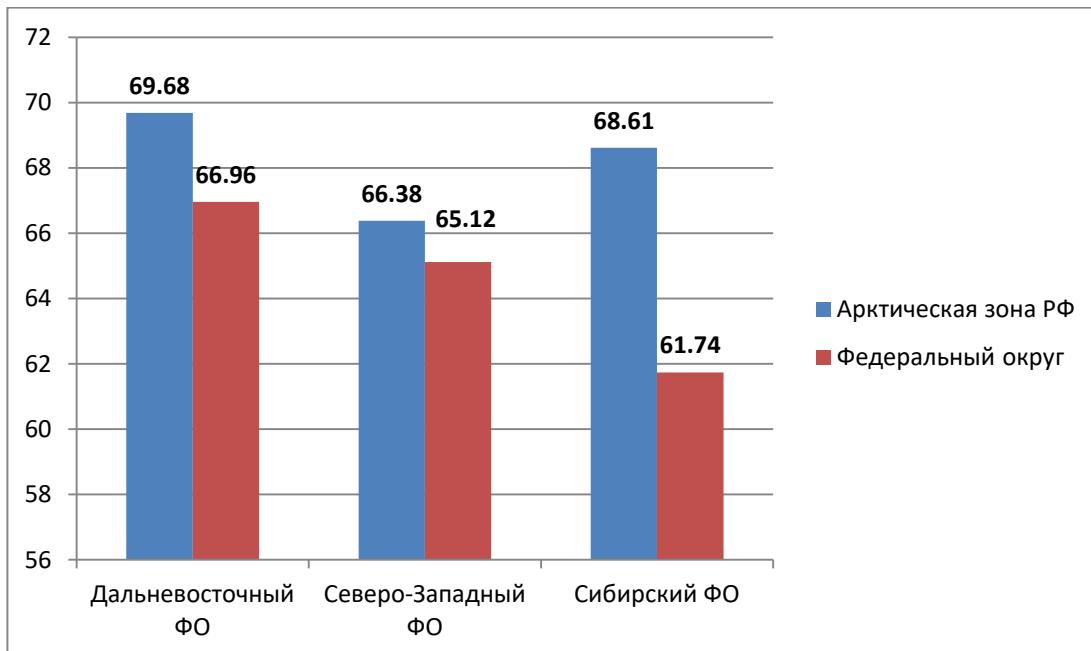


Рис. 2. Электоральные предпочтения избранному высшему должностному лицу субъекта РФ от «Единой России» (в %)⁵⁰.

Согласно Федеральному закону от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации», «На выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации избранным считается зарегистрированный кандидат, набравший более 50 процентов голосов избирателей, принявших участие в голосовании»⁵¹. Обобщённые данные свидетельствуют об уверенной победе кандидатов-единороссов по районам российской Арктики, набравшим более 66% голосов (см. рис. 2). Однако в трёх случаях — Архангельская область (13.09.2015⁵²), Республика Карелия (10.09.2017⁵³), Чукотский автономный округ (09.09.2018⁵⁴) — ранжирование электоральных предпочтений было иным.

⁵⁰ Источник: составлено автором по данным ЦИК РФ.

⁵¹ Федеральный закон от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и права на участие в референдуме граждан Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями). Ст. 71. п. 1 // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/184566/> (дата обращения: 31.01.2023).

⁵² Досрочные выборы губернатора Архангельской области.

⁵³ Выборы Главы Республики Карелия.

⁵⁴ Выборы Губернатора Чукотского автономного округа.

13 сентября 2015 г. на досрочных выборах Губернатора Архангельской области боролись за пост главы высшего должностного лица региона кандидаты от пяти политических партий: «Единая Россия» (ЕР), «Либерально-демократическая партия России» (ЛДПР), «Коммунистическая партия Российской Федерации» (КПРФ), «Справедливая Россия» (СР) и «Коммунисты России». Из 13 избирательных участков, относящихся к АЗРФ, в 6⁵⁵ (46,15%) Орлов Игорь Анатольевич (ЕР) не набрал абсолютного большинства голосов. Причём в четырёх слу-
чаях⁵⁶ второе место заняла кандидат от ЛДПР Осицына Ольга Сергеевна, а в двух⁵⁷ остав-
шихся — Павлов Василий Несторович (КПРФ). Тем самым в 2015 г. в арктических районах Ар-
хангельской области электоральные предпочтения не являлись абсолютными, и это позво-
лило сделать вывод о достаточно устойчивой позиции в регионе таких политических сил, как
ЛДПР и КПРФ.

На выборах Главы Республики Карелия 10 сентября 2017 г. участвовали представите-
ли от четырёх политических сил: ЕР, СР, КПРФ, ЛДПР. В одном⁵⁸ из шести районов АЗРФ так-
же можно было наблюдать «проигрыш» по мажоритарной системе абсолютного большин-
ства кандидата от ЕР Парфенчикова Артура Олеговича. Второе место на данном избиратель-
ном участке заняла Петеляева Ирина Владимировна (СР). Схожая ситуация сложилась на вы-
борах Губернатора Чукотской автономной области 9 сентября 2018 г., где за мандат высшего
должностного лица региона боролись кандидаты от четырёх партий: ЕР, ЛДПР, КПРФ, СР. В
двух⁵⁹ из семи избирательных округов АЗРФ Копин Роман Валентинович (ЕР) не набрал аб-
солютного большинства голосов, а в г. Анадырь и вовсе проиграл Бутаковой Юлии Сергеевне (ЛДПР).

Безусловно, эти интересные случаи требуют дополнительного изучения и конкрети-
зации с позиции специфики самих регионов, что выходит за рамки настоящего исследова-
ния. В то же время, не следует отрицать и тот факт, что по-прежнему на электоральные
предпочтения избирателей в нашей стране в целом и в Арктической зоне РФ в частности
оказывают влияние позиции таких политических сил, как «Единая Россия», «Либерально-
Демократическая партия России», «Коммунистическая партия Российской Федерации» и
«Справедливая Россия / Справедливая Россия — Патриоты — За Правду».

Это подтверждает проведённый анализ 15 избирательных кампаний в арктических
районах РФ за период с 2013 по 2022 гг. (см. табл. 3).

⁵⁵ Архангельск, Исакогорская; Архангельск, Ломоносовская; Архангельск, Октябрьская; Архангельск, Соломбальская; Архангельск Южная; Новодвинская.

⁵⁶ Архангельск, Исакогорская; Архангельск, Соломбальская; Архангельск Южная; Новодвинская

⁵⁷ Архангельск, Ломоносовская; Архангельск, Октябрьская.

⁵⁸ Лоухский район.

⁵⁹ Анадырская городская, Билибинская.

Таблица 3

Ранжирование электоральных предпочтений президентов Арктической зоны Российской Федерации (2013 – 2022 гг.)⁶⁰

Результаты голосования по субъекту выдвижения (субъект)		Кол-во кандидатов		Год
СР	ЛДПР	EP	3	2013 ⁶¹
СР	КПРФ	EP	5 ⁷⁰	
ЛДПР	КПРФ	EP	5 ⁷¹	2014 ⁶²
КПРФ	Гражданская платформа	EP	5 ⁷²	
Патриоты России	КПРФ	EP	5 ⁷³	
КПРФ	ЛДПР	EP	5	2015 ⁶³
КПРФ	ЛДПР	EP	5	2016 ⁶⁴
КПРФ	СР	EP	4	2017 ⁶⁵
КПРФ	ЛДПР	EP	4 ⁷⁴	
СР	КПРФ	EP	4 ⁷⁵	2018 ⁶⁶
СР	ЛДПР	EP	3 ⁷⁶	
КПРФ	ЛДПР	EP	6	2019 ⁶⁷
КПСС	ЛДПР	EP	4 ⁷⁷	
ЛДПР	СР	EP	6 ⁷⁸	2020 ⁶⁸
КПРФ	Патриоты За правду	EP	5	2022 ⁶⁹

⁶⁰ Источник: составлено автором.⁶¹ Выборы Губернатора Чукотского автономного округа.⁶² Выборы Губернатора Мурманской области, Главы Республики Коми, досрочные выборы Главы Республики Саха (Якутия), выборы Губернатора Красноярского края.⁶³ Досрочные выборы Губернатора Архангельской области.⁶⁴ Досрочные выборы Главы Республики Коми.⁶⁵ Выборы Главы Республики Карелия.⁶⁶ Выборы Губернатора Чукотского автономного округа, досрочные выборы Главы Республики Саха (Якутия), выборы Губернатора Красноярского края.⁶⁷ Выборы Губернатора Мурманской области⁶⁸ Выборы Главы Республики Коми, Губернатора Архангельской области.⁶⁹ Выборы Главы Республики Карелия.⁷⁰ Мурманская область.⁷¹ Республика Коми.⁷² Республика Саха (Якутия).⁷³ Красноярский край.⁷⁴ Чукотский автономный округ.⁷⁵ Республика Саха (Якутия).⁷⁶ Красноярский край.⁷⁷ Республика Коми.⁷⁸ Архангельская область.

Результаты голосования по субъекту выдвижения (АЗРФ)					
	СР	ЛДПР	ЕР		
ЛДПР	СР	КПРФ	ЕР	Гражданская платформа	ЛДПР
СР	КПРФ	ЛДПР	ЕР	Правое дело	СР
ЛДПР	КПРФ	Гражданская платформа	ЕР	Российская партия пенсионеров за справедливость	ЛДПР
Патриоты России	КПРФ	ЛДПР	ЕР	СР	ЛДПР
СР	КПРФ	ЛДПР	ЕР	Коммунисты России	СР
СР	КПРФ	ЛДПР	ЕР	Патриоты России	СР
ЛДПР	КПРФ	СР	ЕР		ЛДПР
СР	КПРФ	ЛДПР	ЕР		СР
ЛДПР	СР	КПРФ	ЕР		ЛДПР
СР	ЛДПР	СР	ЕР		
Зелёная альтернатива	КПСС	ЛДПР	ЕР	Гражданская платформа	Партия пенсионеров
КПСС	ЛДПР	СР	ЕР	Зелёная альтернатива	Зелёная альтернатива
ЛДПР	КПРФ	СР — Патриоты За правду	ЕР	Партия пенсионеров	КПСС
				Родина	ЛДПР

	Гражданская платформа	Правое дело	Российская партия пенсионеров за справедливость	СР	Коммунисты России	Патриоты России						Партия пенсионеров	Партия пенсионеров	Родина
--	-----------------------	-------------	---	----	-------------------	-----------------	--	--	--	--	--	--------------------	--------------------	--------

Любопытным выглядит тот факт, что во всех 15 избирательных кампаниях приняли участие кандидаты только от двух политических партий — «Единая Россия» и ЛДПР, от СР — в 13, от КПРФ — в 11 кампаниях. Полагаем, что в последних двух случаях региональная активность партий не столь существенна, что может быть вызвано какими-то внутренними факторами, требующими дополнительного изучения. Также было обнаружено, что электоральные предпочтения резидентов АЗРФ не совпали с результатами голосования по субъекту РФ на выборах Главы Республики Коми и Губернатора Красноярского края в 2014 г., хотя в остальном ранговые позиции были схожи (см. табл. 3).

Определяя специфику электорального поведения резидентов АЗРФ на выборах высшего должностного лица субъекта РФ, можно утверждать, что преимущественно его приверженность идеям основных игроков не отличается от избирательных предпочтений по региону. Однако интересным выглядит то, как в разные электоральные циклы активизировались, условно назовём их, «нетипичные» кандидаты от других политических партий, что в общей совокупности составило 10 из 15 случаев (66,66%). Причём в некоторых регионах их кандидаты выигрывали у представителей от КПРФ, ЛДПР, СР (в 2014 г. так случилось на выборах в Республике Саха (Якутии) и в Красноярском крае). Любопытно также и то, что из четырёх зарегистрированных кандидатов на выборах Главы Республики Коми в 2020 г. два относились к «нетипичным» политическим силам (Коммунистическая партия социальной справедливости и Зелёная альтернатива), что свидетельствует о слабости позиции в регионе Коммунистической партии РФ и Справедливой России (см. табл. 3).

Всё это заставило обратить внимание на тех избирателей, которые пришли на выборы, но при этом не отдали своих голосов ни за одного из предложенных кандидатов.

Недействительные бюллетени или голосование за кандидата «против всех»?

Электоральная статистика показывает, что на всех анализируемых избирательных участках АЗРФ имеют место недействительные бюллетени. Исходя из данных, можно только предполагать, по какой причине гражданин на избирательном участке портил бюллетень.

Примечательно, что в 2006 г. решением Государственной думы РФ из избирательных бюллетеней был исключён пункт «Против всех»⁷⁹. Официально обоснованием такого решения стал факт экономии бюджетных средств на перевыборы в том случае, если кандидат «против всех» набирает больше голосов, нежели живой кандидат с наибольшим количеством голосов. Тем не менее, электоральные предпочтения данному кандидату демонстрируют степень поддержки зарегистрированным кандидатам. Поскольку в настоящий момент у избирателя нет возможности голосовать за кандидата «против всех», поскольку предполагаем, что одной из причин порчи бюллетеней на рассматриваемых выборах главы высшего должностного лица региона является этот факт, а также возможная причина протестного голосования, когда ни одна из зарегистрированных кандидатур не устраивала избирателя.

В связи этим были определены средние значения количества недействительных бюллетеней на избирательных участках по субъектам РФ и регионам российской Арктики (см. рис. 3) и степень ранжирования кандидатов с учётом условно обозначенного кандидата по числу испорченных бюллетеней кандидатом «против всех» (см. табл. 4).

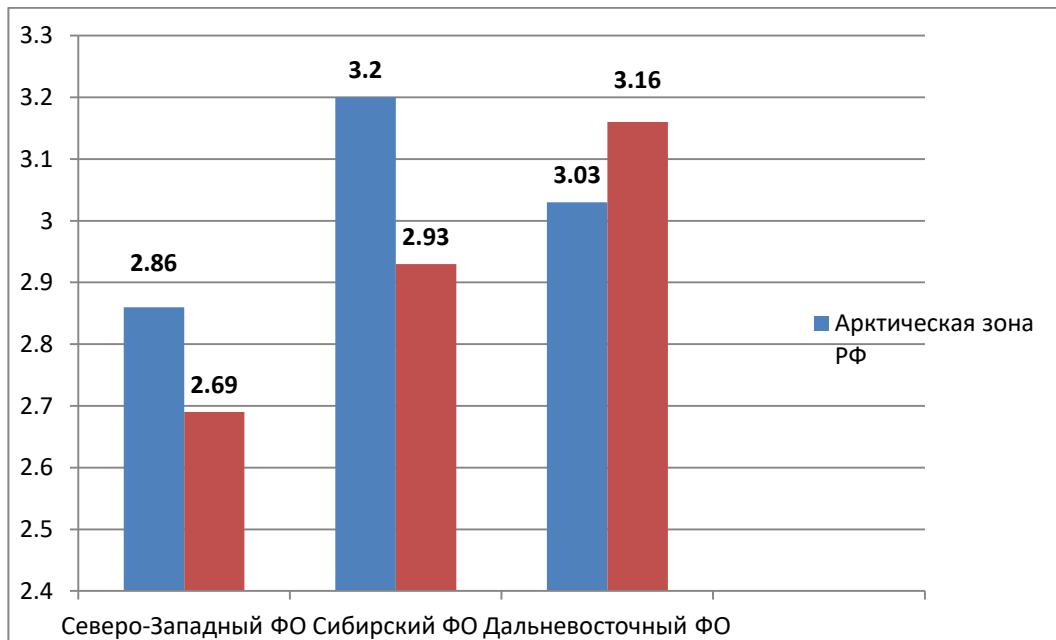


Рис. 3. Число недействительных бюллетеней на выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации (в %)⁸⁰.

⁷⁹ Федеральный закон от 12 июля 2006 г. № 107-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части отмены формы голосования против всех кандидатов (против всех списков кандидатов) // Гарант. Ру. Информационно-правовой портал. URL: <https://base.garant.ru/12148261/> (дата обращения: 10.02.2023).

⁸⁰ Источник: составлено автором по данным ЦИК РФ.

Таблица 4

Ранжирование кандидатов на выборах высшего должностного лица субъекта РФ (2013–2022 гг.)⁸¹

ФО	Северо-Западный ФО				Сибирский ФО	Дальневосточный ФО
Число кандидатов ⁸³	% недействительных бюллетеней (ср.зн.) ⁸²	Выборы	Субъект РФ			
6	2,12	2,62	3,13	2,62	2,12	14.09.2014 Мурманская область
7	3,13	3,68	2,98	3,33	3,13	08.09.2019
5	3,68	2,98	2,86	2,86	2,79	10.09.2017 Республика Карелия
6	2,98	2,36	1,88	1,88	2,53	11.09.2022
6	2,36	1,40	1,35	1,35	2,18	13.09.2015 Архангельская область
7	1,40	1,35	3,62	3,62	1,54	13.09.2020 Республика Коми
6	1,35	4,74	4,74	4,74	1,87	14.09.2014
6	4,74	4,77	4,77	4,77	4,45	18.09.2016
5	4,77	3,03	3,03	3,03	3,62	13.09.2020 Красноярский край
6	3,03	2,30	3,20	3,20	1,73	14.09.2014 Республика Саха (Якутия)
4	2,30	3,20	4,11	4,11	4,14	09.09.2018
6	4,11	1,85	2,55	2,55	1,87	14.09.2014 Чукотский автономный округ
5	1,85	3,26	3,03	3,03	3,76	09.09.2018
4	3,26	2,97	3,51	3,51	2,97	08.09.2013
5	2,97	4,06	4,06	4,06	4,06	09.09.2018

⁸¹ Источник: составлено автором.⁸² Арктическая зона Российской Федерации.⁸³ С учетом кандидата «против всех».

Проиграли кандидату «против всех»	Ранжирование кандидата «против всех»	6	4	5	4	6	6	5	4	6	5	4	4	5
-	5) СР 6) Партия пенсионеров 7) Гражданская платформа	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5) ЛДПР 6) Родина	7) Зелёная альтернатива	4	4	5	4	6	6	5	5	5	5	4	4	5
6) Правое дело	6) Патриоты России	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5
5) Зелёная альтернатива	6) СР	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5) ЛДПР 6) Российская партия пенсионеров за справедливость	5) ЛДПР	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	5

Несмотря на то, что в целом в регионах АЗРФ число недействительных бюллетеней было немного выше по сравнению с другими избирательными участками субъектов РФ, в Дальневосточном федеральном округе резиденты АЗ реже портили бюллетени, нежели в других округах, демонстрируя тем самым более лояльное отношение к зарегистрированным кандидатам.

К тому же полученные данные позволили определить уровневое соотношение показателей недействительных бюллетеней к числу голосов избирателей за живых кандидатов:

- низкий (от 0,00% до 1,99%);
- средний (от 2,00% до 2,99%);
- высокий (от 3,00% и более).

Подсчитанные средние значения числа недействительных бюллетеней по субъектам российской Арктики по федеральным округам демонстрируют распределение признака как высокого в Сибирском и Дальневосточном федеральных округах и среднего — в Северо-Западном федеральном округе. Полагаем, что это может быть вызвано вниманием общественности к вопросам региональной политики, проводимой в субъектах РФ, и возможным проблемам геополитического и национального характера в Арктической зоне РФ.

Также было замечено, что в подавляющем большинстве случаев процент недействительных бюллетеней в регионах АЗРФ на первых выборах был ниже, чем на последующих, за исключением Архангельской области и Республики Карелия. К тому же, среднее число недействительных бюллетеней на выборах Главы Республики Коми в 2014 г. было самым низ-

ким по сравнению с другими регионами АЗРФ, а в 2020 г., напротив, самым высоким, что в совокупности и привело к самым высоким средним значениям числа недействительных бюллетеней на выборах в северо-западной Республике.

Однако по числу избирателей и электоральной явке в регионах АЗРФ выявить зависимую переменную такого количественного распределения признака не удалось. В связи с чем исследовательское внимание сконцентрировалось на электоральных предпочтениях резидентов Арктической зоны РФ. К числу зарегистрированных кандидатов был добавлен условно обозначенный кандидат «против всех», исходя из числа недействительных бюллетеней, и определено его место в рейтинге (см. табл. 4). Как оказалось, из 15 случаев только в 6 кандидат «против всех» занял последнее место, ещё в 6 — был предпоследним, и в 3 — он обошёл живых кандидатов более чем в двух пунктах. Таким образом, удалось выявить те политические партии, которые имеют уязвимое положение в регионах Российской Арктики. Наряду с непопулярными среди населения политическими силами, в этот список попали в двух случаях кандидаты от «Справедливой России» (14.09.2014 — выборы Губернатора Красноярского края; 08.09.2019 — выборы Губернатора Мурманской области) и в трёх — от «Либерально-демократической партии России» (14.09.2014 и 09.09.2018 — выборы Главы Республики Саха (Якутия); 11.09.2022 — выборы Главы Республики Карелия). Несмотря на небольшое количество случаев, обращает на себя внимание тот факт, что позиция ЛДПР более ослаблена в национальной республике, а «Справедливой России» — в области и крае. Отчасти это позволяет рекомендовать руководству политических партий обращать большее внимание на политику, проводимую в регионах, особенно в АЗРФ, а также учитывать в своей деятельности административный статус арктического субъекта.

Заключение

Посредством многофакторного анализа методикой кластеризации удалось построить электоральную модель резидента Арктической зоны Российской Федерации на выборах высшего должностного лица региона. В качестве сравнительных показателей были определены:

- электоральная явка;
- голосование за типичного кандидата (в России это кандидат, субъектом выдвижения которого выступала «Единая Россия»);
- голосование за нетипичного кандидата (в России за кандидата, субъектом выдвижения которого являлась любая другая политическая партия, кроме «Единой России»);
- голосование за условно обозначенного кандидата «против всех» как маркер легитимной поддержки зарегистрированным кандидатам и / или протестного голосования (см. табл. 5).

Таблица 5

Электоральная модель избирателя на выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации (2013–2022 гг.)⁸⁴

№ п/п	Показатель	Субъект РФ	АЗРФ
1	Электоральная явка	1	> 1
Электоральные предпочтения			
2	Голосование за типичного кандидата	1	> 1
3	Голосование за нетипичного кандидата	1	< 1
4	Условное голосование за кандидата «против всех»	1	> 1

Если принять за «1» значение в соответствии с нормой, электоральная модель резидента российской Арктики на выборах высшего должностного лица региона по трём из четырёх показателей выше нормы. По сравнению с избирателями, на территории субъекта которого есть регионы, относящиеся к Арктической зоне, жители российской Арктики активнее участвуют в региональных выборах, отдавая свои предпочтения кандидатам от «Единой России». При этом и число недействительных бюллетеней по арктическим регионам выше, нежели по субъекту РФ. При осуществлении региональной политики и особенно в электоральных практиках следует учитывать подобное распределение признаков в политическом поведении жителей АЗРФ.

В то же время по некоторым регионам российской Арктики наблюдается иное распределение признаков (см. табл. 6).

Таблица 6

Электоральная модель резидента Арктической зоны Российской Федерации на выборах высшего должностного лица субъекта РФ (2023–2022 гг.)⁸⁵

№ п/п	Субъект РФ	Регион АЗРФ	Электоральная явка	Голосование за типичного кандидата	Голосование за нетипичного кандидата	Условное голосование за кандидата «против всех»
Дальневосточный федеральный округ						
1	Республика Саха (Якутия)	13 — Абыйский улус, Аллаиховский улус, Анабарский улус, Булунский улус, Верхнеколымский улус, Верхоянский р-н, Жиганский р-н, Момский р-н, Нижнеколымский р-н, Оленекский р-н, Среднеколымский улус, Усть-Янский улус, Эвено-Бытантайский национальный улус	> 1	> 1	< 1	< 1
2	Чукотский автономный округ	Чукотский автономный округ	1	1	1	1
Северо-Западный федеральный округ						
3	Архангельская область	9 — г. Архангельск, Мезенский р-н, гор. округ Новая Земля, г. Новодвинск, Онежский р-н, Приморский р-н, гор. округ Северодвинск, Лешуконский р-н,	> 1	> 1	< 1	> 1

⁸⁴ Источник: составлено автором.

⁸⁵ Источник: составлено автором.

		Пинежский р-н				
4	Мурманская область	Мурманская область	1	1	1	1
5	Республика Карелия	6 — Беломорский р-н, Калевальский р-н, Кемский р-н, Костомукшский гор-й округ, Лоухский р-н, Сегежский р-н	> 1	> 1	< 1	> 1
6	Республика Коми	4 — гор. округ Воркута, гор. округ Инта, гор. округ Усинск, Усть-Цилемский р-н	< 1	> 1	< 1	1
Сибирский федеральный округ						
7	Красноярский край	4 — г. Норильск, Таймырский Долгано-Ненецкий р-н, Туруханский р-н, частично Эвенкийский р-н (10 сельских поселений)	> 1	> 1	< 1	> 1

В первую очередь это касается Мурманской области и Чукотского автономного округа, вся территория которых относится к АЗРФ, а полученные данные могут определять критерии электоральной модели резидента Арктики на выборах высшего должностного лица региона. Кроме того, было выявлено ещё два случая с иным распределением признака. В арктических районах Якутии процент недействительных бюллетеней ниже, чем по всей республике, что свидетельствует о более терпимом отношении к зарегистрированным кандидатам со стороны резидентов Арктической зоны региона. В то время как в Коми этот показатель совпадает с электоральными предпочтениями избирателей по субъекту, но при этом электоральная явка жителей Арктической зоны ниже, чем по республике в целом.

С учётом полученных данных, требуется отдельное изучение региональных случаев с привлечением не только статистических количественных параметров, но и качественных методик. Полагаем, что исследование характеристик социально-экономического состояния Арктики, человеческого и ресурсного потенциала региона позволит объяснить причины электорального поведения резидентов российской Арктики на выборах высшего должностного лица субъекта Российской Федерации.

Конфликтный характер современных международных отношений, продолжающийся санкционный режим в отношении России, миграционный отток населения из Арктической зоны РФ осложняют реализацию инвестиционных проектов в регионе и в определённой степени усиливают исследовательское внимание по междисциплинарному научному изучению Российской Арктики, особенно на уровне конкретных регионов.

Список источников

1. Osmundsen L. Port reception facilities and a regional approach: A bridge for abating plastic pollution in the arctic? // Marine Policy. 2023. Vol. 148. Art. 105436. Pp. 1–7. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105436>
2. Bie Q., Wang S., Qiang W., Ma X., Gu Z., Tian N. Progress toward Sustainable Development Goals and interlinkages between them in Arctic countries // Heliyon. 2023. Vol. 9. Iss. 2. Art. e13306. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13306>
3. Ulitskaya N., Ivanova N., Telushkina E. et al. Transport Support for the Development of the Far Eastern Region of Russia // Transportation Research Procedia. 2023. Vol. 68. Pp. 40–49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.006>

4. Sovacool B.K., Baum C., Low S. The next climate war? Statecraft, security, and weaponization in the geopolitics of a low-carbon future // Energy Strategy Reviews. 2023. Vol. 45. Art. 101031. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.esr.2022.101031>
5. Romanova T. A choice between neoliberal engagement and strategic autonomy? The impossibility of EU's green cooperation with Russia between 2019 and 2021 // Energy Policy. 2023. Vol. 172. Art. 113329. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113329>
6. Miller P. Protecting the health of future generations in the arctic through community-based participatory research and action // EXPLORE. 2023. Vol. 19. Iss. 2. Pp. 271–272. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.explore.2022.12.008>
7. Cassivi A., Covey A., Rodriguez M.J., Guilherme S. Domestic water security in the Arctic: A scoping review // International Journal of Hygiene and Environmental Health. 2023. Vol. 247. Art. 114060. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijheh.2022.114060>
8. Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.105>
9. Назаров М.М. Массовая коммуникация в современном мире: методология анализа и практика исследований. Москва: УРСС, 2003. 240 с.
10. Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W. Voting: A Study of opinion formation in a presidential campaign. Chicago: University of Chicago Press. 1986. 395 p.
11. Lasarsfeld P. The people's choice. How the voter makes up his mind in a presidential campaign. New York: Columbia University Press, 1969. 224 p.
12. Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W. Democratic practice and democratic theory. In: Political Elites in a Democracy / Ed. by P. Bachrach. Routledge, 1971. Pp. 27–48.
13. Липсет С., Роккан С. Структуры размежеваний, партийные системы и предпочтения избирателей (перевод) // Политическая наука. Социально-политические размежевания и консолидация партийных систем. 2004. № 4. С. 204–234.
14. Lipset S., Rokkan S. Cleavage structures, party systems, and voter alignments: an introduction. Party systems and voter alignments: cross-national perspectives. New York: Free Press, 1967. 64 p.
15. Verba S., Nie N. Participation in America: political democracy and social equality. New York University of Chicago Press, 1987. 428 p.
16. Cambell A. The American voter. University of Chicago Press, 1980. 573 p.
17. Converse P. The Nature of belief systems in mass publics // Critical review. 1964. Vol. 18. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/08913810608443650>
18. Convers P., Pierce R. Political representation in France. Belknap Press of Harvard University Press, 1986. 996 p.
19. Downs A. An Economic Theory of Democracy. New York, Addison Wesley, 1997. 310 p.
20. Fiorina M. Retrospective voting in American national elections. New Haven: Yale University Press, 1981. 288 p.
21. Малашенко И.В. Изучение электорального поведения населения: сравнительный анализ зарубежных и отечественных теорий // Вестник Брянского государственного университета. 2014. № 2. С. 89–94.
22. Гельман В. Изучение выборов в России: исследовательские направления и методы анализа // Политическая наука. 2000. № 3. С. 16–51.
23. Голосов Г.В. Поведение избирателей в России: теоретические перспективы и результаты региональных выборов // Полис. Политические исследования. 1997. № 4. С. 44–56.
24. Колесов В.А., Бородулина Н.А. Электоральные предпочтения избирателей крупных городов России: типы и устойчивость // Полис. Политические исследования. 2004. № 4. С. 70–79. DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2004.04.05>
25. Мелешкина Е. Ю. Исследования электорального поведения: теоретические модели и проблемы их применения // Политическая наука. 2001. № 2. С. 187–212.
26. Туровский Р.Ф. Электоральное пространство России: от навязанной национализации к новой регионализации? // Полития. 2012. № 3 (66). С. 100–120. DOI: <https://doi.org/10.30570/2078-5089-2012-66-3-100-120>

27. Туровский Р.Ф. Региональное измерение электорального процесса // Общественные науки и современность. 2006. № 5. С. 1–20.
28. Мавликасов А.Х. Классические теории электорального поведения: возможности и ограничения // Общество: социология, психология, педагогика. 2016. № 11. С. 38–40.
29. Кочеткова О.В. Экономические факторы электорального поведения: автореф. дисс. канд. экон. наук. Москва, 2004. 20 с.
30. Кынев А.В. Выборы региональных парламентов в России 2009–2013: От партизации к персонализации. Москва: Центр «Панорама», 2014. 728 с.
31. Жидкин А.П. Электоральное поведение городских и сельских жителей России // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2002. № 1. С. 47–54.

References

1. Osmundsen L. Port Reception Facilities and a Regional Approach: A Bridge for Abating Plastic Pollution in the Arctic? *Marine Policy*, 2023, vol. 148, art. 105436, pp. 1–7. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105436>
2. Bie Q., Wang S., Qiang W., Ma X., Gu Z., Tian N. Progress Toward Sustainable Development Goals and Interlinkages Between Them in Arctic Countries. *Heliyon*, 2023, vol. 9, iss. 2, art. e13306. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2023.e13306>
3. Ulitskaya N., Ivanovaa N., Telushkina E. et al. Transport Support for the Development of the Far Eastern Region of Russia. *Transportation Research Procedia*, 2023, vol. 68, pp. 40–49. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.006>
4. Sovacool B.K., Baum C., Low S. The Next Climate War? Statecraft, Security, and Weaponization in the Geopolitics of a Low-Carbon Future. *Energy Strategy Reviews*, 2023, vol. 45, art. 101031. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.esr.2022.101031>
5. Romanova T. A Choice Between Neoliberal Engagement and Strategic Autonomy? The Impossibility of EU's Green Cooperation with Russia Between 2019 and 2021. *Energy Policy*, 2023, vol. 172, art. 113329. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2022.113329>
6. Miller P. Protecting the Health of Future Generations in the Arctic Through Community-Based Participatory Research and Action. *EXPLORE*, 2023, vol. 19, iss. 2, pp. 271–272. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.explore.2022.12.008>
7. Cassivi A., Covey A., Rodriguez M.J., Guilherme S. Domestic Water Security in the Arctic: A Scoping Review. *International Journal of Hygiene and Environmental Health*, 2023, vol. 247, art. 114060. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ijheh.2022.114060>
8. Zhuravel V.P., Timoshenko D.S. The Russian Arctic, Sanctions Pressure and Geopolitical Instability. *Arctic and North*, 2022, no. 49, pp. 105–124. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.105>
9. Nazarov M.M. *Massovaya kommunikatsiya v sovremenном мире: методология анализа и практика исследований: монография* [Mass Communication in the Modern World: Methodology of Analysis and Research Practice]. Moscow, URSS Publ., 2003, 240 p. (In Russ.)
10. Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W. *Voting: A Study of Opinion Formation in a Presidential Campaign*. Chicago, University of Chicago Press, 1986, 395 p.
11. Lasarsfeld P. *The People's Choice. How the Voter Makes Up His Mind in a Presidential Campaign*. New York, Columbia University Press, 1969, 224 p.
12. Berelson B., Lazarsfeld P., McPhee W. Democratic Practice and Democratic Theory. In: *Political Elites in a Democracy*. Routledge, 1971, pp. 27–48.
13. Lipset S., Rokkan S. Cleavage Structures, Party System and Voter Alignment. New York, Free Press, 1967, 64 p.
14. Lipset S., Rokkan S. Cleavage Structures, Party Systems, and Voter Alignments: An Introduction. In: *Party Systems and Voter Alignments: Cross-National Perspectives*. New York, Free Press, 1967, 64 p.
15. Verba S., Nie N. *Participation in America: political democracy and social equality*. New York University of Chicago Press, 1987. 428 p.
16. Cambell A. *The American Voter*. University of Chicago Press, 1980, 573 p.

17. Converse P. The Nature of belief systems in mass publics. *Critical review*, 1964, vol. 18. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/08913810608443650>
18. Convers P., Pierce R. Political Representation in France. Belknap Press of Harvard University Press, 1986, 996 p.
19. Downs A. *An Economic Theory of Democracy*. New York, Addison Wesley, 1997, 310 p.
20. Fiorina M. *Retrospective Voting in American National Elections*. New Haven, Yale University Press, 1981, 288 p.
21. Malashenko I.V. The Study of Electoral Behavior: A Comparative Analysis of Foreign and Domestic Theories. *The Bryansk State University Herald*, 2014, no. 2, pp. 89–94.
22. Gelman V. Izuchenie vyborov v Rossii: issledovatel'skie napravleniya i metody analiza [Studying Elections in Russia: Research Directions and Methods of Analysis]. *Political Science*, 2000, no. 3, pp. 16–51.
23. Golosov G.V. Electoral Behaviour in Russia: Theoretical Prospects and the Results of the Regional Elections. *Polis. Political Studies*, 1997, no. 4, pp. 44–56.
24. Kolosov V.A., Borodulina N.A. Electoral Preferences in Cities and Large Towns of Russia: Types and Stability. *Polis. Political Studies*, 2004, no. 4, pp. 70–79. DOI: <https://doi.org/10.17976/jpps/2004.04.05>
25. Meleshkina E. Yu. Issledovaniya elektoral'nogo povedeniya: teoreticheskie modeli i problemy ikh primeneniya [Studies of Electoral Behaviour: Theoretical Models and Problems of Their Application]. *Political Science*, 2001, no. 2, pp. 187–212.
26. Turovsky R.F. Electoral Space of Russia: From Imposed Nationalization Towards New Regionalization? *Politeia*, 2012, no. 3 (66), pp. 100–120. DOI: <https://doi.org/10.30570/2078-5089-2012-66-3-100-120>
27. Turovskiy R.F. Regional Measurement of Electoral Process. *Social Sciences and Contemporary World*, 2006, no. 5, pp. 1–20.
28. Mavlikasov A.Kh. Classical Theories of Electoral Behaviour: Resources and Limitations. *Scientific Journal Society*, 2016, no. 11, pp. 38–40.
29. Kochetkova O.V. *Ekonomicheskie faktory elektoral'nogo povedeniya: dis. dok. ekon. nauk* [Economic Factors of Electoral Behaviour: Dr. Econ. Sci. Diss.]. Moscow, 2004, 20 p. (In Russ.)
30. Kynev A.V. *Vybory regional'nykh parlamentov v Rossii 2009–2013: Ot partizatsii k personalizatsii* [Regional Parliamentary Elections in Russia 2009–2013: From Partisanship to Personalisation]. Moscow, Tsentr «Panorama» Publ., 2014, 728 p. (In Russ.)
31. Zhidkin A.P. Electoral Behavior of Urban and Rural Dwellers in Russia. *Moscow University Bulletin. Series 5, Geography*, 2002, no. 1, pp. 47–54.

Статья поступила в редакцию 15.05.2023; одобрена после рецензирования 06.06.2023;
принята к публикации 08.06.2023

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 110–116.

Обзорная статья

УДК [327+332.14](519.5)(98)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.110>

Политика Республики Корея в полярных регионах в 2023–2033 гг.

Сатиков Роман Васильевич¹, студент

Ким Виталий Маркелович², магистрант

¹ Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, пр. Ленинградский, 49, Москва, Россия

² Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, набережная Северной Двины, 17, Архангельск, Россия

¹ 231485@edu.fa.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-9099-6167>

² kim.v1@edu.narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8377-2367>

Аннотация. Данная статья обозревает современное состояние арктической политики Республики Корея, которая, как и другие государства, в последние годы усилила интерес к арктическому региону, а также её план деятельности в Арктике и Антарктике на ближайшие годы. Республике Корея необходимо поэтапно выработать арктическую стратегию на правительственном уровне для продвижения национальных интересов в Арктическом регионе. Научная значимость статьи связана с переводом на русский язык и анализом документа «План стимулирования деятельности в полярных регионах в 2023–2027 гг.», опубликованным в феврале 2023 г. Korean Institute of Marine Science & Technology Promotion. В статье рассматриваются содержание и сроки реализации 3 основных направлений полярной политики страны: исследования и открытия, прогнозирование изменения климата и освоение полярных регионов. Кроме того, рассмотрены 5 основных стратегий продвижения Республики Корея в полярном регионе, включающих в себя: расширение области исследования территории, разработку планов по решению экологических и климатических проблем, создание полярной промышленной базы, создание сети сотрудничества с зарубежными странами и между промышленными и научными организациями внутри страны, развитие межгосударственного диалога по полярной деятельности.

Ключевые слова: Республика Корея, Арктический совет, арктическая политика, сотрудничество в Арктике, Арктика, Антарктика, экономическая и научная деятельность в Арктике и Антарктике

Policy of the Republic of Korea in the Polar Regions in 2023–2033

Roman V. Satikov¹, Student

Vitaliy M. Kim², Master's Degree Student

¹ Financial University under the Government of the Russian Federation, pr. Leningradskiy, 49, Moscow, Russia

² Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Naberezhnaya Severnoy Dviny, 17, Arkhangelsk, Russia

¹ 231485@edu.fa.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-9099-6167>

² kim.v1@edu.narfu.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0009-8377-2367>

* © Ким В.М., Сатиков Р.В., 2024

Для цитирования: Ким В.М., Сатиков Р.В. Политика Республики Корея в полярных регионах в 2023–2033 гг. // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.110>

For citation: Kim V.M., Satikov R.V. Policy of the Republic of Korea in the Polar Regions in 2023–2033. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 110–116. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.110>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Abstract. This article reviews the current state of the Arctic policy of the Republic of Korea, which, like other states, has increased interest in the Arctic region in recent years, as well as its plan of activities in the Arctic and Antarctic for the coming years. The Republic of Korea needs to gradually develop an Arctic strategy at the government level to promote national interests in the Arctic region. The scientific significance of the article is related to the translation into Russian and analysis of the “Polar Activities Promotion Act for 2023–2027”, published in February 2023 by the Korean Institute of Marine Science & Technology Promotion. The article discusses the content and timing of the country’s 3 main polar policies: research and discovery, climate change forecasting, and polar development. In addition, 5 main strategies for promoting the Republic of Korea in the polar region are discussed, including: expanding the area of research of the territory, developing plans to solve environmental and climate problems, creating a polar industrial base, creating a network of cooperation with foreign countries and between industrial and scientific organizations within the country, developing an interstate dialogue on polar activities.

Keywords: Republic of Korea, Arctic Council, Arctic policy, Arctic cooperation, Arctic, Antarctic, economic and scientific activities in the Arctic and Antarctic

Введение

За последние годы у многих государств вырос интерес к арктическому региону. Это обусловлено ослаблением геополитических споров арктических государств и открытием возможностей для исследования и освоения Арктики для неарктических государств ввиду окончания «холодной войны»; таянием ледников, вызванным климатическими изменениями, которое облегчило проход в Арктику; а также научно-техническим прогрессом, позволившим изучать и осваивать регион, имеющий сложные и суровые природные условия [1]. Актуальность арктических исследований связана со стратегическим значением Арктики для мирового сообщества. Из причин глобального значения арктических исследований можно выделить растущий спрос на редкоземельные металлы и углеводороды [2, с. 40–43], транспортный и логистический потенциалы Северного морского коридора и Северо-Западного прохода, соединяющих Тихий и Атлантический океаны [3, с. 960–973], а также воздействие глобального изменения климата на Арктику [4, с. 6–13].

Среди неарктических стран, наращивающих своё присутствие в регионе, одним из важных игроков является Республика Корея. Её интерес к арктическому региону вызван геополитической обстановкой на Корейском полуострове, которая исключает сухопутную связь с Евразией. Республика Корея чаще рассматривается как островное государство, зависящее от воздушного и морского сообщения [5]. В связи с экономическими реформами с 1960-х гг. экономика страны значительно выросла. Уровень её зависимости от национальной внешней торговли составляет около 90%, а доля судоходства в объёме торговли составляет примерно 99,7%¹. Кроме того, экономика страны на 95% зависит от импорта источников энергии². Очевидно, наибольший интерес у Кореи вызывает Северный морской путь, который позволит стране сократить издержки при транспортировке товаров и время их доставки [6]. Осо-

¹ Share of imports and export in gross national income (GNI) in South Korea from 2009 to 2018. URL: <https://www.statista.com/statistics/642175/south-korea-foreign-trade-share/> (дата обращения: 10.05.2023).

² Explore Korea through Statistics 2018 // Statistical Service Planning Division of Statistics s Korea. 2018. P. 33. URL: https://kostat.go.kr/board.es?mid=a2040100000&bid=11777&act=view&list_no=372131 (дата обращения: 10.05.2023).

бым экономическим потенциалом обладает высокоразвитая судостроительная отрасль Кореи, которая может удовлетворять спрос других участников освоения Арктики на морские суда и платформы для добычи полезных ископаемых в суровых арктических условиях [7, с. 69].

Экономический рост Республики Корея, зависящий от внешней торговли и энергоресурсов, её географическое положение являются причиной, по которой Корея выгодно наращивать присутствие в арктическом регионе.

План

В феврале 2023 г. Korean Institute of Marine Science & Technology Promotion опубликовал «План стимулирования деятельности в полярных регионах в 2023–2027 гг.», в котором указаны перспективы и планы Республики Корея по освоению Арктики и Антарктики до 2033 г. [8, с. 2–6]. Планы разделены на 3 направления: исследования и открытия, прогнозирование изменения климата и освоение полярных регионов.

Согласно стратегическому плану на 2027 г., направление «исследования и открытия» включает в себя строительство и использование ледокола нового поколения водоизмещением 15 тыс. т. Кроме того, планируется выбор оптимального местоположения базы и научных сотрудников для проведения внутренних исследований Антарктиды. К 2032 г. планируется первая в Азии инициатива по совместным международным исследованиям Северного полюса и открытие шестой внутренней базы Антарктиды.

Направление «прогнозирование изменения климата» предполагает к 2027 г. увеличение точности метеорологических показаний на северном полюсе до 60% и прогнозирование повышения уровня океана к 2050 г. до 70% в сравнении с передовыми странами. К 2032 г. планируется повысить точность до 90% и 100% соответственно. К 2025 г. планируется разработать сверхмалые спутники для мониторинга изменений ледяного покрова в Арктике.

Направление «освоение полярных регионов» подразумевает создание новой полярной промышленной базы. К 2027 г. планируется создание новых технологий строительства экологически чистых ледокольных контейнеровозов, а также разработка новейших лекарственных препаратов для лечения деменции и онкологических заболеваний из природного арктического сырья.

К 2032 г. планируется строительство экологически чистых ледокольных контейнеровозов и эксплуатация Северного морского пути. К этому году также предполагается создание и обеспечение новых бактерицидных, иммуномодулирующих лекарственных препаратов.

Стратегии продвижения

Для достижения поставленных целей в документе устанавливаются 5 основных стратегий продвижения страны:

- расширение области исследования территории;
- разработка планов по решению экологических и климатических проблем;

- создание полярной промышленной базы;
- создание сети сотрудничества с зарубежными странами и между промышленными и научными организациями внутри страны;
- развитие межгосударственного диалога по полярной деятельности.

Расширение области исследования территории подразумевает изучение экосистемы шельфового ледника Росса до 2024 г. и содействие исследованию новых охраняемых природных территорий.

Разработка планов по решению экологических и климатических проблем подразумевает содействие международному исследованию высокогорных арктических вод при помощи исследовательских судов нового поколения и разработку технологий долгосрочного мониторинга изменений в экосистеме Антарктики и рыбных ресурсов совместно с The Arctic Ocean Fisheries Agreement в 2023 г., а также содействие международному сотрудничеству в целях защиты морских биоресурсов в Северном Ледовитом океане к 2024 г. К 2025 г. планируется изучение ледяного покрова Антарктиды методом аэоразведки, исследование пластикового мусора на Южном полюсе и поиск опасных микроорганизмов, выходящих в экосистему из тающих ледников. Полярную съёмку и составление карт, исследование влияния выбросов метана в атмосферу, содействие всесторонней оценке состояния экосистемы в морских охраняемых районах Антарктиды и участие в создании новых охраняемых районов к 2026 г. К 2027 г. предполагается восстановление климатической истории и поиск неизвестной жизни путём бурения ледяного покрова и морских отложений, разработка сценариев изменения морской экосистемы Северного Ледовитого океана и усиление реагирования на экологические угрозы в Северном Ледовитом океане., к 2028 г. — наблюдение за морским льдом при помощи микроспутника, а к 2031 г. — разработка сценариев повышения уровня мирового океана и оценка риска затопления прибрежных районов. Кроме того, в неопределённый срок планируется оценка эффективности сохранения особо охраняемых природных территорий, содействие в охране окружающей среды и исследование новых охраняемых территорий.

Создание полярной промышленной базы подразумевает создание информационных систем для арктического судоходства, разработку модульных энергетических технологий для полярных условий в 2023 г. К 2024 г. планируется разработка технологий для технического обслуживания судов в полярных условиях, разработка маршрутов для выхода корейских судов по арктическому маршруту, адаптация сельскохозяйственных технологий для арктических условий, совместные с бизнесом и участниками арктических компаний разработки специализированного оборудования, а также разработка технологий экологически чистой энергии. Разработка противомикробных средств и иммуномодуляторов с использованием полярных биоресурсов в 2025–2029 гг.; а к 2025 г. — разработка малогабаритных модульных реакторов в качестве силовой установки для судов, ходящих по Северному морскому пути; разработка косметики с использованием водорослей из полярных морей и выращивание

рыб, устойчивых к низким температурам. Разработка автономного исследовательского оборудования для исследования полярных ресурсов к 2026 г. К 2027 г. разработка экологически чистых судов для судоходства в Северном Ледовитом океане. До 2030 г. предполагается создание ледокола нового поколения водоизмещением 15 тыс. т, подготовка к строительству шестой внутренней станции Антарктиды. Также в неопределённый срок планируется продвижение поддержки сертификации Mediterranean Shipping Company для рыболовства в Арктике.

Создание сети сотрудничества с зарубежными странами и между промышленными и научными организациями внутри страны подразумевает создание межправительственного совета по полярной политике, укрепление сети промышленных предприятий, работающих в Арктике, и поддержку спроса на их продукцию, расширение совместных производств с арктическими государствами, усиление функций полярного дипломатического форума «Arctic Club in Korea», поддержку коренных народов Арктики и закрепление статуса трёх крупнейших арктических форумов в рамках Недели арктического сотрудничества в 2023 г. К 2024 г. планируется расширение двухстороннего диалога с арктическими странами, основание Сеульского антарктического форума. Продвижение конференции с министрами науки арктических государств в Корее к 2026 г. А к 2027 г. — проведение 49-й конференции Арктического договора в Республике Корея.

Развитие межгосударственного диалога по полярной деятельности подразумевает расширение исследовательской инфраструктуры для совместного использования, строительство центра по воспроизведению местной окружающей среды, создание информационной системы Polar в 2023–2026 гг. В 2023 г. предполагается разработка ежегодного плана по подготовке специалистов-полярников, создание информационной площадки для выпускников, связанных с U-Arctic, и выделение стипендий для подготовки специалистов полярных исследований. Проведение конкурса Арктического совета, расширение международного обмена, а также продвижение полярного бренда с 2024 г. К 2027 г. планируется создание полярного медицинского центра. Кроме того, в неопределённый срок предполагается подготовка магистров и докторов наук на базе UST-School, обучение обслуживающего персонала, обучение техники безопасности и разработка программ повышения квалификации профессиональных преподавателей, разработка среднесрочных и долгосрочных стратегий продвижения полярной политики, разработка учебников, пособий и индивидуальных образовательных программ по полярным стандартам.

Заключение

Опубликованный план полностью соответствует принятому в 2021 г. корейскому закону «О продвижении деятельности в полярных регионах» и является продолжением предшествующих полярных планов. За последние несколько десятилетий экономика Республики Корея стала одной из самых крупных в Азиатско-Тихоокеанском регионе, что в совокупности

со сложившейся геополитической ситуацией на Корейском полуострове вынуждает страну искать новые транспортные и логистические возможности, а также новый источник ресурсов для обеспечения нужд быстрорастущей экономики: доступ страны к ресурсам ограничен, а Северный морской путь сократит длину пути и время доставки между Западом и Кореей. Экономическим потенциалом также обладает высокоразвитая корейская судостроительная отрасль, которая способна удовлетворять спрос других участников освоения Арктики. Кроме того, страна с помощью исследований и инвестиций вносит вклад в сохранение экологии и борьбу с изменением климата. Корея начала работать в этом направлении на несколько десятилетий позже других государств, но новый план деятельности в полярных регионах призван существенно расширить присутствие страны в Арктике и Антарктике и занять место наравне с ведущими странами.

Список источников

1. Хонг С. Внешняя политика Республики Корея в Арктическом регионе // Мировая политика. 2017. № 1. С. 107–126. DOI: <https://doi.org/10.7256/2409-8671.2017.1.22275>
2. Swain F. A treasure map of the Arctic // New Scientist. 2019. Vol. 241 (3215). Pp. 40–43. DOI: [https://doi.org/10.1016/s0262-4079\(19\)30202-7](https://doi.org/10.1016/s0262-4079(19)30202-7)
3. Zhang Z., Huisings D., Song M. Exploitation of trans-Arctic maritime transportation // Journal of Cleaner Production. 2019. Vol. 212. Pp. 960–973. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.12.070>
4. Overland J., Dunlea E., Box J.E. et al. The urgency of Arctic change // Polar Science. 2019. Vol. 21. Pp. 6–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.polar.2018.11.008>
5. Эпштейн В.А., Тахаева А.Р. Арктическая политика Южной Кореи // Общество: политика, экономика, право. 2018. № 7 (60). С. 23–28. DOI: <https://doi.org/10.24158/pep.2018.7.3>
6. Theocharis D., Pettit S., Rodrigues V.S., Haider J. Arctic shipping: A systematic literature review of comparative studies // Journal of Transport Geography. 2018. Vol. 69. Pp. 112–128. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.010>
7. Гриняев С.Н., Шевченко А.В., Медведев Д.А. и др. Страны-наблюдатели в Арктическом совете: позиция и мотивы деятельности. Москва: АНО ЦСОИП, 2014. 101 с.
8. Plan to stimulate activity in the polar regions in 2023-2027 // KIMST Insight 2023. 2023. Pp. 2–6. (на корейском).

References

1. Hong S. South Korea's foreign policy in the Arctic. *World Politics*, 2017, no. 1, pp. 107–126. DOI: <https://doi.org/10.7256/2409-8671.2017.1.22275>
2. Swain F. A Treasure Map of the Arctic. *New Scientist*, 2019, vol. 241 (3215), pp. 40–43. DOI: [https://doi.org/10.1016/s0262-4079\(19\)30202-7](https://doi.org/10.1016/s0262-4079(19)30202-7)
3. Zhang Z., Huisings D., Song M. Exploitation of Trans-Arctic Maritime Transportation. *Journal of Cleaner Production*, 2019, vol. 212, pp. 960–973. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.12.070>
4. Overland J., Dunlea E., Box J.E. et al. The Urgency of Arctic Change. *Polar Science*, 2019, vol. 21, pp. 6–13. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.polar.2018.11.008>
5. Epshteyn V.A., Takhaeva A.R. Arctic Interests of South Korea. *Society: Politics, Economics, Law*, 2018, no. 7 (60), pp. 23–28. DOI: <https://doi.org/10.24158/pep.2018.7.3>
6. Theocharis D., Pettit S., Rodrigues V.S., Haider J. Arctic Shipping: A Systematic Literature Review of Comparative Studies. *Journal of Transport Geography*, 2018, vol. 69, pp. 112–128. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.04.010>

7. Grinyaev S.N., Shevchenko A.V., Medvedev D.A. et al. *Strany-nablyudateli v Arkticheskem sovete: pozitsiya i motivy deyatel'nosti* [Observer Countries in the Arctic Council: Position and Motivations for Action]. Moscow, Center for Strategic Assessments and Forecasts Publ., 2014, 101 p. (In Russ.)
8. Plan to Stimulate Activity in the Polar Regions in 2023-2027. *KIMST Insight 2023*, 2023, pp. 2–6 (in Korean).

*Статья поступила в редакцию 18.05.2023; одобрена после рецензирования 23.05.2023;
принята к публикации 27.05.2023*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 117–139.

Научная статья

УДК 327.59(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.117>

Особенности и перспективы стратегического проникновения НАТО в Арктику: норвежское направление

Трунов Филипп Олегович^{1✉}, кандидат политических наук, ведущий научный сотрудник

¹ Институт научной информации по общественным наукам РАН, пр. Нахимовский, 51/21, Москва, Россия

¹ 1trunov@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7092-4864>

Аннотация. Военно-стратегическое проникновение и закрепление в Арктике становится одним из атрибутов глобальной дееспособности для влиятельных международных игроков. Помимо держав это положение относится и к НАТО как носителю многосторонней мощи игроков «коллективного» Запада. В статье представлена попытка выявить и исследовать возникающую схему стратегического проникновения Альянса в Северный Ледовитый океан. Отмечается, что роль её опоры отведена Норвегии, определяются причины консенсуса по данному вопросу между США и ведущими государствами-членами НАТО в Западной Европе. Приведена оценка сильных мест вооружённых сил Норвегии, определены «узкие места», требующие поддержки от партнёров по НАТО по мере попыток многостороннего проникновения в Арктику. Функционально схема закрепления здесь Альянса состоит из трёх основных элементов. Первый — это отрезок системы «сдерживания» РФ в Финнмарке. Здесь ключевая роль отводится основным силам норвежских войск с отработкой их оперативного усиления войсками партнёров по НАТО. В свою очередь, последние готовы принять повышенную нагрузку в укреплении второго элемента. Это линия побережья от Тронхейма на юге до Тромсё, с опорой на базы которой и осуществляется само стратегическое проникновение в Северный Ледовитый океан (третий элемент). Оно обеспечивается нарастающим по объёму сотрудничеством ВМС Норвегии и заинтересованных стран-участниц НАТО.

Ключевые слова: Арктика, Норвегия, Североатлантический альянс, США, Великобритания, Германия, Финнмарк, военные манёвры, военные группировки, Норвежское море

Features and Perspectives of NATO's Strategic Penetration into the Arctic: The Norwegian Dimension

Philip O. Trunov^{1✉}, Cand. Sci (Polit.), Leading Researcher

¹ Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences, pr. Nakhimovskiy, 51/21, Moscow, Russia

¹ 1trunov@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7092-4864>

Abstract. Military-strategic penetration into the Arctic is becoming one of the key attributes of global capability for influential international players. The point applies not only to the most powerful states, but also to NATO as main keeper of military tools of the West. The article tries to identify and explore the scheme of

* © Трунов Ф.О., 2024

Для цитирования: Трунов Ф.О. Особенности и перспективы стратегического проникновения НАТО в Арктику: норвежское направление // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 117–139. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.117>

For citation: Trunov P.O. Features and Perspectives of NATO's Strategic Penetration into the Arctic: The Norwegian Dimension. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 117–139. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.117>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

NATO's strategic penetration into the Arctic Ocean. It is noted that the role of its support is assigned to Norway, the reasons for the consensus on this issue between the United States and the leading NATO member states in Western Europe are identified. The paper assesses the strengths of Norway's armed forces and identifies the bottlenecks that require support from NATO partners as they attempt multilateral penetration into the Arctic. Functionally, the Alliance's anchoring scheme consists of three main elements. The first one is a section of the Russian Federation's "containment" system in Finnmark. Here, the key role is assigned to the main forces of Norwegian troops with the practice of their operational reinforcement by the troops of NATO partners. In turn, the latter are ready to take an increased load in strengthening the second element. This is the coastline from Trondheim in the south to Tromsø, with the support of bases on which the strategic penetration into the Arctic Ocean (the third element) is carried out. This is ensured by the growing co-operation between the Norwegian Navy and interested NATO member states.

Keywords: Arctic, Norway, North Atlantic Alliance, USA, UK, Germany, Finnmark, military exercises, military groups, Norwegian sea

Введение

Рост интереса к Северному Ледовитому океану (СЛО) со стороны увеличивающегося круга игроков относится к числу магистральных тенденций развития мира в XXI в. Причины кроются не только в наличии в Арктике огромных запасов разнообразных природных ископаемых, её логистической ценности, особенно в условиях глобального потепления. Стrатегическое, т. е. имеющее полноценную военную составляющую, проникновение и тем более закрепление в Арктике становится всё более обязательным атрибутом реализации державных амбиций для наиболее влиятельных государств. Это положение в возрастающей мере относится и к НАТО — полноценному военному блоку, представляющему наиболее влиятельный и институционально отлаженный механизм «либеральных демократий» в сфере безопасности и обороны.

Североатлантический альянс задумывался, создавался и развивался в предшествующую «холодную войну» как структура, «заточенная» на выстраивание конфронтации с участием Западом в парадигме, выгодной последнему. В 1990-е — начале 2010-х гг. новым магистральным смыслом для трансформировавшейся НАТО явилась борьба с угрозами и вызовами нестабильности. Это сопровождалось не просто активным выходом Альянса в использовании своего потенциала за пределы зоны ответственности (прежде всего, на Среднем и Ближнем Востоке), но и движением по пути глобализации деятельности. Полноценноеозвращение Запада к выстраиванию систем «сдерживания» влиятельных оппонентов [1, Братерский М.В.] — прежде всего, РФ (с 2014 г.), но также КНР и ИРИ¹ — имело весьма заметные последствия для НАТО. Роль организации в системе стратегического планирования «либеральных демократий» вновь резко возросла, что закономерно сопровождалось резким наращиванием ресурсных возможностей самого Альянса. Сосредоточение повышенного внимания на «сдерживании» РФ вкупе с невозможностью принятия роли провайдера безопасности для нестабильных государств Ближнего и Среднего Востока (что отчётливо показал кейс Афганистана [2, Новикова О.Н., с. 221–226]) создали и существенную трудность пе-

¹ NATO 2022 strategic concept. Adopted by Heads of State and Government at the NATO Summit in Madrid 29 June 2022. Brussels: NATO HQ, 2022. Pp. 3–5.

ред НАТО — поиск географически и функционально новых вариантов глобализации деятельности. Ими стали подключение Альянса к уже осуществляющемуся США и группой их партнёров в Индо-Тихоокеанском регионе «сдерживанию» КНР, а также осуществление стратегического проникновения в Арктику под эгидой блока. Однако если в первом случае (вопрос противодействия КНР) использование НАТО наталкивалось на фактическую неготовность к этому ряда стран-участниц (прежде всего, Германии и Франции) [3, Арзаманова Т.В.], то во втором, напротив, наблюдался широкий консенсус.

Соотношение военно-стратегических потенциалов, влияния игроков в СЛО становится одним из важных индикаторов парадигмы вновь формируемого миропорядка. Его природа будет в основе определяться характером взаимоотношений Запада и не-Запада. Вторая общность находится ещё на начальной стадии своего структурирования. Первая (как лагерь «либеральных демократий») в основе оформилась длительное время назад, однако сейчас проходит фазу частичной внутренней перестройки. Одна из её составляющих — обеспечение разноспектной многосторонней слаженности действий стран-участниц НАТО в Арктике, в т. ч. на уровне Альянса как организации.

Фактор специальной военной операции (СВО) РФ временно снизил для Альянса военно-стратегическое внимание к Арктике в информационном, но отнюдь не практическом плане. Так, из 6 крупнейших (с вовлечением в каждые не менее чем 15 тысяч военнослужащих, т. е. эквивалента полной дивизии) одинарных и спаренных² учений половина была проведена в Норвегии и прилегающих акваториях. Это *Trident Juncture 18* (с задействованием 50 тысяч солдат и офицеров)³, *Cold Response 22* (30 тысяч участников)⁴, *Joint Viking 23/Joint Warrior 23* (20 тысяч вовлечённых военных)⁵. Следует подчеркнуть, что все указанные учения 2022–2023 гг. были проведены уже после начала СВО РФ. Масштаб каждого из этих манёвров показателен не только в сравнении с другими значимыми учениями НАТО и с учётом существенно сократившейся со времени предшествующей конфронтации Запад — Восток численности национальных вооружённых сил, но и с учётом природно-климатических реалий. Сложность оказания поддержки и боевая ценность использования одного отдельно взятого военнослужащего в суровых субарктических и арктических условиях намного выше, чем в Восточной Европе или Средиземноморье.

Задача статьи — раскрыть особенности и перспективы военно-стратегического проникновения НАТО в Арктику применительно к реалиям конца 2010-х — начала 2020-х гг. Зарубежные и отечественные исследователи уделяют всё больше внимания ситуации в Аркти-

² Двоє (или більше) ученьї, хронологічно паралельних, проводимих на одному напрямлений і для отработки єдиної задачі, для яких даний показник чисельності військ.

³ Trident Juncture 2018. NATO. 7.11.2018. URL: <https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm> (дата обращения: 05.05.2023).

⁴ Cold Response 2022. Forsvaret. 17.11.2022. URL: <https://www.forsvaret.no/en/exercises-and-operations/exercises/cr22> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵ Major exercises demonstrate NATO Allies' readiness. NATO. 13.03.2023. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_212791.htm?selectedLocale=en (дата обращения: 05.05.2023).

ке применительно к сфере безопасности и обороны в целом, политике России [4, Журавель В.П., Тимошенко Д.С.], государств-членов НАТО, особенно из числа имеющих выход в СЛО [5, Paul M.] — прежде всего, США [6, Paul M.; 7, Кучинская М.Е.; 8, Райков Ю.А.] и Норвегии [9, Дзюбан В.В.; 10, Конышев В.Н., Сергунин А.А.; 11, Журавель В.П.]. Вместе с тем именно многосторонняя деятельность стран-участниц Альянса, особенно с задействованием его как организации, ещё не нашла столь подробного освещения, особенно применительно к современным реалиям. При выстраивании методологической основы работы автор опирался на положения теорий альянсов [12, Истомин И.А.] и строительства вооружённых сил [13, История...]. В работе были использованы методы сравнительного и ивент-анализа.

Выбор Норвегии как плацдарма НАТО для проникновения в Арктику

Во второй половине 2010-х гг. на практике проявился неофициальный консенсус внутри НАТО по вопросу закрепления за Норвегией роли основного реципиента многостороннего военного потенциала Альянса, используемого в субарктической и арктической зонах. Чем объяснялось согласие в этом вопросе североамериканских и европейских стран-участниц, особенно ведущих?

США в принципе не были готовы обеспечить доступ в военном отношении партнёров по Альянсу на Аляску. Для официального Вашингтона такой шаг отнюдь не усилил бы его в позиции в НАТО, но продемонстрировал бы определённую зависимость от европейских стран-участниц Альянса. Данный вопрос был тем чувствительнее для Белого дома в период, когда он настойчиво стремился к укреплению своих позиций внутри «коллективного» Запада и особенно Евро-Атлантического сообщества. Это являлось общим знаменателем для администраций Д. Трампа в его стремлении к жёсткой гегемонии и уже Дж. Байдена с характерным для него движением к мягкой гегемонии. Показательно, что США неизменно вносили заметный (часто определяющий или направляющий) вклад в проведение практически всех значимых военных учений НАТО в Европе, однако сам официальный Вашингтон почти никогда не привлекал контингенты партнёров к организации манёвров на собственной территории.

Белый дом был заинтересован в таком союзнике из стран-участниц НАТО, расположенных на побережье СЛО, с которым отсутствовали бы заметные разногласия по Арктике в целом и который был бы готов в тесном согласии с США, с признанием за ними ведущей роли и учётом особенностей их ресурсных возможностей, участвовать в «сдерживании» РФ на Крайнем Севере. Со времени оформления лагеря «западных демократий» (в конце 1940-х гг.) официальный Вашингтон имел достаточно прочные и разветвлённые связи в сфере обороны и безопасности с Канадой и Данией. В частности, на принадлежавшем последней о. Гренландия располагаются военные подразделения США (прежде всего, на базе Туле). Вместе с тем конкретно по арктическому треку взаимодействие официального Вашингтона как с Оттавой, так и с Копенгагеном по своему качеству и объёмам существенно меньше потенциального объёма. Канада весьма болезненно относилась к зондажу США вопроса об интерна-

ционализации Северо-Западного прохода, Дания — к постановке в августе 2019 г. Д. Трампом вопроса о покупке о. Гренландия⁶. Показательно, что сама инициатива 45-го президента США, без учёта самой характерной для него манеры подачи, не вызвала какого-либо заметного осуждения со стороны оппонентов из истеблишмента страны.

Подобные проблемы отсутствовали в реалиях второй половины 2010-х гг. в отношениях США с Норвегией. Последняя в наибольшей мере удовлетворяла указанным выше критериям и в геостратегическом отношении. Если Аляска (как часть владений самих США) «окаймляла» владения России в Арктике с восточной стороны, то Норвегия — с западной. Тем самым создавалась основа для противодействия РФ в Арктике с двух сторон — в Западном и Восточном полушариях соответственно. При выстраивании системы «сдерживания» России (как и ранее Советского Союза) США традиционно стремились обеспечить теснейшее сотрудничество с наиболее выдвинутыми на восток государствами-партнёрами по НАТО: показательна близость с ФРГ в предшествующую конфронтацию Запад — Восток, а также с Польшей и странами Балтии уже в условиях современной. В сравнении с 1950-ми — 1980-ми гг. с середины 2010-х гг. был заметно выше интерес США к сближению не только с Норвегией, но также Швецией и Финляндией, постепенно перерастая в поддержку вступления в НАТО последних. Это объяснялось широким кругом причин. Во-первых, по сравнению с 1989 г., резко отодвинулась на восток граница зоны ответственности НАТО. Расширение Альянса на массив государств Восточной Европы, особенно Польшу и республики Балтии, привело к «эффекту переплётывания»: укрепление позиций самих США, Альянса в условно нейтральных Швеции и Финляндии стало восприниматься как необходимость прикрытия с севера новой передовой зоны ответственности НАТО — в итоге территории самих официальных Хельсинки (де-юре с 4 апреля 2023 г.⁷) и Стокгольма становились её частью. Во-вторых, в отличие от предшествующей конфронтации с СССР и его союзниками, в условиях новой (с РФ с 2014 г.) США и в целом ведущие «западные демократии» были уверены в большей управляемости процессом, т. е. своей способности регулировать уровень напряжённости, контролировать эскалацию в случае её возникновения [1]. Одна из иллюстраций тому — нарастающие по числу единиц, их ударной мощи поставки странами-участницами вооружений и военной техники официальному Киеву, особенно на фоне вынужденной СВО РФ. Эта уверенность (во многом — иллюзорная) в контроле за ходом конфронтации на наиболее опасных направлениях (украинском, восточноевропейском) означала возможность большего внимания другим трекам, в т. ч. Арктике. Наконец, в-третьих, это уже отмеченное заметное возрас-

⁶ Trump confirms he is considering attempt to buy Greenland. 18.08.2018. URL: <https://www.theguardian.com/world/2019/aug/18/trump-considering-buying-greenland> (дата обращения: 05.05.2023).

⁷ Press statement by NATO Secretary General Jens Stoltenberg with the President of Finland, Sauli Niinistö. NATO. 4.04.2023. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions_213464.htm?selectedLocale=en (дата обращения: 05.05.2023).

тание геостратегической ценности последней в увязке с возросшими по сравнению с 1950-ми — 1980-ми гг. возможностями по оперированию здесь военными ресурсами.

Весьма важно, что на территорию Норвегии, в отличие от о. Гренландия или северных владений Канады, могли быть логистически относительно легко и быстро переброшены крупные разновидовые, в т. ч. наземные, контингенты других европейских стран-участниц НАТО, особенно Германии, Великобритании, а также Франции. Они, прежде всего официальный Лондон и Берлин, имели весьма доверительные отношения с Осло. Притом в случае ФРГ фактор исторической памяти (поражение и оккупация в 1940–1945 гг. Норвегии Третьим рейхом) не стал заметным спойлером на пути выстраивания продвинутого союзничества ещё в предшествующую конфронтацию Запад — Восток. Соответственно, и для ведущих западноевропейских стран-участниц НАТО, наиболее готовых и заинтересованных в согласованном продвижении в Арктике, Норвегия представлялась более ценным партнёром, чем Дания и Канада. Так, в сфере безопасности и обороны официальный Копенгаген, являясь страной-участницей ЕС, воздержался от участия в работе платформы PESCO (*Permanent Structured Cooperation; Постоянное структурированное сотрудничество, ПСС*) — едва ли не ключевого механизма, должного обеспечить «стратегическую автономию» Европейского союза [14, Никитин А.И.]. ПСС было запущено в 2017 г., имея основной структурной единицей проектные комитеты; их число заметно возрастало, а спектр тематики заметно расширялся. Все проектные комитеты могут быть разделены на две группы: технико-технологические (разработка и запуск производства новых образцов вооружений и военной техники) и функциональные (повышение оперативно-тактических возможностей конкретных родов или видов ВС, ВС в целом в конкретных сегментах). Притом интерес к сотрудничеству по линии ряда проектных комитетов PESCO с 2021 г. стала проявлять Норвегия (наряду с США и Канадой)⁸, не являясь страной-участницей ЕС. Канада традиционно проявляла «особость» в вопросе внесения вклада в укрепление европейской части зоны ответственности НАТО. В предшествующую «холодную войну» контингент официальной Оттавы здесь был небольшим (одна усиленная бригада) и был выведен первым. Принятие Канадой роли «рамочной нации» в деле функционирования многонациональной боевой группы сил передового развертывания (СПР) Альянса в Латвии (с 2017 г.)⁹ было скорее исключением, лишь подтверждавшим общее правило. В данном случае официальная Оттава проявила солидарность с англо-саксонскими партнёрами (Вашингтоном и Лондоном), по сути, вынужденно играя ту роль, что не согласилась принять Франция.

Наконец, ещё одной причиной являлись профильные военные возможности государств-членов НАТО из числа имеющих национальные секторы в Северном Ледовитом оке-

⁸ PESCO: Canada, Norway and the United States will be invited to participate in the project Military Mobility. The EU. 6.05.2021. URL: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/05/06/pesco-canada-norway-and-the-united-states-will-be-invited-to-participate-in-the-project-military-mobility/> (дата обращения: 05.05.2023).

⁹ NATO's military presence in the east of the Alliance. NATO. 21.12.2022. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136388.htm (дата обращения: 05.05.2023).

ане. К началу 2020-х гг. США, обладая в целом очень сильной «военной машиной», не располагали сколько-нибудь значительными арктическими войсками, т. е. силами и средствами, оснащёнными и приспособленными к применению в условиях Крайнего Севера. Из числа относимых к этой категории Дания располагала отдельными мелкими подразделениями в Гренландии; Канада — несколько большими силами, ключевой воинской частью в составе которых являлась 1-я патрульная группа рейнджеров (эквивалент «ядра» батальонной тактической группы, БТГ)¹⁰. Норвегия располагала наиболее крупными и хорошо организованными арктическими войсками: их основу составляла бригада «Север» (9 батальонов, в т. ч. 6 боевых таковых)¹¹.

Исторический опыт использования Норвегии как плацдарма для военно-стратегического проникновения в СЛО

На практике впервые ценность геостратегического положения Норвегии была наглядно продемонстрирована в ходе Второй мировой войны. После поражения (1940 г.) от Третьего рейха на оккупированной норвежской территории оказались размещены непропорционально большие (с учётом численности мирного населения, природно-климатических условий) силы вермахта. Притом, по сути, речь шла о двух крупных группировках. Одна из них была развёрнута на большей части страны (кроме Северной Норвегии) и была разновидовой, т. е. составлена из соединений ВМС, армии, а также частей BBC. Крупные силы надводных кораблей (всех классов вплоть до линкоров) и подводных лодок, флотской авиации предназначались прежде всего для борьбы с союзническими конвоями, шедшими в СССР, его Северным флотом и британскими ВМС¹². Соответственно, опираясь на норвежские порты, кригсмарине многократно совершали заход в акватории СЛО, в т. ч. весьма отдалённые от континента. Вдоль побережья Норвегии были размещены крупные наземные силы, постепенно увеличиваемые по мере возрастания риска союзнического десанта: если летом 1940 г. здесь было 7 дивизий [15, с. 319], то к 1944 г. — уже 13 дивизий [16, с. 20], т. е. местное побережье прикрывалось во многом лучше, чем оккупированное во Франции. Показательно, что из всех группировок гитлеровских войск таковая в Норвегии сдалась в плен одной из последних, де-факто уже позже подписания акта о безоговорочной капитуляции. Другая группировка — это армия «Норвегия» (с 1942 г. «Лапландия»), изначально (к 22 июня 1941 г.) сосредоточенная на севере Норвегии (в Финнмарке) и севере же Финляндии. Эта группировка (6 дивизий) в целом неудачно пыталась наступать на Кольском п-ове, имея главной целью захват Мурманска и Полярного¹³. Разгром этой группировки Красной Армией

¹⁰ Canadian Armed Forces sharpen cold weather skills above the Arctic Circle, alongside NATO Allies and partners. NATO. 17.03.2019. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_165265.htm?selectedLocale=en (дата обращения: 05.05.2023).

¹¹ Norwegian Armed Forces in transition. Strategic defence review by the Norwegian chief of defence. Abridged version. Oslo, 2015. P. 15, 17.

¹² Атлас офицера. М.: Военно-топографическое управление ГШ ВС СССР, 1974. С. 276.

¹³ Там же, С. 252–253.

в ходе Петсамо-Киркенесской операции (7–29 октября 1944 г.) привёл к освобождению лишь части норвежского Финнмарка [17, Штеменко С.М., с. 408–411]. Наступление РККА на остальные части территории королевства не осуществлялось не только по политическим обстоятельствам (разграничение зон стратегической ответственности СССР и западных союзников). Другая причина — исключительная сложность «разворота» из Финнмарка на юг по Норвегии в смысле использования и снабжения войск в гористой местности на Крайнем Севере, притом в условиях полярной ночи и разрушения вермахтом почти всей инфраструктуры. Кроме того, РККА пришлось бы вести боевые действия с очень сильной разновидовой группировкой противника (вермахт, отряды СС и местных коллаборационистов) на основной части норвежских земель.

Тем самым была на практике продемонстрирована автономность последней (в смысле пониженной вероятности наземных ударов с севера) от массива сил и средств, что действовали в самых северных районах Норвегии (и Финляндии). Именно в 1940–1945 гг. (точнее, в 1941–1944 гг.) была выработана триединая схема использования Норвегии как плацдарма для военно-стратегического проникновения в СЛО, элементы которой:

- развёртывание группировки в норвежском Финнмарке (желательно — с дополнением в северных районах Финляндии) для противодействия СССР;
- выстраивание надёжной системы охраны протяжённого побережья (прежде всего, портовой инфраструктуры) в основной части Норвегии, особенно на участке Тронхейм — Тромсё как основной опоры для «стратегического броска» (в обоих случаях основная нагрузка ложилась на сухопутные войска и BBC);
- использование крупных сил ВМС с авиационной поддержкой в акваториях СЛО — прежде всего, Норвежском, Баренцевом и Гренландском морях.

В чисто военном отношении эта триединая схема оказалась востребована для НАТО в современных реалиях.

Особенности развёртывания ВС Норвегии: «лакуны», требующие заполнения партнёрами по НАТО

Уже на начальных стадиях конфронтации Евро-Атлантического сообщества с РФ (с 2014 г.) Норвегия практически полностью свернула осуществлявшееся до этого ограниченное военное сотрудничество с РФ [10, с. 353–354] (в частности, было прекращено проведение ежегодных с начала 2010-х гг. учений «Помор»). Уже в середине 2010-х гг. из числа стран-участниц НАТО официальный Осло вошёл в число наиболее активных сторонников «сдерживания» РФ, продвигая в увязке с этим развитие NORDEFCO (Сотрудничество североевропейских стран в области обороны) и поддерживая идею вхождения в Альянс Швеции и Финляндии [10, с. 353–354]. Такой шаг расценивался как содействующий повышению эффективности военно-стратегических позиций в норвежской губернии Финнмарк и в целом существен-

но помогавший в противодействии «российской угрозе». Смена правительства (приход к власти по итогам выборов 2021 г. Норвежской рабочей партии вместо Консервативной партии) никак не отразилась на подходе официального Осло к «сдерживанию» РФ. С учётом объёмов имевшейся ресурсной базы, он самым активным образом включился в предоставление властям в Киеве военной поддержки в условиях проведения СВО. Так, к концу марта 2023 г., вскоре после принятия странами-участницами НАТО решения о передаче танков Украине (с 25 января 2023 г.) Норвегия направила ей 8 танков *Leopard 2*¹⁴, в то время как их производитель Германия — 18¹⁵ (при огромной разнице по численности единиц военной техники в пользу ВС ФРГ), что отражало жёсткость позиции Норвегии. Проявлением этого стала также самая активная поддержка официальным Осло приостановки членства России в Арктическом совете и Совете государств Балтийского моря уже с марта 2022 г. Параллельно наблюдалось предельное ограничение политico-дипломатических контактов на двусторонней основе, сопровождаемое высылками российских дипломатов: в апреле 2022 г. — 3, а в апреле 2023 г. — уже 15 представителей МИД РФ¹⁶. Логично, что это дополнялось ростом вклада Норвегии в «сдерживание» РФ в Арктике, особенно в кооперации с партнёрами по НАТО.

«Военная машина» официального Осло не сталкивается с проблемой недофинансирования. Из числа государств-членов НАТО в 2014–2022 гг. по общему объёму ежегодных военных расходов (от более чем 5,8 до почти 8,1 млрд долл. в постоянных ценах 2015 г.¹⁷) Норвегия занимала 11-ю позицию среди государств-членов блока¹⁸. В основном она уступала партнёрам, имевшим крупные вооружённые силы (от 100 тысяч военнослужащих и более — США, Великобритании, Франции, Германии, Италии, Польше, Турции, Испании), а также Канаде и Нидерландам. В случае Канады, другой арктической страны-участницы НАТО, диапазон ежегодных военных трат колебался от 15,6 до почти 22,8 млрд долл.¹⁹, т. е. был в 2,7–2,8 раз больше, чем у Норвегии; однако численность личного состава ВС официальной Оттавы (65,9–71,8 тысяч солдат и офицеров)²⁰ примерно в 3,5 раза превышает данный показатель для Осло. Иными словами, последний выделял больше средств на одного расчётного военнослужащего с закладыванием сюда затрат на модернизацию вооружений и военной

¹⁴ Украина получила от Норвегии танки Leopard 2. РБК. 20.03.2023. URL: <https://www.rbc.ru/rbcfreenews/64189bbf9a79472ad7448ca0> (дата обращения: 05.05.2023).

¹⁵ Liste der militärischen Unterstützungsleistungen. Bundeskanzleramt. 2023. URL: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/krieg-in-der-ukraine/lieferungen-ukraine-2054514> (дата обращения: 05.05.2023).

¹⁶ Случай высылки российских дипломатов из Норвегии. ТАСС. 13.04.2023. URL: <https://tass.ru/info/17517435> (дата обращения: 05.05.2023).

¹⁷ Defence Expenditure of NATO Countries (2014-2022). Brussels: NATO, 2022. P. 7.

¹⁸ Там же, р. 7.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же, р. 12.

техники (ВиВТ). Примечательно, что к 2022 г. удельный вес последнего раздела для Норвегии составлял более 29%, а Канады — лишь 13%²¹. Ещё более показателен тот факт, что по объёму военных расходов на душу населения официальный Осло стабильно занимал 2-е место среди стран-участниц НАТО (от 1 141 до 1 497 долл. в постоянных ценах 2015 г.), уступая лишь США и заметно опережая располагавшуюся на 3-м месте Великобританию²².

На этом фоне значение такого показателя как доля военных расходов от ВВП в основном на уровне от 1,55 до 1,8% (кроме 2019–2020 гг.)²³, т.е. менее 2% как целевого показателя для стран-участниц НАТО к 2024 г., не оказывало заметного воздействия на возможности «военной машины» Норвегии. Официальный Осло был готов и способен последовательно финансировать развитие инфраструктуры и особенно обновление парка ВиВТ, притом имея запас (путём приближения к отметке профильных расходов в 2% от ВВП) для ещё большего наращивания темпов.

К середине 2010-х гг. удельный вес современных ВиВТ существенно различался между видами и родами вооружённых сил. В интересах королевских BBC была запущена (с 2012 г.) программа замены истребителей F-16 на F-35: к 2025 г. планировалось партиями приобрести у США 52 таких машины с большим запасом оружия (особенно ракет) к ним²⁴. Это позволит полностью обновить парк трёх основных (боевых) эскадрилий BBC. Закупки F-35 являлись самойющей статьёй затрат на технико-технологическую модернизацию ВС в целом: 32% от общей суммы ассигнований на 2018–2025 гг.²⁵

В королевских BMC современным был парк корветов (6 вымпелов типа *Skjold*) и фрегатов (реально 4 вымпела типа *Fridtjof Nansen*²⁶, ещё один был повреждён и затонул в ходе проведения учений *Trident Juncture 18*). Приближение предельного срока службы со списанием было характерно для подводных лодок (де-факто 4 субмарины на 2015 г.²⁷). В 2021 г. официальный Осло принял решение о приобретении 4 дизельных ПЛ проекта 212 CD (новейшей модификации 212A) германского производства: поставки должны начаться с 2029 г.²⁸. Гармонизация состава BBC с США и ПЛ — уже с ФРГ отчётливо показывала, ВС каких стран-участниц НАТО рассматривались основными партнёрами для соответствующего вида и рода королевских войск.

В случае сухопутных войск проблемой считалась нехватка тяжёлой бронетехники, особенно предназначеноной к использованию в условиях Крайнего Севера. Прежде всего,

²¹ Defence Expenditure of NATO Countries (2014-2022). Brussels: NATO, 2022, p. 13.

²² Там же, р. 11.

²³ Там же, р. 8.

²⁴ Norway swaps in its F-35s for NATO quick-reaction mission in the High North. 6.01.2022. URL: <https://www.defensenews.com/global/europe/2022/01/06/norway-swaps-in-its-f-35s-for-nato-quick-reaction-mission-in-the-high-north/> (дата обращения: 5.05.2023).

²⁵ Future acquisitions for the Norwegian Defence Sector 2018–2025. Oslo: Forsvardepartement, 2018. Р. 6.

²⁶ Norwegian Armed Forces in transition... Oslo, 2015. Р. 15.

²⁷ Там же.

²⁸ Neue U-Boote und Seeziel-Flugkörper für die Marine. BMVg. 09.07.2021. URL: <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/ausrustung-baainbw/aktuelles/deutsch-norwegische-u-boote-und-seeziel-flugkoerper-5109534> (дата обращения: 05.05.2023).

переформирование мотопехотных подразделений в механизированные должно было быть осуществлено в составе частей бригады «Север»²⁹.

Вооружённые силы (ВС) Норвегии отличала в целом высокая боеспособность личного состава, способность эффективно действовать поодиночке и мелкими подразделениями, в т. ч. в условиях Крайнего Севера. Ключевой трудностью являлась ограниченность военно-людских ресурсов: если в 2014 г. в ВС насчитывалось 21,0 тысяча солдат и офицеров, то в 2022 г. — 22,6 тысяч, т. е. в целом прирост был минимальным (более того, в 2015–2019 гг. численность даже снижалась, опустившись до отметки в 19,2 тысячи человек³⁰). Учитывая размеры населения Норвегии в целом (5,4 млн человек), в вооружённых силах уже занято 0,4% от него. Сложно ожидать, что Королевство, даже с учётом воинской обязанности для женщин, пойдёт на увеличение ВС существенно выше отметки в 0,5% от количества жителей страны (27 тысяч военнослужащих). С самого конца 2010-х гг. норвежскую «военную машину» характеризовал медленный, почти точечный, прирост; с высокой долей вероятности именно эта динамика сохранится на среднесрочную перспективу.

Помимо регулярных войск, Норвегия располагала также корпусом резервистов численностью в 30 тысяч человек³¹. Часть из них была задействована в проведении учений. Добровольцы из числа резервистов будут активнее привлекаться к несению военной службы в качестве контрактников. Это уменьшение обученного запаса будет компенсироваться его небольшим ростом как производной увеличения регулярных войск, т. е. корпус резервистов останется примерно той же численности.

Ограничность военно-людских ресурсов требовала нетривиальных решений в вопросе совершенствования организационно-штатной структуры ВС. Так, создание каждой новойвойсковой части заставляло задуматься о необходимости перераспределения личного состава внутри соответствующего вида или рода войск; а развертывание дополнительного соединения — уже между последними в целом.

Согласно планам 2015 г., предполагалось расформировать управление единственной в армии Норвегии бригады «Север», один из трёх мотопехотных батальонов, а также все таковые со специализацией, кроме разведывательной, — инженерный, артиллерийский (боевые), связи, поддержки и медицинский (вспомогательные)³². Ряд их мелких подразделений должен быть сохранён в качестве отдельных. Кроме того, подлежала расформированию и часть войск губернии Финнмарк, не входившая в состав бригады «Север», — прежде всего, отдельный механизированный батальон³³. Планируемое упразднение бригадного звена в армии Норвегии означало бы перевод всех частей и подразделений (от батальона и ниже) в прямое подчинение командования сухопутных войск. Высвобождаемый личный состав (как

²⁹ Norwegian Armed Forces in transition... Oslo, 2015. P. 15, 24.

³⁰ Defence Expenditure of NATO Countries (2014-2022). Brussels: NATO, 2022. P. 12.

³¹ Norwegian Armed Forces in transition... Oslo, 2015. P. 15.

³² Там же, р. 15, 24.

³³ Там же.

сам по себе, так и места) предполагалось направить на усиление других видов войск. Само по себе столь кардинальное сокращение норвежских войск в Финнмарке, т. е. в приграничной с РФ губернии, свидетельствовало о том, что норвежское руководство в 2015 г., т. е. спустя год после начала вооружённого конфликта на востоке Украины, *не воспринимало гипотетическую «российскую угрозу» в качестве экзистенциональной*.

Однако во второй половине 2010-х гг. все планы по расформированию бригады и войсковых единиц уровней ниже были отменены — более того, началась подготовка к созданию новых боевых подразделений и частей (в т. ч. за счёт перенаправления части личного состава из вспомогательных). Представляется, что в пересмотре первоначального решения едва ли не ключевую роль сыграли позиций государств-партнёров Норвегии по НАТО, заинтересованных в усилении «сдерживания» РФ и одновременно прикрытии группировкой в Финнмарке разворачиваемого с опорой на базы юга и центра Норвегии стратегического проникновения в СЛО. Ведущие партнёры по НАТО были готовы наращивать (в основном временно) военные силы в Финнмарке, однако их интересам отвечало бы, если бы основу группировки здесь составляли бы сами норвежские войска.

Идя навстречу пожеланиям партнёров, Норвегия сохранила ту конфигурацию развёртывания своих ВС, особенно *наземных сил*, что наличествовала к 2015 г. Это предельное со средоточение сухопутных частей (в составе бригады «Север», войск вне её) в губернии Финнмарк. В остальной (основной) части страны оставались в основном кадрированные подразделения и центры подготовки новобранцев и резервистов, подразделения относительно небольших сил оперативного реагирования (3 250 военнослужащих), а также батальон королевской гвардии в Осло³⁴. Соответственно, здесь, особенно в обширном зоне между Тронхеймом и Тромсё, норвежской армии потенциально требовалось усиление — но только в ситуации, когда под эгидой начиналось многостороннее военно-стратегическое проникновение в Арктику.

Модернизируемые ВВС Норвегии примерно в равной степени фокусировались на прикрытии северных районов и остальной территории страны, тем оказывая поддержку планам партнёров по всем основным направлениям.

Наконец, норвежские ВМС (за исключением подразделений береговой охраны и тыловой поддержки) закономерно могли стать одной из основ группировок НАТО, непосредственно осуществляющих обеспечение присутствия в СЛО. Исходя из оснащённости современной техникой (прежде всего, в плане фрегатов — класса кораблей, предназначенного к использованию в океанской зоне) надводные военно-морские силы Норвегии были раньше других видов и родов войск и в более полной степени подготовлены к практическому обеспечению поддержки государств-партнёров по НАТО в их намерениях.

³⁴ Norwegian Armed Forces in transition... Oslo, 2015. P. 15.

Особенности военного присутствия стран НАТО в Норвегии

Авторское предположение о том, что потребность самой Норвегии в военной поддержке со стороны партнёров по Альянсу была именно *потенциальной*, т. е. она не была нужна для обеспечения безопасности и обороны королевства в «обычных» реалиях, без осуществления стратегического проникновения НАТО в Арктику, доказывается линией поведения самого официального Осло. В годы предшествующей «холодной войны» Норвегия была свободна от постоянного присутствия союзнических войск: северная группа армий НАТО была дислоцирована в ФРГ [18, Лауч З., с. 80–101], но отнюдь не на географически одноимённом фланге передовой зоны ответственности Альянса в Европе. Как минимум в первое десятилетие (2014–2023 гг.) нынешней конфронтации Запада и РФ официальный Осло также не стал обращаться к партнёрам по НАТО с просьбой разместить на своей территории союзническое военное присутствие. Так, этого не произошло ни в июле 2016 г., когда было принято решение об учреждении многосторонних боевых батальонных тактических групп (БТГ) в Польше и странах Балтии (реально развёрнуты с января 2017 г.), ни в марте 2022 г., когда такие были созданы в южной части Восточной Европы (в Словакии, Венгрии, Румынии и Болгарии), ни в июне 2022 г., когда стартовала плавная трансформация «старых» БТГ в бригады³⁵. Географически и хронологически синхронно развёртывалось присутствие США в национальном качестве — одна бригада в Польше и к северу от неё (с 2017 г.), другая — в странах региона к югу³⁶. Параллельно в нём проходило наращивание иных составляющих конвенционального (неядерного) военного присутствия — прежде всего, морской, воздушной, и расширялась система штабов различного (вплоть до корпусного) уровня. Показательно, что сама Норвегия принимала участие в комплектовании многонациональной БТГ в Литве («рамочное государство» — Германия) с момента её создания, поддержав решение (2022 г.) о реорганизации этой части в бригаду. На июнь 2022 г. вклад королевских войск составлял 188 военнослужащих (11,5% от общей численности БТГ в 1 632 солдата и офицера и почти 2% для БТГ СПР в целом, что имели 9 641 человека³⁷) или около 0,9% от численности норвежских ВС. Здесь следует подчеркнуть, что участие в комплектование БТГ СПР не являлось строго обязательным для всех стран-участниц Альянса: например, в этот процесс как минимум в 2017–2022 гг. не были вовлечены Греция, Турция и Португалия³⁸. Официальная Анкара предпочитала предельное сосредоточение на ключевых для неё ближневосточном и севе-

³⁵ NATO's military presence in the east of the Alliance. NATO. 21.12.2022. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_136388.htm (дата обращения: 05.05.2023).

³⁶ Fact sheet — U.S. Defense Contributions to Europe. The US Department of Defence. 29.06.2022. URL: <https://www.defense.gov/News/Releases/Release/Article/3078056/fact-sheet-us-defense-contributions-to-europe/> (дата обращения: 05.05.2023).

³⁷ NATO's Forward Presence. NATO. June 2022. URL: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/11/pdf/221128-factsheet-efp_en.pdf (дата обращения: 05.05.2023).

³⁸ См., например: NATO's Forward Presence. NATO. November 2022. URL: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/11/pdf/221128-factsheet-efp_en.pdf (дата обращения: 05.05.2023).

роафриканском направлениях, Лиссабон — на последнем. Норвегия была «заявдана» на Арктику, участвовала на своей территории в «сдерживании» РФ как приграничное с ней государство, однако официальный Осло не усматривал в этом препятствие для внесения полноценного вклада в комплектование СПР НАТО в Восточной Европе. Данное положение отражало самодостаточность страны в сфере безопасности и обороны.

Если в Восточной Европе де-юре инициатива о развертывании войсковых единиц СПР исходила от самих региональных игроков, то в случае Королевства Норвегия с соответствующим предложением были вынуждены выступать другие (по отношению к официальному Осло) страны-участницы НАТО — прежде всего, США, Великобритания и Германия, сами за-прашивая и получая одобрение норвежской стороны. С одной стороны, тем ведущие игроки Альянса демонстрировали определённую зависимость от относительно небольшой (особенно по численности населения) Норвегии, с другой — такая схема позволяла им намного гибче, чем в Восточной Европе, подходить к использованию своих войск, особенно наземных, что на практике было очень важно.

В 1990-е — начале 2010-х гг. в вооружённых силах стран-участниц НАТО прошли масштабные сокращения: так, между 1989 и 2015 гг. численность личного состава ВС США сократилась с 2 241 до 1 314 тысяч солдат и офицеров (в 1,7 раза), Великобритании — с 318 до 141 тысячи (2,3 раза), Германии — с 503 до 177 тысяч³⁹ (2,8 раза). Восстановительный рост этих ВС со второй половины 2010-х гг. был небольшим (обычно в пределах 1% в год, а до 2018 г. даже имело место сокращение по инерции) и притом резко отставал по скорости от увеличения многосторонних сил в подчинении НАТО. Так, на Мадридском саммите Альянса (28–30 июня 2022 г.) было принято решение о непосредственном использовании в составе группировок блока, резервирования под это 800 тысяч солдат и офицеров (в т. ч. 300 тысяч с готовностью приведения в полную боевую готовность до 1 месяца)⁴⁰, что составляло более 40% к численности ВС всех европейских стран-участниц НАТО (1,96 млн)⁴¹. Учитывая, что именно на них, а не США, ложится подавляющая часть нагрузки по практическому усилению военного потенциала в подчинении НАТО, очевиден интерес к поиску наиболее удобных (гибких) форм соответствующего использования национальных войск. Поэтому как силы быстрого реагирования (мощный II стратегический эшелон войск Альянса), так и силы передового развертывания комплектовались на ротационной основе, т. е. временным представлением конкретных сил и средств, необходимых для заполнения заявленной национальной квоты. Принимая на себя росшие чёткие (в количественном плане) обязательства в отношении партнёров по НАТО в Восточной Европе, США и особенно западноевропейские

³⁹ Financial and economic data relating to NATO defence. Press release M-DPC-2(91)105. Brussels: NATO, 1991. P. 7; Defence Expenditure of NATO Countries (2014–2022). Brussels: NATO, 2022. P. 12.

⁴⁰ New NATO force model. NATO. 30.06.2022. URL: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2022/6/pdf/220629-infographic-new-nato-force-model.pdf (дата обращения: 5.05.2023).

⁴¹ Defence Expenditure of NATO Countries (2014–2022). Brussels: NATO, 2022. P. 8.

державы стремились одновременно избежать этого в случае Норвегии и обеспечить стратегическое проникновение в Арктику с опорой на её поддержку.

Из данного противоречия существовали два выхода. Один, основной, — это интенсификация военно-тренировочной деятельности под эгидой НАТО в Скандинавии и Арктике (в плане крупных манёвров превзошедшая показатели для Восточной Европы). Это позволяло отработать развёртывание массы войск различных видов ВС в условиях субарктического и арктического климата, т. е. накопить опыт большому числу военнослужащих, притом перенаправляя их с решения других (более стандартных) задач лишь на короткое время — обычно на несколько недель. Другой, имевший скорее вспомогательное значение, — это развёртывание союзнического присутствия на территории Норвегии формально в рамках НАТО, но де-факто в национальном качестве, т. е. на двусторонней основе. Притом такие договорённости могли быть легче пересмотрены, т. е. присутствие могло быть свёрнуто или трансформировано уже в ближнесрочной перспективе. Логично, что второй вариант осуществлялся именно США, реализовавшими его параллельно и в Восточной Европе.

Вклад партнёров по НАТО в усиление группировки в Финнмарке

Хотя к СПР НАТО, ассоциированным с ними войскам стран, расположенных в передовой части зоны ответственности (как это было в случае ВС государств-членов Альянса в Восточной Европе), де-юре группировка сил и средств в губернии Тромс-ог-Финнмарк не относилась, де-факто она являлась частью данной категории. Подтверждение тому — хронологическая синхронизация мер США, стран-участниц НАТО по наращиванию группировки в Северной Норвегии с увеличением потенциала СПР в Восточной Европе в 2016–2017 гг. и 2022 г.

На фоне принятия решения о создании первых их БТГ в Польше и странах Балтии (июль 2016 г.) в октябре 2016 г. ещё администрация Б. Обамы озвучила решение о направлении в Финнмарк 330 морских пехотинцев⁴² — в обоих случаях реально силы были развёрнуты с января 2017 г. В июне 2018 г. уже администрация Д. Трампа с согласия Норвегии приняла решение об увеличении своего присутствия до 700 военнослужащих корпуса морской пехоты (КМП)⁴³, т. е. «ядра» БТГ. Это было значимой величиной в условиях Крайнего Севера, усиливая боевую мощь королевских войск в Финнмарке на 20–25%. Однако намного большую выгоду получали сами США. Они обретали возможность в тесном сотрудничестве с норвежскими частями (неоднократно на временной основе передавая для обучения их командирам свои подразделения), их отлаженной инфраструктурой отработать схему создания полноценных собственных арктических войск. Ещё одним преимуществом являлось получение практических навыков именно в районе, географически прилежащим к Кольскому п-ову

⁴² Some 330 U.S. Marines to be temporarily stationed in Norway in 2017. 24.10.2017. URL: <https://www.reuters.com/article/us-norway-usa-military-idUSKCN12O2DM> (дата обращения: 5.05.2023).

⁴³ US to double number of Marines in Norway amid Russia tensions. 12.06.2018. URL: <https://edition.cnn.com/2018/06/12/politics/us-marines-norway-russia-tensions/index.html> (дата обращения: 5.05.2023).

— зоне дислокации основной части Северного флота России. Показательно, что ротируемый (раз в 6 месяцев) контингент США планировалось здесь разместить как минимум на 5 лет⁴⁴.

Однако в реальности он был выведен уже к сентябрю 2020 г.⁴⁵ В чём причины столь заметного изменения подхода? Это не может быть объяснено фактором пандемии, т.е. на протяжении первых, самых тяжёлых, её волн подразделения КМП США оставались на севере Норвегии. Учитывая подход администрации Д. Трампа (с его бизнес-мышлением) к внешней политике, особенно взаимоотношениям внутри НАТО, уместно выделить три основные причины. Во-первых, это требование к Норвегии увеличить планку военных расходов до 2% от ВВП: если в 2016–2018 гг. они находились на уровне 1,72–1,74%, то в 2019 г. были повышенены до 1,86%, а в 2020 г. — до 2,0%⁴⁶. Притом данная отметка была достигнута в год первых, имевших наибольший «замораживающий» эффект, волн COVID-19, когда произошло снижение ВВП (в случае Норвегии — с 406 до 404 млрд долл.)⁴⁷ — иными словами, на практике военные расходы почти не выросли. Уже в начале 2020-х гг. их доля в ВВП вновь опустилась ниже 1,8%⁴⁸. Тем самым официальный Осло учёл требования Д. Трампа на уровне НАТО, однако снизил готовность к сохранению военного присутствия США в Финнмарке, которое прежде всего нужно было самим последним. Во-вторых, 45-й президент США как раз стремился подчеркнуть отсутствие у Белого дома какой-либо зависимости от партнёров по НАТО. В-третьих, Д. Трамп весьма болезненно относился к факту продвинутых отношений Норвегии с Германией (в частности, наличию полноценного переговорного тандема двух стран Э. Сульберг — А. Меркель) — основному объекту критики и давления со стороны США внутри Евро-Атлантического сообщества. Символом этого стал выбор именно ФРГ как поставщика новых подводных лодок для норвежских ВМС.

Однако решение Белого дома 2020 г. оказалось сугубо тактическим. Страгетически США нуждались в обеспечении полноценного военно-стратегического присутствия на севере Норвегии, что подтвердил курс администрации Дж. Байдена. По сравнению с предшественницей она сумела найти более удобные для обеих сторон, особенно самих США, формы этого: районы совместного военного использования (англ. “*agreed areas*”) как профильные объекты с прилежащими территориями / акваториями, куда свободно допускались как военные США, так и Норвегии⁴⁹. В последнем отношении данные районы отличались от классических заграничных военных баз Соединённых Штатов (обычно находившихся в исключительной

⁴⁴ US to double number of Marines in Norway amid Russia tensions. 12.06.2018. URL: <https://edition.cnn.com/2018/06/12/politics/us-marines-norway-russia-tensions/index.html> (дата обращения: 05.05.2023).

⁴⁵ U.S. Pulls 700 Marines Out of Norway. 7.08.2020. URL: <https://www.lifeinnorway.net/u-s-pulls-700-marines-out-of-norway/> (дата обращения: 05.05.2023).

⁴⁶ Defence Expenditure of NATO Countries (2014–2022). Brussels: NATO, 2022. P. 8.

⁴⁷ Там же, р. 10.

⁴⁸ Там же, р. 8.

⁴⁹ New Norway — USA Defense Agreement Allows Extensive US Authority in the North. 8.06.2022. URL: <https://www.hightnorthnews.com/en/new-norway-usa-defense-agreement-allows-extensive-us-authority-north> (дата обращения: 05.05.2023).

юрисдикции последних), что было шагом навстречу интересам официального Осло. Как и его предшественники с 1950-х гг., правительство Й. Г. Стёре не было согласно полностью передать часть норвежской территории для размещения постоянного союзнического присутствия. Вместе с тем создание этих районов было огромным шагом навстречу США, получавшим «всесезонный» доступ к военной (и двойного назначения) инфраструктуре Норвегии, т. е. приобреталась «страховка» для долгосрочного военного присутствия Соединённых Штатов Америки.

8 июня 2022 г. Стортинг большинством голосов, включая фракции Норвежской рабочей и Консервативной партии, но с жёсткой критикой со стороны крайне левых, одобрил соглашение с США. Документ предполагал создание двух районов совместного военного использования: на базах ВМС в Рамсунне (Финнмарк) и BBC в Эвенесе (Тромсё, вблизи Нарвика) как основных пунктов базирования соответствующих видов войск в Северной Норвегии⁵⁰. В первом случае (Рамсунн) США получили возможность развернуть подразделения КМП, во втором — BBC, взаимодействуя с королевской авиацией, переоснащаемой на F-35⁵¹. Причём Белый дом мог свободно варьировать численность личного состава, единиц ВиВТ, в отличие от ситуации 2016–2020 гг.

Полученный тогда и вновь нарабатываемый в сотрудничестве с ВС Норвегии опыт позволил США перейти к созданию собственных полномасштабных арктических войск. 6 июня 2022 г. в составе армии США с базированием в Аляске была создана 11-я аэромобильная (воздушно-десантная) дивизия «арктических ангелов» в составе численностью в 12 тысяч солдат и офицеров [4, с. 120]. Основу соединения образовали две бригады: 1-я пехотная (бывшая 1-я бригада страйкеров) и 2-я аэромобильная (бывшая 4-я аэромобильная 25-й пехотной дивизии)⁵². 11-я дивизия стала первым соединением данного уровня, созданным впервые в армии США с 2010-х гг. (на весну 2022 г. в ней насчитывалось 10 дивизий, без сквозной нумерации), что показывает заметный рост внимания Белого дома к Арктике. С учётом используемых во взаимодействии с 11-й дивизией подразделений КМП, других родов войск, арктические войска США в Аляске составляли на середину 2022 г. не менее 1% от общей численности ВС (почти 1 350 тысяч военнослужащих)⁵³, уже не уступая по количеству военнослужащих группировке ВС Норвегии в Финнмарке-ог-Тромсё. Вместе с тем последняя как минимум на среднесрочную перспективу будет сохранять преимущество в плане отлаженности и уровня подготовки отдельно взятого бойца, мелкого подразделения.

Отнюдь не случайно хронологическое совпадение — в начале июня 2022 г. — создания 11-й дивизии на Аляске и ратификации (и немедленного начала имплементации) согла-

⁵⁰ New Norway — USA Defense Agreement Allows Extensive US Authority in the North. 8.06.2022. URL: <https://www.hightnorthnews.com/en/new-norway-usa-defense-agreement-allows-extensive-us-authority-north> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵¹ Там же.

⁵² Army Forms 11th Airborne Division Amid Focus on Arctic Warfare. 6.06.2022. URL: <https://www.military.com/daily-news/2022/06/06/army-forms-11th-airborne-division-amid-focus-arctic-warfare.html> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵³ Рассчитано на основе: Defence Expenditure of NATO Countries (2014–2022). Brussels: NATO, 2022. P. 8.

шения о районах совместного военного использования в Северной Норвегии. Тем самым при ведущем участии Белого дома происходило параллельное выстраивание отрезков «сдерживания» РФ в Арктике к востоку и западу от её границ. Одновременно шла отработка усиления группировки в Финнмарке странами-участницами НАТО в целом: так, на это были нацелены крупнейшие (30 тысяч военнослужащих) учения НАТО *Cold Response 22* (14–31 марта 2022 г.) с участием 26 стран-участниц Альянса, Швеции и Финляндии⁵⁴. Основу контингента ФРГ составлял батальон горных стрелков, поддерживаемый военно-транспортной авиацией⁵⁵. США совместно с Нидерландами и Великобританией сосредоточились на использовании частей морской пехоты для борьбы с «противником», в роли которого выступали танковые и механизированные подразделения Швеции и Финляндии⁵⁶. Последние самым активным образом вовлекались в выстраивание в Северной Норвегии системы «сдерживания» РФ. После вступления в Альянс официальных Стокгольма и особенно Хельсинки размещённые в соответствующей части стран войска должны были стремиться к слиянию в единое оперативно-тактическое целое с бригадой «Север» Норвегии и временно размещёмыми здесь силами других стран-участниц НАТО. Манёвры были нацелены на отработку развёртывания, в т. ч. уже после начала боевых действий, многостороннего соединения уровня дивизии, «ядро» которой составляла норвежская бригада «Север», — иными словами, речь шла об её оперативном «доращивании» войсками других стран-участниц Альянса и отлаживании снабжения всех этих сил в условиях ранней весны на Крайнем Севере.

Манёвры *Cold Response* начали проводиться с 2006 г. два раза в год (обычно весной и осенью; не были организованы в 2020 г.) как национальные учения норвежских ВС. По согласованию с организатором в них принимали участие контингенты партнёров по НАТО (прежде всего, из состава КМП США в Финнмарке в 2016–2019 гг.). В этой связи кейс *Cold Response 22* зафиксировал *тенденцию интернационализации*, т. е. трансформации эгида из сугубо национальной в НАТО, важнейших учений на территории Норвегии. Аналогичная ситуация наблюдалась с манёврами *Joint Viking 23*, которые проходили в Тромсё с задействованием 12 тысяч участников в марте 2023 г.⁵⁷ Закономерно, что это проявилось прежде всего в Северной Норвегии — обращённой на восток зоне «сдерживания» РФ, которая с севера же обеспечивала систему стратегического проникновения Альянса в Арктику.

⁵⁴ Cold Response 2022. Forsvaret. 2022. URL: <https://www.forsvaret.no/en/exercises-and-operations/exercises/cr22> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵⁵ Gebirgsjäger bei Cold Response 2022. NATO. 01.04.2022. URL: <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/heer/aktuelles/gebirgsjaeger-bei-cold-response-2022-5385872> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵⁶ Dispatch from the field — exercise Cold Response 2022 wraps up in Norway. NATO. 5.04.2022. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_194434.htm (дата обращения: 05.05.2023).

⁵⁷ Joint Viking 2023. Forsvaret. 2023. URL: <https://www.forsvaret.no/en/exercises-and-operations/exercises/jv23> (дата обращения: 05.05.2023).

Линия Тронхейм — Тромсё: военное усиление со стороны НАТО

Полномасштабная отработка развёртывания сил Альянса для прикрытия её опоры — сети портов и аэродромов от Тронхейма до Тромсё — была впервые осуществлена в ходе учений *Trident Juncture 18*. Они проходили 25 октября — 7 ноября 2018 г. в губерниях Трёнделаг (Центральная Норвегия), а также Хедмарк и Оппланд (объединены в губернию Иннландет с 2020 г.; Восточная Норвегия) с задействованием 50 тысяч военнослужащих, 65 кораблей, 250 самолётов и 10 тысяч единиц наземной техники⁵⁸. Контингенты были выделены практически всеми странами-участницами НАТО, а также Швецией и Финляндией. В отличие от *Cold Response* цикл манёвров *Trident Juncture* традиционно (с момента проведения первых в 2002 г.) проходил под эгидой НАТО, притом эти учения среди других для Альянса обычно выделялись своим масштабом (в частности, *Trident Juncture 15* в Южной Европе). Конкретно *Trident Juncture 18* стояли в этом ряду особо, явившись крупнейшими для НАТО в первые два десятилетия XXI в. Таким образом была продемонстрирована огромная заинтересованность блока в обеспечении прикрытия Центральной и Восточной Норвегии для закрепления в Арктике. Помимо принимающей стороны, наиболее крупные контингенты предоставили США (20 тысяч солдат и офицеров)⁵⁹ и ФРГ (свыше 8 тысяч человек)⁶⁰, т. е. суммарно более 50% от общего объёма задействованного личного состава. Повышенное внимание уделялось военно-логистическим аспектам: переброске из Западной Европы (прежде всего, с Британских о-вов и из Германии) и трансатлантической (из США) крупных масс войск, техники, снаряжения и боеприпасов. В сухопутной части манёвров оказались задействованы 6 бригад (т. е. эквивалент двух полных дивизий) и значительные силы КМП США⁶¹. Было отработано выдвижение с юга Норвегии крупной группировки сил быстрого реагирования (*NRF*) — «копья» многосторонних войск НАТО. Его «остриём» считалась бригада повышенной боевой готовности (*VJTF*), основу которой на учениях *Trident Juncture 18* составила элитная 9-я учебная танковая бригада бундесвера⁶². Осуществляя цепь контрударов по «противнику», группировка *NRF* апробировала прикрытие сети портов Норвегии и выстраивание усиленной системы охраны вдоль побережья. Учения отчётливо показали консенсус стран-участниц НАТО в вопросе самого активного использования *NRF* для поддержки не только (и даже не столько) восточно-, но и североевропейских государств-членов. Было апробировано выстраивание единого военно-логистического коридора между северными портами Германии и южными — Норвегии. Из числа ведущих игроков Альянса вслед за США повышенную заинтересован-

⁵⁸ Trident Juncture 2018. NATO. 2018. URL: <https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm> (дата обращения: 05.05.2023).

⁵⁹ U.S. Joins NATO's Trident Juncture Exercise. US Department of Defence. 18.10.2018. URL: <https://www.defense.gov/News/News-Stories/Article/1666272/us-joins-natos-trident-juncture-exercise/> (дата обращения: 05.05.2023).

⁶⁰ Bundeswehr bei NATO-Übung „Trident Juncture 18“. 17.09.2018. URL: <https://www.truppendienst.com/aktuelle-artikel/bundeswehr-bei-nato-uebung-trident-juncture-18> (дата обращения: 05.05.2023).

⁶¹ Germany steps up to lead NATO high readiness force. NATO. 1.01.2019. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_161796.htm (дата обращения: 05.05.2023).

⁶² Там же.

ность в сотрудничестве с Норвегией для военно-стратегического проникновения в Арктику проявляла ФРГ.

Расширение ареала военно-морской активности НАТО в Северной Атлантике и Северном Ледовитом океане

Военно-морская составляющая *Trident Juncture 18* включала не только отлаживание функционирования многосторонних оперативных групп к югу и юго-западу от Норвегии, последующее прикрытие ими портов от Тронхейма до Тромсё, но и отработку выдвижения из них в Норвежское море⁶³. В рамках *Trident Juncture 18* впервые с 1991 г. США направили в Северный Ледовитый океан свой авианосец и развернули управление 6-го оперативного флота [5, с. 30]. Повышенная активность была продолжена на рубеже десятилетий, особенно в ходе учений с участием двух или нескольких стран-участниц НАТО: помимо США (и Великобритании), здесь вновь заметно проявляла себя ФРГ⁶⁴. Речь в основном об использовании кораблей и подводных лодок на относительно небольшом (чаще несколько десятков, реже 200–300 км) удалении от норвежского берега. Вместе с тем постепенно границы многосторонней военно-морской деятельности под эгидой Альянса раздвигались в сторону Гренландского и Баренцева морей. Постепенно разворачиваясь к середине 2020-х гг., именно эта активность представляла «сердцевину» стратегического проникновения НАТО в СЛО. В этой связи более чем вероятен рост военно-морской активности самой Норвегии в районе о. Шпицберген и резкое увеличение его стратегической значимости в планах Альянса [19, Тодоров А.А., с. 135–140].

Показательны в этой связи спаренные манёвры *Joint Viking 23/Joint Warrior 23*. Сухопутная компонента первых проходила в Тромсё⁶⁵, представляя отработку «сцепки» отрезка «сдерживания» РФ в Северной Норвегии и прикрытия на суше её портов южнее до Тронхейма. Морская проходила в северо-восточной части Норвежского в единой связи с манёврами *Joint Warrior 23*. В их случае организатором являлась Великобритания, а ключевую роль в проведении помимо ВМС официального Лондона играла 1-я постоянная (по факту существования; по составу — ротационная) военно-морская группа НАТО⁶⁶.

Заключение

В конце 2010-х гг. — начале 2020-х гг. одновременно заметно возросли практическая значимость Норвегии в планировании и деятельности НАТО, интегрированность королевской «военной машины» в объединённый потенциал Альянса. Иллюстрация тому — сочета-

⁶³ См.: *Trident Juncture 2018*. NATO. 2018. URL: <https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm> (дата обращения: 05.05.2023).

⁶⁴ См., например: „Sachsen“ erhält Nikolaus-Preis in Sonderform. BMV g. 18.03.2019. URL: <https://www.bundeswehr.de/de/organisation/marine/aktuelles/sachsen-erhaelt-nikolaus-preis-in-sonderform-5022470> (дата обращения: 05.05.2023).

⁶⁵ *Joint Viking 2023*. Forsvaret. 2023.

⁶⁶ NATO Ships Take Part in Exercise Joint Warrior 23-1. NATO. 15.03.2023. URL: <https://mc.nato.int/media-centre/news/2023/nato-ships-take-part-in-exercise-joint-warrior-231> (дата обращения: 05.05.2023).

ние манёвров блока, притом весьма масштабных, проводимых на территории Норвегии, в акваториях вблизи неё (*Trident Juncture 18, Joint Warrior 23*) с национальными учениями оной, управление которыми передавалось под юрисдикцию НАТО (*Cold Response 22, Joint Viking 23*). Притом партнёры пытались максимально использовать королевские ВС для получения от них практического боевого опыта в арктических и субарктических условиях, особенно в такие времена года, как весна и осень. Норвежская бригада «Север» де-факто стала частью сил передового развертывания Альянса (в этой связи активно поддерживаема, особенно со стороны США), а его силы быстрого реагирования одним из важнейших направлений использования стали иметь норвежское (и в целом скандинавское, арктическое). Притом как Норвегия, так и НАТО, другие страны-участницы считали удобным для себя отсутствие на территории королевства группировок Альянса, развертываемых на долговременной основе с чётким определением численности и географии базирования (подобно кейсам в Восточной Европе).

Национальные стратегии конкретных держав НАТО по развитию военного сотрудничества с Норвегией различались, отражая традиционные черты внешней политики: США (и в меньшей степени Великобритания) сочетали двустороннюю (в целом большую по объёму) и многостороннюю кооперацию; ФРГ, напротив, достаточно органично вписывала свой диалог с официальным Осло в последнюю. Вместе с тем предмет неафишируемого консенсуса составляла схема стратегического проникновения под эгидой НАТО в Арктику с опорой на Королевство Норвегию, что была в сугубо военном плане выработана ещё в 1940–1944 гг. Это выстраивание мощного отрезка «сдерживания» РФ в Финнмарке, т. е. обращённого на восток (с осуществляемым присоединением сюда севера Финляндии и Швеции) как прикрытия для системы пунктов базирования в Центральной и Восточной Норвегии, т. е. уже обращённой на запад. Наконец, сами основные инструменты проникновения — многосторонние военно-морские группы (с поддержкой ВВС и сил специальных операций) в Норвежском, Гренландском, перспективе Баренцевом морях, т. е. обращаемые на запад, но с разворотом на восток. Выстраивание и апробация каждого из элементов этой схемы стартовала в 2017 г. (для первого) и 2018 г. (двух других) соответственно, получив весьма динамичное развитие в начале следующего десятилетия.

Список источников

1. Братьевский М.В. Истоки новой холодной войны: основные черты системного конфликта XXI века // Актуальные проблемы Европы. 2020. № 1 (105). С. 15–31. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2020.01.01>
2. Новикова О.Н. Четвертая афганская война Великобритании // Актуальные проблемы Европы. 2022. № 4 (116). С. 213–233. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2022.04.09>
3. Арзаманова Т.В. Отдельные аспекты стратегического планирования Германии в Индо-Тихоокеанском регионе в условиях возвращения соперничества великих держав // Актуальные проблемы Европы. 2022. № 4 (116). С. 258–284. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2022.04.11>

4. Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.105>
5. Paul M. *Arktische Seewege*. Berlin: Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit SWP, 2020. 44 S. DOI: <https://doi.org/10.18449/2020S14>
6. Paul M. Die arktische Sicherheitspolitik der USA // SWP-Aktuell. 2023. No. 26. 8 S. DOI: <https://doi.org/10.18449/2023A26>
7. Кучинская М.Е. Арктика в фокусе внимания США и НАТО и интересы безопасности России // Проблемы национальной стратегии. 2020. № 1. С. 68–89.
8. Райков Ю.А. Россия и США в Арктике: от конкуренции к противостоянию // США. Канада: экономика, политика, культура. 2022. № 1. С. 39–52. DOI: <https://doi.org/10.31857/S2686673022010035>
9. Дзюбан В.В. Арктическая политика Норвегии в XXI веке // Архонт. 2019. № 6. С. 4–9.
10. Конышев В.Н., Сергунин А.А. Современная военная стратегия Норвегии в Арктике и безопасность России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2017. Т. 13. № 2. С. 353–368. DOI: <https://doi.org/10.24891/ni.13.2.353>
11. Журавель В.П. Арктическая стратегия Норвегии и вопросы безопасности // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2021. № 5. С. 23–30. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran520212330>
12. Истомин И.А. Управление обязательствами в асимметричных альянсах. Опыт России // Международные процессы. 2021. № 1. С. 26–55. DOI: <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.1.64.1>
13. История военной стратегии России / Под ред. В.А. Золотарева. Москва: Кучково поле, Полиграфресурсы, 2000. 592 с.
14. Никитин А.И. Тенденции военно-политического развития и военно-технического сотрудничества стран Евросоюза // Актуальные проблемы Европы. 2020. № 4 (108). С. 53–74. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2020.04.03>
15. История Второй мировой войны 1939–1945 (в 12 томах). Том 3. Москва, Воениздат, 1974. 498 с.
16. История Второй мировой войны 1939–1945 (в 12 томах). Том 8. Москва, Воениздат, 1977. 536 с.
17. Штеменко С.М. Генеральный штаб в годы Войны. Книга 2. Москва: Издательство Минобороны СССР, 1974. 510 с.
18. Лауч З. Основы оперативного мышления НАТО. Ретроспективный анализ оперативного мышления 80-х гг. и оценка перспектив развития. Москва; Тула: Аквариус, 2022. 268 с.
19. Тодоров А.А. Шпицберген в контексте военной безопасности в Арктике // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 127–143. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.39.127>

References

1. Bratersky M.V. Sources of the New Cold War: Main Features of the Systemic Conflict in the XXI Century. *Current Problems of Europe*, 2020, no. 1 (105), pp. 15–31. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2020.01.01>
2. Novikova O.N. Britain's Fourth Afghan War. *Current Problems of Europe*, 2022, no. 4 (116), pp. 213–233. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2022.04.09>
3. Arzamanova T.V. Some Aspects of German Strategic Planning in Indo-Pacific Region Facing the Return of Great Power Rivalry. *Current Problems of Europe*, 2022, no. 4 (116), pp. 258–284. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2022.04.11>
4. Zhuravel V.P., Timoshenko D.S. The Russian Arctic, Sanctions Pressure and Geopolitical Instability. *Arctic and North*, 2022, no. 49, pp. 105–124. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.49.105>
5. Paul M. *Arktische Seewege*. Berlin, Deutsches Institut für Internationale Politik und Sicherheit SWP. 2020. 44 s. DOI: <https://doi.org/10.18449/2020S14>
6. Paul M. Die Arktische Sicherheitspolitik der USA. *SWP-Aktuell*, 2023, no. 26, 8 p. DOI: <https://doi.org/10.18449/2023A26>
7. Kuchinskaya M.E. The Arctic in Focus of U.S. and NATO Attention and Russia's Security Interests. *National Strategy Issues*, 2020, no. 1, pp. 68–89.

8. Raikov Yu.A. Russia and the USA in the Arctic: From Competition to Confrontation. *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*, 2022, no. 1, pp. 39–52. DOI: <https://doi.org/10.31857/S2686673022010035>
9. Dzyuban V.V. Norway's Arctic Policy in the 21st Century. *Arkhont*, 2019, no. 6, pp. 4–9.
10. Konyshев V.N., Sergunin A.A. Contemporary Military Strategy of Norway in the Arctic and the Security of Russia. *National Interests: Priorities and Security*, 2017, vol. 13, no. 2, pp. 353–368. DOI: <https://doi.org/10.24891/ni.13.2.353>
11. Zhuravel V.P. Norway's Arctic Strategy and Security Issues. *Scientific and Analytical Herald of IE RAS*, 2021, no. 5, pp. 23–30. DOI: <https://doi.org/10.15211/vestnikieran520212330>
12. Istomin I.A. Management of Security Commitments in Asymmetric Alliances. The Case of Russia. *International Trends*, 2021, no. 1, pp. 26–55. DOI: <https://doi.org/10.17994/IT.2021.19.1.64.1>
13. Zolotarev V.A., ed. *Istoriya voennoy strategii Rossii* [The History of Russia's Military Strategy]. Moscow, Poligrafresursy Publ., 2000, 592 p. (In Russ.)
14. Nikitin A.I. Trends of Military-Political Development in Europe and of Military-Technical Cooperation between the EU Member States. *Current Problems of Europe*, 2020, no. 4 (108), pp. 53–74. DOI: <https://doi.org/10.31249/ape/2020.04.03>
15. *Istoriya Vtoroy mirovoy voyny 1939–1945 (v 12 tomakh). Tom 3* [The History of the Second World War 1939–1945 (In 12 Volumes). Vol. 3]. Moscow, Voenizdat Publ., 1974, 498 p. (In Russ.)
16. *Istoriya Vtoroy mirovoy voyny 1939–1945 (v 12 tomakh). Tom 8* [The History of the Second World War 1939–1945 (In 12 Volumes). Vol. 8]. Moscow, Voenizdat Publ., 1977, 536 p. (In Russ.)
17. Shtemenko S.M. General'nyy shtab v gody Voyny. Kniga 2 [The General Staff during the War. Vol. 2]. Moscow, Izdatel'stvo Minoborony SSSR Publ., 1974, 510 p. (In Russ.)
18. Lauch Z. *Osnovy operativnogo myshleniya NATO. Retrospektivnyy analiz operativnogo myshleniya 80-kh gg. i otsenka perspektiv razvitiya: monografiya* [The Foundations of NATO Operational Thinking. A Retrospective Analysis of Operational Thinking in the 80s and Assessment of Development Prospects]. Moscow, Tula, Akvarius Publ., 2022, 268 p. (In Russ.)
19. Todorov A.A. Svalbard in the Context of Arctic Security. *Arctic and North*, 2020, no. 39, pp. 127–143. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2020.39.127>

*Статья поступила в редакцию 12.05.2023; одобрена после рецензирования; 15.05.2023;
принята к публикации 19.05.2023*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

СЕВЕРНЫЕ И АРКТИЧЕСКИЕ СОЦИУМЫ NORTHERN AND ARCTIC SOCIETIES

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 140–156.

Научная статья

УДК 338.48(470.21)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.140>

Православная культовая инфраструктура в системе функционирования туристско-рекреационной сферы Мурманской области

Балабейкина Ольга Александровна^{1✉}, кандидат географических наук

¹ Санкт-Петербургский государственный экономический университет, набережная канала Грибоедова, 30–32, Санкт-Петербург, Россия

¹olga8011@yandex.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9529-8880>

Аннотация. На примере Мурманской области анализируется процесс функционирования туризма религиозной направленности в пределах региона, расположенного в условиях Приполярья и Заполярья. Регион рассматривается как пример развития данного направления рекреационного хозяйства, в пределах которого в советский период были утрачены почти все объекты культовой инфраструктуры, выступающие как основные объекты экскурсионного показа на тематических туристских маршрутах. Используется дифференцированный подход к применению расчётного вычисления коэффициента территориальной концентрации с целью выявления особенностей размещения действующих монастырей, храмов и часовен. Фиксируется их высокая концентрация в пределах определённых районов Мурманской области. На этом основании, а также на основании анализа состава основных тематических маршрутов, предлагаемых на рынке, предлагается выделить следующие кластеры туризма религиозной направленности: Мурман-Кольский, Терско-береговой, Печенгский. Основной вывод по итогам статьи заключается в том, что роль культовых объектов в реализации познавательных маршрутов по Мурманской области существенна, а туризм религиозной направленности в её пределах не только функционирует, несмотря на высокую дисперсность в размещении монастырей и храмов, а также утрат советского периода, но и имеет перспективы для внедрения инновационных форм.

Ключевые слова: Мурманская область, туризм религиозной направленности, туристско-рекреационный кластер, познавательный туризм, мультиплексивный эффект

Orthodox Religious Infrastructure in the Tourism and Recreation Sphere of the Murmansk Oblast

Olga A. Balabeykina^{1✉}, Cand. Sci (Geog.)

¹ Saint Petersburg State University of Economics, Naberezhnaya Kanala Griboedova, 30-32, Saint Petersburg, 191023, Russia

¹olga8011@yandex.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9529-8880>

* © Балабейкина О.А., 2024

Для цитирования: Балабейкина О.А. Православная культовая инфраструктура в системе функционирования туристско-рекреационной сферы Мурманской области // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 140–156. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.140>

For citation: Balabeykina O.A. Orthodox Religious Infrastructure in the Tourism and Recreation Sphere of the Murmansk Oblast. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 140–156. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.140>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Abstract. Using the example of the Murmansk Oblast, the article analyzes the functioning of religious tourism within a region located in the conditions of the Polar and Subpolar areas. The region is considered as an example of the development of this direction of recreational economy, within which almost all objects of religious infrastructure, acting as the main objects of excursion display on thematic tourist routes, were lost during the Soviet period. A differentiated approach is used to apply the calculated coefficient of territorial concentration in order to identify the features of the placement of functioning monasteries, temples, and chapels. Their high concentration within certain areas of the Murmansk Oblast is recorded. On this basis, as well as on the basis of the analysis of the composition of the main thematic routes offered on the market, the following religious tourism clusters are proposed to be identified — Murman-Kolskiy, Tersko-Beregovoy, and Pechengskiy. The main conclusion of the article is that the role of religious objects in the implementation of educational routes throughout the Murmansk Oblast is significant, and religious tourism within its borders not only operates despite the high dispersion in the placement of monasteries and temples, as well as the losses of the Soviet period, but also has prospects for the introduction of innovative forms.

Keywords: *Murmansk Oblast, religious tourism, tourist-recreational cluster, educational tourism, multiplicative effect*

Введение

Актуальность детального изучения вопросов, связанных с функционированием системы рекреационного хозяйства в регионах российской Арктики, обусловлена целым рядом причин. Современные тенденции таковы, что вектор экономических и политических национальных интересов находит смещение в сторону территорий Заполярья и Приполярья. Это касается не только обеспеченности административных субъектов Русского Севера высокими объёмами запасов минеральных ресурсов или роли в формировании гарантии стратегической безопасности страны. В последние годы приобретают всё большую практическую значимость, а значит, требуют и теоретического осмыслиения проблемы, обусловленные необходимостью поиска путей импортозамещения в сфере обеспечения граждан рекреационными услугами, поскольку возможности выезда за рубеж с целью туризма и отдыха гражданам РФ в последние годы весьма существенно лимитированы.

Несмотря на то, что, согласно типологической шкале российских регионов, выделенной на основе медианы Национального туристического рейтинга за период 2016–2020 гг., большая часть субъектов Европейского Севера РФ, кроме Республики Карелия и Вологодской обл., характеризуются либо недостаточным (Архангельская обл., Мурманская обл., Республика Коми), либо низким уровнем туристской привлекательности (Ненецкий а/о) [1, Кондратьева С.В.], интерес к их посещению в ходе реализации познавательных, спортивных и иного рода тематических поездок фиксируется и находит отражение во всём более расширенном перечне предложения соответствующих маршрутов и, судя по динамичной наполняемости групп, стабильном спросе на них¹.

Интерес населения к арктическим субъектам РФ как зонам рекреации приобретает отдельное выражение в периоды пика высоких температур летних месяцев, а также в сезон, когда возможно наблюдение за таким природным явлением, как северное сияние. Помимо

¹ Туристическое агентство «Серебряное кольцо». URL: <https://www.silver-ring.ru/ru/trip/ru/turi-v-murmansk-i-na-kolskiy-poluostrov> (дата обращения: 20.04.2023).

обозначенных факторов привлечения рекреантов имеют значение и прочие, характерные не только для северных дестинаций.

В туристском потенциале регионов существенную роль играют объекты культовой инфраструктуры. Таковые не только выступают основой реализации паломнических маршрутов, по определению преследующих цель участия в религиозных обрядах, но также придают атtractивность экскурсионно-познавательным поездкам. Неслучайно специалисты указывают на тот факт, что 90% туристского интереса связано с храмами и монастырями. Причём он проявляется как к сохранившимся, так и к претерпевшим разрушение и находящимся в руинированном состоянии архитектурным сооружениям этого типа [2, Хадиева Р.Т., Семенюк Н.В.]. Столь высокое и устойчивое внимание к посещению часовен, храмов, монастырей и др. религиозно-сакральных дестинаций по-прежнему фиксируется, несмотря на явное распространение секулярных тенденций как в российском обществе [3, Маркин К.В.], так и среди населения экономически развитых зарубежных стран, особенно европейских [4, Лункин Р.Н., Филатов С.Б.]. В государствах, которые входят в Арктический регион, маршруты религиозной тематики также продолжают пользоваться спросом, и инфраструктура, обеспечивающая их комфортную и безопасную реализацию, развивается [5, Балабейкина О.А., Янковская А.А., Коробущенко В.Ю.].

Обозначенные выше обстоятельства в совокупности ещё раз подчёркивают актуальность обращения к такой предметной области, как перспективы развития туризма религиозной тематики в рамках регионов российской Арктики. Один из таких — Мурманская область — выступает в качестве полигона исследования представленной работы.

Обзор источников и литературы

Научные работы, содержание которых может послужить теоретической основой данного исследования, условно подразделяются на предметно-смысловые блоки. Для формирования общей картины следует опираться на труды, в которых на умозрительном уровне рассматриваются вопросы, связанные с развитием и функционированием рекреационной сферы в северных странах и регионах [6, Иванов И.А., Михайлов Б.С.; 7, Манаков А.Г.].

Среди отечественных и зарубежных специалистов, оставивших заметный след в формировании научного направления, предметом которого является туризм религиозной направленности, можно назвать О.Е. Афанасьева [8], А.А. Бертоша [9], Д. Лиггета и Э. Стюарта [10].

Важную группу научных работ, результаты которых необходимо учитывать в содержании представленного исследования, составляют те, в которых полигоном изучения вопросов, связанных с развитием туризма, непосредственно выступает Мурманская область [11, Желнина З.Ю]. Трудов комплексного характера, посвящённых непосредственно маршрутам религиозной направленности в пределах обозначенного региона, отечественный

научный оборот не содержит. Но существенное значение имеют разработки, где рассматриваемый вид туризма в Мурманской области находит подробное упоминание в перечне других видов рекреационного хозяйства, имеющих потенциал для дальнейшего развития [12, Бертош А.А], в том числе на уровне отдельных районов [13, Давыдова А.С.].

В качестве ценной аналоговой базы для реализации представленного исследования выступают научные издания, авторы которых подробно рассматривают туризм религиозной тематики на примере конкретных субъектов Европейского Севера — Архангельской области, [14, Балабейкина О.А., Гаврилова К.С., Кузнецова Ю.А.], Республики Коми [15, Киросова Т.А, Найденов Н.Д.], Республики Карелия [16, Захарченко С.О.].

Итак, можно констатировать, что перечень научных трудов, посвящённых в целом обозначенной проблематике, в последние годы расширяется, а содержание их носит самый разнообразный характер. По-иному складывается ситуация по отношению непосредственно к Мурманской области, которая, в отличие от Архангельской области и Республики Карелия и Коми, полигоном всестороннего исследования, посвящённого туризму религиозной направленности, не выступала.

Материалы и методы

Исходные сведения о количестве православных монастырей, храмов и часовен в пределах рассматриваемого региона и их описательные характеристики представлены на электронном сайте «Народный каталог православной архитектуры»². Они были аналитически обработаны с помощью применения расчётно-статистических методов, принятых в регионально-экономических исследованиях. Так, например, с целью выявления степени равномерности объектов православной культовой инфраструктуры использовался такой показатель, как коэффициент территориальной концентрации / дифференциации.

Традиционное применение нашли методы контент-анализа и научного синтеза информации.

Результаты исследования

Важнейшая составляющая туристской привлекательности любого российского или зарубежного региона — обеспеченность его территории аттрактивными объектами, вызывающими интерес у потребителя рекреационных услуг. Если речь идёт о туризме познавательной или религиозной направленности, то привлекательностью для посещения с целью экскурсионного осмотра обладают монастырские и храмовые комплексы, часовни. В свою очередь, количество и степень сохранности таковых на территории зависит от ряда факторов — исторических, экономических, социальных. В постсоветские годы, когда ввиду трансформации системы общественно-политических отношений туризм религиозной направленности получил импульс для развития, наибольший потенциал обнаружился у

² «Народный каталог православной архитектуры». URL: <https://sobory.ru> (дата обращения: 25.02.2023).

административных субъектов страны, расположенных в пределах наиболее освоенных территорий Центральной России и некоторых районов Северо-Запада, где в дореволюционный период фиксировалась высокая плотность населения и, соответственно, была густой сеть православных храмов. Здания многих из них в силу историко-культурной ценности были музеефицированы, благодаря чему сохранины и привлекательны для посещения рекреантами.

Современная ситуация с обеспеченностью объектами культовой инфраструктуры территории Мурманской области существенно отличается от той, что имеет место в Центральной России, а также в пределах староосвоенных или густозаселённых регионов Северо-Запада, и обусловлена совокупностью факторов, раскрытие которых предполагает обращение к ретроспективе.

Формально процесс диффузии православных ценностей на территории рассматриваемого арктического региона берёт начало XIV в. На самых первых этапах он связан с носителями культуры этой христианской конфессии — русскими поселенцами, но уже в первой трети XIV в. фиксируются и попытки христианизации коренных народов Кольского севера. Постепенно по мере увеличения численности населения полуострова и доли лиц православного вероисповедания в его структуре открывались приходские храмы. Когда к концу XVII в. число таких достигло уровня, целесообразного для выделения региональной церковно-административной единицы — епархии, она была учреждена, получив название Холмогорская и Важская (позднее — Архангельская и Холмогорская).

Суровые природно-климатические условия региона и слабая степень заселённости территории создавали предпосылки для возникновения в его пределах монастырей. Так, в середине XVI в. на крайнем северо-западе Кольского полуострова был основан Трифонов-Печенгский монастырь, с течением времени занявший обширные пространства. К XIX в., пройдя этапы разорения и восстановления, он стал историко-культурной и хозяйственной доминантой Мурманско-Колонистской волости [17, Коряковский А.А.]. Помимо названной обители на Кольском Севере действовали также Кандалакшский, Кольский (Петровский) монастыри. Кроме того, до реформенного 1764 г. там располагались хозяйственные объекты других обителей — Соловецкой, Кирило-Белозерской, Антониево-Сийской и др.

К 1917 г. в границах современной Мурманской области насчитывалось 53 православных храма и 28 часовен [18, Грашевская О.В.]. Особенности их размещения сводятся к концентрации в наиболее заселённых районах (Терский берег) и крайней удалённости друг от друга в пределах малоосвоенных территорий. Унаследованная с того периода система размещения зданий и сооружений православного культа оказывает влияние на развитие туризма религиозной направленности и в настоящее время.

Усложнение церковно-государственных отношений в первые десятилетия советской власти привело к тому, что в начале 1940-х гг. Мурнская область оказалась в перечне 25 субъектов РСФСР, на территории которых не осталось ни одного действующего храма. В

дальнейшем ситуация несколько изменялась: в 1947 г. открылось 4 православных прихода, два из которых были ликвидированы в 1960 г.

Последующие трансформации в структуре конфессионального пространства Мурманской области обусловлены общественно-политическими тенденциями постсоветского периода. За 1988–1998 гг. в границах региона открылось более 20 православных храмов и часовен, и в дальнейшем их количество возрастало. Насыщенность объектами культовой инфраструктуры повлекла за собой учреждение в 1995 г. Мурманской и Мончегорской епархии. В 2013 г. она приобрела статус митрополии, включающей 2 самостоятельные епархии — Мурманскую и Североморскую. В пределах каждой из них насчитываются десятки храмов и часовен, имеются монастыри.

Наличие объектов православного культа в регионе — важнейший, но далеко не единственный фактор, благодаря которому создаются условия и предпосылки для развития туризма религиозно-тематической направленности. Как и для почти любого иного направления рекреационного хозяйства, большое значение имеет обеспеченность гостиничной и транспортной инфраструктурой, предприятиями общественного питания, учреждениями культуры и досуга. Важным условием при формировании маршрутов религиозной тематики, как однодневных, так и более длительных, является расположение объектов, предусмотренных для посещения с целью экскурсионного осмотра, относительно друг друга.

С целью выявления степени равномерности размещения православных храмов в пределах региона применяется расчёт коэффициента территориальной концентрации / диверсификации (Ктк). В отечественном научном обороте он находит приложение, например, в исследовании, посвящённом анализу маркетинговых инструментов, используемых для повышения туристской привлекательности Архангельской области в аспекте туризма религиозной направленности [14, Балабейкина О.А.].

Следует отметить, что в рамках приведённой в пример научной работы употреблялся подход к выбору исходных данных, который для придания большей объективности результатам требует некоторой корректировки. Так, при расчёте Ктк применительно к распределению православных храмов по территории Мурманской области учитывались исключительно действующие православные культовые объекты, а те, что утрачены или пребывают в руинированном состоянии как не представляющие существенного интереса для туристов и паломников в перечне исходных данных не фигурируют. Кроме того, не принималась во внимание площадь морских акваторий, формально входящая в некоторые АТО региона.

Для расчётного выявления степени равномерности размещения православных храмов в пределах Мурманской области использовалась следующая формула:

n

$$Ктк = \sum (O_i : O : S_i : S)$$

i=1, где

O_i — количественное значение изучаемого признака (храмов) по i-ой территориальной единице (административно-территориальному образованию Мурманской области);

O — суммарное количественное значение изучаемого признака O (православных храмов) по всем территориальным единицам рассматриваемого региона (Мурманской области);

S_i — площадь территории i-ой территориальной единицы (каждого из административно-территориальных образований Мурманской области);

S — общая суммарная площадь территории всех территориальных единиц рассматриваемого региона (Мурманская область);

n — общее количество территориальных единиц рассматриваемого региона (17).

Результаты расчётов представлены в табл. 1.

Таблица 1

*Степень равномерности размещения православных храмов
по территории Мурманской области (2021 г.)*

Административно-территориальное образование Мурманской области	Количество Православных храмов (2021 г.)	Площадь территории, тыс. км ²	Результаты расчётов
Александровск, ЗАТО	5	0,5	0,046832
г. Апатиты	2	2,5	0,002543
Видяево, ЗАТО	2	0,08	0,019637
Заозерск, ЗАТО	1	0,51	0,006499
Кандалакшский район	3	14,4	-0,07141
г. Кировск	3	3,6	0,004874
Ковдорский район	2	4,1	-0,00805
Кольский район	19	27,6	-0,00303
Ловозерский район	3	53	-0,34385
г. Мончегорск	2	3,4	-0,00381
г. Мурманск	16	0,15	0,160557
г. Оленегорск	2	1,9	0,006781
Островной, ЗАТО	2	0,46	0,016939
Печенгский район	12	8,7	0,059759
г. Полярные Зори	1	1	0,003037
Североморск, ЗАТО	10	0,48	0,09762
Терский район	14	19,3	0,005088
<i>Мурманская область</i>	<i>99</i>	<i>141,572</i>	<i>Ктк = 0,430166</i>

Если учесть, что предельные значения Ктк варьируются от 0 до 1, полученный итоговый показатель свидетельствует о высокой степени концентрации православных храмов в пределах Мурманской области. Сосредоточенность объектов культовой

инфраструктуры в пределах Мурманска, а также Кольского, Терского, Печенгского муниципальный районов подтверждается и данными, представленными во втором столбце табл. 2. Ряд особенностей и ограничений на развитие туризма религиозной направленности в рассматриваемом регионе накладывает и низкая плотность православных храмов в Мурманской области в целом и в её отдельных АТО.

Таблица 2

Рейтинг дестинаций туризма религиозной направленности в Мурманской области

Административно-территориальное образование Мурманской области	Количество Православных храмов (2021 г.)	Административно-территориальное образование Мурманской области	Плотность храмов в АТО Мурманской области (тыс. км ² на 1 храм)
Кольский район	19	г. Мурманск	0,009
г. Мурманск	16	Видяево, ЗАТО	0,04
Терский район	14	Североморск, ЗАТО	0,048
Печенгский район	12	Александровск, ЗАТО	0,1
Североморск, ЗАТО	10	Островной, ЗАТО	0,23
Александровск, ЗАТО	5	Заозерск, ЗАТО	0,51
г. Кировск	3	Печенгский район	0,72
Кандалакшский район	3	г. Оленегорск	0,95
Ловозерский район	3	г. Полярные Зори	1
г. Апатиты	2	г. Кировск	1,2
г. Мончегорск	2	г. Апатиты	1,25
г. Оленегорск	2	Терский район	1,38
Островной, ЗАТО	2	Кольский район	1,45
Видяево, ЗАТО	2	г. Мончегорск	1,7
Ковдорский район	2	Ковдорский район	2,05
г. Полярные Зори	1	Кандалакшский район	4,8
Заозерск, ЗАТО	1	Ловозерский район	17,67
<i>Мурманская область</i>	99	<i>Мурманская область</i>	1,43

Тем не менее, несмотря на дисперсное размещение объектов православной культовой инфраструктуры на Кольском севере, туристские маршруты православной тематики находят реализацию.

Предложение на рынке туристско-экскурсионных маршрутов православной тематики, ориентированное на внутренних предъявителей спроса, сосредоточено в функционирующем с 2002 г. на базе Свято-Троицкого Феодоритова Кольского монастыря в г. Мурманске паломническом духовно-культурном центре «Вознесение», до июня 2021 г.

носившего название «Под сенью Трифона»³. Разнообразие очень небольшое: анонсируются по мере набора группы двухдневные поездки с целью посещения храмов пгт Умба и с. Варзуга, расположенных в 138 км пути по автомобильной трассе друг от друга, а первый из названных населённых пунктов — в 358 км от Мурманска.

Кроме того, дважды в месяц по воскресным дням с регулярной очерёдностью организуются поездки в Хибиногорский женский и Свято-Трифонов Печенгский мужской монастыри. В первом случае в перечень объектов экскурсионного посещения включены также храмы г. Кировска.

Крайне ограниченное тематическое разнообразие маршрутов, предлагаемых епархиальной паломнической службой, обусловленное немногочисленностью храмов и монастырей, представляющих высокой интерес для целевых потребителей данной услуги, а также дисперсностью расположения первых, частично компенсируется организованным посещением событийных мероприятий. Так, например, 21 июля 2021 г. поездка в Хибиногорский женский монастырь была приурочена к празднованию 75-летия со дня начала совершения богослужений в этой обители. В августе этого же года анонсировалась возможность принять участие в освящении памятника св. Феодориту Кольскому в г. Кандалакше.

Помимо внутреннего потребителя, маршруты религиозной тематики или познавательные маршруты, включающие посещение культовых объектов Мурманской области, ориентированы и на туристов из других регионов. Так, например, московский международный паломнический центр «Покров» предлагает к реализации турпакет 5-дневной поездки под названием «Кольский полуостров. Святыни Русского Севера. Здесь Земля встречается с небом», включающий экскурсионное посещение следующих населённых пунктов: Мурманск — Кола — Кировск — п. Печенга-Кандалакша — с. Варзуга — с. Кашкаранцы — пгт Умба — Кандалакша (Мурманск)⁴. Базовая цена услуги осенью 2022 г. составляла 40 тыс. руб. без учёта затрат на транспортные расходы до начального и конечного пунктов и является вполне конкурентоспособной.

Обозначенный маршрут носит широкий познавательный характер и обладает мультиплективным эффектом, т. к. включает помимо культовых объектов обзорную экскурсию по Мурманску, посещение экспозиций городского краеведческого музея и природных объектов, участие в интерактивной этно-программе, а также размещение в гостинице и организацию питания.

Предложение, ориентированное на спрос со стороны туристов из других регионов, было расширено за счёт разработанного паломнической службой «Отрада» при

³ Паломнический отдел Мурманской епархии. URL: <http://mmeparh.cerkov.ru/palomnicheskij/?ysclid=l9qzzxv152819622564> (дата обращения: 20.04.2023).

⁴ Центр международного паломничества «Покров». URL: https://www.ps-pokrov.ru/poezdki/palomnichestvo_v_rossii/kolskij_polyostrov_svjatini_russkogo_severa.html?ysclid=l9tqggnc8b787058912 (дата обращения: 14.03.2023).

миссионерском отделе Московского Патриархата Русской Православной Церкви 3-дневного турпакета «Русская Лапландия: паломничество к “берегам студёного моря”: Хибины, Печенга, Мурманск»⁵, анонсируемого как новинка на рынке. Он предполагает посещение святынь Мурманска, Кировска, Мончегорска, пос. Луостари. Элемент привлекательности и разнообразия данному маршруту придаёт экскурсия по специальным экспозициям Полярно-альпийского ботанического сада. Причём в информации анонсируемого характера указывается возможность приобретения саженцев растений для желающих.

Позиционируется, что в летний сезон (с июня по сентябрь) данный маршрут реализовался с регулярностью 1 раз в месяц. Условия оговаривают проживание в паломнической гостинице, режим 2-разового питания, а также сравнительно близкие по расстоянию радиальные маршруты.

Индивидуальными предпринимателями-экскурсоводами Мурманска также предлагается популярный, судя по количеству и содержанию оставленных отзывов, маршрут «Мурманск и Кола: главные города Кольского залива»⁶, в котором смысловые акценты, помимо историко-краеведческой и этнокультурной составляющих, расставляются и на объектах православной культовой инфраструктуры: храмах, монастырях, часовнях и поклонных крестах Мурманска и Колы. Данная услуга ориентирована на одиночных туристов или мини-группы в составе до 6 чел., а её стоимость на сезон 2022 г. составляет 8 100 руб.

Состав маршрутов познавательной и религиозной направленности по Мурманской области, предлагаемых на рынке, включает ограниченный перечень населённых пунктов и объектов посещения с целью их экскурсионного осмотра.

Для отражения особенностей территориальной организации рассматриваемого вида туризма в регионе целесообразно использовать кластерный подход, который характеризуется специалистами как важный инструмент комплексного территориального управления, способствующего повышению конкурентоспособности продукции отрасли [19, Кружалин В.И., Меньшикова Т.Н., Кружалин К.В.].

Под туристско-рекреационным кластером, следуя содержанию Концепции федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма Российской Федерации (2019–2025 гг.)», предлагается понимать «сосредоточение на определённой территории предприятий и организаций, интегрированных в одну логистическую схему и занимающихся разработкой, производством, продвижением и продажей туристского продукта, а также деятельностью, смежной с туризмом и рекреационными услугами»⁷.

⁵ Паломничество в Мурманск. URL: <http://palomniki.su/countries/ru/g14/murmansk/mode/advertsto.htm> (дата обращения: 11.09.2022).

⁶ Мурманск и Кола: главные города Кольского залива. URL: <https://provodniq.com/excursion/murmansk-i-kola-glavnye-goroda-kolskogo-zaliva> (дата обращения: 13.03.2023).

⁷ Концепция федеральной целевой программы «Развитие внутреннего и въездного туризма Российской Федерации». URL: <http://static.government.ru/media/files/FoFftF1dhGs4GZzEBPQtLCFVtBl2hHQD.pdf> (дата обращения: 10.04.2023).

Опираясь на содержание основных маршрутов религиозной тематики в Мурманской области и результаты расчётов, приведённых в табл. 1., можно констатировать, что в пределах рассматриваемого субъекта РФ туризм религиозной направленности имеет кластерную основу и выделить кластеры, обозначив их как Мурманский (Мурман-Кольский), Терско-береговой и Печенгский. ТERRиториально они совпадают с такими муниципальными образованиями и их частями, как г. Мурманск, Кольский, Печенгский и Терский районы Мурманской области.

Мурман-Кольский кластер туризма религиозной направленности сформировался на базе объектов православной культовой инфраструктуры Мурманска и Кольского р-на Мурманской области. Формально в областном центре располагается около 20 православных храмов и часовен⁸, но далеко не все из них представляют интерес для туристов, поскольку большая часть — типовые постройки конца XX — начала XXI вв.

Ключевым объектом экскурсионных познавательных маршрутов по Мурманску выступает храмовый комплекс Никольского кафедрального собора и ещё несколько храмовых зданий, не имеющих историко-архитектурной ценности, но обладающих аттрактивностью либо за счёт окружающих ландшафтных условий (Спас на водах), либо за счёт сакрального значения (Храм всех святых в Восточном).

Особый интерес представляет собой такой элемент Мурман-Кольского кластера туризма религиозной направленности, как Свято-Троицкий Феодоритов Кольский мужской монастырь⁹. Расположенность в пределах окраины Мурманска на территории площадью 2,5 га, используемой в том числе под подсобное хозяйство для выращивания сельскохозяйственных культур, а также наличие зданий и помещений, которые можно эксплуатировать с целью проведения досуга и культурно-просветительских мероприятий, ночлегового размещения, обеспечения организации питания туристов, позволяет говорить о возможности создания в перспективе на его базе православного ретритного центра. Последние выступают в качестве инновационной формы организации туризма и отдыха, созданной на основе монастырских или храмовых комплексов и ориентированной на широкий контингент рекреантов, независимо от их вероисповедания [20, Liro J.; 21, Liro J., Sołjan I., Bilska-Wodecka E.].

Христианские ретриты позиционируются как дестинации туризма с акцентом на услугах, включающих возможности участия в духовных практиках и уединённого отдыха в условиях режима тишины. Они имеют распространение и популярность в странах Европы, в том числе Северной, но в России на данный момент не представлены. Христианские ретриты по местоположению могут быть городскими и сельскими, а в зависимости от пространственной организации объективируются в пункты или центры. Учитывая степень

⁸ Мурманск (Мурманская область), церкви и монастыри, карта. URL: <https://sobory.ru/geo/locat/1913>(дата обращения: 17.04.2023).

⁹ Свято-Троицкий Феодоритов Кольский мужской монастырь. URL: <https://feodorit.ru/about/architecture/ogorody>(дата обращения: 20.04.2023).

актуальности проблемы импортозамещения туристско-рекреационных услуг в России, в том числе в аспекте необходимости сохранения их разнообразия, вопрос о создании христианских ретритов, аналогичных, например, функционирующему на базе Спасо-Преображенского Ново-Валаамского монастыря и завоевавшему до пандемии коронавирусной инфекции популярность у российских туристов, становится насущным.

Мурман-Кольский кластер включает также некоторые храмы Кольского муниципального района Мурманской области. Его центр Кола, возникший на месте одного из древнейших поселений региона, располагается на расстоянии 12 км от Мурманска и 15 км от аэропорта, что во многом способствует активной вовлечённости городских культовых объектов в тематические экскурсионные маршруты. Наибольшей привлекательностью обладает главный храм города — Благовещенский, причём не только за счёт нестандартного архитектурного решения, но и потому, что внутри него экспонируется памятник архитектуры федерального значения — деревянный путный (поклонный) крест, датируемый 1635 г., связанный с именем святого Варлаама Керетского, проживавшего на Кольском полуострове в XVI в.

Туристской аттрактивностью обладает и храм, освященный в его честь. Интересно не само здание — типовая культовая постройка начала XXI в., а его расположение на искусственной насыпной территории, соединившей жилые районы Колы с Монастырским островом в устье одноимённой реки, где в разное время было расположено несколько сменявших друг друга православных монастырей.

Итак, Мурман-Кольский кластер туризма религиозной направленности базируется на культовых объектах Мурманска и его города-спутника Колы. Преимуществом в его развитии выступает обеспеченность транспортной инфраструктурой и компактность объектов экскурсионного показа. Если рассматривать проявления мультиплексивного эффекта от функционирования туризма религиозной направленности, то в пределах Мурман-Кольского кластера он создаётся за счёт вовлечения в содержание маршрутов музейных и выставочных историко-культурных комплексов, задействования гостиничной инфраструктуры (организованным группам чаще всего предлагается размещение для ночлега в Мурманске), а также предприятий общественного питания.

Радиальные маршруты в удалённые от центра поселения также отправляются чаще всего из Мурманска. Одним из популярных мест посещения туристами в Мурманской области является Терский берег — часть юго-восточного побережья Белого моря от устья Варзуги до мыса Святой Нос. Терско-береговой кластер образовался за счёт древних поморских поселений, протянувшихся вдоль этого побережья, среди которых в первую очередь популярностью у туристов пользуются Варзуга, Кашкаранцы, Умба, Кузрека.

Основным фактором, затрудняющим организацию маршрутов экскурсионно-познавательной и религиозной направленности в пределах обозначенной территории, является транспортная доступность. Расстояние до Умбы от Мурманска по автомобильной

трассе составляет 361 км (около 6,5 ч. автомобильного пути), поэтому в качестве альтернативного варианта начальным пунктом тематических туров, ставящих целью посещение православных храмов поморских поселений, предлагается Кандалакша¹⁰. В турпакет, помимо обзорной экскурсии по самому южному городу Мурманской области, входит посещение музея Кандалакшского государственного природного заповедника, мыса Корабль и др.

Но именно православные храмы названных поморских поселений репозиционируются как уникальные объекты деревянной архитектуры и аттрактивные доминанты этого маршрута, причём туристская привлекательность формируется за счёт историко-архитектурной ценности (один из храмовых комплексов Варзуги датируется концом XVII в.), а в случае отсутствия таковой компенсируется путём интегрированности в прочую туристскую инфраструктуру. Так, например, храм Воскресения Христова в д. Умба выстроен на месте утраченного и архитектурной ценности не представляет, но он является частью кольцевого маршрута эколого-краеведческой тропы.

Итак, Терско-береговой кластер туризма экскурсионно-познавательной и религиозной направленности характеризуется удалённостью от Мурманска, что затрудняет организацию радиального маршрута к его дестинациям от этого города как начального пункта, хотя и не исключает таковую. Но в данном случае акценты смещаются в пользу Кандалакши и её туристской инфраструктуры. Характерная черта Терско-берегового кластера — высокая степень интегрированности природных и этнокультурных объектов в туристско-экскурсионные маршруты, ключевыми аттрактивными объектами которых позиционируются православные храмы древних поморских поселений.

Домinantой Печенгского кластера познавательного туризма религиозной направленности выступает выстроенный в пос. Луостари комплекс Свято-Троицкого Трифонова Печенгского монастыря. Время автобусного пути от Мурманска до пос. Луостари составляет около 2,5–3 ч., что делает возможными однодневные экскурсионно-познавательные маршруты. Исторически монастырь связан с пгт Печенга, т. к. его частично сохранившиеся постройки были впервые перенесены туда в XVI в. Небольшие расстояния между Печенгой и Луостари делают целесообразным их включение в общий тематический маршрут.

Определённые сложности для туристско-рекреационной деятельности связаны с режимным положением территорий Печенгского района, по которому проходит российско-норвежская граница. В условиях благоприятных взаимоотношений между странами это создавало и преимущество, т. к. открывало перспективы для трансграничных маршрутов.

¹⁰ Ожерелье Терского берега Мурманск — Кандалакша — Умба — Кашкаранцы — Варзуга — Корабль — Кузрека — Кандалакша — Мурманск. URL: <https://www.hometravel.ru/karelia/murmansk/ozerelie-terskogo-berega.shtml?ysclid=laih0ylkdy203014518> (дата обращения: 20.04.2023).

Как и Свято-Троицкий Феодоритов Кольский монастырь, Печенгская обитель — самая северная в мире, обладает потенциалом для создания на базе её инфраструктуры и задействования окружающих природных ландшафтов христианского ретритного комплекса.

Заключение

Православные монастыри, храмы и часовни Мурманской области, будучи представленными на её территории в небольшом количестве, получили интегрированность в туристско-экскурсионные маршруты познавательной и религиозной направленности. Как таковой туризм религиозной направленности в регионе относится к нишевым и турпакетам, которые можно отнести непосредственно к данному виду рекреационных услуг представлены ограниченно. Тем не менее, их ассортимент заслуживает внимания, т. к. пользуется спросом у целевого потребителя и создаёт разнообразие на рынке. Кроме того, фиксируется мультиплекативный эффект от реализации маршрутов религиозной направленности, т. к. в пакет услуг включается ночлеговое размещение туристов в гостиницах Мурманска, Кандалакши, Заполярного и др., организация питания в кафе и ресторанах, экскурсионное посещение природных и историко-культурных объектов.

Анализ описательных характеристик объектов православной культовой инфраструктуры, связанных с их туристской аттрактивностью, позволяет говорить о том, что, несмотря на низкую сохранность в пределах Мурманской области монастырей, храмов и часовен, здания и интерьеры которых представляют значительную архитектурную и историко-культурную ценность, многие из них играют кластерообразующую роль в рекреационном хозяйстве.

По результатам расчётного значения коэффициента территориальной концентрации / диверсификации была выявлена высокая степень неравномерности размещения храмов, монастырей и часовен, что затрудняет планирование и реализацию маршрутов, но позволяет обосновать выделение трёх основных кластеров туризма религиозной направленности — Мурман-Кольского, Терско-берегового и Печенгского.

Восстановленные монастыри Кольского полуострова, с учётом природно-ландшафтных условий, в пределах которых они расположены, и уникальности статуса самых северных обителей мира, могут послужить базой для популярных за рубежом, но только ожидающих внедрения в России христианских ретритных комплексов.

Православные храмы Кольского полуострова имеют вовлечённость в трендовые инфраструктурные проекты (эко-тропа), стимулируют межотраслевые и внутриотраслевые коллaborации, участвуют в реализации направлений социальной политики государства.

Мурманская область выступает примером региона РФ, в пределах которого туризм религиозной направленности и туризм познавательной направленности с вовлечением объектов культовой инфраструктуры функционируют и имеют перспективы для дальнейшего

развития, в том числе инновационного, даже с условием того, что почти все древние монастыри, храмы и часовни в его пределах были уничтожены в советский период.

Список источников

1. Кондратьева С.В. Национальный туристический рейтинг российских регионов: типологическое разнообразие // Вестник Российского Университета Дружбы Народов. Серия: экономика. 2022. Т. 30. № 1. С. 45–56. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2022-30-1-45-56>
2. Хадиева Р.Т., Семенюк Н.В. Паломничество как перспективное направление туризма // Физическая культура. Спорт. Туризм. Двигательная рекреация. 2017. Т. 2. № 1. С. 95–99.
3. Маркин К.В. Между верой и неверием: непрактикующие православные в контексте российской социологии религии // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2018. № 2 (144). С. 274–290. DOI: <https://doi.org/10.14515/monitoring.2018.2.16>
4. Лункин Р.Н., Филатов С.Б. Межконфессиональные различия в Европе и новые идеологические противостояния // Современная Европа. 2018. № 3 (82). С. 102–114. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope32018102114>
5. Балабейкина О.А., Янковская А.А., Коробущенко В.Ю. Религиозная организация в устойчивом развитии регионов: кейс диоцеза Выборг Евангелическо-лютеранской церкви Дании // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2022. № 1. С. 84–95. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.1.2022.75.007>
6. Иванов И.А., Михайлов Б.С. Structure and geography of the inbound tourist flow distribution in Norway // Псковский региональный журнал. 2020. Вып. 4 (44). С. 107–118. DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310011436-2>
7. Манаков А.Г., Красильникова И.Н., Иванов И.А. География въездного туризма и трансграничное туристско-рекреационное регионаобразование в Швеции // Балтийский регион. 2021. Т. 13. № 1. С. 108–123. DOI: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-6>
8. Афанасьев О.Е. Туризм в антарктическом регионе: полюс геополитических интересов // Современные проблемы сервиса и туризма. 2022. Т. 16. № 1. С. 89–112. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2022-1-89-112>
9. Бертош А.А. Арктический туризм: концептуальные черты и особенности // Труды Кольского научного центра РАН. 2019. № 7 (17). С. 169–180. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.7.169-180>
10. Liggett D., Stewart E. The changing face of political engagement in Antarctic tourism. In: Handbook on the Politics of Antarctica. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited, 2017. Pp. 368–391. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781784717681.00036>
11. Желнина З.Ю. Туризм Мурманской области как драйвер развития территории // Общество: политика, экономика, право. 2021. № 9. С. 65–75. DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.24158/pep.2021.9.11>
12. Бертош А.А. Материальное историко-культурное наследие в развитии туристской индустрии Арктической зоны РФ (на примере Мурманской области): общая постановка проблемы // Труды Кольского научного центра РАН. 2018. № 11–15 (9). С. 145–153. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2018.9.11.145-153>
13. Давыдова А.С. Воспроизведение сакрального ландшафта Териберки в контексте развития туризма в Мурманской области // Труды Кольского научного центра РАН. 2021. Т. 12. № 4 (21). С. 126–140. DOI: <https://doi.org/10.37614/2307-5252.2021.4.21.009>
14. Балабейкина О.А., Гаврилова К.С., Кузнецова Ю.А. Религиозный туризм как составляющая брендинга Архангельской области // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2021. № 3 (73). С. 118–127. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.3.2021.73.008>
15. Киросова Т.А. Религиозный туризм как вид социального предпринимательства в Республике Коми: тенденции развития // Социальное предпринимательство в современных экономических условиях. Материалы Всероссийской научной конференции. Сыктывкар, 2016. С. 57–62.

16. Захарченко С.О. Особенности паломнического туризма в Карелии // Качество жизни: современные вызовы и векторы развития. Материалы Всероссийской научной конференции. Петрозаводск: Петрозаводский государственный университет, 2018. С. 228–234.
17. Коряковский А.А. История локализации Трифонов-Печенгского монастыря в конце XIX — начале XX веков // Христианское чтение. 2020. № 4. С. 260–269. DOI: https://doi.org/10.47132/1814-5574_2020_4_260
18. Грашевская О.В. Религиозная ситуация в Мурманской области // Проблемы развития территории. 2013. № 6 (68). С. 90–97.
19. Кружалин В.И., Меньшикова Т.Н., Кружалин К.В. Стратегическое планирование как основа устойчивого развития туризма в регионах Российской Федерации // Географический вестник=Geographical Bulletin. 2022. № 1 (60). С. 136–149. DOI: <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2022-1-136-149>
20. Liro J. Visitors' motivations and behaviours at pilgrimage centres: push and pull perspectives // Journal of Heritage Tourism. 2021. Vol. 16 (1). Pp. 79–99. DOI: <https://doi.org/10.1080/1743873X.2020.1761820>
21. Liro J., Sołjan I., Bilska-Wodecka E. Spatial Changes of Pilgrimage Centers in Pilgrimage Studies — Review and Contribution to Future Research // International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage. 2018. Vol. 6. Iss. 3. Pp. 5–17. DOI: <https://doi.org/10.21427/v92c-8113>

References

1. Kondrateva S.V. National Tourist Rating of Russian Regions: Typological Diversity. *RUDN Journal of Economics*, 2022, vol. 30, no. 1, pp. 45–56. DOI: <https://doi.org/10.22363/2313-2329-2022-30-1-45-56>
2. Hadieva R.T., Semeniuk N.V. Pilgrimage as a Perspective Trend in a Tourism Industry. *Physical Culture. Sport. Tourism. Motor Recreation*, 2017, vol. 2, no. 1, pp. 95–99.
3. Markin K.V. Between Belief and Unbelief: Non-Practicing Orthodox Christians in the Context of the Russian Sociology of Religion. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*, 2018, no. 2 (144), pp. 274–290. DOI: <https://doi.org/10.14515/monitoring.2018.2.16>.
4. Lunkin R.N., Filatov S.B. Interconfessional Differences in Europe and New Ideological Withstanding. *Contemporary Europe*, 2018, no. 3 (82), pp. 102–114. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/soveurope32018102114>
5. Balabeykina O.A., Yankovskaya A.A., Korobushchenko V.Yu. Religious Organization in Sustainable Development of Regions: The Case of Diocese Viborg of the Evangelic Lutheran Church of Denmark. *The North and the Market: Forming the Economic Order*, 2022, no. 1, pp. 84–95. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.1.2022.75.007>
6. Ivanov I.A., Mikhaylov B.S. Structure and Geography of the Inbound Tourist Flow Distribution in Norway. *Pskov Journal of Regional Studies*, 2020, iss. 4 (44), pp. 107–118. DOI: <https://doi.org/10.37490/S221979310011436-2>
7. Manakov A.G., Krasilnikova I.N., Ivanov I.A. Geography of Inbound Tourism and Transboundary Tourism-and-Recreation Region Building in Sweden. *Baltic Region*, 2021, vol. 13, no. 1, pp. 108–123. DOI: <https://doi.org/10.5922/2079-8555-2021-1-6>
8. Afanasiev O.E. Tourism in the Antarctic Region: The Pole of Geopolitical Interests. *Service And Tourism: Current Challenges*, 2022, vol. 16, no. 1, pp. 89–112. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2022-1-89-112>
9. Bertosh A.A. Arctic Tourism: Conceptual Features and Particularities. *Transactions of Kola Science Centre RAS*, 2019, no. 7 (17), pp. 169–180. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.7.169-180>
10. Liggett D., Stewart E. The Changing Face of Political Engagement in Antarctic Tourism. In: *Handbook on the Politics of Antarctica*. Cheltenham, Edward Elgar Publishing Limited, 2017, pp. 368–391. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781784717681.00036>
11. Zhelnina Z.Yu. Tourism of the Murmansk Region as a Driver of Territory Development. *Society: Politics, Economics, Law*, 2021, no. 9, pp. 65–75. DOI: <https://doi.org/https://doi.org/10.24158/pep.2021.9.11>

12. Bertosh A.A. Material Historical and Cultural Heritage in the Development of Tourism Industry of the Arctic Zone of the Russian Federation (On the Example of the Murmansk Region): General Statement of the Problem. *Transactions of Kola Science Centre RAS*, 2018, no. 11–15 (9), pp. 145–153. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2018.9.11.145-153>
13. Davydova A.S. Reproduction of the Sacred Landscape of Teriberka in the Context of Tourism Development in the Murmansk Region. *Transactions of Kola Science Centre RAS*, 2021, vol. 12, no. 4 (21), pp. 126–140. DOI: <https://doi.org/10.37614/2307-5252.2021.4.21.009>
14. Balabeikina O.A., Gavrilova K.S., Kuznetsova Ju.A. Religious Tourism as a Component of the Arkhangelsk Region Branding. *The North and the Market: Forming the Economic Order*, 2021, no. 3 (73), pp. 118–127. DOI: <https://doi.org/10.37614/2220-802X.3.2021.73.008>
15. Kirosova T.A. Religioznyy turizm kak vid sotsial'nogo predprinimatel'stva v Respublike Komi: tendentsii razvitiya [Religious Tourism as a Type of Social Entrepreneurship in the Komi Republic: Development Trends]. In: *Sotsial'noe predprinimatel'stvo v sovremennykh ekonomicheskikh usloviyakh. Materialy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii* [Materials of the All-Russ. Sci. Conf. "Social Entrepreneurship in Modern Economic Conditions"]. Syktyvkar, 2016. pp. 57–62.
16. Zakharchenko S.O. Features of Pilgrimage Tourism in Karelia. *Proc. II All-Russ. (with Intern. Participation) Sci. and Pract. Conf. "Quality of Life: Modern Challenges and Vectors of Development"*. Petrozavodsk, Petrozavodsk State Univ. Publ., 2018, pp. 228–234. (In Russ.)
17. Koryakovskiy A.A. The History of the Localization of the St. Tryphon Pechenga Monastery in the Late 19th-Early 20th Centuries. *Christian Reading*, 2020, no. 4, pp. 260–269. DOI: https://doi.org/10.47132/1814-5574_2020_4_260
18. Grashevskaya O.V. Religious Situation in the Murmansk Oblast. *Problems of Territory's Development*, 2013, no. 6 (68), pp. 90–97.
19. Kruzhalin V.I., Menshikova T.N., Kruzhalin K.V. Strategic Planning as a Basis for Sustainable Tourism Development and the Preservation of Cultural Heritage in the Regions of the Russian Federation. *Geographical Bulletin*, 2022, no. 1 (60), pp. 136–149. DOI: <https://doi.org/10.17072/2079-7877-2022-1-136-149>
20. Liro J. Visitors' Motivations and Behaviours at Pilgrimage Centres: Push and Pull Perspectives. *Journal of Heritage Tourism*, 2021, vol. 16 (1), pp. 79–99. DOI: <https://doi.org/10.1080/1743873X.2020.1761820>
21. Liro J., Soljan I., Bilska-Wodecka E. Spatial Changes of Pilgrimage Centers in Pilgrimage Studies — Review and Contribution to Future Research. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 2018, vol. 6, iss. 3, pp. 5–17. DOI: <https://doi.org/10.21427/v92c-8113>

Статья поступила в редакцию 29.04.2023; одобрена после рецензирования 12.05.2023; принята к публикации 22.05.2023

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 157–168.

Научная статья

УДК 39(571.122)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.157>

Об изучении родного языка обско-угорского этноса: научные основания

Матросова Ольга Павловна¹, кандидат философских наук, старший преподаватель

Попова Ольга Андреевна², кандидат исторических наук, доцент

Федорова Инна Леонидовна³, преподаватель

^{1, 2} Тюменский государственный университет, ул. Володарского, 6, Тюмень, Россия

³ Международный центр образования и тестирования «Тьютор», пр-д 9 Мая, 7, Тюмень, Россия

¹ o.p.matrosova@utmn.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8341-6233>

² popovauni@rambler.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2501-763X>

³ 89028122722@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-1931-586X>

Аннотация. Авторы статьи рассматривают вопросы формирования этнокультурного и национального самосознания на примере обско-угорского этноса, проживающего на территории Арктики. Большое внимание уделяется такому этнокультурному компоненту, как родной язык. Актуальной является проблема двуязычия, а также развития коммуникативной компетенции на родном и иностранном языках, их практического применения в культурной сфере и общественной жизни под влиянием социальных, педагогических, психологических факторов. Несмотря на проживание в суровых климатических условиях, северяне веками воспитывали в себе такие качества, как ответственность, справедливость, готовность помочь. Авторы отметили интерес к глубинным историческим корням своего этноса и привели неоспоримые факты воспитания детей в духе сохранения и приумножения ценностей, передачи их последующим поколениям, распространения во всём мире. На основе анализа современных этнопедагогических тенденций в образовательном пространстве обско-угорского этноса представлены некоторые рекомендации по основным вопросам развития этнокультуры и народной педагогики. Исследование основано на идеях Вильгельма фон Гумбольдта о духовной силе народа, роли языка в духовном развитии человечества, особенностях национального характера, мышления народа, его духовного склада и образа жизни, концептуализации знаний о мире и способах их передачи. Особую роль авторы отводят этнопсихологии, науке об индивидуальном и коллективном сознании, и этнопедагогике, интегрирующей этнокультурный компонент в систему учебных занятий и способствующей формированию у подрастающего поколения национальной идентичности, пониманию и сохранению духовно-нравственных ценностей и традиций своего народа.

Ключевые слова: этнокультурология, этнопсихология, этнолингвистика, лингвокультурология, этнопедагогика, этнография, антропология, коренные малочисленные народы Севера (КМНС), обско-угорский этнос, национальное самосознание

On the Study of the Native Language of the Ob-Ugric Ethnos: Scientific Foundations

Olga P. Matrosova¹, Cand. Sci. (Phil.), Senior Lecturer

Olga A. Popova², Cand. Sci. (Hist.), Associate Professor

Inna L. Fedorova³, teacher

* © Матросова О.П., Попова О.А., Федорова И.Л., 2024

Для цитирования: Матросова О.П., Попова О.А., Федорова И.Л. Об изучении родного языка обско-угорского этноса: научные основания // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 157–168. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.157>

For citation: Matrosova O.P., Popova O.A., Fedorova I.L. On the Study of the Native Language of the Ob-Ugric Ethnos: Scientific Foundations. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 157–168. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.157>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

^{1, 2} University of Tyumen, ul. Volodarskogo, 6, Tyumen, Russia

³ International Center of Education and Testing “Tyutor”, pr-d 9 Maya, 7, Tyumen, Russia

¹ o.p.matrosova@utmn.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8341-6233>

² popovauni@rambler.ru[✉], ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2501-763X>

³ 89028122722@mail.ru, ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-1931-586X>

Abstract. The authors of the article consider the issues of the formation of ethno-cultural and national identity on the example of the Ob-Ugric ethnic group living in the Arctic. Much attention is paid to such ethno-cultural component as native language. The problem of bilingualism, as well as the development of communicative competence in native and foreign languages, their practical application in the cultural sphere and social life under the influence of social, pedagogical and psychological factors is topical. Despite living in harsh climatic conditions, the northerners have for centuries cultivated such feelings as responsibility, justice, readiness to help. The authors noted the interest in the deep historical roots of their ethnic group and presented indisputable facts of educating children in the spirit of preserving and increasing values, passing them on to subsequent generations, spreading throughout the world. Based on the analysis of modern ethnopedagogical trends in the educational space of the Ob-Ugric ethnos, some recommendations on the main issues of ethniculture and folk pedagogy development are presented. The study is based on the ideas of Wilhelm von Humboldt about the spiritual power of people, the role of language in the spiritual development of mankind, the peculiarities of the national character, the thinking of the people, their spiritual nature and way of life, conceptualization of knowledge about the world and the ways of its transmission. The authors assign a special role to ethnopsychology, the science of individual and collective consciousness, and ethnopedagogy, which integrates the ethnocultural component into the system of training sessions and contributes to the formation of a national identity in the younger generation, understanding and preserving the spiritual and moral values and traditions of their people.

Keywords: *ethnoculturology, ethnopsychology, ethnolinguistics, linguoculturology, ethnopedagogy, ethnography, anthropology, indigenous peoples of the North (SIPN), Ob-Ugric ethnos, national identity*

Введение

Тема является актуальной в связи с вызовами современности и связана с такими понятиями, как национальная идея и национальное самосознание. Известно, что вопрос об укреплении общероссийской гражданской идентичности является ключевой темой в настоящий момент, и в Основном Законе нашей Конституции закреплены ключевые ориентиры государственной национальной политики, в том числе сбережение этнокультурного и языкового многообразия страны. Кроме того, в рамках подготовки правительством концепции государственной языковой политики будут приняты поправки в Закон «О языках народов РФ» об ответственности государства за сохранение родных языков народов страны¹.

Основой национальной идеи является национальное самосознание, которое обусловливает значение того или иного народа, этноса или нации. Именно национальная идея подвигла нас сказать об исторической миссии и о смысле существования русского народа, охарактеризовать сам народ как исторически-культурную общность, понять его самобытный путь развития, духовное родство со всеми народами, населяющими наше государство, а также роль в составе мирового целого.

¹ Этнopsихология — это... Определение, история развития науки, предмет изучения, методы. URL: <https://fb.ru/article/428477/etnopsihologiya---eto-opredelenie-istoriya-razvitiya-nauki-predmet-izucheniya-metodyi> (дата обращения: 21.01.2023).

Предмет исследования — язык как этнокультурный компонент, его развитие и сохранение, а также процесс приобретения навыков коммуникативной компетенции на основе двуязычия. Целью статьи является изучение и описание факторов, влияющих на изучение языков (родного и иностранного) при формировании духовно-нравственных ценностей и решение нескольких задач: рассмотреть влияние языка на духовное развитие человечества (на примере идей В. Фон Гумбольдта), выявить особенности и проблемы межкультурной коммуникации, обосновать возможные пути их решения, описать систему преемственности образовательных организаций Югры в области этнопедагогики, доказать необходимость этнопедагогических тенденций в образовательном пространстве с целью обобщения и распространения опыта, представить некоторые рекомендации по этим вопросам.

В России сохранились духовные и культурные традиции древних цивилизаций. Наше исследование находится на стыке и во взаимодействии таких наук, как этнокультурология, этнопсихология, этнолингвистика, лингвокультурология, этнопедагогика, антропология. Эти науки тесно связаны между собой, так как объектом их исследования является этнос, что в переводе с греческого означает «народ». Уже в древности учёные наблюдали различия культур, внешности, менталитета представителей этносов, многие из них пытались определить природу идентичности. Многие тексты античных учёных — Геродота, Тацита, Плутарха и Плиния Старшего — описывают особенности психического поведения сопредельных варварских племён и народов. Из средневековых исследователей, внёсших определённый вклад в развитие этнопсихологии как науки, следует назвать Марко Поло, Фернандо Магеллана, Васко да Гаму, Христофора Колумба, Кортеса, Писарро, Диего де Ланда, Америго Веспуччи, русского землепроходца Афанасия Никитина, китайского путешественника Чжан Цяня. Все вышеназванные хронисты были мореплавателями, завоевателями и землепроходцами, их труды изобилуют описанием психологии тех народов, по землям которых проходили маршруты завоеваний или исследовательских экспедиций [1, с. 1–2].

В трудах исследователей XVII–XIX вв. появляются такие понятия, как «общий дух» и «дух народа». «Volksgeist» является одной из центральных категорий в концепции В. фон Гумбольдта: «язык народа есть его дух, и дух народа есть его язык, и трудно представить себе что-либо тождественное [2, с. 171]».

Эти термины вкладывались в особенности национального характера, взаимосвязь менталитета, образа мышления, духовного склада и образа жизни этноса. Вопросами самосознания людей какой-либо социально-этнической общности занимается этнопсихология. Среди исследователей этнопсихологии можно назвать Г.А. Сидорова, писателя-историка и путешественника. Его труд «Этнопсихологии народов бывшей Тартарии» [1, с. 4–5] раскрывает глубинные основы коллективной психологии этих коренных народов и даёт представление об этнокультурном мире и традиционном укладе жизни тунгусов, якутов, эвенков и хантов. Автор проанализировал различие между индивидуальным и коллективным сознанием этносов и объяснил, почему в определённых ситуациях люди проявляют определённые ка-

чества и черты характера, к примеру, эвенки и эвены обладают необыкновенной стойкостью, выносливостью и бесстрашием. В его труде мы находим ответ: все эти качества народы получили от предков. Тунгусский этнос уходит корнями в историю Манчжурии, а обские угры вместе со скифами пришли с северного Тибета и поселились на Урале. Кочевой образ жизни предков, согласно предположению Г.А. Сидорова, перешёл к современным манси, хантам, якутам. Предки якутов — киргизы, тувинские чики, курыканы и русские челдоны. Поэтому неудивительно, считает учёный, что психология якутов отличается своеобразием: с одной стороны, этот народ чем-то схож со славянами, а с другой — это типичные степные кочевники, которые волею судьбы осели в тайге [1, с. 5–6].

Идеи Вильгельма фон Гумбольдта о языке этноса

Вопросами взаимоотношений языка и культуры этноса занимался немецкий учёный Вильгельм фон Гумбольдт. В настоящий момент проблемами взаимосвязи языка и культуры в нашей стране занимаются такие науки, как лингвокультурология и этнолингвистика, задачи которых совпадают. Лингвокультурология ориентирована на современное состояние культуры и её синхронную представленность в языковых сущностях, а этнолингвистика осуществляет свои исследования на этническом материале языков в их ретроспективе [3, с. 67]. По определению В.А. Масловой, «Лингвокультурология — гуманитарная дисциплина, изучающая воплощённую в живой национальный язык и проявляющуюся в языковых процессах материальную и духовную культуру. Она позволяет установить и объяснить, каким образом осуществляется одна из фундаментальных функций языка — быть орудием создания, развития, хранения и трансляции культуры. Её цель — изучение способов, которыми язык воплощает в своих единицах, хранит и транслирует культуру [4, с. 30]». Именно лингвокультурология изучает язык как феномен культуры. Методологической основой лингвокультурологии, как известно, является когнитивная лингвистика, относящая язык и культуру к формам сознания. В центре внимания этих наук находится человек, рассматриваемый как носитель языка и культуры. Поэтому основное внимание современных лингвистов концентрируется на носителе языка как представителе национальной культуры, определённой социальной группы, обладающем своими психологическими, социальными и другими особенностями. «Язык — культура — личность (этнос-человек) — самопознание» — это те составляющие, которые определяют сущность антропоцентрического подхода к изучению языка и соответствуют общей тенденции современных гуманитарных исследований [3, с. 67].

В. фон Гумбольдт видел истинное предназначение языка как «органа образования мысли» в том, чтобы «служить вдохновительным орудием для вновь возникающих поколений», ибо взаимопонимание возникает не потому, что для всех говорящих на данном языке определённое слово выражает одно и то же значение, а потому, что люди «... прикасаются к одним и тем же клавишам инструмента своего духа, благодаря чему у каждого вспыхивают в сознании соответствующие, но не тождественные смыслы» [5, с. 227].

Язык тесно переплетён с духовным развитием человечества и сопутствует ему на каждой ступени его локального прогресса или регресса, отражая в себе каждую стадию культуры. Связь человека с народом, расой и всем человеческим родом осуществляется в первую очередь с помощью языка. Язык по существу — «собственность всего человеческого рода», «именно в языке каждый индивид всего яснее ощущает себя простым придатком человеческого рода: Язык принадлежит мне, ибо каким я его вызываю к жизни, таким он и становится для меня; а поскольку весь он прочно укоренился в речи наших современников и в речи прошлых поколений — в той мере, в какой он непрерывно передавался от одного поколения к другому, — постольку сам же язык накладывает на меня при этом ограничение. Но то, что в нем ограничивает и определяет меня, пришло к нему от человеческой, интимно близкой мне природы, и потому чужеродное в языке чуждо только моей преходящей, индивидуальной, но не моей изначальной природе. Подобно самому человеку, каждый язык есть постепенно развёртывающаяся во времени бесконечность. Через многообразие языков для нас открывается богатство мира и многообразие того, что мы познаём в нем; и человеческое бытие становится для нас шире, поскольку языки в отчётильных и действенных чертах дают нам различные способы мышления и восприятия» [5, с. 228].

Комплекс антрополингвистических проблем, обозначенных и отчасти решённых Гумбольдтом, весьма актуален в современной российской лингвистике, настойчиво заявляющей о собственной антропоцентричности. Указание на «преемственность идей», предугадавших интерес к человеку, встречается в современной литературе далеко не всегда, поэтому новую ветвь языкоznания лингвопersonологию, объектом которой является языковая личность как феномен проявления «человеческого фактора в языке», можно рассматривать в качестве весьма своеобразного синтеза гумбольдтианской «сравнительной антропологии» и гумбольдтианского «сравнительного языкоznания».

Арктика — циркумполярная кладовая планеты

Главная кладовая планеты, которую называют и Крайним Севером, и Заполярьем, и Тундрой с Северным Ледовитым океаном, — циркумполярная Арктика, к которой обращено сегодня внимание всей планеты. Для покорения этого сурового края человек должен иметь определённый уровень технологий. Коренные народы Севера не пытались покорить Север, они коренным образом изменили себя, приспособились жить в этом краю в непрестанных трудах и заботах, на которые современный человек часто не способен. Когда детей поморов, кочевников, оленеводов учат в школах-интернатах грамоте и счёту, их, по сути, отрывают от родной им среды и лишают тех навыков, которые нужны, чтобы выживать в суровом климате².

Арктика сегодня — это хороший пример успешного многостороннего сотрудничества различных государств и народов. В связи с тем, что в современный период происходят про-

² Ерошкин А.С. Циркумполярная Арктика. Охота на слова. URL: <https://proza.ru/2019/10/02/858> (дата обращения: 21.01.2023).

цессы, связанные с промышленным освоением Севера, в средствах массовой информации появляется всё больше материалов, отражающих позитивные изменения северных территорий, активизируются миграционные потоки, разрабатываются и пользуются большой популярностью туристические и экскурсионные маршруты, связанные с изучением истории, культуры малочисленных народов Севера, возникает проблема улучшения коммуникативной компетенции учащихся и студентов, совершенствования их филологической подготовки. Перед преподавателями иностранного языка, а также родных языков встаёт задача формирования такой личности, которая сможет адаптироваться к современным условиям, сумеет участвовать в межкультурной коммуникации. Правительством Ханты-Мансийского автономного округа — Югры законодательно закреплены инициативы, направленные на поддержку этнопедагогики, этнического воспитания детей ханты, манси, ненцев и других КМНС. Образовательное направление на территории Югры имеет свои особенности, наработки, которыми хочется поделиться в данной статье. Суровый климат, особая хозяйствственно-промышленная деятельность оказывали и оказывают влияние на социально-экономическое развитие региона, создающее уникальную систему образования, воспитания, гармонично вписывающуюся в современный традиционный уклад жизни КМНС.

Формирование национальной культуры обско-угорских народов

Процесс формирования национальной культуры КМНС, проживающих на территории Югры, охватывает огромные временные пласти, а также все сферы жизнедеятельности данных народов, включая исторические факторы, в первую очередь связанные с миграционными потоками, территориями размещения и хозяйствования, процессами ассимиляции, природно-климатическими факторами, географической средой, изменением климата, особенностями ландшафта, гидросистемы, наличием и добычей полезных ископаемых, необходимостью приспособливаться к сложным условиям проживания. Л.Р. Березина в своих исследованиях называет эту культуру «рациональной, архаичной, своеобразной» [6, с. 638]. По мнению Е.Г. Фёдоровой, «процесс формирования культуры обско-угорских народов представляет собой сочетание разных культур, истоки которых лежат в культурах таёжного поселения Западной Сибири, скотоводов лесной и лесостепной зоны, а также других народов, с которыми обские угры соседствовали на разных этапах своей истории» [7, с. 75].

В XVIII–XX вв. многие учёные (Г. Новицкий, А.М. Кастрен, А. Регули, У.Т. Сирелиус, А. Алквиист, Б. Мункачи, К.Ф. Карьяляйнен, А. Канисто, А.А. Дунин-Горкевич, В.Н. Чернецов, В. Штейниц, З.П. Соколова и др.), в том числе принадлежащие к финно-угорской группе, собирали данные, связанные с культурой, этнографией КМНС, и описывали их.

Исследователи отмечают, что культура обско-угорских групп является ярким примером сочетания разнообразных этнокультурных признаков, объединяющих материальную и духовную культуры. Общеизвестно, что основные виды орнамента, выполненные на бересте, шахматно-меховая мозаика из разных видов меха были созданы урало-сибирцами; по-

край вышитой одежды очень схож с одеяниями жителей Казахстана и Средней Азии; с иранскими традициями связаны образ медведя (как образ иранского богатыря), детали костюма, использование металлических орудий труда, езда на лошади; отмечено саргато-сарматское влияние, население, которое в своё время было соседом государства скифов, а позже переместилось в южные районы Западной Сибири.

Таким образом, особенностью материальной и духовной культуры обских угров являются стойкость и постоянство этнических традиций, истоки которых лежат в глубокой древности. Эти традиции сформировались на других территориях и в других природных условиях, но оказались настолько жизнестойкими, что мало изменились в процессе адаптации к новой среде обитания, начавшейся несколько веков назад [5, с. 638]. Именно богатая ресурсами тайга на протяжении веков давала возможность жить местному населению за счёт охоты, рыбалки, собирательства, а для других народов тайга считалась непривлекательной для проживания.

Современные педагоги-исследователи Бакиева О.А., Багапова Н.В., Колчанова Е.А., Шохов К.О. рассматривают широкий круг образовательных и воспитательных проблем, связанных с развитием детей коренных народов Севера. Основное внимание в их работе уделяется возможностям образования и воспитания средствами традиционного искусства, художественной и музейной деятельности. По мнению авторов исследования, интеграция этнокультурного компонента в систему урочно-внеурочных занятий способствует формированию у подрастающего поколения национальной идентичности, пониманию и сохранению духовно-нравственных ценностей и традиций своего народа [8].

Этнопедагогические тенденции в образовательном пространстве КМНС

Выверенная веками и поколениями система воспитания лежит в основе современной этнопедагогики, которая как народная педагогика вобрала в себя многовековые познания КМНС, привычки, понятия, традиции, обычаи, помогающие обучающимся лучше понять природные явления, связь жизни и труда людей, основные принципы межкультурной коммуникации.

Несмотря на то, что многие традиционные знания утрачены в результате сильнейших деформаций, которым подвергалась культура и образ жизни КМНС в 30–50 гг. XX в., в различных психологических, педагогических, социологических исследованиях отмечается возрастание роли этнических факторов в формировании личности, усиление взаимодействия этнических культур. По мнению Грошевой Т.А. [9, с. 5], на сегодняшний день в области философии, педагогики, психологии накоплен определённый опыт по проблемам формирования коммуникативной компетенции у обучающихся в условиях традиционного образа жизни КМНС на территории Югры, который описывается в работах Е.Д. Айпина, В.И. Баймурзиной, Г.И. Батуриной, А.С. Белкина, А.Л. Бугаевой, М.С. Васильевой, Г.В. Волкова, Е.В. Коротаевой, Г.Ф. Кузиной, В.М. Кулемзина, В.М. Курикова, А.М. Сагалаева, Т.Г. Харамзина и др.

Этнопедагогика, воспитывающая в детях чувство собственного достоинства, доброжелательность, уважительное отношение к людям и окружающей природе, готовность оказать помощь любому живому существу, позволяет аккумулировать и передавать педагогический опыт из поколения в поколение. Основными задачами, стоящими перед этнопедагогикой, являются: дифференцированное воспитание мальчиков и девочек; привлечение детей к труду в раннем возрасте; социализация; обучение национально-русскому двуязычию, способствующему в будущем более лёгкому освоению иностранного языка; формирование таких качеств, как самостоятельность, ответственность, саморазвитие и других, необходимых для коммуникации ребёнка в любом коллективе.

Этнопедагогика содержит в себе различные образовательные и воспитательные технологии, учитывающие местные особенности и возможности, включая дифференцированный подход учебно-воспитательного процесса, практические методики обучения, при которых основной формой служит самостоятельная работа, включающая разработку творческих проектов, заполнение технологических карт, использование справочной, научно-популярной литературы, информационно-коммуникационных ресурсов.

Самыми популярными формами освоения этнокультурных ценностей на территории Югры являются «педагогические мастерские», здоровьесберегающие технологии, элементы музейной педагогики с использованием краеведческого материала, внеклассная общеобразовательная деятельность, включающая социокультурный компонент. Таким образом, этнопедагогика направлена в своей деятельности на особенности уклада жизни КМНС, на способы культурного развития, вовлечение народов КМНС в региональную общность, подготовку детей к жизни в поликультурном обществе.

Преемственность и системность играют очень важную роль при обучении языкам, особенно при формировании коммуникативных навыков. Если ребёнок с детства знаком со вторым языком и приобрёл навыки пользования двумя языками или вторым языком, то двуязычие такого ребёнка может быть отнесено к двум видам: либо это коммуникативно инициированное двуязычие, либо это образовательно распространяемое двуязычие [10, с. 112].

Двуязычие: проблемы и перспективы

Двуязычием или билингвизмом называют свободное владение ребёнком двумя языками (родным и неродным) и их попеременное использование в повседневной жизни, причём использование языков не мешает друг другу. Стихийное детское двуязычие возникает из потребности детей, часто разновозрастных, владеющих разными языками, к взаимному общению. Существует так называемое образовательно распространяемое двуязычие, когда в определённый возрастной период начинается изучение родного либо иностранного языков. Проблема заключается в том, что сформированное на раннем этапе развития ребёнка двуязычие не всегда находит продолжение за пределами образовательной организации. Коммуникативные навыки, полученные в школе, иногда не предоставляют возможности

обучающимся использовать их в рамках средства взаимного общения. Когда учащиеся для получения дальнейшего (профессионального) образования планируют переезд из родного села, где их общение происходило на родном языке, в город, где коммуникация осуществляется на другом языке (например, русском), резко снижается мотивация изучения родного и иностранного языков. Решением проблемы является создание на территории Югры таких условий поддержания целостной и однородной культурной и языковой среды, при которых молодые люди из числа КМНС продолжат обучение в образовательном учреждении, используя свои навыки и умения. Выстроенная правительством региона система преемственности образовательных организаций на примере: детский сад — школа — колледж — вуз, непрерывность преподавания родного и иностранного языков во всех образовательных организациях в течение всего срока обучения в рамках утверждённых учебных программ повышает эффективность обучения языкам и уверенность обучающихся в необходимости их использования.

Региональные и местные власти организуют осуществление качественного учебного процесса, повышая профессионализм педагогов, занимаясь их своевременной переподготовкой, обеспечивая организацию учебного процесса необходимыми комплектами учебных пособий, оценивают их эффективность и своевременную замену устаревших пособий.

Формирование коммуникативной компетенции на родных языках происходит и за пределами образовательных организаций под влиянием социальных, педагогических, психологических факторов. Ярким примером может служить деятельность региональных и местных коллективов, таких как: театр обско-угорских народов «Солнце», телевизионные программы и передачи «Угорское наследие», «Северный дом», «Уvas мир путар» («Слово народов Севера»), «Югорский колорит», «Ёмвош шунянг ёх» (рассказы о коренных жителях), издание журнала «Вестник угроведения», книг, хрестоматий на родных языках, разработка учебно-методических комплексов по этнографии, хантыйскому, мансиjsкому, ненецкому языкам, активное использование IT-технологий, издание электронных сборников по этнокультурной тематике, а также проводимые мероприятия: Медвежьи игрища, Вороний день, День оленевода, День обласа, Праздник угощения Луны, Праздник лося и другие, когда коренные народы передают новому поколению свои традиции, ценности, устои, где дети показывают свои коммуникативные компетенции на родном языке, получают дополнительную мотивацию к изучению родных языков, а также используют возможность стать более общительными, активными, учатся взаимодействовать в коллективе. Также важным фактором в данном направлении являются дополнительные занятия, факультативы, участие в праздниках народных языков, лингвистических олимпиадах по родным языкам, глобальных диктантах, авторских встречах с известными писателями и поэтами, этнокультурных программах летнего отдыха на стойбищах, мастер-классах, устных журналах и круглых столах, диспутах и дискуссиях, в народных играх и соревнованиях, народном творчестве, здесь важно слушание народных сказок, изучение народных пословиц, поговорок, загадок, музыки, игра на народ-

ных инструментах, в ходе которых педагогическая деятельность организована таким образом, что каждый ребёнок чувствует себя включённым в творческий процесс, что также оказывает положительное влияние на формирование коммуникативной компетенции, заставляет гордиться знанием своего языка и культуры, позволяет чтить и сохранять традиции КМНС [11, с. 423].

Заключение

О необходимости сохранения и развития этнокультурного образования и родного языка

Очень важна идея о том, что язык является душой любого народа, а если говорить о КМНС, то здесь ярко проявляется особенность формы человеческой общности, основанной на паритетном взаимодействии человека и природы [12, с. 12], а не на утверждении, что человек — царь природы. Поскольку Россия — многонациональная страна, то её особенностью является наличие поликультурного образования, то есть этнокультурного образования, где язык и культура обязательно подразумевают уважение и интерес к другим языкам и культурам другим народов. Югра является регионом, где этнокультурное образование считается этнорегиональным, основанном на богатстве культур проживающих здесь народов, особенно КМНС. У них наблюдается предрасположенность к образно-символическому мышлению, к созданию целостной образной картины мира. Очевидно, в перспективе развития и дальнейшей модернизации культуры традиционное, целостное должно продолжать своё существование в обществе параллельно с модернизированным, рационализированным, технологизированным как фундамент культуры [12, с. 13], чтобы сохранить этническую индивидуальность и преемственность. Много проблем предстоит решить российскому образованию в вопросах этнообразования.

Для того чтобы получить хорошие коммуникативные навыки по родному и иностранному языку, необходимо выполнить все вышеперечисленные условия. По мнению Бурыкина А.А., при отсутствии коммуникативной среды не происходит языковой аттриции [10, с. 120]. В настоящее время образовательные стратегии для КМНС направлены на приобщение к родному языку и традиционной национальной культуре, тем не менее, необходимо отметить недостаточный уровень разработанности различных методических рекомендаций для формирования коммуникативной компетенции у детей КМНС. Требуется правовое регулирование положения родных языков народов КМНС, создание программ по этнопедагогике с применением новых инновационных технологий с целью развития и сохранения языка и культуры, а также специальных программ повышения этнолингвистической квалификации многих специалистов, работающих в социальной сфере, в первую очередь, преподавателей, введение в образовательных учреждениях такого предмета, как этнография, активное использование дистанционных форм при реализации образовательных этнопрограмм, развитие плодотворного сотрудничества по перечисленным выше вопросам с различными научными организациями. В настоящее время наблюдается рост интереса к культуре своих народов, воз-

рождение народных традиций и обрядов, но, несмотря на это, проблема приобщения ребёнка к истокам народной, национальной культуры остаётся актуальной, требует дальнейшего изучения и поиска эффективных путей формирования коммуникативной компетенции, воспитания и привития чувства уважения к культурным и духовным ценностям каждого народа. Самое уникальное то, что именно язык является аккумулятором и хранителем накопленных знаний в непрерывно меняющемся мире, именно язык играет главную роль в концептуализации мира человека [3, с. 68].

Список источников

1. Сидоров Г.А. Этнопсихологии народов бывшей Тартарии. Москва: Концептуал, 2018. 176 с.
2. Гумбольдт В. фон. Язык и философия культуры. Москва: Прогресс, 1985. 448 с.
3. Попова О.А. Немецкий публицист Ульрих фон Гуттен (1488–1523) как представитель элитарной речевой культуры // Мир лингвистики и коммуникации: электронный научный журнал. 2008. № 11. С. 67–78.
4. Маслова В.А. Лингвокультурология. Москва: Издательский центр «Академия», 2001. 208 с.
5. Попова О.А. Мотивационно-интенциональный компонент авторского сознания в публицистическом тексте // Политическая лингвистика. 2015. № 3 (53). С. 226–231.
6. Березина Л.Р. История обско-угорских народов в контексте многообразия культур // Молодой учёный. 2016. № 4 (108). С. 638–641.
7. Фёдорова Н.Г. Рыболовы и охотники бассейна Оби: проблемы формирования культуры хантов и манси. Санкт-Петербург: Европейский университет, 2000. 366 с.
8. Бакиева О.А., Багапова Н.В., Колчанова Е.А., Шохов К.О. Дети Ямала: на перекрёстке культуры, искусства, образования. Серия: Циркумполярная цивилизация. Тюмень: Тюменский государственный университет, 2022. 120 с.
9. Грошева Т.А. Народные традиции как средство формирования коммуникативной компетенции у младших школьников: на примере детей коренных народов Севера Ханты-Мансийского автономного округа — Югры: дисс. Канд. пед. наук. Сургут, 2006. 228 с.
10. Бурыкин А.А. Языки малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока в динамике изменений образовательной языковой среды / Языковое разнообразие в киберпространстве: российский и зарубежный опыт: сборник аналитических материалов / Под ред. Е.И. Кузьмина, Е.В. Плыс. Москва: МЦБС, 2008. С. 111–129.
11. Матросова О.П. О некоторых путях решения проблем формирования коммуникативных навыков детей коренных малочисленных народов Севера (на примере Ханты-Мансийского автономного округа — Югры) // Север и молодёжь: здоровье, образование, карьера: сб. материалов I Международной научно-практической конференции. Ханты-Мансийск: Югорский государственный университет, 2019. С. 419–424.
12. Набок И.Л. Этнокультурное и этнокультурологическое образование в России: проблемы и перспективы развития // Этнокультурное пространство Югры: опыт реализации и перспективы развития. Сб. статей. Ханты-Мансийск, АУДПО ХМАО-Югры «Институт развития образования», 2017. С. 12–20.

References

1. Sidorov G.A. *Etnopsikhologii narodov byvshey Tartarii* [Ethnopsychology of the Peoples of the Former Tartaria]. Moscow, Conceptual Publ., 2018, 176 p. (In Russ.)
2. Humboldt W. *Language and Philosophy of Culture*. Moscow, Progress Publ., 1985, 448 p. (In Russ.)
3. Popova O.A. *Nemetskiy publitsist Ul'rikh fon Gutten (1488–1523) kak predstavitel' elitarnoy rechevoy kul'tury* [German Publicist Ulrich von Hutten (1488–1523) as a Representative of Elite Speech Culture]. *Mir lingvistiki i kommunikatsii: elektronnyy nauchnyy zhurnal* [World of Linguistics and Communication: Electronic Scientific Journal], 2008, no. 11, pp. 67–78.

4. Maslova V.A. *Lingvokul'turologiya* [Linguoculturology]. Moscow, Academia Publ., 2001, 208 p. (In Russ.)
5. Popova O.A. Motivation-Intentional Component of the Author's Worldview in Publicist Text. *Political Linguistics*, 2015, no. 3 (53), pp. 226–231.
6. Berezina L.R. *Istoriya obsko-ugorskikh narodov v kontekste mnogoobraziya kul'tur* [History of the Ob-Ugric Peoples in the Context of Cultural Diversity]. *Molodoy uchenyy* [Young Scientist], 2016, no. 4 (108), pp. 638–641.
7. Fedorova N.G. *Rybolovy i okhotniki basseyna Obi: problemy formirovaniya kul'tury khantov i mansi* [Fishermen and Hunters of the Ob Basin: Problems of the Formation of the Culture of the Khanty and Mansi]. St. Petersburg, Evropeyskiy universitet Publ., 2000, 368 p. (In Russ.)
8. Bakieva O.A., Bagapova N.V., Kolchanova E.A., Shokhov K.O. *Deti Yamala: na perekrestke kul'tury, iskusstva, obrazovaniya. Seriya: Tsirkumpolyarnaya tsivilizatsiya* [Children of Yamal: At the Crossroads of Culture, Art, Education. Series: Circumpolar Civilization]. Tyumen, Tyumen State University Publ., 2022, 120 p. (In Russ.)
9. Grosheva T.A. *Narodnye traditsii kak sredstvo formirovaniya kommunikativnoy kompetentsii u mладших shkol'nikov: na primere detey korennnykh narodov Severa Khanty-Mansiyskogo avtonomnogo okruga — Yugry*: dis. kand. ped. nauk [Folk Traditions as a Means of Developing Communicative Competence in Primary Schoolchildren: Using the Example of Children of Indigenous Peoples of the North of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug — Ugra: Cand. Ped. Sci. Diss.]. Surgut, 2006, 228 p.
10. Burykin A.A. *Yazyki malochislennykh narodov Severa, Sibiri i Dal'nego Vostoka v dinamike izmeneniy obrazovatel'noy yazykovoy sredy* [Languages of Small Peoples of the North, Siberia and the Far East in the Dynamics of Changes in the Educational Language Environment]. In: *Yazykovoe raznoobrazie v kiberprostranstve: rossiyskiy i zarubezhnyy opyt: sbornik analiticheskikh materialov* [Linguistic Diversity in Cyberspace: Russian and Foreign Experience: A Collection of Analytical Materials]. Moscow, MCBS Publ., 2008, pp. 111–129. (In Russ.)
11. Matrosova O.P. *O nekotorykh putyakh resheniya problem formirovaniya kommunikativnykh navykov detey korennnykh malochislennykh narodov Severa (na primere Khanty-Mansiyskogo avtonomnogo okruga — Yugry)* [On Some Ways to Solve the Problems of Developing Communication Skills in Children of Indigenous Peoples of the North (Using the Example of the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug — Ugra)]. In: *Sever i molodezh': zdorov'e, obrazovanie, kar'era: sbornik materialov I Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* [North and Youth: Health, Education, Career: Proc. 1st Intern. Sci. and Pract. Conf.]. Khanty-Mansiysk, Yugra State University Publ., 2019, pp. 419–424. (In Russ.)
12. Nabok I.L. *Etnokul'turnoe i etnokul'turologicheskoe obrazование в России: проблемы и перспективы развития* [Ethnocultural and Ethnocultural Education in Russia: Problems and Development Prospects]. In: *Etnokul'turnoe prostranstvo Yugry: opyt realizatsii i perspektivy razvitiya. Sbornik statey* [Ethnocultural Space of Ugra: Experience of Implementation and Development Prospects. Digest of Articles]. Khanty-Mansiysk, AUDPO KHMAO-Yugra "Institute for Educational Development" Publ., 2017, pp. 12–20. (In Russ.)

*Статья поступила в редакцию 08.02.2023; одобрена после рецензирования 05.03.2023;
принята к публикации 23.05.2023*

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 169–189.

Научная статья

УДК 314.15(985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.169>

Убывающие города российской Арктики: статистические тренды и публичный дискурс о причинах оттока населения

Недосека Елена Владимировна^{1✉}, кандидат социологических наук, доцент, старший научный сотрудник

Шарова Екатерина Николаевна², кандидат социологических наук

Шорохов Данил Михайлович³, студент

¹ Социологический институт РАН — филиал Федерального научно-исследовательского социологического института РАН, ул. 7-ая Красноармейская, 25/14, Санкт-Петербург, Россия

^{1, 2} Мурманский арктический университет, ул. Егорова, 15, Мурманск, Россия

³ Санкт-Петербургский государственный университет, Университетская наб., 7/9, Санкт-Петербург, Россия

¹ nedelena@socinst.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1944-0367>

² kateshar1@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9042-3570>

³ shdm0023@gmail.com

Аннотация. Целью статьи является определение наиболее значимых причин сокращения численности населения в регионах российской Арктики. Объектом исследования выступило городское население субъектов АЗРФ. В качестве теоретической рамки осмыслиения проблемы был избран концепт убывающего города, получивший разнообразные трактовки как в зарубежной, так и в отечественной научной мысли. В данной статье под убыванием городов понимается совокупный результат действия экономических и демографических факторов, обуславливающих сокращение численности населения, происходящее в форме естественной убыли и миграционного оттока. На основании данных статистики зафиксирована устойчивая демографическая убыль в городах субъектов АЗРФ. Это позволило подтвердить валидность использования указанного концепта в отношении данных территорий. По материалам отечественных и зарубежных исследований были выделены наиболее общие, системные факторы убывания населения в регионах российской Арктики, такие как: исторический контекст и политика советской индустриализации, специфика локальной (региональной) идентичности жителей северных территорий, общемировые демографические тренды. На эмпирическом уровне проведён более детальный анализ субъективного восприятия причин оттока населения из Мурманской области, отраженного в публичном дискурсе участников онлайн-сообщества города Мурманска в социальной сети «ВКонтакте». Исходная база анализа включала в себя посты и комментарии сообщества за 2021–2022 гг. (всего 23 817 постов и 926 583 комментариев), целевая выборка включала в себя 268 постов и 2 621 комментарий. С помощью техник открытого и осевого кодирования были выделены три группы проблем городского развития, обуславливающих отток населения из региона: 1) природно-климатические условия, 2) качество жизни, 3) перспективы развития города. Количественный анализ числа комментариев (под постами) и лайков (под комментариями) позволил определить наиболее значимые и устойчивые проблемы, которые, безусловно, представляют повышенный интерес для представителей муниципальной и региональной власти.

* © Недосека Е.В., Шарова Е.Н., Шорохов Д.М., 2024

Для цитирования: Недосека Е.В., Шарова Е.Н., Шорохов Д.М. Убывающие города российской Арктики: статистические тренды и публичный дискурс о причинах оттока населения // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 169–189. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.169>

For citation: Nedoseka E.V., Sharova E.N., Shorokhov D.M. Shrinking Cities of the Russian Arctic: Statistical Trends and Public Discourse on the Causes of Population Outflow. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 169–189. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.169>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Ключевые слова: убывающие города, Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ), Мурманская область, сокращение численности населения, публичный дискурс, онлайн-сообщество

Благодарности и финансирование

Исследование выполнено в рамках инициативной НИОКР «Социальное самочувствие и жизненные стратегии населения арктических территорий России».

Shrinking Cities of the Russian Arctic: Statistical Trends and Public Discourse on the Causes of Population Outflow

Elena V. Nedoseka^{1✉}, Cand. Sci. (Soc.), Senior Researcher

Ekaterina N. Sharova², Cand. Sci. (Soc.)

Danil M. Shorokhov³, student

¹ Sociological Institute of the RAS, Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the RAS, ul. 7-ya Krasnoarmeyskaya, 25/14, Saint Petersburg, Russia

^{1, 2} Murmansk Arctic University, ul. Egorova, 15, Russia

³ Saint Petersburg State University, Universitetskaya naberezhnaya, 7/9, Saint Petersburg, Russia

¹ nedelena@socinst.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1944-0367>

² kateshar1@yandex.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9042-3570>

³ shdm0023@gmail.com

Abstract. The purpose of the article is to determine the most significant causes of population decline in the regions of the Russian Arctic. The object of the study was the urban population of the subjects of the Russian Arctic. The concept of a shrinking city, which has received various interpretations both in foreign and domestic scientific thought, was chosen as a theoretical framework for understanding the problem. In this article, the shrinkage of cities is understood as a cumulative result of economic and demographic factors that cause population decline in the form of natural loss and migration outflow. On the basis of statistical data, a steady demographic decline was recorded in the cities of the subjects of the Russian Arctic. This made it possible to confirm the validity of the use of this concept in relation to these territories. Based on the materials of domestic and foreign studies, the most general, systemic factors of population decline in the regions of the Russian Arctic were identified, such as: the historical context and the policy of Soviet industrialization, the specifics of the local (regional) identity of the inhabitants of the northern territories, global demographic trends. At the empirical level, a more detailed analysis of the subjective perception of the reasons for the outflow of the population from the Murmansk Oblast, reflected in the public discourse of the participants of the online community of the city of Murmansk in the social network VKontakte, was carried out. The initial analysis base included posts and comments of the community for 2021–2022 (a total of 23.817 posts and 926.583 comments), the target sample included 268 posts and 2621 comments. Open and axial coding techniques were used to identify three groups of urban development issues as causes of the outflow of population from the region: 1) natural and climatic conditions, 2) quality of life, 3) prospects for the development of the city. Quantitative analysis of the number of comments (under posts) and likes (under comments) allowed us to identify the most significant and persistent problems, which, of course, are of increased interest to representatives of municipal and regional authorities.

Keywords: shrinking cities, Arctic Zone of the Russian Federation (AZRF), Murmansk Oblast, population outflow, public discourse, online community

Введение

Несмотря на растущий интерес к тематике убывающих городов, необходимо отметить отсутствие как общепринятого определения убывающих (сокращающихся) городов, так и общей теории данного процесса. Попытки определения и концептуализации убывающих городов широко используются в научной литературе, но остаются при этом неоднозначными

[1, Olsen A.]. В зависимости от того, какие аспекты и с какой точки зрения исследуются, термин «убывающий город» может относиться к совершенно разным объектам и проблемам: от экономической конкурентоспособности города в глобальном масштабе до тревожных социальных проблем, таких как маргинализация, сегрегация, преступность и бедность [2, Wu C.T. et al., c. 392].

В научной литературе наиболее распространённым определением убывающего города остается его понимание как муниципальной единицы с минимальным порогом численности населения в 10 000 жителей, которая испытывает убыль населения более двух лет и переживает экономическую трансформацию с некоторыми симптомами структурного кризиса [3, Pallagst K. et al.; 4, Wiechmann T.]. В данном подходе характерной чертой убывающих городов является устойчивая потеря населения, при этом чаще всего в исследовательский фокус попадают демографические проблемы и структурный кризис, с которыми сталкиваются убывающие города [5, Haase A. et al.; 6, Haase A. et al., 7, Bernt M.; 8, Hollander J.B.].

Сокращение численности населения происходит на фоне сохранения границ и городской модели [9, Oswalt P., Rieniets T.; 10, Grossmann K. et al.]. Логическим следствием вышеизложенного является изменение требований к городскому пейзажу и инфраструктуре, которые изначально были запланированы для другой численности населения [11, Weaver R., Knight J.]. Структурные кризисы и деиндустриализация часто упоминаются в связи с сокращением городов [8, Hollander J.B.]; однако их возникновение и интенсивность сильно различаются в разных странах и региональных контекстах.

Проблеме убывающих городов в отечественной литературе посвящены исследования Антонова Е.В. и др., акцентирующих внимание на убывании как совокупном действии на локальном уровне экономических и демографических факторов, а также изменениях в системе расселений. Авторы на примере городов республики Коми проанализировали процесс функционирования северных городов в условиях значительного сокращения численности населения [12]. Внимания заслуживают работы исследователей Гунько М.С., Еременко Ю.А., Батуновой Е.Ю., предлагающих количественный критерий при анализе сжимающихся городов со снижением численности населения на 25% и более (с 1989 г.), что соответствует примерно 1% в год [13]. Теоретические подходы к феномену убывающих (сжимающихся) городов и зарубежный опыт управления в условиях сжатия представлены в работах Браде И. и Плисецкого Е.Е. [14; 15]. Необходимо отметить, что в российской научной традиции, также как и в зарубежной, нет единого подхода к определению понятия убывающих городов. В научной литературе чаще всего как синонимичные понятия используются «убывающий», «сжимающийся», «сокращающийся», «депрессивный» и пр.

В данной работе убывание городов рассматривается как совокупный результат действия экономических, демографических факторов, сказавшихся на системе расселения [16, Rink D. et al.]. Индикатором убывания города служит сокращение численности населения (как в результате естественной убыли, так и в результате миграционных процессов).

Однако понятие убывания городов включает в себя не только сокращение численности населения, но и многочисленные последствия, которые проявляются в появлении пустующего жилья, избытке инфраструктуры и экономическом неблагополучии, в целом в повышении дисбаланса между спросом и предложением в различных сферах. Убывание городов имеет последствия практически во всех сферах городской жизни — от муниципальных бюджетов, землепользования и градостроительства, коммунальной и социальной инфраструктуры, рынка жилья и жилищной мобильности, рынка труда и занятости до таких характеристик городских сообществ, как включённость, роль соседских контактов, сплоченность [12, Антонов Е.В. и др.].

Статистические тренды убывания населения в субъектах АЗРФ

Объектом настоящего исследования выступают города Арктической зоны РФ, которые в последние три десятилетия имеют устойчивую тенденцию интенсивной убыли населения (данные представлены в табл. 1).

Таблица 1

Численность постоянного городского населения в субъектах АЗРФ (чел., в среднем за год)

	1990	2000	2010	2020	2022
Республика Карелия	646 667	544 427	502 994	495 941	421 853
Республика Коми	943 979	791 558	695 682	639 397	566 906
Архангельская область	1 159 076	1 032 473	929 011	891 101	784 247
Ненецкий автономный округ (Архангельская область)	33 074	25 554	28 411	32 743	30 785
Архангельская область (кроме Ненецкого автономного округа)				858 358	753 462
Мурманская область	1 088 977	859 691	739 411	679 298	616 034
Ямало-Ненецкий автономный округ (Тюменская область)	395 158	414 249	444 422	458 078	433 540
Красноярский край	2 335 784	2 265 499	2 157 502	2 219 640	2 266 588
Республика Саха (Якутия)	745 317	615 345	615 693	646 889	669 353
Чукотский автономный округ	116 211	39 730	32 868	35 608	33 003

По численности городского населения субъекты Арктической зоны можно разделить на два вида. Первый — это субъекты, полностью входящие в АЗРФ, среди них по численности городского населения лидирует Мурманская область. Второй вид — это субъекты, не полностью входящие в АЗРФ, среди них больше всего городского населения проживает в Красноярском крае, меньше всего в Ненецком автономном округе.



Рис. 1. Динамика численности городского населения субъектов АЗРФ (2020 г. к 1990 г., в %).

За 30 лет наибольшие потери численности населения понесли города Чукотского автономного округа (-71,6%) и Мурманской области (-43,4%). Прирост наблюдается только в Ямало-Ненецком автономном округе (9,7%) (см. рис. 1).

Коэффициент естественного прироста неуклонно снижался и достиг в 2020 г. отрицательного значения (см. табл. 2).

*Таблица 2
Коэффициент естественного прироста населения по субъектам АЗРФ (на 1 000 чел.)¹*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Арктическая зона Российской Федерации	3,9	3,1	2,2	1,5	0,7	-1,0	-3,6
Республика Карелия	-10,7	-13,0	-12,5	-15,2	-14,7
Республика Коми	3,6	0,9	1,3	0,6	-1,1	-2,5	-4,5
Архангельская область	0,3	-0,5	-1,3	-2,3	-3,3	-5,5	-9,0
Ненецкий авт. округ	8,4	9,6	6,6	5,1	4,7	3,4	0,4
Мурманская область	0,3	-0,3	-0,8	-1,5	-2,4	-4,7	-7,6
Ямало-Ненецкий авт. округ	11,3	10,1	9,1	8,7	7,9	6,9	6,3
Красноярский край	8,3	7,3	6,6	6,3	6,0	5,0	3,4
Республика Саха (Якутия)	6,0	7,0	5,2	4,5	3,3	2,8	0,8
Чукотский авт. округ	4,1	3,6	3,7	1,6	1,4	0,4	-0,7
<i>Справочно: Российская Федерация</i>	0,3	-0,01	-0,9	-1,6	-2,2	-4,8	-7,1

¹ Коэффициент естественного прироста населения по Арктической зоне Российской Федерации на 1000 человек населения // Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/pok_84_2022.xlsx (дата обращения: 02.04.2023).

В 2021 г. естественная убыль в субъектах АЗРФ составила — 3,6 промилле, что в целом значимо ниже общероссийского уровня (-7,1). Среди субъектов АЗРФ наибольшие потери в результате естественной убыли населения понесли Республика Карелия (-14,7), Архангельская область (-9,0), Мурманская область (-7,6). В этих субъектах значение коэффициента превышает общероссийский уровень. Наиболее благоприятная ситуация отмечается в Ямало-Ненецком автономном округе, где на протяжении 2015–2021 гг. сохраняется естественный прирост, при этом значение коэффициента также неуклонно снижается (с 11,3 в 2015 г. до 6,3 в 2021 г.).

Коэффициент миграционного прироста характеризуется обратным трендом (см. таблицу 3). На протяжении 2015–2021 гг. отмечается снижение миграционной убыли — от -9,6 в 2015 г. до -1,0 в 2021 г. Несмотря на это, миграционная ситуация в субъектах АЗРФ остаётся достаточно сложной. Для сравнения: общероссийский коэффициент миграционного прироста имеет положительное значение и составил 2,9 промилле².

Таблица 3

*Коэффициент миграционного прироста населения по субъектам АЗРФ
(на 1 000 человек среднегодового населения)³*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Арктическая зона Российской Федерации	-9,6	-5,9	-6,0	-5,1	-3,8	-3,0	-1,0
Республика Карелия	-15,5	-15,4	-13,8	-1,7	-3,0
Республика Коми	-22,0	-18,0	-36,3	-34,3	-20,9	-3,4	-5,4
Архангельская область	-3,3	-3,1	-4,7	-3,7	-0,7	-0,6	0,03
Архангельская область (без Ненецкого авт. округа)	-3,6	-2,8	-4,7	-3,4	-0,9	-0,8	-0,2
Ненецкий авт. округ	2,3	-7,3	-5,3	-8,9	1,8	2,9	3,1
Мурманская область	-5,7	-5,7	-4,6	-5,9	-6,5	-6,0	-3,9
Ямало-Ненецкий авт. округ	-22,3	-6,5	-4,5	-3,2	-2,4	-2,0	3,0
Красноярский край	-6,8	-8,8	-3,3	-2,1	-3,9	-1,7	-0,4
Республика Саха (Якутия)	-9,3	-3,8	-13,0	-5,4	-3,4	-0,6	-10,8
Чукотский автономный округ	-11,7	-10,3	-13,2	4,8	11,1	-15,2	11,1

Среди субъектов АЗРФ наибольшие потери в результате миграционной убыли населения понесли Республика Саха (Якутия) (-10,8), Республика Коми (-5,4), Мурманская область (-3,9) и Республика Карелия (-3,0). В этих субъектах значение коэффициента превышает

² Щербакова Е. Миграция в России, предварительные итоги 2021 года // Демоскоп. № 937-938. 22 марта – 4 апреля 2022. URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2022/0937/barom04.php> (дата обращения: 02.04.2023).

³ Коэффициенты миграционного прироста населения по Арктической зоне Российской Федерации на 1000 человек среднегодового населения. // Росстат. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/pok_85_2022.xlsx (дата обращения: 02.04.2023).

средний уровень по субъектам АЗРФ. Наиболее благоприятная ситуация отмечается в Чукотском автономном округе (11,1), при этом на протяжении 2015–2021 гг. здесь отмечается крайне нестабильная ситуация (например, в 2020 г. значение было отрицательным и составило -15,2 промилле).

Факторы убывания населения в субъектах АЗРФ

При анализе причин убывания исследуемой территории необходимо уделить внимание факторам, оказывающим влияние на данный процесс.

Во-первых, стоит указать на исторический контекст возникновения арктических городов. Большая часть поселений, которые относятся к АЗРФ, возникли как результат политики советской индустриализации, направленной на ресурсное освоение отдалённых территорий и рассредоточение промышленного потенциала Советского государства [17, Меерович М.Г.]. Первый этап хронологически приходится на конец 1920–40-х гг., когда происходит появление и развитие на Севере преимущественно малых промышленных городов (моногородов), связанных с добычей угля, metallurgiей и лесной промышленностью. Массовое заселение территорий Крайнего Севера напрямую было связано с репрессивным характером советской политики. На строительство поселений и ресурсные производства доставляли спецконtingent, состоявший из заключённых, в том числе политических и спецпереселенцев, которые были депортированы из различных районов по социальным (например, раскулаченные) или этническим (представители Кавказа, немцы, корейцы и пр.) причинам. К концу 1930-х гг. на всей территории Европейского Севера сформировалась целая поселенческая сеть, состоявшая из многих десятков спецпосёлков и исправительно-трудовых лагерей.

Второй этап — 1950-е гг., на эти годы приходится появление крупных инфраструктурных центров, связанных с работой портов и крупных железнодорожных узлов, например, Магадан, Норильск, Инта и пр. [18, Averkieva K., Efremova V.]. Начиная с середины 1950-х гг. характер заселения кардинально изменился: в первую очередь это было связано с объявлением всеобщей амнистии в 1954 г. и добровольным характером переселения вольнонаёмных специалистов, преимущественно приезжающих на север по материальным соображениям из-за льгот, которые подразумевали полярные надбавки, доступное жильё, длительный отпуск и «северную» пенсию. Поскольку города предвосхищали миграционный приток, они в среднем были обеспечены лучшей инфраструктурой и более качественным жильем.

Социально-экономическая реструктуризация, начавшаяся в 90-е гг. ХХ в., привела к закрытию или приватизации градообразующих предприятий, что напрямую сказалось на сокращении занятости, снижении заработной платы, а в совокупности с сокращением дотаций и дорогоизнаной проживания оказало влияние на интенсивный отток населения из северных городов. Таким образом, искусственно созданные северные города, как результат расселенческой политики советского государства, оказались не готовы встроиться в новую капитали-

стическую реальность, следствием которой стала «стрессовая миграция» [18, Averkieva K., Efremova V.].

Второй фактор убывающих городов Арктической зоны связан с тем, что на их территориях не возникло укорененного принимающего сообщества с устойчивой локальной идентичностью. Временщический характер заселения лишь усугублял размывание локальной идентичности несеверных северян [19, Разумова И.А.; 20, Бурцева А.В., Шарова Е.Н., Оман С.; 21, Матвеева Э.Г., Петров Н.В., Петрова Н.С.]. Стратегия жизни в данных городах заключалась в зарабатывании денег и возвращении или переезде в более южные регионы по выходу на пенсию [22, Разумова И.А.].

Несмотря на важность экономической реструктуризации в возникновении и формировании убывающих городов, не следует недооценивать и демографические структуры и естественное изменение численности населения [23, Wolff M.; 4, Wiechmann T.]. Третий фактор причин убывания касается тенденции, начавшейся в конце 80-х гг. XX в. и связанной со снижением рождаемости и интенсивным старением населения [24, Kashnitsky I. et al.; 25, Batunova E., Perucca G.]. Данная тенденция является общемировой и определяется как демографический переход [26, Lesthaeghe and Van de Kaa D.]. Демографическая структура арктических городов отражает данную тенденцию в полном объеме. Более того, миграционная убыль касается экономически активного населения, что усиливает преобладание старших возрастных групп в возрастной структуре арктических городов.

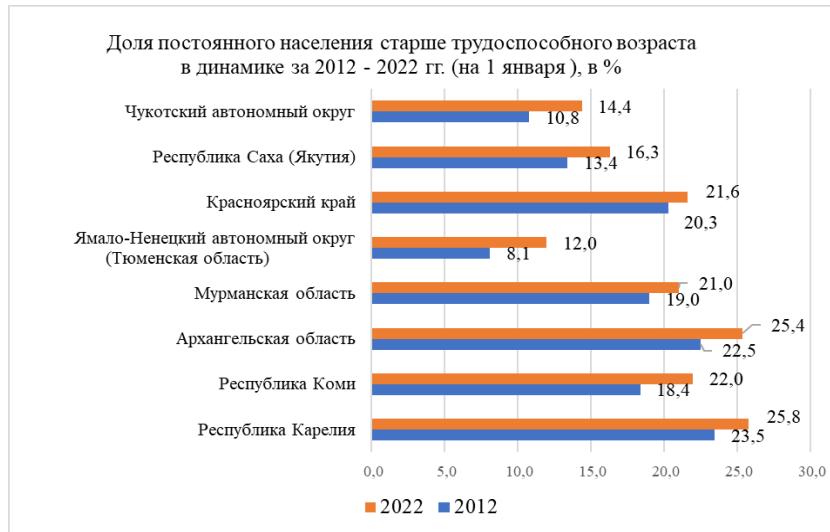


Рис. 2. Доля постоянного населения старше трудоспособного возраста в динамике за 2012–2022 гг. (на 1 января), в %⁴.

Доля постоянного населения старше трудоспособного возраста увеличилась в среднем на 2,8% и составила 19,8% (см. рис. 2). Сравнительно больше эта доля представлена в Республике Карелия (25,8%), Архангельской области (25,4%), напротив, менее — в Ямало-Ненецком автономном округе (12,0%) и Чукотском автономном округе (14,4%).

⁴ Структура численности постоянного населения на начало года (на 1 января) по полу и возрастным группам // ЭМИСС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/43219> (дата обращения: 02.04.2023).

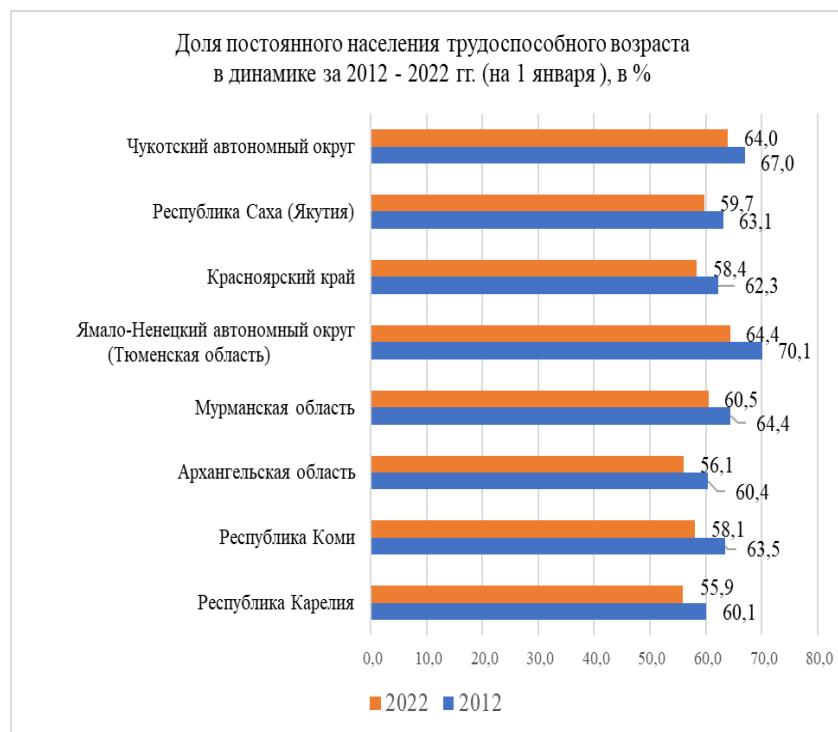


Рис. 3. Доля постоянного населения трудоспособного возраста в динамике за 2012–2022 гг. (на 1 января), в %⁵.

Доля постоянного населения трудоспособного возраста уменьшилась в среднем на 4,2% и составила 59,6% (см. рис. 3). Сравнительно больше эта доля представлена в Ямало-Ненецком автономном округе (64,4%) и Чукотском автономном округе (64,0%), напротив, менее — в Республике Карелия (55,9%), Архангельской области (56,1%).

Процесс депопуляции, который происходит в большинстве арктических городов, сопряжён с такими социально-экономическими последствиями, как падение инвестиционной привлекательности, сокращение рынка труда, рост безработицы, вымывание человеческого капитала, сокращение местных бюджетов, в том числе налоговых отчислений в бюджеты, усиление проблем в развитии городской инфраструктуры (например, рост аварийного и ветхого жилья, износ коммунальной инфраструктуры, дорожного фонда, ухудшение криминогенной ситуации и пр.) [15, Плисецкий Е.Е.].

На сегодняшний день демографические потери составляют важную часть управленческой повестки практически во всех арктических регионах. Вместе с тем противодействие депопуляции является единственной возможной стратегией на всех уровнях управления [27, Batunova E., Gunko M.]. Например, в Мурманской области действует стратегический план «На Севере жить!», одной из целей которого является удержание населения в регионе. С точки зрения градостроительства и управления городской средой, муниципальные власти проявляют гораздо больше внимания незначительным проектам по градостроительству и благоустройству, которые требуют скромного финансирования и приносят немедленную политическую выгоду [28, Zupan D., Gunko M.], в отличие от комплексных проектов обновления для

⁵ Структура численности постоянного населения на начало года (на 1 января) по полу и возрастным группам // ЭМИСС. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/43219> (дата обращения: 02.04.2023).

сокращающихся городов, которые страдают от недофинансирования, кадрового дефицита и ухудшения инфраструктуры.

В эмпирической части исследования мы акцентировали внимание на субъективном восприятии горожанами основных городских проблем, оказывающих влияние на их миграционные настроения. Объектом эмпирического исследования был выбран город Мурманск, один из самых интенсивно теряющих население городов Арктической зоны РФ. Мурманск — административный центр Мурманской области, полностью входящей в Арктическую зону РФ. Дата основания города приходится на 1916 г., но его интенсивное развитие начинается в послевоенные годы. Экономическая специализация города напрямую связана с особенностями его географического положения, что определяло его судьбу как город-порт, город-форпост. На сегодняшний день традиционные для Мурманска отрасли — рыболовство, рыбопереработка, морской транспорт, судоремонт — переживают кризисные последствия переходного периода экономики начала 90-х гг. XX в. Социальная сфера и инфраструктура города характеризуются серьёзными проблемами и являются объектами повышенного управленческого внимания. Динамика численности населения города характеризуется продолжительным отрицательным сальдо (см. рис. 4).



Рис. 4. Численность населения города Мурманска по результатам переписи населения 2002 г., 2010 г., 2021 г. (тыс. чел.)⁶.

По итогам переписи 2020 г., численность постоянного населения города Мурманска на 1 октября 2021 г. составила 270,4 тыс. чел., уменьшилась на 12% по отношению к 2010 г. и на 20% по отношению к 2002 г.

Характеристика эмпирической базы исследования

Методология анализа субъективного восприятия жителей основана на выявлении проблемных концептуализаций состояния городской жизни, отражённых в публичном дис-

⁶ Итоги Всероссийской переписи населения 2002 // Росстат. URL: <http://www.perepis2002.ru/index.html?id=13> (дата обращения: 02.04.2023); Итоги Всероссийской переписи населения 2010 // Мурмanskstat. URL: <https://murmanskstat.gks.ru/storage/mediabank/13.doc> (дата обращения: 02.04.2023); Итоги Всероссийской переписи населения 2020 (на 1 октября 2021 года) // Мурмanskstat. URL: [https://murmanskstat.gks.ru/storage/mediabank/1.4\(6\).xlsx](https://murmanskstat.gks.ru/storage/mediabank/1.4(6).xlsx) (дата обращения: 02.04.2023).

курсе онлайн-коммуникации. Под публичным дискурсом в данном исследовании понимается совокупность рефлексивных знаний и реакций индивидов о каких-либо явлениях и фактах, выносимых на широкое (в том числе массовое) обсуждение [29, Клюев Ю.В., с. 336–337]. Количественные и качественные дискурсивные характеристики обсуждаемых проблем имеют значение с точки зрения теории дискурсивного анализа. Например, теория дискурсивного анализа Т.А. Ван Дейка [27; 30] связывает воспроизведение текстов, когнитивную способность индивидов и их социальное окружение. Субъективное восприятие проблем городского развития проявляются в дискурсе сообществ через интерпретации, оценки, описания личного опыта, которые жители презентируют в процессе обсуждений. Они могут рассматриваться как качественные характеристики субъективного образа города и опыта проживания в нём, так как отражают характерные для сообщества установки, предпочтения, фобии в адрес города и городского / регионального управления, а также отражают локальный язык, который сформирован сообществом для описания окружающего контекста. В данной работе на эмпирическом материале цифрового городского сообщества мы продемонстрируем формирование в публичном дискурсе качественных характеристик городского развития с фокусировкой на субъективном восприятии горожанами «болевых точек», влияющих или объясняющих миграционные настроения и намерения. Количество и интенсивность упоминаний различных проблем, длительность их обсуждений, поддержка конкретных сообщений количеством «лайков» могут также рассматриваться как количественные характеристики дискурса о проблемах городского развития [31, Ненько А.Е., Недосека Е.В.].

В качестве эмпирического материала в данной статье рассматриваются текстовые сообщения, отражающие публичный дискурс онлайн-сообщества города Мурманска, активно действующего на момент написания статьи. В процессе отбора онлайн-сообщества для анализа были рассмотрены группы в социальной сети «ВКонтакте». Критериями отбора сообщества послужили следующие:

- городское сообщество, тематически посвящённое городу Мурманску, его истории, проблемам и событиям;
- высокая популярность сообщества в информационном поле (определяется методом поискового запроса в поисковом агрегаторе ВКонтакте);
- постоянная высокая интенсивность коммуникации внутри сообщества (не менее 2-х двух постов в день за последний год);
- обсуждение проблем города на стене сообщества;
- история существования сообщества (не менее 5 лет);
- позиционирование сообщества именно как локального (городского) [31, Ненько А.Е., Недосека Е.В.].

Так, поисковый запрос по ключевому слову «Мурманск» в социальной сети ВКонтакте выдаёт 22 495 сообществ, содержащих в названии данное слово. Группа «Мурманск», обра-

зованная в 2008 г., насчитывает 384,2 тыс. подписчиков, что относит это сообщество к самому популярному среди других сообществ в представленной социальной сети (см. табл. 4).

Таблица 4
Рейтинг сообществ, посвящённых городу Мурманску, в социальной сети ВКонтакте

Название группы	Тип сообщества	Количество подписчиков, тыс. чел. ⁷
Мурманск	Городское сообщество	384,2
Подслушано Мурманск ПВМ №1	Городское сообщество	121,6
Мурманск	Интернет-СМИ	102,6
Мурманск — столица Арктики	Интернет-СМИ	93,2
Подслушано Мурманск	Городское сообщество	83,1
Мурманск	Городское сообщество	50,5

Пользователей с активными аккаунтами (не заблокированными и не удалёнными) — 82,7% от общего числа подписчиков. Пользователей с доступной информацией о возрасте — 37% от общего числа пользователей и 44,8% от активных пользователей. Наиболее многочисленные категории пользователей — 31–40 лет (31,9%), 21–30 лет (21,8%) и 41–50 лет (17,2%). Практически все пользователи сообщества идентифицированы по полу (свыше 99%), из них 47% — мужчины, 53% — женщины.

Сбор данных обсуждений в онлайн-сообществе был произведён автоматизировано с использованием языка программирования Python 3.8.10. Собираемые данные включали текстовые записи — посты и комментарии — на «стене» сообщества. В результате парсинга в базу данных были выгружены записи за 2021–2022 гг.: общая совокупность постов — 23 817 единиц, общая совокупность комментариев — 926 583 единиц.

Далее посты были отсортированы по убыванию числа комментариев, и был определён минимальный порог их «популярности» в 100 комментариев. В результате были отобраны 268 постов, составивших целевую выборку для более углубленного анализа с помощью техники открытого кодирования с наименованием тем обсуждения. Это в свою очередь позволило выделить основные субдискурсы, касающиеся главных проблем города, выступающих в качестве субъективно воспринимаемых причин оттока населения.

В ходе работы были выделены посты, которые тематически посвящены сбору мнений мурманчан о причинах переезда, направлениях переезда и в целом призывающих подписчиков высказаться по данному вопросу (19 постов).

Мурманчане, как думаете, почему всё больше и больше людей покидают наш город?	06.04.2021	1 170	https://vk.com/wall-5608669_7406441
Мурманская область в ближайшем будущем может стать вахтовым регионом	24.08.2022	721	https://vk.com/wall-5608669_8611329
За пять лет население Мурманска уменьшится почти на 18 тысяч человек — к 2025 году произойдёт заметная убыль населения	25.10.2022	566	https://vk.com/wall-5608669_8702801
Из Мурманска массово переезжают пенсио-	17.11.2021	545	https://vk.com/wall-5608669_8702801

⁷ По состоянию на 11.05.2023.

неры			5608669_7946414
Мурманск — город несбытий ожиданий	19.10.2021	545	https://vk.com/wall-5608669_7851446
Вы согласны с мнением из тик-тока, что Мурманск умирающий город?	26.09.2021	407	https://vk.com/wall-5608669_7788519
Почему многие уезжают из Мурманска?	06.11.2021	402	https://vk.com/wall-5608669_7907050
«Уехать нельзя остаться»: каждый ставит запятую, где считает нужным!	07.01.2022	361	https://vk.com/wall-5608669_8085909
Мурманск по численности населения откатился к 1967 году	18.07.2022	334	https://vk.com/wall-5608669_8558853
«Уехать нельзя остаться»: каждый ставит запятую, где считает нужным!	04.12.2021	333	https://vk.com/wall-5608669_7996893
Чаще всего люди покидают маленький город, чтобы мечтать туда вернуться. А другие остаются, чтобы мечтать оттуда уехать.	28.11.2022	289	https://vk.com/wall-5608669_8140792
Куда чаще всего переезжают мурманчане?	15.04.2022	286	https://vk.com/wall-5608669_8355188
В Карелии — жить, а из Мурманска — уезжать?	20.08.2022	223	https://vk.com/wall-5608669_8605185
Известный блогер Илья Варламов составил рейтинг вымирающих городов России. В него также вошёл Мурманск.	24.04.2021	212	https://vk.com/wall-5608669_7460818
Кольский край продолжает пустеть — население Заполярья с начала года сократилось на 1,8 тысячи человек.	11.05.2022	192	https://vk.com/wall-5608669_8416896
«Мы — не Москва и Питер. И это нормально»: в Мурманске не строят жилья	25.10.2021	159	https://vk.com/wall-5608669_7868689
В Мурманске смертность превысила рождаемость в два с лишним раза	18.02.2022	159	https://vk.com/wall-5608669_8196067
Мурманск — «тающий» город?	21.02.2022	149	https://vk.com/wall-5608669_8209469
Мурманчане, согласны с тем, кто Мурманск — вымирающий город?	05.10.2021	125	https://vk.com/wall-5608669_7814518

Из выделенных постов были выгружены комментарии в общем количестве 7 178 единиц, которые сначала были отсортированы и отобраны по количеству лайков (не менее 50 лайков) как индикаторов поддержки участников сообщества (всего 4 454 единицы). Далее из этого массива комментариев были исключены неинформативные и нерелевантные целям исследования суждения (в том числе предлоги, междометия, знаки пунктуации, различные символы и пр.). Итоговый массив комментариев составил 2 621 единицу и был подвергнут осевому кодированию в соответствии с категориями, ранее выделенными в ходе открытого кодирования постов.

В работе с постами и комментариями мы опирались на методы кодирования (открытого и осевого), предложенные представителями «обоснованной теории» с применением общей схемы проведения исследования Н. Пиджина и К. Хенвуда [32]. Так, анализ постов с помощью техники открытого кодирования позволил категориально определить перечень дебатируемых тем, а анализ комментариев посредством осевого кодирования проводился

уже на базе имеющейся системы категорий в направлении распределения комментариев по категориям. Для иллюстрации доминантных мнений нами отбирались самые поддерживающие лайками комментарии подписчиков.

В результате обработки комментариев были выявлены причины оттока населения, наиболее активно обсуждаемые сообществом горожан.

Наибольшей интенсивностью обладает субдискурс о привлекательности жизни в городе с суровыми климатическими условиями (категория «Климатические условия»). Климат — амбивалентная характеристика в дискурсе горожан. Так, отмечается красота и уникальность северной природы, что выражается в частных постах фотографий города в различные сезоны, сопровождающиеся положительными комментариями и признаниями в любви. Вместе с тем при анализе причин убывания климат, в совокупности с социально-экономическими условиями жизни в регионе, выступает сопутствующим фактором оттока. Жизнь в суровых климатических условиях, по мнению участников сообщества, должна поощряться и поддерживаться со стороны государства. Значительную поддержку лайками имеют комментарии, отсылающие к советскому периоду существования города, когда полярные надбавки стимулировали мотивацию либо к переезду на север, либо к удержанию населения в северных городах.

«Если при Союзе сюда ехали за полярками, то какой смысл сейчас тут гнить!? З/п как в средней полосе, все цены и жкх в 2 раза выше, плюс 9 месяцев зимы и практически полное отсутствие лета! Чего ради это всё терпеть?!» (434 лайка)

«Раньше на север ехали чтобы заработать, а теперь-то "зарплатки" меньше, чем у москвичей... и чего тогда тут теперь ловить?» (99 лайков)

В следующий субдискурсивный блок, обозначенный как «Качество жизни», вошли взаимосвязанные между собой и самые обсуждаемые сообществом темы: «низкие зарплаты», «высокие тарифы услуг ЖКХ», «высокие цены на жилье, продукты, отдых», «доступность социальной инфраструктуры».

«Все тяжелее и тяжелее стало тут жить! Я люблю свой край, но так стало тяжело! Выживают нас! Коммуналкой дорогой, зарплатой смешной! Действительно хочется уехать! Больно за свою малую Родину!» (214 лайков)

«... жилье снимать неоправданно дорого тысяч 15 в месяц, цены на продукты некоторые товары дороже чем в Москве, рыба дорогая мясо тоже, фрукты и овощи вообще дорогие и работы нормальной мало, а если и есть, то всё занято давно, вообще в Мурманске жить слишком дорого...» (99 лайков)

Одной из неблагоприятных тенденций для северных регионов в целом является уравнение зарплат с регионами, не располагающими за полярным кругом. Некогда главная причина миграции на север — полярные надбавки — постепенно теряет своё преимущество.

«В Мурманске всё дорого, кроме зарплаты» (469 лайков)

«Позор, а не зарплата для севера!» (208 лайков)

Необходимо отметить, что состояние социальной инфраструктуры, в частности возможности получения качественной медицинской помощи и образования, сопровождают комментарии, касающиеся качества жизни, как ключевые индикаторы ухудшения условий жизни в городе. Состояние сферы медицинского обслуживания — одна из самых животрепещущих тем сообщества. Нехватка врачей специализации, невозможность вовремя и качественно получить медицинскую помощь, уровень медицинского обслуживания — самые остро воспринимаемые темы. Необходимо отметить, что время написания комментариев пришлось на период пандемии Covid-19, которая в целом оказалась сложным периодом и серьёзной нагрузкой на систему российского здравоохранения.

«Так правильно, что делать в Мурманске? Коммуналка огромная медицины нет работы нет цены адские условия для жизни нет если только для спивания и в Мурмаше и все я тоже уехал в 15 году и не желею никапли» (175 лайков)

«работы нормальной нет цены на коммуналку огромные медицины нет полно бичей собак мусора цены на продукты дикие смысл жить в таком городе?» (50 лайков)

Стоимость жилья в городе — одна из самых обсуждаемых и остро воспринимаемых тем. Подавляющее большинство высказываний можно обозначить как «возмущение» и «непонимание» сложившейся ситуации. Цены на жильё воспринимаются жителями необоснованно завышенными; в сочетании с интенсивной убылью населения, природно-климатическими условиями и уровнем жизни жители не видят смысла в покупке жилья. В комментариях преобладает мнение о нецелесообразности покупки жилья в условиях отсутствия разницы стоимости в других регионах.

«Для кого строить? Население сокращается, те, кто могут купить недвижимость в новом доме, покупают её в других городах» (252 лайка)

«...Откуда в Мурманске такие цены на квартиры? Откуда?...» (154 лайка)

Интенсивность обсуждения отличает тематический блок, связанный со стоимостью коммунальных услуг. Оплата услуг жилищно-коммунального хозяйства воспринимаются как завышенная и очень дорогая.

«Так правильно что делать в Мурманске? коммуналка огромная..» (172 лайка)

«...зарплаты на севере меньше, чем в средней полосе, где хоть климат нормальный и коммуналка дешевле в два раза. Вопрос, смысл тут сидеть?... Одной красотой севера съят не будешь. Лучше сюда в гости приезжать, коли за хибинами и снегами взгрустнется....» (142 лайка)

Следующий субдискурсивный блок, выявленный по степени интенсивности обсуждений, обозначен как «Перспективы развития города» и касается реализации инвестиционных проектов на территории региона и городского благоустройства. Запуск крупнейших инвестиционных региональных проектов, предполагающих экономическое развитие региона и его административного центра, при всей кажущейся привлекательности и масштабности носит противоречивый характер, что находит своё отражение в комментариях жителей. Строй-

тельство морского порта «Лавна» (крупнейшая портовая концессия) и «Арктик СПГ 2» (добыча и производство сжиженного природного газа) привлекает большое количество мигрантов и вахтовиков, не мотивированных к интеграции в местное сообщество и укоренению. По мнению подписчиков группы «Мурманск», в кадровой политике компаний, реализующих инвестиционные проекты, ставка делается на вахтовых сотрудников из других регионов / стран. При анализе постов сообщества обращает на себя внимание высокая активность подписчиков под постами, касающихся мигрантов и вахтовиков. При среднем количестве комментариев за два года под одним постом в 52, среднее количество комментариев под постами, которые касаются отношения к мигрантам и вахтовикам, привлекаемым к работам в инвестиционных проектах, — 450. Доминирующим мнением является то, что привлечение сторонней рабочей силы создаёт нагрузку на рынок труда и недвижимости в городе, что стало причиной роста цен на жилье в целом.

«Отрицательное! (примечание: речь идёт об отношении к мигрантам) Дайте работу своим землякам» (967 лайков)

«Раньше было пофиг, когда их было мало. Сейчас стало реально напрягать и раздражать... Понабрали, лишь бы экономить и не платить полярки местным.» (438 лайков)

«Не все же живут в общаге или гостиницах, для них арендуют квартиры, изза этого поднимается цена, и для обычных людей, снять квартиру в пределах допустимого, примерно до 20 тысяч, уже не реально.» (147 лайков)

Вместе с тем необходимо отметить, что встречаются мнения о неготовности самих жителей работать на предлагаемых вакансиях:

«Устраивайтесь работать на их позицию, только вас не устроит ни уровень зарплат, ни условия, в которых они работают» (101 лайк)

Следующей темой в рамках субдискурса «Перспективах развития города», которая отличается насыщенностью оценок и комментариев, является утрата промышленного потенциала города, связанного с его рыбопромышленной специализацией и портовой инфраструктурой. Кризисные явления, связанные с экономической реструктуризацией начала 90-х гг. прошлого столетия, привели ведущие городские отрасли промышленности в упадок. Данное обстоятельство болезненно воспринимается населением и фигурирует в комментариях как причины бесперспективности и умирания города.

«Да он умер когда все флоты разворовали, когда развалили производства и остались без работы тысячи человек. Когда полярки превратились в одно название. А сейчас Мурманск — это не город, а гнездо чинушек и обслуживающих их таксисов и продавцов. Если бы у оставшихся была возможность уехать, то давно уже это был бы город — прозрак». (297 лайков)

«Такое ощущение, что все это делается специально, видимо власти не нужен большой город Мурманск, сократят до минимальных цифр населения, для обслуживания

торгового порта и небольшой городской инфраструктуры и все. А то что это город-герой , город труженик и когда то был город рыбный, никого не волнует....». (189 лайков)

Таким образом, анализ субъективного восприятия подписчиками группы «Мурманск» причин оттока населения позволил обнаружить три ключевых субдискурса, отличающихся интенсивностью обсуждений и максимальной поддержкой комментариев со стороны участников сообщества. Так, в субдискурсе «Климатические условия» климат фигурирует как фактор выталкивания, но при тщательном анализе становится очевидным второстепенность данного фактора. Субдискурс «Качество жизни» вобрал в себя такие самые обсуждаемые темы, как: «низкие зарплаты», «высокие тарифы услуг ЖКХ», «высокие цены на жилье, продукты, отдых», «доступность социальной инфраструктуры». Проблематизация данных тем участниками группы носит преимущественно критический характер, содержательно раскрывающий субъективное понимание и оценки причин интенсивной убыли городского населения. Важно отметить, что оценки качества жизни скорее исходят из восприятия личного опыта повседневности, акцентируя внимание на проблемах так называемого микроуровня, с которыми лично сталкиваются подписчики на регулярной основе, в быту.

Кроме того, выявлен субдискурс «Перспективы развития города», который касается стратегических условий существования города, его производственной профильности и промышленного потенциала. Отношение и оценка подписчиков сводятся к болезненному восприятию потери былого значения рыбного хозяйства и портовой инфраструктуры города. Новые инвестиционные проекты, декларируемые муниципальной и региональной властью как проекты развития региона в целом, содержательно вскрыли темы, которые, с нашей точки зрения, обнажают болевые точки, требующие внимательного отношения со стороны агентов влияния на общественное мнение. Высокий уровень нетерпимости и преобладание агрессивно настроенных комментаторов по отношению к группам мигрантов и вахтовиков связаны с повышенным уровнем нагрузки, которую эти внешние группы оказали на рынок труда и недвижимости, по сути, выступив дополнительным фактором выталкивания в субъективном восприятии подписчиков.

Заключение

Специфика убывающих городов во многом определена историей развития городов Арктической зоны РФ в XX в. Появление новых поселений городского типа в неблагоприятных климатических и экологических условиях посредством различных форм принудительной миграции привели к формированию специфических городских сообществ, для которых характерно слабо укоренённое население с условной мотивацией к проживанию в экстремальных условиях. Изменившиеся приоритеты и возможности российского государства после краха государственного социализма привели к быстрому миграционному оттоку из многих городов Севера и Дальнего Востока. Усиленные «стрессовые» миграции [19, Averkieva K.,

Efremova V.] происходили на фоне серьёзных демографических кризисов со снижением рождаемости и всё более высокой смертностью.

Отрицательное миграционное и естественное сальдо при анализе потерь городского населения в Арктической зоне РФ является логическим следствием политики экономической реструктуризации промышленного сектора арктических субъектов. При этом характер сокращающихся городов у населённых пунктов с разной численностью населения требуют учёта различных пороговых критериев. Как отмечают исследователи Аверкиева К.В. и Ефремова В.А., высокая относительная убыль населения в малых городах может иметь «мягкие» последствия для городской экономики, застроенной среды и инфраструктуры. Напротив, в крупных городах относительные изменения численности менее выражены, но высокие абсолютные значения убыли населения приводят к ярко выраженным негативным эффектам. Принимая во внимание специфику крупных городов (многоквартирный жилой фонд, централизованные коммунальные услуги и инфраструктура), даже небольшое относительное сокращение численности населения должно быть тщательно исследовано и учтено при разработке политики и планировании [19, Averkieva K., Efremova V.].

Вместе с тем субъективное восприятие жителей содержит в себе существенную информацию относительно социального самочувствия людей, проживающих свою повседневность в условиях интенсивной убыли. Анализ публичного дискурса участников онлайн-сообщества позволил определить так называемые «болевые точки», наиболее дебатируемые также и в приватной сфере. Оценка количественных показателей дискурса — число комментариев (для постов) и лайков (для комментариев) — свидетельствует о сформированности и устойчивости в сознании широких слоёв населения основной повестки проблем городского развития, требующей внимания со стороны представителей муниципальной и региональной власти.

Список источников

1. Olsen A. Shrinking Cities: Fuzzy Concept or Useful Framework // Berkeley Planning Journal. 2013. Vol. 26. No. 1. Pp. 107–132. DOI: <https://doi.org/10.5070/BP326115821>
2. Wu C.T., Gunko M., Stryjakiewicz T., Zhou K. Postsocialist Shrinking Cities. London: Taylor & Francis, 2022. 392 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780367815011>
3. Pallagst K., Mulligan H., Cunningham-Sabot E., Fol S. The Shrinking City Awakens: Perceptions and Strategies on the Way to Revitalisation? // Town Planning Review. 2017. Vol. 88. No. 1. Pp. 9–13. DOI: <https://doi.org/10.3828/tpr.2017.1>
4. Wiechmann T. Errors Expected—Aligning Urban Strategy with Demographic Uncertainty in Shrinking Cities // International Planning Studies. 2008. Vol. 13. Iss. 4. Pp. 431–446. DOI: <https://doi.org/10.1080/13563470802519097>
5. Haase A., Rink D., Grossmann K. et al. Conceptualizing urban shrinkage // Environment and Planning A: Economy and Space. 2014. Vol. 46. No. 7. Pp. 1519–1534. DOI: <https://doi.org/10.1068/a46269>
6. Haase A., Bernt M., Grossmann K. et al. Varieties of shrinkage in European cities // European Urban and Regional Studies. 2016. Vol. 23. Iss. 1. Pp. 86–102. DOI: <https://doi.org/10.1177/0969776413481985>

7. Bernt M. The Limits of Shrinkage: Conceptual Pitfalls and Alternatives in the Discussion of Urban Population Loss // International Journal of Urban and Regional Research. 20156. Vol. 40. Iss. 2. Pp. 441–450. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12289>
8. Hollander J.B. A Research Agenda for Shrinking Cities. New York: Edward Elgar Publishing, 2018. 160 p. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781785366338.00011>
9. Oswalt P., Rieniets T. Atlas of Shrinking Cities. Ostfildern: Hatje Cantz Publishers, 2006. 160 p.
10. Grossmann K., Bontje M., Haase A., Mykhnenko V. Shrinking Cities: Notes for the further research agenda // Cities. 2013. Vol. 35. Pp. 221–225. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.07.007>
11. Weaver R., Knight J. Can Shrinking Cities Demolish Vacancy? An Empirical Evaluation of a Demolition-First Approach to Vacancy Management in Buffalo, NY, USA // Urban Science. 2018. Vol. 2. No. 3. P. 69. DOI: <https://doi.org/10.3390/urbansci2030069>
12. Антонов Е.В., Денисов Е.А., Ефремова В.А., Фаддеев А.М. Современные проблемы развития убывающих городов на северо-востоке Республики Коми // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2014. № 2. С. 55–61.
13. Гунько М.С., Еременко Ю.А., Батунова Е.Ю. Стратегии планирования в условиях городского сжатия в России: исследование малых и средних городов // Мир России. 2020. Т. 29. № 3. С. 121–141. DOI: <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2020-29-3-121-141>
14. Браде И., Слепухина И.Л. От городского "сжатия" к процветанию, на примере постиндустриального обновления г. Лейпциг // Муниципалитет: экономика и управление. 2014. № 4 (9). С. 49–58.
15. Плисецкий Е.Е. Управленческие и организационные механизмы пространственного развития убывающих городов // Управленческие науки. 2019. № 9 (2). С. 34–49. DOI: <https://doi.org/10.26794/2404-022X-2019-9-2-34-49>
16. Rink D., Haase A., Bernt M. Specification of working model. In: Shrink Smart Res. Workpage. Leipzig: Helmholtz Centre for Environmental Research — UFZ, 2009. №. 1. 43 p.
17. Меерович М.Г. Советские моногорода: история возникновения и специфика // Вестник Кемеровского государственного университета. 2018. № 1 (73). С. 53–65. DOI: <https://doi.org/10.21603/2078-8975-2018-1-53-65>
18. Averkieva K., Efremova V. Concepts and causes of urban population loss in the post-Soviet period. In: Postsocialist Shrinking Cities. Ch. 10. Urban shrinkage in Russia / Ed. By C.-T. Wu, M. Gunko, T. Stryjakiewicz, K. Zhou. London: Routledge. 2022. Pp. 147–159. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780367815011-13>
19. Разумова И.А. «Свобода» как один из ключевых определителей Севера // Живущие на Севере: опыт и прогнозы: сб. статей. Мурманск: Мурманский гос. пед. ун-т, 2008. С. 5–12.
20. Бурцева А.В., Шарова Е.Н., Оман С. Жизнестойкость городов Кольского севера в пространственном, временном и антропологическом измерениях // Вестник археологии, антропологии и этнографии. 2020. № 3 (50). С. 191–200. DOI: <https://doi.org/10.20874/2071-0437-2020-50-3-17>
21. Матвеева Э.Г., Петров Н.В., Петрова Н.С. Город в историях людей — Мурманск: Избранные тексты и методические рекомендации по сбору интервью. Москва: Неолит, 2021. 208 с.
22. Разумова И.А. Культурные ландшафты Кольского Севера: города у «Большой воды» и Хибин. Социально-антропологические очерки. Санкт-Петербург: ГАМАС, 2009. 160 с.
23. Wolff M., Fol S., Roth H., Cunningham-Sabot E. Shrinking Cities, villes en décroissance: une mesure du phénomène en France // Cybergeo: European Journal of Geography. 2013. 26 p. DOI: <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26136>
24. Kashnitsky I., De Beer J., Van Wissen L. Economic Convergence in Ageing Europe // Journal of Economic and Human Geography. 2020. Vol. 111. Iss. 1. Pp. 28–44. DOI: <https://doi.org/10.1111/tesg.12357>
25. Batunova E., Perucca G. Population Shrinkage and Economic Growth in Russian Regions 1998–2012 // Regional Science Policy and Practice. 2020. Vol. 12. Iss. 4. Pp. 595–609. DOI: <https://doi.org/10.1111/rsp3.12262>
26. Lesthaeghe R., van de Kaa D. Twee Demografische Transities? In: Bevolking Groei en Krimp. Deventer: Van Loghum Slaterus. 1986. Vol. 61. Pp. 9–24.
27. Batunova E., Gunko M. Urban Shrinkage: An unspoken challenge of spatial planning in Russian small and medium-sized cities // European Planning Studies. 2018. Vol. 26. Iss. 8. Pp. 1580–1597. DOI: <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1484891>

28. Zupan D., Gunko M. The Comfortable City Model: Researching Russian Urban Planning and Design Through Policy Mobilities // *Urban Studies and Practices*. 2019. Vol. 4. No. 3. Pp. 7–22. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp4320197-22>
29. Клюев Ю.В. Уровни, модели, элементы публичного дискурса: коммуникативный подход // *Вестник СПбГУ. Серия 9: Язык и литература*. 2008. № 4 (2). С. 331–338.
30. van Dijk T.A. Some Aspects of Text Grammars: A Study in Theoretical Linguistics and Poetics. Hague: Mouton&Co Publishers. 1972. 377 p.
31. Ненько А.Е., Недосека Е.В. Ценности городской среды в дискурсе соседских онлайн-сообществ // *Журнал социологии и социальной антропологии*. 2022. Т. 25. № 1. С. 217–251. DOI: <https://doi.org/10.31119/jssa.2022.25.1.8>
32. Pidgeon N., Henwood K. Using grounded theory in psychological research. In: Doing qualitative analysis in psychology. East Sussex: Psychology Press. 1997. 29 p.

References

1. Olsen A. Shrinking Cities: Fuzzy Concept or Useful Framework. *Berkeley Planning Journal*, 2013, vol. 26, no. 1, pp. 107–132. DOI: <https://doi.org/10.5070/BP326115821>
2. Wu C.T., Gunko M., Stryjakiewicz T., Zhou K. *Postsocialist Shrinking Cities*. London, Taylor & Francis, 2022, 392 p. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780367815011>
3. Pallagst K., Mulligan H., Cunningham-Sabot E., Fol S. The Shrinking City Awakens: Perceptions and Strategies on the Way to Revitalisation? *Town Planning Review*, 2017, vol. 88, no. 1, pp. 9–13. DOI: <https://doi.org/10.3828/tpr.2017.1>
4. Wiechmann T. Errors Expected—Aligning Urban Strategy with Demographic Uncertainty in Shrinking Cities. *International Planning Studies*, 2008, vol. 13, iss. 4, pp. 431–446. DOI: <https://doi.org/10.1080/13563470802519097>
5. Haase A., Rink D., Grossmann K., Bernt M., Mykhnenko V. Conceptualizing Urban Shrinkage. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 2014, vol. 46, no. 7, pp. 1519–1534. DOI: <https://doi.org/10.1068/a46269>
6. Haase A., Bernt M., Grossmann K. et al. Varieties of Shrinkage in European Cities. *European Urban and Regional Studies*, 2016, vol. 23, iss. 1, pp. 86–102. DOI: <https://doi.org/10.1177/0969776413481985>
7. Bernt M. The Limits of Shrinkage: Conceptual Pitfalls and Alternatives in the Discussion of Urban Population Loss. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2016, vol. 40, iss. 2, pp. 441–450. DOI: <https://doi.org/10.1111/1468-2427.12289>
8. Hollander J.B. *A Research Agenda for Shrinking Cities*. New York, Edward Elgar Publishing, 2018, 160 p. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781785366338.00011>
9. Oswalt P., Rieniets T. *Atlas of Shrinking Cities*. Ostfildern, Hatje Cantz Publishers, 2006, 160 p.
10. Grossmann K., Bontje M., Haase A., Mykhnenko V. Shrinking Cities: Notes for the Further Research Agenda. *Cities*, 2013, vol. 35, pp. 221–225. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2013.07.007>
11. Weaver R., Knight J. Can Shrinking Cities Demolish Vacancy? An Empirical Evaluation of a Demolition-First Approach to Vacancy Management in Buffalo, NY, USA. *Urban Science*, 2018, vol. 2, no. 3, p. 69. DOI: <https://doi.org/10.3390/urbansci2030069>
12. Antonov E.V., Denisov E.A., Efremova V.A., Faddeev A.M. Actual Problems of Urban Shrinkage Development in the North-West of the Komi Republic. *Lomonosov Geography Journal. Series 5: Geography*, 2014, no. 2, pp. 55–61.
13. Gunko M., Eremenko Yu., Batunova E. Planning Strategies in the Context of Urban Shrinkage in Russia: Evidence from Small and Medium-Sized Cities. *Universe of Russia. Sociology. Ethnology*, 2020, vol. 29, no. 3, pp. 121–141. DOI: <https://doi.org/10.17323/1811-038X-2020-29-3-121-141>
14. Brade I., Slepukhina I. From Shrinking to Booming City, the Case of Leipzig Post-Industrial Urban Regeneration. *Municipality: Economics and Management*, 2014, no. 4 (9), pp. 49–58.
15. Plisetskii E.E. Administrative and Organizational Mechanisms for the Spatial Development of Shrinking Cities. *Management Sciences*, 2019, no. 9 (2), pp. 34–49. DOI: <https://doi.org/10.26794/2404-022X-2019-9-2-34-49>

16. Rink D., Haase A., Bernt M. *Specification of Working Model*. Leipzig, Helmholtz Centre for Environmental Research — UFZ, 2009, no. 1, 43 p.
17. Meerovich M.G. Soviet Monoprofile Cities: The Story Behind and Key Features. *The Bulletin of Kemerovo State University*, 2018, no. 1 (73), pp. 53–65. DOI: <https://doi.org/10.21603/2078-8975-2018-1-53-65>
18. Averkieva K., Efremova V. Concepts and Causes of Urban Population Loss in the Post-Soviet Period. In: Postsocialist Shrinking Cities. Ch. 10. Urban Shrinkage in Russia. Ed. by C.-T. Wu, M. Gunko, T. Stryjakiewicz, K. Zhou. London: Routledge. 2022. Pp. 147–159. DOI: <https://doi.org/10.4324/9780367815011-13>
19. Razumova I.A. «Svoboda» kak odin iz klyuchevykh opredeliteley Severa [“Freedom” as One of the Key Determinants of the North]. In: *Zhivushchie na Severe: opyt i prognozy: sbornik statey* [Living in the North: Experience and Forecasts: Collection of Articles]. Murmansk, Murmansk State Pedagogical University, 2008, pp. 5–12.
20. Burtseva A.V., Sharova E.N., Hohmann S. Resilience of the Kola North Cities in Spatial, Temporal and Anthropological Dimensions. *Vestnik Arheologii, Antropologii i Etnografii*, 2020, no. 3 (50), pp. 191–200. DOI: <https://doi.org/10.20874/2071-0437-2020-50-3-17>
21. Matveeva E.G., Petrov N.V., Petrova N.S. *Gorod v Istoryakh Lyudey — Murmansk: Izbrannye teksty i metodicheskie rekomendatsii po sboru interv'yu* [City in People's Stories — Murmansk: Selected Texts and Methodological Recommendations for Collecting Interviews]. Moscow, Neolit Publ., 2021, 208 p. (In Russ.)
22. Razumova I.A. *Kul'turnye landshafty Kol'skogo Severa: goroda u «Bol'shoy vody» i Khibin. Sotsial'-no-antropolicheskie ocherki* [Cultural Landscapes of the Kola North: Cities Near the “Big Water” and Khibiny. Social and Anthropological Essays]. Saint Petersburg, GAMAS Publ., 2009, 160 p. (In Russ.)
23. Wolff M., Fol S., Roth H., Cunningham-Sabot E. Shrinking Cities, villes en décroissance: une mesure du phénomène en France. *Cybergeo: European Journal of Geography*, 2013, 26 p. DOI: <https://doi.org/10.4000/cybergeo.26136>
24. Kashnitsky I., De Beer J., Van Wissen L. Economic Convergence in Ageing Europe. *Journal of Economic and Human Geography*, 2020, vol. 111, iss. 1, pp. 28–44. DOI: <https://doi.org/10.1111/test.12357>
25. Batunova E., Perucca G. Population Shrinkage and Economic Growth in Russian Regions 1998–2012. *Regional Science Policy and Practice*, 2020, vol. 12, iss. 4, pp. 595–609. DOI: <https://doi.org/10.1111/rsp3.12262>
26. Lesthaeghe R., van de Kaa D. Twee Demografische Transities? In: *Bevolking Groei en Krimp. Deventer: Van Loghum Slaterus*, 1986, vol. 61, pp. 9–24.
27. Batunova E., Gunko M. Urban Shrinkage: An Unspoken Challenge of Spatial Planning in Russian Small and Medium-Sized Cities. *European Planning Studies*, 2018, vol. 26, iss. 8, pp. 1580–1597. DOI: <https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1484891>
28. Zupan D., Gunko M. The Comfortable City Model: Researching Russian Urban Planning and Design Through Policy Mobilities. *Urban Studies and Practices*, 2019, vol. 4, no. 3, pp. 7–22. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp4320197-22>
29. Klyuyev Ju.V. Levels, Models, Elements of the Public Discourse: The Communicative Approach. *Vestnik SPbGU. Seriya 9: Yazyk i literatura* [Bulletin of St. Petersburg State University. Series 9: Language and Literature], 2008, no. 4 (2), pp. 331–338.
30. van Dijk T.A. *Some Aspects of Text Grammars: A Study in Theoretical Linguistics and Poetics*. Hague, Mouton&Co Publishers, 1972, 377 p.
31. Nenko A., Nedoseka E. Urban Environment Values in Discourse of Online Neighbouring Communities. *The Journal of Sociology and Social Anthropology*, 2022, vol. 25, no. 1, pp. 217–251. DOI: <https://doi.org/10.31119/jssa.2022.25.1.8>
32. Pidgeon N., Henwood K. Using Grounded Theory in Psychological Research. In: *Doing Qualitative Analysis in Psychology*. East Sussex, Psychology Press, 1997, 29 p.

Статья поступила в редакцию 17.05.2023; одобрена после рецензирования 20.05.2023;
принята к публикации 22.05.2023

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации
Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 190–205.

Научная статья

УДК [338.47:379.83](985)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

Использование водного транспорта в логистике арктического туризма

Цветков Александр Юрьевич¹, кандидат экономических наук, доцент

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

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

Аннотация. Успешность развития арктического туризма связана с решением проблемы доставки туристов к местам их интереса. «Концепция развития круизного туризма», утверждённая правительством Российской Федерации в 2022 г., предполагает, что преодоление транспортной проблемы в Арктике возможно благодаря водному транспорту. Его можно использовать в логистике арктического туризма как способ передвижения туристов на маршрутах и для организации морских и речных круизов. Мы рассмотрели современное использование водного транспорта при организации туристских маршрутов в российском секторе Арктики на основании информации операторов речных и морских круизов. Кроме того, мы выявили регионы, где водный транспорт используют для организации пассажирских перевозок. В европейской части российской Арктики водный транспорт наиболее активно используется в речных круизах. Речные арктические круизы предоставляют туристам возможность путешествовать в районах, где нет специальной инфраструктуры. При этом начинаются речные маршруты обычно южнее в наиболее заселённых регионах. В азиатской части российской Арктики количество круизов меньше, осуществляются они только на трёх реках — Оби, Енисее и Лене. Но там также имеются регулярные пассажирские рейсы, которыми могут воспользоваться туристы, направляющиеся в Арктику. С помощью контент-анализа отзывов туристов об арктических речных круизах мы выявили основные недостатки их организации. SWOT-анализ использования водного транспорта в логистике арктического туризма показал, что мешает его развитию. К основным проблемам использования водного транспорта в Арктике относится старение судов, обеспечение безопасности пассажиров, короткий период навигации и обмеление водных путей. Наиболее перспективными для использования водного транспорта в арктическом туризме являются внутренние водные пути в европейской части российской Арктики, Белое и Баренцево моря.

Ключевые слова: туристы, арктический туризм, логистика, водный транспорт, навигация, круиз

Water Transport in Arctic Tourism Logistics

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

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

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

Abstract. The success of Arctic tourism development is associated with solving the problem of delivering tourists to the places of their interest. “The Concept for the Development of Cruise Tourism”, approved by the government of the Russian Federation in 2022, suggests that overcoming the transport problem in the Arctic is possible thanks to water transport. It can be used in the logistics of Arctic tourism as a way of

* © Цветков А.Ю., 2024

Для цитирования: Цветков А.Ю. Использование водного транспорта в логистике арктического туризма // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 190–205. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

For citation: Tsvetkov A.Yu. Water Transport in Arctic Tourism Logistics. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 190–205. <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.190>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

transporting tourists on routes and for organizing sea and river cruises. We have examined the current use of water transport in the organization of tourist routes in the Russian sector of the Arctic based on information from river and sea cruise operators. In addition, we have identified regions where water transport is used to organise passenger transport. In the European part of the Russian Arctic, water transport is most actively used for river cruises. Arctic river cruises provide tourists with the opportunity to travel in areas where there is no special infrastructure. In this case, river routes usually start southwards in the most populated regions. In the Asian part of the Russian Arctic the number of cruises is smaller, they are carried out only on three rivers — the Ob, the Yenisei and the Lena. But there are also regular passages that can be used by tourists travelling to the Arctic. Using content analysis of tourists' reviews of Arctic river cruises we have identified the main drawbacks of their organization. SWOT analysis of the use of water transport in the logistics of Arctic tourism showed what hinders its development. The main problems of water transport use in the Arctic include the ageing of vessels, passenger safety, short navigation period and shallowing of waterways. The most promising ways for the use of water transport in Arctic tourism are inland waterways in the European part of the Russian Arctic, the White Sea and the Barents Sea.

Keywords: tourists, Arctic tourism, logistics, water transport, navigation, cruise

Введение

Одной из первоочередных задач по развитию туризма в труднодоступных регионах Арктической зоны Российской Федерации является доставка туристов из мест формирования туристских потоков к объектам туристского интереса. Логистика в Арктике по-прежнему является лимитирующим фактором освоения региона. Для целей развития туризма правительством Российской Федерации 20 сентября 2019 г. была утверждена стратегия на период до 2035 года. Во исполнение положений стратегии 28 января 2022 года правительством утверждена «Концепция развития круизного туризма», в которой определённое внимание уделено арктическому туризму. Концепция предполагает развитие круизного туризма в России, в том числе в зоне Арктики, как один из способов преодоления транспортной труднодоступности и слабой инфраструктурной освоенности регионов, интересных туристам. Особенно перспективными для развития такого туризма названы регионы, через которые проходят большие реки, впадающие в море. Арктическая зона Российской Федерации представляет собой именно такую территорию, её пересекают с юга на север крупные реки, впадающие в Северный Ледовитый океан. К основным задачам концепции отнесены популяризация круизного туризма для россиян и интеграция проектов его развития в федеральные и региональные программы. Ключевым фактором развития круизного туризма является использование водного транспорта¹. Для многих территорий Арктики он является единственным видом транспорта, с помощью которого возможно доставить большие туристские группы в труднодоступные районы, обладающие значительным рекреационным потенциалом. Более того, с помощью водного транспорта в один маршрут можно связать различные регионы: как расположенные в зоне Арктики, так и южнее её. Следует учесть, что основные места формирования туристских потоков находятся за пределами Арктики. Круизные маршруты, пересекающие по пути следования к арктическим территориям несколько природных зон, являются

¹ Концепция развития круизного туризма в Российской Федерации на период до 2024 года, Москва, 2022 г. С. 1–2. URL: https://www.economy.gov.ru/material/directions/turizm/koncepciya_razvitiya_kruiznogo_turizma.html (дата обращения: 20.10.2023).

ся более разнообразными и познавательными для туристов. По нашему мнению, обособление арктического туризма искусственно сужает целевую аудиторию и сокращает потенциальное количество заинтересованных туристов. А использование водного транспорта для арктических маршрутов расширяет территориальный охват, повышает их привлекательность и позволяет интегрировать в один тур несколько региональных туристских кластеров. Целью нашего исследования является определение перспектив использования водного транспорта для улучшения логистики арктического туризма.

Материалы и методика исследования

Проблемам развития арктического туризма посвящены работы отечественных и зарубежных учёных. Вопросы логистики в них также упоминаются, хотя масштабных исследований об их решении в последние годы не было. В работе И.А. Потапова рассматривается наиболее выгодная логистика доставки туристов на Соловецкие острова, которые в зоне российской Арктики являются одной из целей путешественников [1]. Логистические основы арктического туризма проанализированы в работе А.Ю. Цветкова [2]. Основными темами современных исследований арктического туризма являются рекреационные ресурсы, организация круизов, концепции и модели развития арктического туризма. Из арктических направлений наиболее часто исследуются полюсные круизы с заходом на Землю Франца-Иосифа в национальный парк «Русская Арктика», который относят к современной точке роста арктического туризма [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. А.В. Кунников отмечает, что в настоящее время формируется 4 направления, связанные с перемещением туристов в западном секторе Арктики. Большинство маршрутов начинаются в Мурманске и направляются на Северный полюс или на Новую Землю с заходом на Землю Франца-Иосифа (альтернативной точкой начала маршрута указывается Архангельск). Есть маршруты от Певека до Мурманска (по Северному морскому пути) и от Шпицбергена на Землю Франца-Иосифа [4, Кунников А.В.]. Это в основном экспедиционные туры, для которых используются ледоколы или суда ледового класса. Однако, как показывают исследования А. Pashkevich и M. Lamers, потенциал круизного туризма в регионе реализуется сложно, некоторым круизным практикам не хватает последовательности с точки зрения согласования ожиданий и получаемого опыта. Местные власти ограничены финансово, поэтому недостаточно развита береговая инфраструктура, местный транспорт и организована доступность объектов показа [5].

Следует отметить, что именно морской транспорт является главным в транспортной системе российской Арктики, на него приходится 50% объёма грузоперевозок. Туризм на круизных судах в настоящее время составляет основную часть арктического судоходства [6, Pashkevich A., Dawson J., Stewart E.J.]. Северный морской путь объединяет устья судоходных рек, впадающих в Северный Ледовитый океан, делая их единой транспортной системой [7, Митрюкова К.А.]. Но для создания единой логистической системы необходима модерниза-

ция и интеграция всех объектов портовой и материковой инфраструктуры Арктической зоны. Сдерживает развитие морского транспорта в Арктике короткий период навигации (от 2 до 4 месяцев). Но при использовании для проводки судов ледоколов навигация увеличивается. Благодаря этому в западном секторе российской Арктики навигация по маршруту Мурманск — Дудинка круглогодичная [8, Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В. и др.]. Плавание в акватории Северного морского пути восточнее меридиана мыса Желания требует для любого судна разрешения Федерального агентства морского и речного транспорта [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. К основным морским портам российской Арктики относятся: Архангельск, Кандалакша, Витино, Онега, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Варандей, Сабетта, Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси, Певек, Эгвекинот, Беренговский, Провидения, Анадырь. Из них только порт Дудинка не требует реконструкции, переоснащения и выполнения дноуглубительных работ [8].

Внутренний водный транспорт имеет большое значение для арктических регионов России, в которых отсутствуют другие дороги. К глубоководным магистральным путям, которыми является большинство российских рек, текущих через арктические регионы, прежде всего, относят Обь, Енисей, Лену. Из рек европейского сектора российской Арктики условно, с поправками на глубины, к ним относят Северную Двину, Печору. В азиатском секторе Арктики к таким рекам относятся: Пур, Хатанга, Колыма, Яна, Индигирка и другие. Речной транспорт отличается высокой провозной способностью и сравнительно низкой себестоимостью. Связь внутреннего водного транспорта с морским особенно тесна в европейской части России. Расположенная там разветвлённая единая глубоководная система, образованная магистральными реками и каналами (Волга, Кама, Дон, Беломорско — Балтийский канал, канал имени Москвы, Волго-Донской канал и другие), связывает здесь Белое, Балтийское, Каспийское, Азовское и Чёрное моря. Это не характерно для азиатской части России, где магистральные реки, имеющие большую судоходную протяжённость, текут в меридианном направлении с юга на север и связаны только дорогами, тянущимися в широтном направлении с запада на восток на юге региона. Данная особенность отражается на большем развитии речного круизного туризма в европейской части российской Арктики по сравнению с азиатской частью.

Использование внутреннего водного транспорта очень актуально в азиатской части российской Арктики, где реки порой являются единственной возможностью попасть в отдалённые населённые пункты с наименьшими материальными затратами. Поэтому потенциал речного флота там используется чаще для перевозки грузов и пассажиров, чем для организации круизов. Протяжённость внутренних водных путей в российской Арктике составляет 52 000 км, а для судов с малой осадкой — 70 000 км [9, Нокелайнен Т.С.]. В российской Арктике 8 речных портов общего пользования: Архангельск (река Северная Двина), Лабытнанги, Салехард (река Обь), Зелёный Мыс (река Колыма), Игарка (река Енисей), Надым (река Надым), Нижнеянск (река Яна), Уренгой (река Пур). Среди них на обслуживании пассажиров специа-

лизируются Архангельск, Игарка и Салехард, а заход иностранных судов разрешён только в Архангельск, Салехард и Лабытнанги [9, Нокелайнен Т.С.].

Использование транспортного потенциала рек ограничено продолжительностью навигации, которая сокращается при движении с запада на восток и составляет от полугода в устье Северной Двины до 2–2,5 месяцев в низовьях Индигирки, Яны или Анабара, а на некоторых малых притоках Енисея от 7 до 20 дней [8; 9, Нокелайнен Т.С.]. Кроме ледостава навигация лимитируется уровнем воды и глубиной рек. Дноуглубительные работы после 1991 г. на многих реках не проводились, в результате протяжённость водных путей с гарантированными глубинами сократилась на 40%. В настоящее время средние глубины в Арктике колеблются от 0,7 м на малых реках до 10–12 м в низовьях Енисея [9].

Одним из приоритетных сегментов туристского рынка в Арктике с точки зрения ожидания туристов является массовый, подразумевающий осмотр достопримечательностей при условии комфорtnого передвижения и проживания [10, Ноева Е.Е.]. Последнее в условиях Арктики возможно в настоящее время только с использованием круизных или пассажирских судов, которые будут для туристов и видом транспорта, и местом размещения.

Для достижения поставленной цели мы изучили современное использование водного транспорта при организации речных и морских круизов, маршруты которых полностью или частично проходят в российском секторе Арктики. Для этого мы использовали информацию о предложениях круизных операторов России на сезон 2023 г. Мы проанализировали предлагаемые маршруты, их повторяемость за навигацию, изучили пассажирские возможности судов. Это позволило охарактеризовать состояние круизного туризма и определить потенциал водного транспорта России для его использования при организации доставки туристов в регионы Арктики. Мы выявили основные водные пути, которые можно использовать для логистики арктического туризма, оценили связанность основных районов формирования туристских потоков, которые направляются к местам туристского интереса в российском секторе Арктики. Также мы изучили расписания регулярных пассажирских рейсов речного и морского транспорта в различных регионах российского сектора Арктики с точки зрения его потенциального использования для доставки туристов. С помощью контент-анализа отзывов туристов об арктических круизах мы охарактеризовали их позитивные и негативные стороны, выявили проблемы, которые сдерживают использование водного транспорта в арктическом туризме. Для выявления преимуществ и проблем использования водного транспорта в логистике арктического туризма мы провели SWOT-анализ.

Результаты и обсуждение

В 2019 г. за сезон было 23 круиза по Северному Ледовитому океану к Северному полюсу, в том числе 17 — с посещением национального парка «Русская Арктика» [3, Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др.]. В 2022 г. совершено 3 рейса ледоколом «50 лет

Победы». В 2023 г. к полюсу был только 1 круиз на этом судне². Количество иностранных туристов упало почти до нуля, эксперты сообщают о рекордном падении спроса на круизы в российскую Арктику. Количество участников круизов сократилось более чем в 5 раз. Причины этого в сложившемся международном положении и отсутствии достаточного количества российских платёжеспособных туристов, готовых заплатить за полюсный круиз более 1 млн рублей. Специалисты ожидают, что арктические круизные направления станут более востребованными после выхода Китая из пандемии, так как китайские туристы ранее составляли большую часть участников круизов³.

Речные круизы, в том числе с заходом в зону российской Арктики, не утратили популярности. Их стоимость тоже высока, но они доступнее для туристов со средним доходом. Наиболее дешёвые речные круизы с заходом в Арктику в европейской части России, их стоимость начинается от 51 000 рублей за 12 дней⁴. Наиболее дорогие речные круизы по Енисею (от 267 000 за 6 дней на круизном судне, от 103 000 на рейсовом пассажирском судне)⁵. По Оби и Лене стоимость круизов средняя на фоне выше названных цен (от 148 990 рублей за 11 дней по Оби; 127 875 рублей за 14 дней по Лене)⁶. Их востребованность связана с продуманностью маршрутов, проходящих через несколько природных зон, областей и многочисленных мест туристского интереса. Обычно они начинаются в крупных городах центральных районов европейской части страны или юга Сибири, в местах проживания основной массы потенциальных туристов. Более того, у водных круизов своя тематическая аудитория, а после возникновения трудностей с зарубежными поездками некоторые любители иностранных круизов переключились на отечественные. Результаты изучения маршрутов круизов и задействованного при этом транспорта представлены в табл. 1.

Таблица 1
Водный транспорт в круизах с заходом в зону российской Арктики в сезон 2023 г.

Направления	Период	Основные аттракторы в арктической части круиза	Количество рейсов/ вместимость
Водные магистрали: река Москва, канал имени Москвы, Волга, Кама, Онежский канал, река Свирь, Ладожское озеро, Нева, Онежское озеро, Беломорско-Балтийский канал, Белое море, Северная Двина			
Москва — Череповец — Соловки — Петрозаводск — Санкт — Петербург — Архангельск — Москва (или Ярославль)	середина мая — начало октября	Соловки, Архангельск, Мурманск	10/186-196
Архангельск — Соловки — Беломорск — Ярославль — Москва			1/196

² Суда и обратно: для круизов в Арктике смягчат пограничные правила. URL: <https://iz.ru/1575978/kseniia-nabatkina-iana-shturma/suda-i-obratno-dlia-kruizov-v-arktike-smiagchat-pogranichnye-pravila> (дата обращения: 21.10.23).

³ Эксперты сообщили о рекордном падении спроса на круизы в Арктике. URL: <https://murmansk.rbc.ru/murmansk/02/03/2023/640043bd9a794735ff80d67c> (дата обращения: 21.10.2023).

⁴ Речные круизы на теплоходе Русь Великая. URL: <https://unicruises.com/ship/rus-velikaya> (дата обращения: 20.10.2023).

⁵ Круизы по рекам России. URL: <https://vodohod.com/cruises/> (дата обращения: 20.10.2023).

⁶ URL: <https://www.infoflot.com/> (дата обращения: 20.10.2023).

Санкт-Петербург — Соловки — Архангельск — Санкт — Петербург (или Москва)			10/186-196
Ярославль — Соловки — Москва			1/196
Пермь — Сарапул — Казань — Ульяновск — Нижний Новгород — Ярославль — Петрозаводск — Соловки или Мурманск (поезд) — Териберка — Пермь			1/314
Москва — Повенец — Медвежьегорск — Мурманск (поезд) — Териберка — Кемь — Соловки — Архангельск — Ярославль			1/196
Архангельск — Северодвинск, Малые Корелы (автобус) — Брин-Наволок — Холмогоры — Ломоносово — Архангельск	начало июня	Архангельск, Северодвинск, Малые Корелы, Ломоносово	1/60
Обь, Иртыш, Обская губа Карского моря			
Новосибирск — Томск — Нижневартовск — Сургут — Салехард — Ханты-Мансийск — Тобольск	середина июня — конец августа	природа	1/130
Тобольск — Ханты-Мансийск — Салехард — Сургут			3/130
Сургут — Салехард — Ханты-Мансийск — Тобольск			2/130
Сургут — Салехард — Новый Порт — Сургут			1/130
Енисей, Енисейский залив Карского моря			
Красноярск — Игарка — Дудинка	лето	природа	6/94
Направления	Период	Основные аттракторы в арктической части круиза	Количество рейсов / вместимость
Дудинка — Игарка — Красноярск	июнь — сентябрь	природа	6/94
Норильск — (самолёт) Диксон — Дудинка — (рейсовый теплоход) — Енисейск			1/315 (329)
Красноярск (автобус) — Енисейск (рейсовый теплоход) — Дудинка — Норильск (поезд, автобус)			2/315 (329)
Норильск (автобус) — Дудинка (рейсовый теплоход) — Енисейск — (автобус) Красноярск			2/315 (329)
Норильск — Дудинка — дельта Енисея (рейсовый теплоход) — Дудинка — (вертолёт) плато Путорана — Норильск (самолёт) — Диксон	начало июля — начало сентября		2/315 (329)
Красноярск — Игарка — Дудинка — плато Путорана (вертолёт)			1/94
Лена, море Лаптевых			
Якутск — Жиганск — Кюсюр — Тикси — Якутск	июль — август	природа, фольклор	2/210
Северный Ледовитый океан			
Мурманск — Северный полюс — Земля Франца-Иосифа — Мурманск	июль	природа	1/128

Нарьян-Мар — Новая Земля — Нарьян-Мар	июль		заказ/18
Анадырь — остров Врангеля — Анадырь	август		2/46

Анализ данных табл. 1 показывает, что наибольшее количество круизов с заходом в арктическую зону (речных, с выходом в море) в сезоне 2023 г. было организовано в европейской части России. Здесь самый продолжительный период прохождения круизов (с середины мая по начало октября). Основными пунктами отправления круизов были Москва и Санкт-Петербург. Также круизы начинались в Архангельске, Ярославле, Перми. Часть маршрутов проходит южнее арктической зоны. Самый протяжённый маршрут начинался в Перми. Он организован по каскадному типу и проходил через крупные города (Казань, Ульяновск, Нижний Новгород, Ярославль и др.), в каждом из которых можно было начать круиз. Таким образом, благодаря системе рек и каналов, водные маршруты охватывают территорию, на которой проживает большая часть населения России, потенциальных туристов, что обеспечивает продажи путёвок. Средняя вместимость используемых для круизов судов составляет 232 места (от 186 до 314). Наименее продолжительный и редко организуемый маршрут проходил по Северной Двине. Причина тому обмеление реки, вследствие чего теплоходные рейсы возможны только при высоком уровне воды в начале лета. Все круизы с заходом в Арктику в европейской части России включают в свой маршрут Соловецкие острова, следовательно, они являются основным объектом туристского интереса. Большинство маршрутов осуществляется на судах класса «река — море», поэтому они свободно заходят в Белое море и достигают Соловков и Архангельска. Севернее широты Соловецких островов речные круизы из центральных районов России не продолжаются. Исключение составляют комбинированные маршруты, когда, прибыв на теплоходе в Карелию (Медвежьегорск), туристы пересаживаются на поезд и едут в Мурманск, где программа продолжается на побережье Баренцева моря. Теоретически система «река — море» позволяет судам вдоль побережья Кольского полуострова из Белого моря выходить в Баренцево море и достигать Мурманска. Таким образом, в европейской части российской Арктики наиболее привлекательным для туристов бассейном является Белое море, что нужно учесть при организации круизов.

Круизный флот, задействованный на арктических маршрутах в навигацию 2023 г., представлен модернизированными судами постройки от 1956 до 1978 гг. Это следует учесть в решении вопроса безопасности пассажиров. В бассейне рек Обь, Иртыш и в Обской губе Карского моря за сезон, длищийся с середины июня до конца августа, было организовано 11 круизов, в том числе 7 — с заходом в Арктику. Самый первый и протяжённый маршрут стартовал в Новосибирске. Но основная часть маршрутов начинается ниже по течению реки в Тобольске (река Иртыш) и Сургуте. Отправные точки круизов находятся далеко от основных мест формирования туристских потоков в европейской части России, следовательно, расходы туристов увеличиваются на стоимость проезда до них. Исключение составляет крупный город Новосибирск и прилегающие районы южной Сибири, которые в данном регионе

наиболее заселены. Все маршруты заходят в Салехард, находящийся на полярном круге. Один прошедший круиз включал выход в Обский залив Карского моря. Вместимость теплохода «Северная Сказка», обслуживавшего в сезон 2023 г. линию, составляет 130 человек, он был построен в 1957 г., модернизирован в 2019 г. Особенность круизов в бассейне Оби — их продолжительность (все арктические маршруты делятся от 11 дней) и прохождение по мало-заселённым местам. Часть маршрута проходит южнее зоны Арктики.

Круизы по Енисею проходят с начала июня по конец сентября. Из 19 круизов, организованных в 2023 г., 12 заходят в зону Арктики. Есть комбинированные маршруты с посещением полуострова Таймыр, плато Пutorана и Диксона. Особенность организации круизов на Енисее в том, что они идут в одном направлении: либо вниз по реке из Красноярска или Енисейска до Дудинки, либо вверх по течению реки из Дудинки. Маршрут обслуживает теплоход «Максим Горький», построенный в 1974 г., вмещающий 94 человека (аттестован как гостиница на 5 звёзд). В 2023 г. он раньше запланированного сошёл с маршрута по причине поломки. Часть маршрутов, которые комбинируются с посещением Норильска, дельты Енисея, Диксона, используют два рейсовых теплохода, которые в течение всего лета и части осени возят пассажиров от Красноярска до Дудинки. Вместимость пассажирских судов больше, чем круизных (315–329 человек), построены они были в 1953 и 1954 гг. При этом стоимость круизов с использованием пассажирских судов ниже, чем на круизном теплоходе, так как государство субсидирует такие рейсы.

По реке Лена за сезон 2023 г. прошло 2 круиза с заходом в Арктику и выходом в море Лаптевых. Круизы начинаются в Якутске и заканчиваются в Тикси при благоприятных погодных условиях. Обслуживают круизы теплоходы «Демьян Бедный» и «Михаил Светлов» Ленского речного пароходства вместимостью 210 человек, построенные в 1985 и 1986 гг. Маршрут круиза оборотный, но возможно купить путёвку только вниз по течению реки или только вверх до Якутска. Круизы по Лене не обеспечены участниками за счёт местных туристов, но из-за уникальности маршрута привлекают их из других регионов России и из-за рубежа.

Сезон круизов по Северному Ледовитому океану включает июль и август, когда лучше ледовая обстановка. В 2023 г. он не был массовым, один рейс на ледоколе «50 лет Победы» (2007 г. постройки) из Мурманска доставлял туристов на Северный полюс и Землю Франца-Иосифа. Два круиза были организованы в восточной части российской Арктики — в Чукотском море от Анадыря до острова Врангеля на экспедиционном судне «Профессор Хромов» вместимостью 46 человек, построенном в 1982 г.⁷ Эксклюзивный маршрут на яхте ледового класса вместимостью 18 человек предлагался из Нарьян-Мара до Новой Земли. Отличает эти круизы сложность организации и высокая стоимость, поэтому они не массовые, а с потерей зарубежного рынка туристов обеспечение заполнения судов проблематично.

⁷ Круизный оператор «Васта Экспедишенс» («Vasta Expeditions»). URL: <https://vasta-expeditions.ru/> (дата обращения: 21.10.2023).

Мы изучили отзывы туристов, принимавших участие в круизах с заходом в Арктику, которые были оставлены на специальных сайтах отзывов и сайтах круизных операторов. Так как арктические круизы не являются массовыми, то и отзывов по ним немного. Так, на сайте круизного оператора из 442 отзывов, оставленных за сезон 2023 г., лишь 2 относятся к арктическим круизам⁸. Большинство отзывов положительные, что объясняется тем, что в подобных круизах мало случайных пассажиров, не подготовленных к особенностям Арктики. Туристы хвалят интересные программы, комфорт, обслуживание, питание.

Из отрицательных сторон круизов называют плохую погоду (туманы, мешающие некоторым высадкам на берег), сложности высадки, так как во многих местах нет пристаний (это особенно относится к рекам Сибири и побережья Северного Ледовитого океана), небезопасность, недостаток спасательных средств, шлюпок, отсутствие связи на большом протяжении маршрута, комары, дым от лесных пожаров (круиз по Лене), запускение в арктических населённых пунктах, стоимость путёвки⁹.

Опрос населения, который проводился в Якутии в 2019 г., показал, что лишь 11% потенциальных туристов готовы купить круиз по Лене без дополнительных условий, а 61% возможно купили бы, но не по такой цене, 18% не купили бы ни в коем случае, а 10% это не интересно¹⁰.

При организации круизов используют не только специальные круизные суда, но и рейсовые пассажирские теплоходы, следующие на значительном протяжении определённых водных путей. Мы проанализировали возможности использования пассажирского флота в арктической зоне России для организации маршрутов для групповых и индивидуальных туристов (табл. 2).

Таблица 2

Регулярные пассажирские сообщения водным транспортом с заходом в зону российской Арктики во время навигации 2023 г.

Бассейн	Направление	Регулярность рейсов	Вместимость (мест)
Баренцево и Белое моря	Мурманск — Островной (Баренцево море) — Чаваньга (Белое море)	декабрь — сентябрь —3 рейса в месяц; октябрь — ноябрь — 2 до Островного. В июне-августе — 1 рейс в месяц до Чаваньги	200
Белое море	Архангельск — Соловки Архангельск — Койда Кемь (Рабочеостровск) — Соловки	3 — июнь, август; 2 —июль. 3 — июнь; 2 — июль, август. 2 раза в день	36 36 80–160
Карское море	Салехард — Новый	5 — июль, сентябрь;	150

⁸ Отзывы о речных круизах по России. URL: <https://kruiz.online/reviews> (дата обращения: 21.10.2023).

⁹ TripAdvisor. URL: www.tripadvisor.ru (дата обращения: 21.10.2023).

¹⁰ Туристка поделилась впечатлениями от круиза по Лене. URL: <https://sakhaday.ru/news/turistka-podelilas-vprechatleniyami-ot-kruiza-po-lene> (дата обращения: 21.10.2023).

	Порт Салехард — Ныда Салехард — Яр-Сале	4 — август; 1 — октябрь. 2 — июль, август. 19 — июнь; 21 — июль; 28 — август; 17 — сентябрь; 5 — октябрь	
Река Енисей	Красноярск — Дудинка	июнь — начало октября — 1 рейс в неделю	315–329
Река Печора	Нарьян-Мар — Коткино Нарьян-Мар — Великовисочное	июнь — начало октября — 2 раза в месяц; июнь — начало октября — 3 раза в неделю	11–30
Енисей, Енисей- ский залив	Дудинка — Носок Дудинка — Воронцово	8 — июнь; 10 — июль; 13 — август, сентябрь; 4 — октябрь. 2 — июль	30–50
Река Хатанга, Ха- тангский залив, река Хета, река Попигай	Хатанга — Сындасско Хатанга — Катырык Хатанга — Попигай	по 3 — в июле, августе, сентябре. по 1 — в июне, сентябре; по 2 — в июле, августе. по 3 — в июле, августе, сентябре	30
Лена	Якутск — Кюсюр — Тикси	июнь — 1, июль, сентябрь — 2, август -3	199

Данные табл. 2 показывают, что пассажирские рейсы водного транспорта в навигацию 2023 г. были организованы не на всём протяжении арктической зоны России. Для доставки туристов в районы Арктики и для организации круизов для индивидуальных туристов подходят протяжённые рейсы, связывающие места формирования туристских потоков и основные аттрактанты. По сравнению с прошедшими навигациями, их количество сократилось. Отменены пассажирские рейсы по Иртышу и Оби, которые осуществлялись из Омска в Салехард. Рейсы из Салехарда до Антипаюты по Обской и Тазовской губе Карского моря заменены на авиарейсы.

В настоящее время самыми протяжёнными являются регулярные пассажирские рейсы по Лене и Енисею, осуществляемые с июня по сентябрь или октябрь. Между Красноярском и Дудинкой по Енисею 1 раз в неделю навстречу друг другу курсируют два судна («Валерий Чкалов» и «Александр Матросов»). Круизные операторы уже используют их для доставки туристов. Количество пассажирских рейсов по Лене меньше, на линии работает один теплоход «Механик Кулибин» 1955 г. постройки. Индивидуальные туристы путешествуют на нём. Интерес для организаторов доставки туристов могут представлять регулярные пассажирские рейсы из Мурманска на теплоходе «Клавдия Еланская» 1977 г. постройки. В течение года на нём осуществляются непродолжительные рейсы по Баренцеву морю до Островного,

а летом маршрут 1 раз в месяц продлевается до деревни Чаваньга, расположенной на берегу Белого моря, на юге Кольского полуострова. По пути следования судно делает остановки в других населённых пунктах, но к берегу не пристаёт из-за отсутствия причалов.

Для доставки туристов на Соловки активно используется пассажирская линия из Кеми (Карелия). Этот маршрут самый дешёвый и самый доступный для посещения островов. В качестве альтернативного направления можно рассмотреть регулярные рейсы из Архангельска, которые осуществляются летом 2–3 раза в месяц на теплоходе «Беломорье». Это более длинный рейс, и при достаточном уровне комфорта на судне он мог быть интересен для туристов, но обслуживающий его теплоход не может предоставить таких удобств. Подобные рейсы теплоход «Беломорье» осуществляет вдоль побережья Двинского залива Белого моря до пристани Койда. Проблемой является высадка пассажиров на промежуточных стоянках, так как близко к берегу при отсутствии причала судно подойти не может. На Соловецких островах основной причал, принимающий круизные суда, в сезон 2023 г. был закрыт на ремонт. Кратковременные пассажирские рейсы (до суток) на судах малой вместимости производятся в устьях Оби (с заходом в Обскую губу Карского моря) и Енисея, на реках Хатанга, Хета и Попигай. Пассажирские рейсы на Печоре кратковременные, самые продолжительные делятся до 7–8 часов. Для организации круизов они не подходят, но для доставки туристов к определённым местам их интереса их использовать можно.

Осложняет свободное передвижение на многих перечисленных маршрутах факт их прохождения в пограничной зоне, что требует специального разрешения для индивидуальных туристов при выходе на берег. Для иностранных судов в российском секторе Арктики и на Дальнем Востоке есть перечень портов, где разрешено производить посадку и высадку туристов, а требования пограничного режима там не применяются. Для российских круизных судов, согласно закону «О государственной границе», до недавнего времени необходимо было оформлять коллективный пропуск в пограничную зону, оповещать органы власти об использовании лодок и катеров и т. д. Но правительенная комиссия смягчила процедуру пограничного контроля для российских круизных судов, ограничив её уведомлением о маршруте судна, экипаже и пассажирах¹¹. Принятый 2022 г. национальный стандарт Российской Федерации «Арктический туризм. Туристские и экскурсионные услуги в Арктической зоне Российской Федерации» определяет требования к организации инфраструктуры и обеспечению безопасности туристов в подобных путешествиях.

Мы провели SWOT-анализ перспектив использования водного транспорта в логистике арктического туризма.

Сильной стороной использования водного транспорта является возможность связывать места формирования туристских потоков и места туристского интереса без строитель-

¹¹ Суда и обратно: для круизов в Арктике смягчат пограничные правила. URL: <https://iz.ru/1575978/ksenii-nabatkina-iana-shturma/suda-i-obratno-dlia-kruizov-v-arktike-smiagchat-pogranichnye-pravila> (дата обращения: 21.10.2023).

ства дорог, доставлять туристов в труднодоступные районы Арктики, лишённые других видов транспортной инфраструктуры. Благодаря приспособленности круизных и пассажирских судов к многодневному плаванию с проживанием туристов в каютах, отсутствует необходимость создавать гостиничную инфраструктуру в местах туристского интереса, тем самым экономятся средства и сохраняется уязвимая арктическая природа. Наличие обширной системы искусственных и естественных водных путей в европейской части российской Арктики даёт возможность разрабатывать программы арктических круизов с началом в различных городах, расположенных на них.

Слабой стороной использования водного транспорта в логистике арктического туризма является следующее: отсутствие пристаней, причалов, устаревшая береговая инфраструктура по пути следования судов, из-за чего далеко не везде круизные теплоходы и ледоколы могут пристать, обмеление большинства рек, текущих в арктической зоне из-за отсутствия дноуглубительных работ. Кроме того, водный транспорт ограничен продолжительностью навигации, которая в Арктике длится от 2–2,5 месяцев на реках в азиатской части, до 6 месяцев в европейской части и от 2 до 4 месяцев на Северном морском пути. Угрозы заключаются и в высокой стоимости арктических круизов, которая ограничивает их массовость.

Возможности для использования водного транспорта в логистике арктического туризма заключаются в создании им мультипликативного эффекта после строительства и модернизации пассажирского и круизного флота, причалов, стимулирующих дальнейшее развитие инфраструктуры в населённых пунктах, через которые проходят его маршруты, повышающего качество жизни местных жителей, что поможет в привлечении новых туристов. Возможности также связаны с интеграцией в единую логистическую систему России объектов портовой инфраструктуры Арктики, что облегчит передвижение туристов. А потепление климата определяет возможность увеличения арктической навигации.

Угрозы для дальнейшего развития водного транспорта в логистике арктического туризма связаны со старением круизного флота, недостаточным количеством судов, пригодных для плавания в условиях Арктики, откладыванием на неопределённый срок достройки запланированных теплоходов и ледоколов из-за санкций на поставку комплектующих иностранными компаниями. Это приводит к возникновению проблем в обеспечении безопасности пассажиров.

Заключение

Таким образом, водный транспорт в логистике туризма является основой круизного туризма и средством доставки туристов. В арктическом туризме водный транспорт в основном используется для организации круизов. В России наиболее распространены речные круизы, их маршруты разнообразны, они более доступны для потенциальных туристов по сравнению с морскими арктическими полюсными круизами. Практически все речные круизы, отнесённые нами к арктическим, лишь частично заходят в зону российской Арктики, а

большая их часть проходит по водным путям, расположенным южнее. Наиболее развита система водных путей для речных круизов в европейской части России, здесь организуется их основное количество, в том числе с заходом в арктическую зону. Благодаря использованию судов типа «река — море», арктические речные круизы заходят на Соловецкие острова и в Архангельск. Преимуществом круизов в европейской части страны является их меньшая стоимость по сравнению с маршрутами, организуемыми в азиатской части. Этому способствует конкуренция между круизными операторами, более продолжительная навигация и значительное количество потенциальных туристов, так как именно в европейской части проживает большая часть населения страны. Проблему создаёт старый круизный флот, большинство кораблей которого построено раньше 1980 г. Дополнительные возможности предоставляют для перемещения туристов в европейском секторе российской Арктики регулярные пассажирские маршруты из Мурманска по Баренцеву и Белому морям, из Архангельска и Кеми по Белому морю, в том числе на Соловецкие острова. Таким образом, Белое море является перспективным для организации самостоятельных круизов. По этому поводу на Петербургском экономическом форуме в 2023 г. было подписано соглашение между губернаторами Мурманской и Архангельской областей и представителями круизных операторов о реализации круизных маршрутов в акватории Белого моря, для чего будет построен круизный лайнер, который должен выйти в первый рейс в 2025 г.¹²

В азиатской части Арктики организуется меньшее количество речных круизов, что объясняется сравнительно небольшой численностью населения, меньшей конкуренцией между круизными операторами и большей стоимостью путёвок. Наибольшее количество круизов с заходом в Арктику организуется по Енисею. При этом активно используются рейсовые пассажирские суда, осуществляющие регулярные рейсы раз в неделю с июня по октябрь из Красноярска в Дудинку. Пассажирские рейсы субсидируются государством, поэтому расходы туристов, которые пользуются ими для путешествия в Арктику, меньше, чем в круизах на специальных судах. По Лене осуществляется всего несколько круизов за сезон. Рейсовые теплоходы, курсирующие по Лене, используют самодеятельные туристы. Круиз по Лене начинается в Якутске, который значительно удалён от мест проживания потенциальных туристов из европейской части России, поэтому стоимость путёвки увеличивается из-за необходимости дополнительной оплаты проезда к месту начала круиза. Количество круизов, организуемых по Оби также небольшое, хотя места начала маршрутов ближе к районам формирования туристских потоков. Регулярные пассажирские рейсы в регионе сохранились на короткие расстояния на теплоходах малой вместимости, теоретически их можно использовать для индивидуальных туристов. Арктические и полюсные круизы в акватории Северного Ледовитого океана в сезон 2023 г. осуществлялись в её западной и восточной частях. Один экспедиционный рейс был из Мурманска на Северный полюс и Землю Франца-Иосифа, и два

¹² В акватории Белого моря начнут работать круизы. URL: <https://murmansk.mk.ru/social/2023/06/15/v-akvatorii-belego-morya-nachnut-rabotat-kruizy.html> (дата обращения: 21.10.2023).

рейса из Анадыря на остров Врангеля. Лимитирует использование водного транспорта в Северном Ледовитом океане высокая стоимость эксплуатации ледокола для полюсных круизов и ограниченные сроки навигации на Северном морском пути. Кроме того, в последние годы сократилась востребованность таких круизов из-за отсутствия основных их потребителей — иностранных туристов. Поэтому до разрешения международной ситуации и возвращения российских полюсных круизов на зарубежный рынок их развитие представляется проблематичным. Использование водного транспорта в логистике арктического туризма лимитируется старением круизного и пассажирского флота, что отражается на обеспечении безопасности пассажиров. Отсутствие причальной инфраструктуры на путях следования, отсутствие дноуглубительных работ, приводящих к сокращению гарантированных глубин на водных путях, снижает эффективность использования водного транспорта. Отсутствие субсидий государства на организацию пассажирских рейсов приводит к сокращению их количества. Увеличение пассажиропотока за счёт туристов на таких судах могло бы повысить их рентабельность. Создание новых пассажирских водных маршрутов благоприятно скажется на качестве жизни жителей прибрежных населённых пунктов, облегчит доставку туристов в места их интереса, что способствует развитию арктического туризма.

Для создания конкурентного круизного продукта с использованием водного транспорта необходимо организовывать интегрированные маршруты, проходящие через ряд территорий с различным рекреационным потенциалом, чтобы привлечь разные категории туристов. Наиболее перспективным районом использования водного транспорта в логистике арктического туризма является европейский сектор Арктики, где значительное количество потенциальных туристов, достаточно большой флот, обширная система водных путей. Это единая глубоководная система, Белое и Баренцево моря. На реках в азиатской части Арктики (Обь, Енисей, Лена) перспективным будет развитие пассажирского речного флота, рассчитанного также на перевозку туристов.

Список источников

1. 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). С. 43–55. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
2. Цветков А.Ю. Логистические основы развития Арктического туризма в России // Арктика и Север. 2022. № 46. С. 190–204. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.190>
3. Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д. и др. Организация круизного туризма в национальном парке «Русская Арктика»: риски и потенциал развития // Современные проблемы сервиса и туризма. 2021. Т. 15. № 3. С. 157–169. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2021-3-157-169>
4. Кунников А.В. Перспективы развития арктического круизного туризма в западном секторе Российской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2020. № 4. С. 130–138. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2020-4-130-138>
5. Pashkevich A., Lamers M. Short-circuiting cruise tourism practices along the Russian Barents Sea coast? The case of Arkhangelsk // Current Issues in tourism. 2018. No. 21 (4). Pp. 440–454. DOI: <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1092947>

6. Paskevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of expedition cruise ship tourism in the Arctic: a comparison of the Canadian and Russian Arctic // *Tourism in marine environments*. 2015. Vol. 10. No. 3–4. Pp. 225–240. DOI: <https://doi.org/10.3727/154427315X14181438892883>
7. 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>
8. Грузинов В.М., Зворыкина Ю.В., Иванов Г.В. и др. Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. 2019. № 1 (33). С. 6–20. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-1-6-20>
9. Нокелайнен Т.С. Картографирование условий навигации арктических рек России // ИнтерКарто. ИнтерГИС. 2019. Т. 25. № 2. С. 175–185. DOI: <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2019-2-25-175-185>
10. Ноева Е.Е. Современное состояние и перспективы развития арктического туризма // Вестник СВФУ. Серия: Экономика. Социология. Культурология. 2022. № 4 (28). С. 91–99. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.87.14.011>

References

1. 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. 43–55. DOI: <https://doi.org/10.12737/20182>
2. Tsvetkov A.Yu. Logistic Basis for the Development of Arctic Tourism in Russia. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 46, pp. 190–204. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2022.46.190>
3. Kruzhalin V.I., Shabalina N.V., Nikanorova A.D. et al. Organization of Cruise Tourism in National Park "Russian Arctic": Risks and Development Potential. *Service and Tourism: Current Challenges*, 2021, vol. 15, no. 3, pp. 157–169. DOI: <https://doi.org/10.24412/1995-0411-2021-3-157-169>
4. Kunnikov A.V. Prospects for the Development of Arctic Cruise Tourism in the Western Sector of the Russian Arctic. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2020, no. 4, pp. 130–138. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2020-4-130-138>
5. Pashkevich A., Lamers M. Short-Circuiting Cruise Tourism Practices Along the Russian Barents Sea Coast? The Case of Arkhangelsk. *Current Issues in Tourism*, 2018, no. 21 (4), pp. 440–454. DOI: <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1092947>
6. Paskevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of Expedition Cruise Ship Tourism in the Arctic: A Comparison of the Canadian and Russian Arctic. *Tourism in Marine Environments*, 2015, vol. 10, no. 3–4, pp. 225–240. DOI: <https://doi.org/10.3727/154427315X14181438892883>
7. 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>
8. Gruzinov V.M., Zvorykina Yu.V., Ivanov G.V. et al. Arctic Transport Routes on Land, in Water and Air Areas. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2019, no. 1 (33), pp. 6–20. DOI: <https://doi.org/10.25283/2223-4594-2019-1-6-20>
9. Nokelainen T.S. Mapping the Navigation Conditions of Arctic Rivers of Russia. *Intercarto. Intergis*, 2019, vol. 25, no. 2, pp. 175–185. DOI: <https://doi.org/10.35595/2414-9179-2019-2-25-175-185>
10. Ноева Е.Е. Current Status and Development Prospects of Arctic Tourism. *Vestnik SVFU. Серия: Экономика. Сотиология. Kul'turologiya* [NEFU Bulletin. Series: Economics. Sociology. Culturology], 2022, no. 4 (28), pp. 91–99. DOI: <https://doi.org/10.25587/SVFU.2022.87.14.011>

*Статья поступила в редакцию 23.10.2023; одобрена после рецензирования 11.01.2024;
принята к публикации 12.01.2024*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

ОБЗОРЫ И СООБЩЕНИЯ REVIEWS AND REPORTS

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 206–217.

Научная статья

УДК [55:913.1](092)(470.1)(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.206>

Геолого-географическая экспедиция А.А. Кейзерлинга и П.И. Круzenштерна на Европейский Северо-Восток России

Астахова Ирина Сергеевна^{1✉}, кандидат геолого-минералогических наук

Жданова Лилия Раиковна², младший научный сотрудник

^{1,2} Институт геологии Коми научного центра УрО РАН, ул. Первомайская, 54, Сыктывкар, Россия

¹ astakhova@geo.komisc.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4964-2181>

² lrzhdanova@geo.komisc.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8961-5842>

Аннотация. В работе описывается экспедиция на Европейский Север России в 1843 г. Экспедиция проделала путь около 8 000 вёрст (\approx 8 427 км). Основной маршрут был связан с водным путём по рекам Вычегда, Печора, Ижма и их притокам. Пешие маршруты были связаны с описанием объектов Уральских гор (Больвано–Из, г. Скала). На оленых упряжках экспедиция добиралась до побережья Баренцева моря и произвела геолого-географические работы в Тиманской тундре. Руководил работами путешественник, палеонтолог, член-корреспондент Петербургской Академии наук граф А.А. Кейзерлинг. Учёный описал с палеонтологическим обоснованием породы нижнесилурийского, девонского, пермского, юрского и нижнемелового возраста. В результате экспедиции были обнаружены основные полезные ископаемые (каменный уголь, гипс, нефть, доманик, медная руда, соль, топильный камень). Значимым геологическим и географическим результатом стало открытие Тиманского кряжа и нанесение его на карту. П.И. Круzenштерн проводил топографическую съёмку, астрономические и географические наблюдения. Им была составлена географическая карта в масштабе 1:3000000 с прямоугольной географической сеткой и подробным нанесением рек, озёр и населённых пунктов. Изданные труды учёных хранятся в фондах Геологического музея им. А.А. Чернова Института геологии.

Ключевые слова: история, экспедиции, Кейзерлинг, Круzenштерн, Тиман, Печорский край

Geological and Geographical Expedition of A.A. Keyserling and P.I. Krusenstern to the European North-East of Russia

Irina S. Astakhova^{1✉}, Cand. Sci. (Geol.-Min.)

Liliya R. Zhdanova², Research Assistant

^{1,2} Institute of Geology, Komi Science Centre of the Ural Branch of the RAS, ul. Pervomayskaya, 54, Syktyvkar, Russia

* © Астахова И.С., Жданова Л.Р., 2024

Для цитирования: Астахова И.С., Жданова Л.Р. Геолого-географическая экспедиция А.А. Кейзерлинга и П.И. Круzenштерна на Европейский Северо-Восток России // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 206–217. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.206>

For citation: Astakhova I.S., Zhdanova L.R. Geological and Geographical Expedition of A.A. Keyserling and P.I. Krusenstern to the European North-East of Russia. Arktika i Sever [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 206–217. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.206>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

¹astakhova@geo.komisc.ru ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4964-2181>

²lrzhdanova@geo.komisc.ru, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8961-5842>

Abstract. The paper provides information about the expedition to the European North of Russia in 1843. The expedition travelled about 8000 miles (about 8427 km). The main route was connected with the waterway along the rivers Vychedga, Pechora, Izhma and their tributaries. Hiking routes were connected with the description of the Ural Mountains sites (Bolvano—Iz, Skala). On reindeer sledges, the expedition reached the coast of the Barents Sea and carried out geological and geographical work in the Timan tundra. The work was supervised by a paleontologist, corresponding member of the St. Petersburg Academy of Sciences, Count A.A. Keyserling. The scientist described and paleontologically characterized the rocks of the Lower Silurian, Devonian, Permian, Jurassic and Lower Cretaceous age. As a result of the expedition, the main minerals (coal, gypsum, oil, dolomitic, copper ore, salt, grindstone) were studied. The significant geological and geographical result was the discovery of the Timan Ridge and its mapping. P.I. Krusenstern conducted topographic surveys, astronomical and geographical observations. He compiled a geographical map on a scale of 1:3000000 with a rectangular geographic grid and detailed drawing of rivers, lakes and settlements. The published works of the scientists are kept in the funds of the A. A. Chernov Geological Museum, Institute of Geology.

Keywords: *history, expedition, Keyserling, Krusenstern, Timan, Pechora Krai*

Введение

В 2023 г. исполняется 180 лет со дня проведения первых целенаправленных геолого-географических работ на Европейском Северо-Востоке России. В 1843 г. проводились экспедиционные исследования под руководством известного естествоиспытателя, палеонтолога, путешественника, члена-корреспондента Петербургской Академии наук графа А.А. Кейзерлинга. Результаты, полученные в ходе проведения экспедиции, сыграли большую роль в развитии изучения и освоения обширной территории. В честь этого события на стене одного из зданий г. Сыктывкара установлена памятная доска (рис. 1).



Рис. 1. Мемориальная доска А. А. Кейзерлингу и П.И. Круzenштерну в г. Сыктывкаре.

В историко-архивном фонде Геологического музея им. А.А. Чернова (г. Сыктывкар) хранятся изданные труды А.А. Кейзерлинга и П.И. Круzenштерна, изданные в 1846 г., и работа Р. Мурчисона, Э. Вернейла и А.А. Кейзерлинга «Геологическое описание Европейской России и хребта Уральского» со сборником геологических карт, обнажений и разрезов, составленный А.А. Кейзерлингом [1], [2]. Данные материалы попали в музей благодаря академику Н.П. Юшкину, который в своё время сохранил часть старого собрания библиотеки Российской

го минералогического общества в Санкт-Петербурге и перевёз её в Институт геологии Коми научного центра (рис. 2).



Рис. 2. Фрагмент геологической карты к работе Р. Мурчисона, Э. Вернейла и А. Кейзерлинга «Геологическое описание Европейской России и хребта Уральского». 1849 г. [3].

Предпосылки проведения экспедиции в Печорском крае

В начале XIX в. Европейский Северо-Восток России в социально-экономическом плане входил в состав Вологодской и Архангельской губерний. В этот период выходят в свет обобщённые работы по экономико-географическому описанию территорий. В 1813 г. вышла работа К.С. Молчанова, в которой упоминается о медных рудах на р. Цильме и о нефти на р. Ухте. Приводится карта Архангельской губернии, на которой нанесены основные реки: Печора, Цильма, Уса, Ижма с называнием притоков [4].

В 1834 г. вышла книга вологодского губернатора Н.П. Брусицова «Опыт описания Вологодской губернии», являющаяся, по сути, географическим описанием всей губернии, в том числе и Усть-Сысольского уезда, в которой дана характеристика природных и людских ресурсов губернии. По сути, это была одна из первых региональных работ [5]. В ней приводятся статистические данные, описан Сереговский сользавод и железоделательные заводы по р. Сысола. Указывается разработка известняка у устья р. Вымь и в волостях Ибской, Визингской, Ужгинской. Описываются точильные камни гор Брусяной и Точильной на р. Печоре.

Труднодоступность и климатические условия препятствовали освоению и научному изучению региона. Не раз поднимались вопросы о путях сообщения через р. Печору на Урал

и Сибирь. В 1785 г. был составлен проект Северо-Екатерининского канала между рр. Сев. Кельмой (приток р. Вычегды) и Дзюридзэм, впадающей в р. Каму. Строительство канала велось до 1822 г.

В 1806 г. инженер В.Н. Попов был послан по повелению Александра I для нивелировки Урала между реками Уса и Собь с целью построить канал для плавания судов из рр. Оби в Печору. Он сделал съёмку р. Усы и составил два атласа на восточный и западный склон Урала (этой съёмкой пользовались в дальнейшем многие исследователи: А. Регули, П. Круценштерн, А. Шту肯берг и др.). Труды В.Н. Попова были первыми специализированными изыскательскими работами по устройству пути в Сибирь через верховья р. Усы [6, с. 16].

В 1814 г. В.К. Вишневский впервые провёл астрономо-геодезические наблюдения во многих городах и населённых пунктах Европейского Севера. С 1806 по 1815 гг. он путешествовал по европейской части России и определял астрономические координаты (широту, долготу) населённых пунктов (223 пункта), в том числе в Архангельске, Мезени, Великом Устюге, Сольвычегодске, Яренске и Усть-Сысольске [6, с. 16].

В 1821 г. значительный объём картографических работ был осуществлён экспедицией под руководством И.Н. Иванова (Рагозин Н.М., Пахтусов П.К. и др.), которая в течение девяти лет проводила непрерывное обследование северного побережья Баренцева моря. Производилась эта опись для выяснения возможности вывоза из Печоры в Архангельск корабельного лиственничного леса, которого в бассейне Северной Двины стало не хватать. В 1821–1822 гг. им было дано описание берегов р. Печоры (от Пустозёрска до её устья) и морского берега до устья р. Черной [6, Силин, 2019, с. 17].

В начале 1840-х гг. Российский император Николай I издал приказ Департаменту горных и соляных дел о создании геологической карты Европейской части страны. Для данных работ были привлечены французский палеонтолог Э. Вернель, британский геолог Р. Мэрчисон, зоолог Й. Блазиус и А.А. Кейзерлинг [2, с. 9]. Отряды работали в разных регионах России. В 1840–1841 гг. А.А. Кейзерлинг, определённый на службу по горному ведомству в качестве чиновника особых поручений, в составе экспедиции с Й. Блазиусом начинает знакомство с Печорским краем. Полученные результаты публиковались в изданиях Императорской Санкт-Петербургской академии наук и Императорского Московского общества испытателей природы (МОИП). В 1841 г. в «Бюллетене МОИП» была издана их совместная статья о геологических формациях Европейской России «Notiz über Verbreitung der geognostischen Formationen im europäischen Russland». Целый год учёный обрабатывал полученный каменный материал, проводил сравнительный анализ с палеонтологическими данными во Франции и Англии и по возвращению в Россию передал материал, который и сегодня хранится в музее Горного института (г. Санкт-Петербург).

Таким образом, развитие Европейского Севера России неотъемлемо связано с освоением богатейших запасов минерально-сырьевых ресурсов. Особенности геологического строения территории предопределили нахождение различных видов полезных ископаемых,

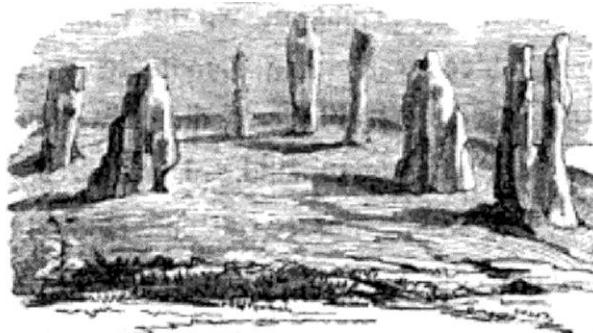
однако большая часть территории оставалась слабо изученной. На географических картах объекты Печорского края порой не соответствовали значениям географических координат, определяемым по сетке, и, кроме г. Усть-Сысольска, у многих населённых пунктов не было астрономического определения широты и долготы.

Результаты экспедиции 1843 г.

В 1843 г. А.А. Кейзерлинг возглавил экспедицию в Печорский край. Экспедиция была снаряжена Корпусом горных инженеров и получила поддержку губернаторов Архангельской и Вологодской губерний [7]. Для проведения топографических и астрономических измерений был приглашён морской офицер, географ Павел Иванович Круzenштерн (1809–1881 гг.).

Экспедиция прибыла в г. Усть-Сысольск (ныне Сыктывкар) 7 июня 1843 г. и продолжалась три месяца. В Санкт-Петербург экспедиция возвратилась 13 ноября, проделав путь около 7 900 вёрст ($\approx 8\ 427$ км), из них 2 500 вёрст — на лодке. Одним из проводников экспедиции и переводчиком стал житель г. Усть-Сысольска Филипп Якимович Попов. Из г. Усть-Сысольска участники экспедиции поднялись по р. Вычегде до её верхнего притока — р. Воль. В истоках реки А.А. Кейзерлинг обнаружил невысокую гору, сложенную чёрными глинистыми сланцами. Эти наблюдения стали определяющими для установления в дальнейшем протяжённости Тиманского кряжа, который далее прослеживался в северо-западном направлении.

Геолого-географические исследования продолжились по рр. Печора и Илыч. Здесь впервые были установлены выходы древних кристаллических пород и фаунистически описаны отложения нижнего (ныне ордовик) и верхнего силура, девона и карбона. Спускаясь по р. Печоре на лодках, участники экспедиции производили съёмку реки и осматривали береговые обнажения. На р. Соплеск, с давних пор известной добычей точильного камня, Кейзерлинг А.А. описал и впервые зарисовал структуру месторождения [8]. Далее экспедиция направилась к истокам р. Печоры, к объекту Болвано-Из.



Bolvano is (Götzenberg der Mantschi).

Рис. 3. Зарисовка Болвано-Из из работы А.А. Кейзерлинга [1].

А.А. Кейзерлингом отмечено, что горные породы, образующие столбы, представлены кварц-хлоритовыми сланцами, и образование их связано с процессами выветривания (рис. 3). Указана высота самого невысокого столба 87 сажень и сделано предположение, что вы-

сота остальных достигает более 100 сажень. Сегодня данные объекты являются геологическим памятником Маньпупунёр, второе название — «Болвано-из». Данный комплекс представлен семью останцами высотой от 30 до 42 м.

От устья р. Щугор в восточном направлении они прошли до Уральского хребта. А.А. Кейзерлинг дал краткое описание пород хребта Сабля: «Этот гребень, возрастающий около 4 000 футов над болотистой, приземистой местностью, образованной из обломков каменноугольной сланцевой глины и грубозернистых песчаников, состоит из порфировидных брекчий, совершенно неразличимых от Соломенского камня вблизи Петрозаводска» [9, с. 155]. В строении Уральского хребта А.А. Кейзерлинг выделил различные зоны, простирающиеся с юга на север: зона красноцветных песчаников, выделены песчаники каменноугольного возраста; отмечено отсутствие пермских отложений для изученной области; зона известняков; силурийская зона, образует западную центральную горную цепь Урала; зона кристаллических хлоритов и слюдяных сланцев, слагающих главный хребет Урала.

24 июля они остановились в с. Троицком и продолжили спуск по всей р. Печоре до её низовий. Спуск сопровождался точным описанием берегов, островов и реки с уточнением её длины. Достигнув Тиманской тундры, учёные производили дальнейшие исследования длиною 600 вёрст на нартах с оленями. А.А. Кейзерлинг описал кристаллические породы мыса Бармин, силурийские известняки, девонские песчаники и базальты. Он установил, что на севере исследован край низкой, но широкой (около 65 км) утёсистой гряды.

По берегу Ледовитого океана в строении северной части Тимана А.А. Кейзерлинг обнаружил сходство с розовыми гранитами Скандинавии. В геологическом плане на Бармином мысу им установлены кристаллические сланцы с прорывающими диоритами, глинистые и слюдяные сланцы обнаружены в береговой части вдоль Канинского полуострова. Подобные сланцы были прослежены по реке Воль и в верховьях р. Вычегды.

На реке Вашкина, вблизи Ледовитого моря, были обнаружены раковины брахиопод *Pentamerida*, *Cythrina*, а также многочисленные силурийские кораллы *Calenipora labyrinthica*, *Calatopora alveolaris* и строматопораты *Stromatopora concentrica* и др. [1].

По берегам р. Индиги описаны выходы каменноугольных известняков с фузулинидами, высота которых достигает 100 футов. Далее аналогичные выходы были установлены по берегам р. Цильмы, в южных частях гряды по берегам рр. Воль, Южная Мылва и Вычегда.

В восточной части кряжа на всём протяжении установлены выходы пермского возраста, а в западной — известняки и гипс. Крупные скопления гипса обнаружены в верховьях р. Вымь, на р. Ухта и Вычегда установлены известняки пермского возраста с брахиоподами *Productus cancini*.

Основываясь на собранных геологических материалах, А.А. Кейзерлинг пришёл к выводу, что эта гряда, как и возвышенности на р. Воль, принадлежит «к неизвестной до сих пор системе поднятия... из-за своей незначительной высоты, заметной лишь в безлесной

тундре». А.А. Кейзерлинг назвал эту возвышенность Тиманским кряжем (от местного собирательного названия) и оценил её протяжённость в 800 км [1, с. 236].

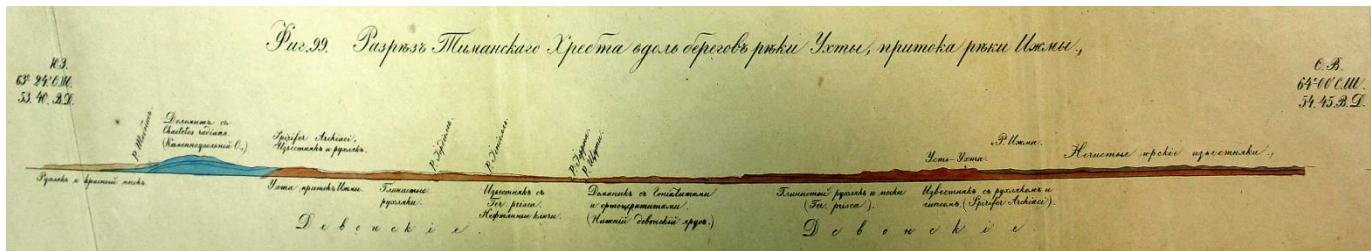


Рис. 4. Разрез Тиманского хребта, построенный А.А. Кейзерлингом, из Сборника геологических карт [3].

Переправившись через р. Индигу, 31 августа экспедиция вернулась в д. Оксину и посетила село Пустозёрск. Далее маршрут пролегал по рр. Печоре и Ижме до устья р. Ухты, где было сделано первое научное описание Ухтинского нефтеносного района. Особое место в описании уделено «доманикам», обнажающимся на р. Ухте. По описанию, сделанному А.А. Кейзерлингом, они состоят из переслаивающихся сланцев, пропитанных нефтью и ископаемыми остатками. В них обнаружены «длинные и тонкие» ортоцератиты, гониатиты, моллюски, брахиоподы. Выделенные виды ископаемых животных были впервые обнаружены в России и доказывали, что доманиковые породы являются новой формацией нижнего девона. А.А. Кейзерлинг даёт доскональное описание и проводит измерения на самоизливающихся нефтяных объектах на рр. Ухта и Чуть. Также указывается на использование местными жителями данных пород домаников в качестве сырья для изготовления каменных изделий. Упоминается об использовании «горного масла» как из источников, так и полученного путём перегонки из доманика в виде смазки кожи, используемой при затачивании металлических изделий, а также для наружного применения при болезнях.

Особое значение А.А. Кейзерлинг уделил породам юрской системы, которые широко распространены на Печорской плите. Отмечается обилие видов белемнитов, мелких моллюсков рода *Avicula*, ортоцератитов. Наиболее детально описаны породы юрского возраста, обнажающиеся на слиянии рр. Печора и Ижма. В своей первой публикации А.А. Кейзерлинг даёт описание 52 экземпляров аммоноидей, собранных им из доманиковых сланцев (верхний девон) [10]. Он отнёс их к роду *Goniatites* и описал восемь видов, среди которых четыре новых — *G. ammon*, *G. strangulatus*, *G. bisulcatus*, *G. uchtensis*, относящихся в настоящее время к разным родам. В обобщающей работе 1846 г. А.А. Кейзерлинг приводит описание ископаемых моллюсков, в том числе и головоногих. Он охарактеризовал девять видов юрских аммонитов, в том числе среди новых — характерный для «самых нижних слоёв юры» (нижнего бата) *Ammonites Ishmae* (ныне — тип рода *Arcticoceras ishmae*) и два новых вида раннемеловых (валанжинских) аммонитов — *Ammonites polyptychus* и *Am. diptychus* (ныне — в роде *Polyptychites*) [11].

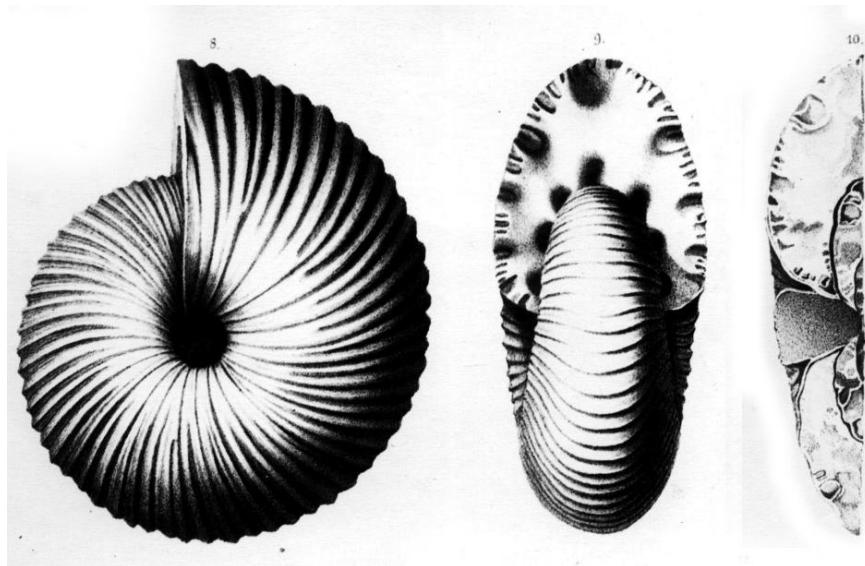


Рис. 5. Ammonites Ishmae из работы А. А. Кейзерлинга [10].

Каменный материал, собранный А.А. Кейзерлингом не раз подвергался изучению другими выдающимися учёными. Так, в образцах, привезённых А.А. Кейзерлингом с обнаружения р. Ухты, естествоиспытателем и палеонтологом Христианом Пандером был обнаружен новый вид ископаемых рыб *Coccosteus obtusa* [2, с. 302]. Однако наиболее интересная находка была сделана А.А. Кейзерлингом в юрских отложениях по р. Визинга притоку р. Сысола. Он обнаружил ребро «большого ящеровида». Позднее данную находку передали профессору Ричарду Оуену, который определил принадлежность ископаемых остатков к виду *Plesiosaurus brachyspondylus* Owen [1].

В Усть-Ухте экспедиция разделилась. 17 сентября А.А. Кейзерлинг через Ухтинский волок вышел на р. Вымь. Обследуя берега реки, она обнаруживает в доломитовых известняках прослои белого гипса. Далее маршрут продолжился до р. Вычегды в г. Усть-Сысольск. 27 сентября А.А. Кейзерлинг побывал в п. Серегово, где произвел геогностические наблюдения. Он изучил выходы известняков и пробурённые скважины глубиной 94 сажени (около 172 м). П.И. Крузенштерн в Усть-Сысольск прошёл другим маршрутом — через верховья рек Ижма, Чер Ижемская и Чер Вычегодская, Вычегда.

В 1844 г. за успехи экспедиции А.А. Кейзерлинг был награждён орденом Святого Владимира 4-й степени. Результаты экспедиции были изложены в книге «Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-Land, im Jahre 1843» «Научные наблюдения во время поездки в Печорский край в 1843 г.», опубликованной в Санкт-Петербурге в 1846 г. [1]. В 1847 г. за этот труд авторы были удостоены Демидовской премии.

Заключение

Описание этой экспедиции и собранный геологический материал с территории Европейской России на долгие годы стал основой для проведения дальнейших геологических исследований XIX–XX вв. Геологические и палеонтологические исследования А.А. Кейзерлинга позволили составить первую достоверную геологическую карту Печорского края с выделением Тиманского кряжа. Кейзерлинг А.А. показал в Печорском крае присутствие девонских, юрских и нижнемеловых отложений с палеонтологическим обоснованием. К числу важных геологических выводов относится выделение пород нижнесилурского возраста. Ф.Н. Чернышёв, проводивший изучение геологического строения Тиманского кряжа в 1889–1890 гг., оценил вклад А.А. Кейзерлинга в выделении горной структуры и подтвердил простиранье его (кряжа) от верховья р. Вычегды до побережья Ледовитого океана [12]. Д.Н. Соколов (1867–1919 гг.), геолог и палеонтолог, после изучения коллекции А.А. Кейзерлинга отмечает: «Фауна Печорской юры, в том числе и аммонитовая, подробно описана в трудах графа Кейзерлинга *Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschoraland* (1846). Характеристики аммонитов по ясности и точности описаний, при отсутствии многословия можно считать образцовыми» [13, с. 1].

П.И. Крузенштерн составил географическую карту в масштабе 1:3000000 с прямоугольной географической сеткой и подробным нанесением рек, озёр и населённых пунктов. Кроме повторения астрономических наблюдений В.К. Вишневского, П.И. Крузенштерн прошёл определение координат 47 новых населённых пунктов. В работе он описывает водные пути, которые используют местные жители в торговых целях. Самый загруженный водный путь был от р. Камы через рр. Вишера, Колва, Вишерка, через Чусовое озеро, к р. Березовке, Вогуле, далее волоком к р. Волоснице, впадающей в Печору. По этому пути переправлялись чердынские купцы, которые доставляли зерно из Поволжья в Печорский край. Из верхней р. Вычегды было два водных пути, но не всегда в реке было достаточно воды летом, поэтому они были пригодны только для мелких судоходных лодок. П.П. Крузенштерн упоминает Пощегодскую и большую Печорскую переправы. Произведено описание 46 основных рек и небольших притоков. Для осуществления снабжения лесом водным путём П.П. Крузенштерн акцентирует внимание на измерении глубины Индигской губы, а также основательном изучении речного сообщения р. Печоры с р. Индигой.

Наряду с подробным гидрографическим описанием собраны сведения о том, какой лес растёт на берегах рек, дан материал о рыбной ловле, охоте и другой хозяйственной деятельности местного населения. В результате экспедиции были описаны основные полезные ископаемые, вовлекаемые местными жителями в разработку (соль, точильный камень, доманик, нефть), а также впервые обнаружены — каменный уголь на реке Соплес, гипс на реках Вымь и Печорская Пижма, выходы медной руды на р. Мутной, выходы кремня на притоках Вычегды.

В дальнейшем А.А. Кейзерлинг больше не возвращался в Печорский край, однако продолжал научную деятельность. Он был избран почтенным членом и членом-корреспондентом многих русских и иностранных учёных обществ.

Всю свою жизнь П.И. Круzenштерн связал с Печорским краем, проводя не только научные изыскания, но и занимаясь промышленной деятельностью. Совместно с М.К. Сидоровым и В.Н. Латкиным он занимался заготовкой и вывозкой лиственничного мачтового леса в Россию и за границу. Основная задача, которую решал П.И. Круzenштерн, заключалась в проложении водных путей из Печорского края в Сибирь и Европу как через р. Печору на р. Обь, так и по Карскому и Баренцеву морям [14].

Список источников

1. Keyserling A., Krusenstern P. Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-Land, im Jahre 1843. Saint Petersburg, 1846. 465 S.
2. Мурчисон Р.И., Вернейль Э., Кейзерлинг А.А. Геологическое описание Европейской России и хребта Уральского. Ч. 1. Санкт-Петербург: тип. И. Глазунова и Ко, 1849. 1141 с.
3. Мурчисон Р.И. Сборник геологических карт, обнажений и разрезов, принадлежащих к «Геологическому описанию Европейской России и хребта Уральского», составленному на основании наблюдений Р.И. Мурчисона, Э. Вернеля и графа А. Кейзерлинга / Перевод А. Озерского. Санкт-Петербург, 1849. 17 с.
4. Молчанов К.С. Описание Архангельской губернии, ея городов и достопримечательных мест со многими древними историческими известиями и замечаниями, к дополнению Российской Истории служащими / из разных рукописных и печатных книг монастырских церковных Архив, их достоверных словесных преданий и других несомнительных источников, с приобщением Архангельской губернии карты, плана и вида города Архангельска, собранное в Архангельске С. Козмою Молчановым и изданное Главным правлением училищ. Санкт-Петербург: При Императорской Академии Наук, 1813. 319 с.
5. Брусилов Н. Опыт описания Вологодской губернии. Санкт-Петербург, 1833. 64 с.
6. Силин В.И. Географические исследования на территории Коми края в конце XVIII — начале XX вв.: монография. Сыктывкар, 2019. 212 с.
7. Филиппова Т.Г. Документальные свидетельства о первой геологической экспедиции на Европейский Северо-Восток России под руководством А.А. Кейзерлинга в 1843 г. // Материалы международной конференции российского национального комитета по истории и философии науки и техники РАН. Москва, 2022. С. 322–325.
8. Астахова И.С. Первая научная экспедиция в Печорский край // Минерально-сырьевые ресурсы арктических территорий Республики Коми и Ненецкого автономного округа: материалы научно-практического совещания. Сыктывкар: Геопринт, 2016. С. 13–15.
9. Мурчисон Р.И., Вернейль Э., Кейзерлинг А.А. Геологическое описание Европейской России и хребта Уральского. Ч. 2. Санкт-Петербург: тип. И. Глазунова и Ко, 1849. 669 с.
10. Keyserling A. Beschreibungen einiger Goniatiten aus dem Domanikschiefer. Saint Petersburg, 1844. 26 S.
11. Стародубцева И.А. А.А. Кейзерлинг – один из первых отечественных исследователей ископаемых цефалопод (к 200-летию со дня рождения) // Современные проблемы изучения головоногих моллюсков. Морфология, систематика, эволюция, экология и биостратиграфия. Вып. 4. Москва, 2015. С. 9–11.
12. Чернышов Ф.Н. Орографический очерк Тимана: с геологической картой на трех листах, 12 таблицами и 6 рисунками в тексте // Труды Геологического комитета. Петроград: Типография М. М. Стасюлевича, 1915. Т. XII. № 1. 136 с.
13. Соколов Д.Н. К аммонитовой фауне Печорской юры // Труды Геологического комитета. Санкт-Петербург, 1912. Вып. 76. 65 с.

14. Круzenштерн П.И. Путешествия П.И. Круzenштерна к Северному Уралу в 1874—1876 годах. Для исследования водяного сообщения между притоками Печоры и Оби. Санкт-Петербург, 1879. 172 с.

References

1. Keyserling A., Krusenstern P. *Wissenschaftliche Beobachtungen auf einer Reise in das Petschora-Land, im Jahre 1843*. Saint Petersburg, 1846, 465 s.
2. Murchison R.I., Verneyl' E., Keyzerling A.A. *Geologicheskoe opisanie Evropeyskoy Rossii i khrebeta Ural'skogo. Ch. 1* [Geological Description of European Russia and the Ural Ridge. Part 1]. Saint Petersburg, I. Glazunov i Ko Publ., 1849, 1141 p. (In Russ.)
3. Murchison R.I. *Sbornik geologicheskikh kart, obnazheniy i razrezov, prinadlezhashchikh k «Geologicheskomu opisaniyu Evropeyskoy Rossii i khrebeta Ural'skogo», sostavленному na osnovanii наблюдений R.I. Murchisona, E. Vernelya i grafa A. Keyzerlinga* [Collection of Geological Maps, Outcrops and Sections Belonging to the "Geological Description of European Russia and the Ural Ridge", Compiled on the Basis of Observations by R.I. Murchison, E. Vernel and Count A. Keyserling]. Saint Petersburg, 1849, 17 p. (In Russ.)
4. Molchanov K.S. *Opisanie Arkhangel'skoy gubernii, eya gorodov i dostoprimechatel'nykh mest so mnogimi drevnimi istoricheskimi izvestiyami i zamechaniyami, k dopolneniyu Rossiyskoy Istorii sluzhashchimi* [Description of Arkhangelsk Province, Its Towns and Places of Interest with Many Ancient Historical Data and Remarks, Serving to Supplement Russian History]. Saint Petersburg, Imperatorskaya Akademiya Nauk Publ., 1813, 319 p. (In Russ.)
5. Brusilov N. *Opyt opisaniya Vologodskoy gubernii* [The Experience of Describing Vologda Province]. Saint Petersburg, 1833, 64 p. (In Russ.)
6. Silin V.I. *Geograficheskie issledovaniya na territorii Komi kraja v kontse XVIII — nachale XX vv.: monografiya* [Geographical Studies on the Territory of the Komi Region at the End of the 18th - Beginning of the 20th Centuries]. Syktyvkar, 2019, 212 p. (In Russ.)
7. Filippova T.G. Dokumental'nye svидетельства о первой геологической экспедиции на Европейский Северо-Восток России под руководством А.А. Кейзерлинга в 1843 г. [Documentary Evidence of the First Geological Expedition to the European North-East of Russia Under the Leadership of A.A. Keyserling in 1843]. In: *Materialy mezhdunarodnoy konferentsii rossiyskogo natsional'nogo komiteta po istorii i filosofii nauki i tekhniki RAN* [Proc. Intern. Conf. Russian National Committee on History and Philosophy of Science and Technology RAS]. Moscow, 2022, pp. 322–325. (In Russ.)
8. Astakhova I.S. Pervaya nauchnaya ekspeditsiya v Pechorskii kray [The First Scientific Expedition to the Pechora Region]. In: *Mineral'no-syr'evye resursy arkticheskikh territoriy Respubliki Komi i Nenetskogo avtonomnogo okruga: materialy nauchno-prakticheskogo soveshchaniya* [Mineral Resources of the Arctic Territories of the Komi Republic and the Nenets Autonomous District: Proc. Sci. and Pract. Meeting]. Syktyvkar, Geoprint Publ., 2016, pp. 13–15. (In Russ.)
9. Murchison R.I., Verneyl' E., Keyzerling A.A. *Geologicheskoe opisanie Evropeyskoy Rossii i khrebeta Ural'skogo. Ch. 2* [Geological Description of European Russia and the Ural Ridge. Part 2]. Saint Petersburg, I. Glazunov i Ko Publ., 1849, 669 p. (In Russ.)
10. Keyserling A. *Beschreibungen einiger Goniatiten aus dem Domanikschiefer*. Saint Petersburg, 1844, 26 s.
11. Starodubtseva I.A. A.A. Keyzerling – один из первых отечественных исследователей ископаемых тесфалопод (к 200-летию со дня рождения) [Keyserling - One of the First Domestic Researchers of Fossil Cephalopods (On the 200th Anniversary of his Birth)]. In: *Contributions to Current Cephalopod Research: Morphology, Systematics, Evolution, Ecology and Biostratigraphy*. Moscow, 2015, iss. 4, pp. 9–11. (In Russ.)
12. Chernyshov F.N. Orograficheskiy ocherk Timana: s geologicheskoy kartoy na trekh listakh, 12 tablitsami i 6 risunkami v tekste [Orographic Sketch of Timan: With a Geological Map on Three Sheets, 12 Tables and Six Figures in the Text]. *Proceedings of the Geological Committee*, 1915, vol. 12, no. 1, 136 p.
13. Sokolov D.N. K ammonitovoy faune Pechorskoy yury [To the Ammonite Fauna of the Pechora Jurassic]. *Proceedings of the Geological Committee*, 1912, iss. 76, 65 p.

14. Kruzenshtern P.I. Puteshestviya P.I. Kruzenshterna k Severnomu Uralu v 1874—1876 godakh. Dlya issledovaniya vodyanogo soobshcheniya mezhdu pritokami Pechory i Obi [Voyages of P.I. Krusenstern to the Northern Urals in 1874-1876. To Investigate the Water Communication Between the Pechora and Ob Tributaries]. Saint Petersburg, 1879, 172 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 27.04.2023; принята к публикации 02.05.2023

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. 2024. № 54. С. 218–228.

Краткое сообщение

УДК [332.14+338.2](045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

"From Northeast Passage to the Northern Sea Route".

Новая книга об истории Северного морского пути

Нильсен Йенс Петтер¹, профессор истории

Тевлина Виктория Валерьевна², доктор исторических наук, профессор

¹ Институт археологии, истории, религиоведения и теологии, Арктический университет Норвегии, Лангнес, Тромсё, Норвегия

² Баренц Институт, Арктический университет Норвегии, Лангнес, Тромсё, Норвегия

¹ jens.petter.nielsen@uit.no

² victoria.tevlina@uit.no

Аннотация. Настоящая статья представляет новую книгу, которая впервые на английском языке всестороннее рассматривает историю Северного морского пути (СМП) с IX и до первой четверти XXI вв. Книга была опубликована в конце 2022 г. в нидерландском издательстве Brill Academic Publishers под названием "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia" [«От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии»]. В статье освещается ряд важных вопросов, затронутых в книге, написанной группой российских, нидерландских и норвежских историков и политологов. Первый этап данного проекта был осуществлён уже в 1990-е гг. в рамках международной исследовательской программы INSROP (The International Northern Sea Route Programme), которая проводилась под руководством Института Фритьофа Нансена, расположенного в Осло. В результате появились четыре раздела, посвящённых истории СМП, которые авторы в перспективе планировали развить дальше и издать как монографию. Второй этап проекта начался только спустя много лет, в 2015 г., и выполнялся ещё в течение почти семи лет, на этот раз под руководством Арктического университета Норвегии. В настоящей статье рассказывается о содержании и направленности изданной работы, в том числе приводится краткий отрывок, повествующий об истории Земли Франца-Иосифа, выбранный среди множества других материалов в связи со 150-летием открытия этого архипелага, которое отмечалось в 2023 г.

Ключевые слова: новая книга об истории Северного морского пути, история, география, арктические исследования, международное научное сотрудничество

"From Northeast Passage to the Northern Sea Route". A New Publication on the History of the Northern Sea Route

Jens Petter Nielsen¹, Professor

Victoria V. Tevlina², Dr. Sci. (Hist.), Professor

¹ The Department of Archaeology, History, Religious Studies and Theology, UiT — The Arctic University of Norway, Langnes, 9037, Tromsø, Norway

² The Barents Institute, UiT — The Arctic University of Norway, Langnes, 9037, Tromsø, Norway

¹ jens.petter.nielsen@uit.no

* © Нильсен Й.П., Тевлина В.В., 2024

Для цитирования: Нильсен Й.П., Тевлина В.В. "From Northeast Passage to the Northern Sea Route". Новая книга об истории Северного морского пути // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 218–228. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

For citation: Nielsen J.P., Tevlina V.V. "From Northeast Passage to the Northern Sea Route". A New Publication on the History of the Northern Sea Route. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2024, no. 54, pp. 218–228. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.218>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

² victoria.tevlina@uit.no

Abstract. The present article provides a brief introduction to the first comprehensive scholarly account in English of the history of the Northern Sea Route (NSR) from the earliest exploration to the first decades of the 21st century. It was published in October 2022 under the title "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the waterway North of Eurasia" by Brill Academic Publishers, Leiden, The Netherlands. This introduction touches on a few important issues that are discussed in the volume, which is written by a team of Russian, Norwegian, Dutch and British historians and political scientists. The first stage of this project was carried through in the 1990s, within the framework of INSROP (The International Northern Sea Route Programme (1993–1999)), which was conducted by the Fridtjof Nansen Institute in Oslo. As a result of their efforts four working papers appeared on the history of NSR. In the end a decision was made to develop the topic further into a collective monograph. This second stage of the project, however, started only many years later, in 2015, and was executed in the course of seven years, now under the leadership of the UiT – The Arctic University of Norway. In the present article you will find information about the contents and direction of the monograph, as well as a small sample from the book, chosen from a multitude of other themes, for the simple reason that it is relevant to the recent commemoration of 150th anniversary of Franz Josef Land's discovery (1873–2023).

Keywords: new publication on the Northern Sea Route, history, geography, Arctic research, international scientific cooperation

В октябре 2022 г. издательством Brill Academic Publishers (Лейден, Нидерланды) была опубликована книга "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia" [«От Северо-восточного прохода до Северного Морского Пути. История водного пути к северу от Евразии»]. Эта коллективная монография впервые на английском языке масштабно представляет историю Северного морского пути между Европой и Азией с самого раннего времени, с IX и вплоть до первой четверти XXI вв. Она написана международным коллективом авторов: четырьмя русскими, тремя норвежскими, голландским и британским историками. Одним из основных событий, которое способствовало появлению этой публикации, стала знаменитая речь М.С. Горбачёва, Генерального секретаря Коммунистической партии Советского Союза, которую он произнёс в Мурманске 1 октября 1987 г. В ней он предложил сделать Арктику зоной мира посредством межгосударственного сотрудничества и открыть Северный морской путь (СМП) для международного судоходства.

Восприятие речи М.С. Горбачёва в западных странах было неоднозначным: было ли это очередным пропагандистским трюком Советского Союза или серьёзной инициативой, направленной на ослабление холодной войны? Как оказалось, истинным было последнее положение, когда прямым результатом инициативы М.С. Горбачёва шесть лет спустя стало появление совместной междисциплинарной исследовательской «Международной программы Северного морского пути» (International Northern Sea Route Programme, INSROP), которая стала реализовываться институтами России, Японии и Норвегии. Она проводилась под руководством Института Фритюфа Нансена, расположенного в Осло и возглавляемого в тот период профессором Вилли Остренгом (\varnothing streng), при участии учёных из 14 стран. Всеобъемлющая цель программы состояла в том, чтобы собрать международную и в то же время мультидисциплинарную базу данных из разных государств, которая отражала бы все аспекты функционирования Северного морского пути [1, с. 414–417].

Международная программа INSROP продлилась в течение шести лет, с 1993 по 1999 гг., и стимулировала потребность в надёжном историческом знании не просто о Северном морском пути, но и том, как он изучался и использовался в течение целого ряда столетий. Профессор Вилли Остренг пишет в предисловии к вышеупомянутой книге так:

«Межнациональная группа историков, занимавшихся углублённо Арктикой, — Эдвин Окхейзен (Okhuizen) из Нидерландов, Владимир Николаевич Булатов из России, Теренс Армстронг (Armstrong) из Англии, и Йенс Петтер Нильсен (Nielsen) из Норвегии — взялась за работу, чтобы написать, по сути, совместный труд об истории Северного морского пути. Цель заключалась в том, чтобы сделать эту частично секретную и ненаписанную историю неотъемлемой частью мировой морской истории, доступной для широкой международной аудитории. В 1996–1998 гг. были опубликованы четыре больших отчёта (working papers), посвященные последовательно тому периоду, который изучал каждый из историков¹. Кроме того, был составлен подробный план по написанию в дальнейшем обобщающей книги об истории Северного морского пути. Однако команда вскоре поняла, что подготовленные материалы, которые были собраны в российских архивах и в различных международных базах данных, будет слишком сложно собрать в книгу в рамках предусмотренных сроков программы INSROP. По этой причине материалы были отложены в ожидании подходящего момента, который позволил бы завершить то, что было начато в 1990-х гг.» [2, с. 12].

Лишь спустя 16 лет, на втором этапе проекта, который начался в 2015 г., эти планы удалось осуществить. За это время Теренс Армстронг и Владимир Николаевич Булатов, к сожалению, ушли из жизни². Команда, сократившаяся теперь до двух человек, пополнилась пятью новыми членами: вышеупомянутым Вилли Остренгом, уже оставившим пост директора Института Фритюфа Нансена (Осло); Владиславом Ивановичем Голдиным (Северный (Арктический) федеральный университет, Архангельск); Ольгой Красниковой (Библиотека Академии Наук, Санкт-Петербург); Александром Гончаровым (Сибирский государственный университет науки и технологий, Красноярск); и Викторией Тевлиной (Арктический университет Норвегии, Архангельск–Тромсё). В итоге группа из семи человек работала почти семь лет, чтобы подготовить книгу. За эти годы мы обсуждали научные аспекты работы в ходе семинаров, организованных в разных городах России и Норвегии: Красноярске и Тромсё (2015 г.), Санкт-Петербурге (2016 г.), Осло (2017 г.), Архангельске и Москве (2018 г.), Киркенесе и Мурманске (2019 г.)³. Работа над книгой оказалась непростой: мы не раз обсуждали её формат, объём и содержание, искали новые письменные источники, новые карты и другие иллюстрации из коллекций разных стран. В результате общих усилий родилась книга в 500

¹ INSROP Working Papers: PART I (no. 28-1996); PART II (no. 113-1998); PART III (no. 61-1996); PART IV (no. 84-1997). Published by the Fridtjof Nansen Institute, Lysaker.

² Т.Э. Армстронг и В.Н. Булатов знали о планах издания книги, поэтому, когда проект возобновился много лет спустя, их имена были включены в качестве соавторов.

³ Голдин В.И. Севморпуть: к новейшей истории вопроса. 15 августа, 2018. URL: <https://goarctic.ru/work/severnyy-morskoy-put/> (дата обращения: 01.11.2023).

страниц, состоящая из семи частей, разделённых на 33 главы. В конце её имеется дополнительный раздел, который носит название «The History of the Project and its Authors» [История проекта и его авторы], где можно узнать об особенностях развития многолетнего проекта и всех его участниках из Норвегии, России, Нидерландов и Великобритании.

Все разделы книги сопровождаются 173 иллюстрациями, среди которых есть как портреты путешественников-полярников, капитанов судов и их команд, коренных жителей Севера, так и изображения кораблей, гаваней, портов, северных городов и т. д., так и множество старинных карт, связанных с освоением Северного морского пути. Среди иллюстраций есть и картины Александра Алексеевича Борисова (1866–1934), выдающегося архангельского художника, яркого представителя Куинджийской школы русских пейзажистов. Картины А.А. Борисова появляются во всех главах книги и хорошо дополняют её. Заметим, что в то время, как его современники изображали преимущественно окрестности Москвы, центральную Россию, Борисов взялся за написание суровых пейзажей Русской Арктики, открыв тем самым новую главу в истории русского искусства. Музей художественного освоения Арктики (Архангельск) дал разрешение на публикацию в книге восьми картин художника. Эти картины иллюстрируют арктическую природу такой, какой он её видел на рубеже XIX и XX вв. Интересно, что в этот период в России также наблюдалось возрождение государственного интереса к самым северным районам страны и развитие идей о водном пути к северу от Евразии.

Мы благодарим за поддержку и прекрасные вводные статьи, которые написали в книге известный учёный и заслуженный полярник России, председатель Полярной комиссии Санкт-Петербургского отделения Русского географического общества Виктор Ильич Боярский, а также уже упомянутый выше профессор Вилли Остренг. В частности, В.И. Боярский отмечает, что поистине интернациональный состав авторов «предполагает более объективное рассмотрение истории, наряду с более обширным материалом, картами и иллюстрациями, многие из которых никогда не публиковались ранее. Считаю, что книга такого значения расширит понимание исторической роли освоения Северного морского пути в развитии Арктики и даст надёжную основу для прогнозирования её будущего» [2, с. 9].

Книга “From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway North of Eurasia” охватывает как поступательное и тщательное освоение русскими исследователями берегов Сибири, так и поиски Северо-восточного прохода западными европейцами на Восток (XVI–XVII вв.); русские Камчатские экспедиции (XVIII в.); морские плавания из Европы до устьев крупных рек северо-запада Сибири (конец XIX — начало XX вв.); освоение Россией морского пути в советскую эпоху и после неё; и т. д. В книге показано, что освоение и раннее использование СМП в Сибирь было поистине международной инициативой, в которой принимали участие не только российские купцы, промышленники и мореплаватели, но и бизнесмены, судовладельцы, мореплаватели, учёные и другие сторонники этой масштабной идеи из Англии, Нидерландов, Скандинавских стран и Германии. Однако в конечном итоге

Северный морской проход как линия связи между Европой и Азией был использован в полной мере только Советским Союзом в XX в., став важнейшим средством географической и экономической интеграции его обширных территорий.

Северо-Восточный проход — это европоцентристское обозначение, которое всё чаще заменяется более многогранным русоцентристским названием — Северный морской путь. Это название вошло в широкое употребление в 1930-е гг., привлекая внимание непосредственно к российским берегам и к тому, что они могут предложить, а не к морскому пути как сквозному проходу между Западом и Востоком. Несомненно, Северный морской путь сыграл важную роль в становлении России такой, какой она и является в настоящее время. Этот процесс занял немало времени. Сначала стране предстояло освоение морей, которые в конечном итоге стали омывать «берега Российской империи»: Балтийского, Чёрного, Каспийского, морей Северного Ледовитого и Тихого океанов. А контроль России над этими береговыми линиями был завершён после столетнего фундаментального процесса расширения Евразии в сторону моря, т. е. процесса, который историки назвали «стремлением к морю» [3].

Историки даже назвали Северный морской путь «советской национальной идеей». Одно из его важнейших достижений оказалось в том, что он помог руководству страны теснее связать с другими частями государства порой уязвимые северные территории. Суворинитету страны в российской части Арктики, как казалось, особенно угрожала деятельность Норвегии на Западе и Америки на Востоке. Даже если, согласно международному праву, государствам в полярных широтах нет необходимости постоянно присутствовать на всех участках суши, существует требование, чтобы такое государство могло постоянно и эффективно их контролировать. В этом отношении всё большее значение в XX в. приобрела научная деятельность, которая внесла, например, значительный вклад, как пишет А.А. Сабуров, «в закрепление Земли Франца-Иосифа и Новой Земли за Советским Союзом, а Шпицбергена, Медвежьего острова и острова Ян-Майен — за Норвегией. Такой прогресс был достигнут благодаря тому, что научные учреждения посредством регулярных экспедиций и создания полярных станций обеспечили постоянное присутствие на арктических островах и архипелагах» [4, Сабуров А.А., с. 14].

В военном плане роль Северного морского пути стала важной для России после 1905 г., когда почти весь российский балтийский флот был потоплен в Цусимском проливе во время русско-японской войны. Однако стоит напомнить, что уже в 1897 г. вице-адмирал С.О. Макаров привлёк внимание Министра морских сил Российской империи к возможности переброски соединений военно-морского флота государства при необходимости на Дальний Восток и в Тихий океан как раз через Арктическое море. Пожалуй, это был самый ранний намёк на потенциальное военно-стратегическое значение Северного морского пути для России. Но только после Цусимы правительство страны начало глубже изучать возможности отправки военных кораблей в Дальний Восток по Северному морскому пути на случай, если бы это было необходимо в будущем.

В качестве движущей силы развития СМП следует также выделить региональные экономические интересы со стороны Европейского Севера России и Сибири, которые в позднеимперский период не всегда совпадали с интересами Центральной России. Сибиряки часто критиковали медлительность российского правительства в освоении Северного морского пути [5]. Чтобы быстрее осуществить эту идею, региональные поборники Северного морского пути пробовали и действительно стали взаимодействовать с иностранными бизнесменами и мореплавателями, будь то британцы, норвежцы или кто-нибудь ещё. Одним из важных вопросов, обсуждаемых также в книге, является значение Русской революции 1917 г. и прихода к власти большевиков для становления Северного морского пути как важного водного пути России. При этом в поле научного интереса был вопрос о том, мог ли функционировать Северный морской путь как важнейший морской проход для России уже в межвоенный период и после него, если бы не было революции 1917 года? [6, Armstrong T.; 7, Pinkhenson D.M.].

Сегодня Северный морской путь актуален как никогда. Коллектив авторов представляющей книги не выступает ни за, ни против СМП как международного транзитного маршрута. Наша задача заключалась прежде всего в том, чтобы тщательно изучить исторические этапы его освоения и использования и сделать их доступными для широкого круга читателей. Многовековая история показывает, что СМП никогда не рассматривался как нечто неизбежное, что в долгосрочной перспективе следовало воспринимать как нечто само собой разумеющееся. Так, адмирал Фёдор Литке, президент Российской академии наук в 1864–1882 гг., и известный немецкий географ Август Петерман относились к нему скептически, так как не верили в судоходность Карского моря. Известный финско-шведский исследователь Арктики Адольф Эрик Норденшельд, опровергший их скептицизм, пройдя через Карское море и весь путь через Северо-Восточный проход в 1878–1879 гг., опять же не смог заставить поверить в него как в возможный международный транзитный маршрут [8, Nordenskiöld A.E.]. Не поверил в него полностью и известный гидрограф, исследователь Арктики и первоокрыватель Северной Земли Б.А. Вилькицкий после масштабной Русской гидрографической экспедиции в Северном Ледовитом океане (1910–1915 гг.), ставшей первым сквозным плаванием по СМП с востока на запад. На пути этой экспедиции возникли почти непреодолимые проблемы, вызванные льдами и мелководьем, и Вилькицкий тогда предвидел, что пройдет много лет, прежде чем появится приемлемый транзитный маршрут для военно-морских судов к северу от Сибири. Фактически, он оказался прав: впервые такой поход состоялся только в 1936 г.⁴

Программа INSROP, которая выполнялась в 1990-е гг., также не содержала чётких выводов относительно целесообразности СМП. Так, в итоговом отчёте этой программы в

⁴ См.: Экспедиция особого назначения 3 (фильм 17.01.2010). URL: https://www.youtube.com/watch?v=Fy_d15m27cl&feature=youtu.be (дата обращения: 01.11.2023); Секретная экспедиция: ОМ-3. Из дневника кинооператора Марка Трояновского. Музей ЦСДФ. URL: csdfmuseum.ru (дата обращения: 01.11.2023).

1999 г. отмечалось: «Если скорость развития не может быть существенно увеличена, это исключает возможность использования СМП в качестве экономически целесообразной альтернативы Суэцкому и Панамскому каналам для транзитных рейсов» [1]. Далее в документе говорилось, что более высокая скорость предполагает радикальное усовершенствование технологии судостроения и навигационных систем. При этом интересно, что такой аспект, как глобальное потепление, в итоговом отчёте исследовательской программы INSROP, т. е. буквально 25 лет назад, вообще не считался решающим фактором для климата планеты. Тогда его рассматривали просто как результат колебаний между охлаждением и потеплением воздуха в рамках ранее известных случаев в климатической истории Арктики. Сегодня же стало ясно, что таяние льдов в Арктическом море продолжается и этот факт по-настоящему меняет перспективы для Северного морского пути. По сути, наконец-то он приобретает реальную значимость как морской международный торговый путь между Европейским и Азиатским континентами, между Западом и Востоком. Но при этом возникает вопрос: стоит ли нам радоваться этому факту или, напротив, волноваться? Будет ли СМП в перспективе действительно ресурсосберегающим и допустимым, если он подвержен влиянию изменений климата, которые могут быть опасными для нашей планеты? [9, Wadhams P.]. Эти и другие важнейшие вопросы, касающиеся будущего Северного морского пути, рассматриваются в последних главах книги "From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia" (От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии).

Заключение

В заключение мы хотели бы привести небольшой отрывок из книги «От Северо-восточного прохода до Северного морского пути. История водного пути к северу от Евразии», посвящённый Земле Франца-Иосифа, ввиду его актуальности в связи с недавним празднованием 150-летия со дня её открытия (1873–2023 гг.):

«Примерно до 1860 г. северо-норвежские зверобойные суда охотились почти исключительно у западных берегов архипелага Шпицберген. В 1860-х гг. их охотничий промысел начал расширяться, а поголовье моржей, тюленей и белых медведей на Шпицбергене стремительно сокращалось. Охотники на морского зверя устремились дальше на север и на восток, в ещё не изведанные воды. В 1865 г. русский морской офицер барон Н.Г. Шиллинг в научной работе о морских течениях в Северном Ледовитом океане предположил существование Арктического архипелага между Новой Землёй и Шпицбергеном и к северу от них [10, Перевалов В.А., с. 170–171]⁵. Свою гипотезу он обосновал, в частности, тем, что у северных берегов Кольского полуострова и норвежского

⁵ Интересно, что ещё М.В. Ломоносов в 1761 г. предвидел существование большого острова или архипелага к северо-востоку от Шпицбергена.

Финнмарка никогда не было паковых льдов. Поскольку не могло быть сомнения в том, что морское течение переносит лёд с северо-востока на юго-запад в Северном Ледовитом океане, эти берега должны были быть покрыты почти круглогодичным паковым льдом — так же, как и северные побережья Сибири. Сам архипелаг Шпицберген не мог удерживать массы льда в несколько десятков тысяч квадратных миль, поэтому единственным возможным объяснением было существование между ним и Новой Землёй неизвестных территорий, образующих преграду для дрейфующих льдов [11, Schilling N.G., с. 219; 12, Horn G., с. 11–12; 13, Кремер Б.А., с. 147–150; 14, Krenke A.N., с. 129–130].

Всего несколько месяцев спустя в результате промыслового плавания в 1865 г. шкипер из Хаммерфеста по имени Нильс Рённбек открыл новую землю, которую он назвал северо-восточным Шпицбергеном и которую многие норвежцы идентифицируют как западную окраину архипелага, известную сегодня как Земля Франца-Иосифа. Нельзя сказать, что это открытие хорошо задокументировано, и в XIX в. оно осталось неизвестным большинству норвежских охотников на морских млекопитающих [15, Carlsen E.; 16, с. 298–299]⁶. Об этом свидетельствует газетная статья, написанная врачом муниципалитета Альта и опубликованная в газете «Aftenbladet» в 1871 г. Автор не знал о предполагаемом открытии Рённбека, но, основываясь на знаниях, полученных от других зверобоев в этом районе, он всё же предположил существование суши между Шпицбергеном и Новой Землёй. Свою теорию он основывал исключительно на косвенных доказательствах, а именно на существовании популяции оленей на Шпицбергене.

Важнейший вопрос заключался в том, как олени изначально туда попали. Единственный возможный путь с материка Евразии — по льду с Новой Земли. Но расстояние между Новой Землей и Шпицбергеном настолько велико, что олени умерли бы от голода, если не предположить существование каких-то островов на полпути, где они могли бы найти себе пищу [17, Follum L.]. Поэтому и в России, и в Норвегии были люди, которые теоретически предвидели открытие этого архипелага. В 1870 г. два выдающихся русских географа А.И. Воейков и П.А. Кропоткин действительно планировали отправить разведывательную экспедицию на поиски земли, о существовании которой догадывался барон Н.Г. Шиллинг, но не смогли получить финансовой поддержки.

Фактически первое документально подтверждённое открытие этого архипелага произошло в результате австро-венгерской полярной экспедиции под руководством Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта, совершённой на борту судна «Тегетгофф», которые, по правде, не планировали отправляться в этом направлении. Так, одной из целей данной экспедиции в 1872–1874 гг. было пройти по всему Северному морскому пути, подойдя к нему со стороны открытых вод, которые, как предполагалось, существовали к северу от Новой Земли. Тогда

⁶ Из книги Эллинга Карлсена об экспедиции Пайера-Вейпрехта, в которой он участвовал в качестве ледового лоцмана, очевидно, что он не знал о предполагаемом открытии Рённбека. Полную информацию по этому вопросу см. в Нильсен Й.П. (ред.). Сближение. Россия и Норвегия в 1814–1917 годах. Москва, 2017. С. 298–299.

планировалось провести первую зиму на мысе Челюскин, а следующим летом продолжить исследование этой части Северного Ледовитого океана. В течение третьего лета экспедиция надеялась пройти по Северному морскому пути до Берингова пролива и оттуда — в порт в Азии или Америке [18, Пайер Дж., с. 9–12; 19, Holland C., с. 290; 20, Vaughan R., с. 164–165; 21]. Прибыв в норвежский северный порт Тромсё, австрийцы наняли ледовым лоцманом опытного норвежца Эллинга Карлсена. Тем не менее, всего через несколько часов после того, как австриец, граф Иоганн Непомук Вильчек (к слову, главный спонсор экспедиции Юлиуса Пайера и Карла Вейпрехта) сам, выйдя на судне «Исбьорн» из Тромсё, чтобы подготовить для идущей экспедиции несколько складов на Новой Земле, оставил её на западном побережье Новой Земли, судно «Тегетгофф» оказалось зажатым во льдах. И освободиться от них судну уже было не суждено. Вместо того чтобы двигаться по Северному морскому пути, они дрейфовали во льдах преимущественно в северо-западном направлении, пока в августе 1873 г. не сели на мель на неизвестном ранее арктическом архипелаге, который они назвали Землёй кайзера Франца-Иосифа в честь австро-венгерского императора [22, Schimanski J., Spring U.; 23, Давыдов Р.А.]⁷. Таким образом, как и в случае с архипелагом Шпицберген, Земля Франца-Иосифа также была открыта как сопутствующий результат поисков Северного морского пути.

Список источников

1. The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route. A Reference Work. Ed. by W. Østreng. Lysaker, Fridtjof Nansen Institute; St. Petersburg, Central Marine Research and Design Institute; Tokyo, Norway Ship and Ocean Foundation, 1999. 466 p.
2. From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia / Ed. by Nielsen J.P., Okhuizen E.; Tevlina V.V., Nielsen J.P., Krasnikova O.A., Okhuizen E. Leiden, Brill Academic Publishers, 2022. 500 p.
3. Kerner R.J. The Urge to the Sea. The Course of Russian History. The role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs. Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1946. 212 p.
4. Сабуров А.А. Организация научных исследований как фактор освоения островов Европейской части Арктики в 1906–1941 гг.: отечественный и норвежский опыт. Автореф. дисс. канд. ист. наук. Тюмень, 2019. 29 с.
5. Востротин С.В. Северный морской путь // Азиатская Россия. Издание переселенческого управления главного управления землеустройства и земледелия. Санкт-Петербург, 1914. С. 676–735.
6. Armstrong T. The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage. Cambridge, Cambridge University Press, 1952. 162 p.
7. Пинхенсон Д.М. История открытия и освоения Северного морского пути. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма. Т. 2. / Под ред. Я.Я. Гаккеля, М.Б. Черненко. Ленинград: Морской транспорт, 1962. 768 с.
8. Nordenskiöld A.E. Sur la possibilité de la navigation commerciale dans la mer glaciale de Sibérie. Mémoire soumis à sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège. Stockholm, 1879. 21 p.
9. Wadhams P. A Farewell to Ice. A Report from the Arctic. London, Penguin Random House, 2016. 240 p.
10. Перевалов В.А. Ломоносов и Арктика: из истории географической науки и географических открытий. Москва–Ленинград: Издательство Главсерморпути, 1949. 504 с.

⁷ Недавние публикации об открытии Земли Франца-Иосифа см.: Schimanski J., Spring U. (2015); Давыдов Р.А. (2017).

11. Шиллинг Н.Г. Соображения о новом пути для открытий в Северном Полярном океане // Морской сборник. 1865. Т. 78. № 5 (неофициальная часть). С. 213–224.
12. Horn G. Franz Josef Land, Natural History, Discovery, Exploration and Hunting. Skrifter om Svalbard og Ishavet (no. 29). Oslo, I kommisjon hos Jacob Dybwad, 1930. 59 р.
13. Кремер Б.А. Как было предсказано существование Земли Франца-Иосифа // Летопись Севера. Москва: Географиздат, 1957. Т. 2. С. 147–150.
14. Krenke A.N. Russian research in Franz Josef Land. In: Franz Josef Land / Ed. by S. Barr. Oslo, Norsk Polarinstittut; University of Salzburg, 1995. Pp. 129–147.
15. Carlsen E. Optegnelser fra den østerrigsk-ungarske polarexpedition (1872–1874) [Reminiscences from the Austro-Hungarian Polar Expedition (1872–1874)]. Tromsø, 1875. 87 р.
16. Сближение. Россия и Норвегия в 1814–1917 годах / Под ред. Й.П. Нильсена. Москва: Весь Мир, 2017. 708 с.
17. Follum L. Er det antageligt, at Land findes mellem Spitsbergen (Giles Land) og Novaja Semlja, og liggende sydligt nok til Fangstfelt for Ishavsbedriften? [Is it possible that there is Land between Spitsbergen (Giles Land) and Novaya Zemlya, which is situated far enough to the South to be suitable as hunting ground for the polar industry?]. Aftenbladet (Kristiania-Oslo), 1871, no. 102.
18. Пайер Ю. 725 дней во льдах Арктики: Австро-венгерская полярная экспедиция 1871–1874. Ленинград: Издательство Главсевморпути, 1935. 300 с.
19. Holland C. Arctic Exploration and Development, C. 500 B.C. to 1915: an Encyclopedia. New York, London, Garland Publishing, 1994. 704 p.
20. Vaughan R. The Arctic. A History. Stroud: Phoenix Mill; Dover, 1994. 340 p.
21. Geological aspects of Franz Josef Land and the northernmost Barents Sea: the northern Barents Sea geotraverse / Ed. by Heintz N., Musatov E.E., Solheim A. Oslo, Norsk Polarinstittut, 1998. 120 p.
22. Schimanski J., Spring U. Passagiere des Eises: Polarhelden und arktische Diskurse 1874. Wien, Köln, Weimar: Bohlau Verlag, 2015. 719 p.
23. Давыдов Р.А. Федор Иванович Воронин и спасение экспедиции, открывшей Землю Франца-Иосифа // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки. 2017. № 6. С. 16–26. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2017.6.16>

References

1. Østreng W. ed. *The Natural and Societal Challenges of the Northern Sea Route. A Reference Work*. Lysaker, Fridtjof Nansen Institute; Saint Petersburg, Central Marine Research and Design Institute; Tokyo, Norway Ship and Ocean Foundation, 1999, 466 p.
2. Nielsen J.P., Okhuizen E., Tevlina V.V. et al., eds. *From Northeast Passage to Northern Sea Route. A History of the Waterway north of Eurasia*. Leiden, Brill Academic Publishers, 2022, 500 p.
3. Kerner R.J. *The Urge to the Sea. The Course of Russian History. The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs*. Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1946, 212 p.
4. Saburov A.A. *Organizatsiya nauchnykh issledovaniy kak faktor osvoeniya ostrovov Evropeyskoy chasti Arktiki v 1906–1941 gg.: otechestvennyy i norvezhskiy opyt: avtoref. dis. kand. ist. nauk* [Organization of Scientific Research as a Factor in the Development of the Islands of the European Part of the Arctic in 1906–1941: Domestic and Norwegian Experience: Cand. Hist. Sci. Diss. Abs.]. Tyumen, 2019, 29 p.
5. Vostrotin S.V. Severnyy morskoy put' [Northern Sea Route]. In: *Aziatskaya Rossiya. Izdanie pereselencheskogo upravleniya glavnogo upravleniya zemleustroystva i zemledeliya* [Asian Russia. Publication of the Resettlement Department of the Main Department of Land Management and Agriculture]. Saint Petersburg, 1914, pp. 676–735.
6. Armstrong T. *The Northern Sea Route. Soviet Exploitation of the North East Passage*. Cambridge, Cambridge University Press, 1952, 162 p.
7. Pinchenson D.M. *Istoriya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. Problema Severnogo morskogo puti v epokhu kapitalizma. T. 2* [History of the Discovery and Development of the Northern Sea Route. The Problem of the Northern Sea Route in the Era of Capitalism. Vol. 2]. Leningrad, Morskoy Transport Publ., 1962, 768 p.

8. Nordenskiöld A.E. *Sur la possibilité de la navigation commerciale dans la mer glaciale de Sibérie. Mémoire soumis à sa Majesté le Roi de Suède et de Norvège*. Stockholm, 1879, 21 p.
9. Wadhams P. *A Farewell to Ice. A Report from the Arctic*. London, Penguin Random House, 2016, 240 p.
10. Perevalov V.A. *Lomonosov i Arktika: iz istorii geograficheskoy nauki i geograficheskikh otkrytiy* [Lomonosov and the Arctic: From the History of Geographical Science and Geographical Discoveries]. Moscow–Leningrad, Glavsevmorput Publ., 1949, 504 p.
11. Shilling N.G. *Soobrazheniya o novom puti dlya otkrytiy v Severnom Polyarnom okeane* [Considerations About a New Path for Discovery in the Arctic Ocean]. *Morskoy sbornik*, 1865, vol. 78, no. 5 (unofficial part), pp. 213–224.
12. Horn G. *Franz Josef Land, Natural History, Discovery, Exploration and Hunting. Skrifter om Svalbard og Ishavet* (no. 29). Oslo, I kommisjon hos Jacob Dybwad, 1930, 59 p.
13. Kremer B.A. *Kak bylo predskazano sushchestvovanie Zemli Frantsa-Iosifa* [How the Existence of Franz Josef Land was Predicted]. In: *Letopis' Severa* [Chronicle of the North]. Moscow, Geographizdat Publ., 1957, vol. 2, pp. 147–150.
14. Krenke A.N. Russian Research in Franz Josef Land. In: *Franz Josef Land*. Oslo, Norsk Polarinstitutt; University of Salzburg, 1995, pp. 129–147.
15. Carlsen E. *Optegnelser fra den østerrigsk-ungarske polarexpedition (1872–1874)* [Reminiscences from the Austro-Hungarian Polar Expedition (1872–1874)]. Tromsø, 1875, 87 p.
16. Nielsen J.P., ed. *Russland kommer nærmere: Norge og Russland 1814–1917* [Rapprochement. Russia and Norway in 1814–1917]. Moscow, Ves Mir Publ., 2017, 708 p. (In Russ.)
17. Follum L. *Er det antageligt, at Land findes mellem Spitsbergen (Giles Land) og Novaja Semlja, og liggende sydligt nok til Fangsfelt for Ishavsbedriften?* [Is It Possible that there is Land between Spitsbergen (Giles Land) and Novaya Zemlya, Which is Situated Far Enough to the South to be Suitable as Hunting Ground for the Polar Industry?]. *Aftenbladet* (Kristiania-Oslo), 1871, no. 102.
18. Payer Yu. *725 dney vo l'dakh Arktiki: Avstro-vengerskaya polyarnaya ekspeditsiya 1871–1874* [725 Days in the Arctic Ice: Austro-Hungarian Polar Expedition of 1871–1874]. Leningrad, Glavsevmorput Publ., 1935, 300 p. (In Russ.)
19. Holland C. *Arctic Exploration and Development, C. 500 B.C. to 1915: An Encyclopedia*. New York, London, Garland Publishing, 1994, 704 p.
20. Vaughan R. *The Arctic. A History*. Stroud, Phoenix Mill; Dover, 1994, 340 p.
21. Heintz N., Musatov E.E., Solheim A., eds. *Geological Aspects of Franz Josef Land and the Northernmost Barents Sea: The Northern Barents Sea Geotraverse*. Oslo, Norsk Polarinstitutt, 1998, 120 p.
22. Schimanski J., Spring U. *Passagiere des Eises: Polarhelden und Arktische Diskurse 1874*. Wien, Köln, Weimar, Bohlau Verlag, 2015, 719 p.
23. Davydov R.A. Fedor Ivanovich Voronin i spasenie ekspeditsii, otkryvshiy Zemlyu Frantsa-Iosifa [Fedor Ivanovich Voronin and the Rescue of the Expedition that Discovered Franz Josef Land]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Ser.: Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Bulletin of the Northern (Arctic) Federal University. Series: Humanities and Social Sciences], 2017, no. 6, pp. 16–26. DOI: <https://doi.org/10.17238/issn2227-6564.2017.6.16>

Статья поступила в редакцию 02.11.2023; принята к публикации 07.11.2023

Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов

Арктика и Север. № 54. С. 229–241.

Краткое сообщение

УДК 94+639(470.11)"19/..."(045)

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>

Усилия по восстановлению беломорского промыслового флота в начальный период нэпа

Трошина Татьяна Игоревна^{1✉}, доктор исторических наук, профессор

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

¹ tatr-arh@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5517-5949>

Аннотация. Восстановительный период начала 1920-х гг. в Советской России совпал с поисками новых форм управления производством и был осложнён не только хозяйственной разрухой, но непростой международной ситуацией, политической и экономической блокадой страны. В таких условиях в Архангельской губернии решалась давно назревшая задача модернизации рыболовного и зверобойного промысла, что в первую очередь требовало обеспечения промысловиков новейшими судами. Отсутствие угля не позволяло в полной мере использовать на промыслах паровые суда; закупка и строительство под заказ судов на иностранных верфях тоже были затруднены. Поэтому было решено в качестве временной меры восстановить крестьянские судоверфи, централизованно организовав на них строительство малых промысловых судов под наблюдением квалифицированных техников. В качестве моделей использовались парусники, гребные и моторные суда норвежской постройки, которые, как считалось, более всего были приспособлены для промысла в Белом море и Северном Ледовитом океане. Сложности, с которыми пришлось встречаться хозяйственным учреждениям в переходный (от военного коммунизма к новой экономической политике) период, рассмотрены в данной статье с привлечением большого комплекса архивных и опубликованных источников. Переход впоследствии к использованию траулеров и ледоколов объясняется не только задачами модернизации промыслового хозяйства, но и революционной идеологией: не допустить условий для появления зажиточного слоя поморского населения, к которому относились судостроители и судовладельцы.

Ключевые слова: 1920-е годы, Архангельская губерния, беломорские промыслы, промысловый флот, крестьянские судоверфи, советская власть, управленические решения, военный коммунизм, новая экономическая политика

Благодарности и финансирование

Статья написана в рамках исследования, поддержанного грантом Российского научного фонда (РНФ), проект № 22-18-20061, <https://rscf.ru/project/22-18-20061/>.

Efforts to Restore the White Sea Fishing Fleet in the Initial Period of the NEP

Tatyana I. Troshina^{1✉}, Dr. Sci. (Hist.), Professor

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

¹ tatr-arh@mail.ru✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5517-5949>

* © Трошина Т.И., 2024

Для цитирования: Трошина Т.И. Усилия по восстановлению беломорского промыслового флота в начальный период нэпа // Арктика и Север. 2024. № 54. С. 229–241. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>

For citation: Troshina T.I. Efforts to Restore the White Sea Fishing Fleet in the Initial Period of the NEP. *Arktika i Sever [Arctic and North]*, 2024, no. 54, pp. 229–241. DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.229>

 Статья опубликована в открытом доступе и распространяется на условиях лицензии [CC BY-SA](#)

Abstract. The recovery period of the early 1920s in Soviet Russia coincided with the search for new forms of production management and was complicated not only by economic devastation, but also by the difficult international situation, political and economic blockade of the country. Under such conditions, the long overdue task of modernization of fishing and fur-trading was solved in the Arkhangelsk province, which first of all required providing the fishermen with the newest vessels. Lack of coal did not allow using steam vessels in full measure in the fishery; purchase and construction of vessels at foreign shipyards were also difficult. Therefore, it was decided to restore peasant shipyards as a temporary measure, centrally organizing the construction of small fishing vessels under the supervision of qualified technicians. The models used were Norwegian-built sailing, rowing and motor vessels, which were considered to be the most suitable for fishing in the White Sea and Arctic Ocean. The difficulties that the economic institutions had to face during the transition period (from war communism to the new economic policy) are considered in this article with the help of a large set of archival and published sources. The transition to the use of trawlers and icebreakers is explained not only by the tasks of modernization of the fishing economy, but also by the revolutionary ideology: to prevent conditions for the emergence of a prosperous layer of the Pomor population, which included shipbuilders and shipowners.

Keywords: 1920s, Arkhangelsk province, White Sea fisheries, fishing fleet, peasant shipyards, Soviet power, managerial decisions, military communism, new economic policy

Так называемые «рваные» ритмы русской истории не позволяют завершить процесс развития, прерывая его либо «застоем», либо революционным изменением. К таким «незавершённым» инновациям народного технического творчества можно отнести и крестьянское судостроение.

История поморского судостроения в период его расцвета не обойдена исследовательским вниманием [1, 2, 3, 4, 5]. В настоящей статье предлагается взглянуть на короткий период восстановления почти забытого занятия в 1920-е гг.

К началу XX в. значительная часть поморских сёл переориентировалась с морских рыбозвериных промыслов на торговые операции с Норвегией. Для торговли, даже при каботажным плавании, и для продолжавших существовать промыслов суда заказывались в сохранившихся ещё центрах поморского судостроения (в сёлах Патракеевка, Зимняя Золотица, Койда, Ворзогоры, Сюзьма и других) [6, с. 24–25] или закупались в Норвегии, где в это время переходили на моторные палубные промысловые суда и избавлялись от устаревших: «За 100–150 руб. рыбак покупал в Варде старую ёлу¹ со всем вооружением и, ремонтируя ее из года в год, ловил на ней десяток и более лет». Благодаря дешевизне норвежских промысловых судов, поморские шняки постепенно вытеснялись и «была видимость перехода на более «новый» тип промысловых судов» [7]. Одновременно намечалась ориентация (по примеру Англии и ряда других европейских стран) на использование крупных морских судов; в отношении промыслов будущее видели за тральщиками (для рыбной ловли) и ледоколами (для зверобойного промысла). В годы Первой мировой войны немногочисленные сохранившиеся крестьянские судоверфи выполняли заказы на строительство больших барж для транспортировки военных грузов по Северной Двине и другим речным системам.

Эта ориентация приобрела практические формы по окончанию войны, когда траловые суда и ледоколы начали передавать промысловым артелям и кооперативам. Однако

¹ Ёла — норвежское промысловое беспалубное судно.

Гражданская война фактически ликвидировала не только сохранявшиеся кое-где центры крестьянского судостроения, но и сами поморские промыслы, поскольку морское плавание оставалось небезопасным, а мобилизации мужского населения приобрели массовый характер.

После окончания затянувшейся на несколько лет (с 1914 по 1920 гг.) войны общая хозяйственная разруха и экономическая блокада со стороны западных стран потребовали восстановить не только поморские промыслы, но и практику строительства малых парусных промысловых и транспортных судов, так как недостаток угля не позволял широко использовать пароходы и ледокольный флот. К тому же, промысловики, особенно зверобои, были убеждены, что «деревянные суда более надёжны для плавания во льдах, чем железные [6; с. 25]. Были и более серьёзные сомнения в целесообразности использования ледокольного флота: «... зверобойный промысел с ледоколом в тесных рамках Белого моря при громадных затратах на их содержание не может окупить затрачиваемых расходов..., результаты в конечном счёте будут убыточны. Лучше перейти на малые суда...» [8; с. 86].

Однако закупать их в Норвегии стало затруднительно. Введение монополии на внешнеторговые операции привело к прекращению ввоза старых ёл, а уже закупленные ветшали и приходили в негодность. В результате, если в 1913 г. флот архангельских поморов (занятых мурманскими промыслами) состоял из 1,116 судов различного типа, то в 1923 г. осталось 891 (244 карбасов, 301 шняка, 433 парусно-гребных и 5 моторных ёл, 85 парусных и 21 моторных ботов). В 1924 г. — уже 807 судов [7].

Политика национализации основных отраслей производства потребовала организовать централизованное строительство промысловых судов для «государственного лова». Ещё в период «мирной передышки» (в 1918 г.) Губернский продовольственный комитет с целью обеспечения населения рыбой (закупка которой в Норвегии была затруднена из-за отсутствия валюты и товаров для бартерного обмена) «организовал постройку до 30 штук открытых ботиков, оказавшихся совершенно непригодными на промысле» [7]. Попытки организовать собственное производство позднее так же были не слишком удачным². Решили вернуться к кустарному производству промысловых судов, обязывая крестьянских мастеров (в период военного коммунизма) или давая заказы на выгодных для них условиях (на этапе раннего нэпа).

Буквально в первые дни после восстановления в Архангельске Советской власти, в марте 1920 г. губернские власти взялись за возрождение народного хозяйства и решение вопроса продовольственного обеспечения населения. Была проведена ревизия промысловых судов. Выяснилось, что «плавсредства доведены до ветхости, не ремонтировались, новых судов не строилось», а «кимеющийся в Онеге небольшой судостроительный завод был совершено разорён...»³. Находившийся за границей и занимавшийся там всем комплексом

² В 1923 г. Архангельская «Областьрыба» своими силами, на переданном им в управление Архангельском судостроительном заводе построили 6 мотоботов, «но дело не оправдалось, и [суда] передали рыбакам» [3].

³ Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 655. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

работ по привлечению иностранного капитала для восстановления хозяйства Л.Б. Красин договаривался с британскими судостроительными заводами о строительстве рыболовных судов, в том числе для района Белого моря, которые «готовы пойти на рассрочку в 25–30 лет», предоставляя кредит на весьма тяжёлых условиях и, как писал Красин, — «сомнительный, но при его помощи хозяйство поднимется...» [9; с. 38, 39]. Пока же предпринимались усилия по подъёму затопленных во время войн пароходов («но технического осмотра ещё не было, и сказать, будут ли они пригодны для дальнейшего плавания, пока нельзя»), и начался поиск мастеров для кустарного «строительства мелких судов из имеющегося материала»⁴.

Поскольку судостроители относились к слою «зажиточных», требование со стороны властей восстановить крестьянское судостроение в условиях военного коммунизма приобретало достаточно жёсткие формы. В марте 1920 г. в поморские сёла разослали циркулярное письмо: «Всем ревкомам и исполкомам, а ежели таковых нет, то земским управам. Селения приморского океанского района подлежат: самым усиленным темпом вести подготовку промысла, и всех крупных хозяйств обязать отремонтировать посудину. По сведениям, не производится ремонт судов, не готовятся к промыслам. Это преступление перед советской Республикой. Виновные будут караться революционным законом. <Поскольку> приходится поощрять мелкое кустарное судостроение, поставьте дело так, чтобы было как можно больше мелких посудин. ...По вопросу продовольствия надеемся отстоять усиленный паёк, чай и сахар. В финансовом отношении окажем содействие⁵. Призывали организовывать судостроительные и промысловые артели, поскольку считалось, что при такой форме трудового объединения «хозяйчики» лишатся возможности «эксплуатировать тружеников моря». Именно артелям создавались более благоприятные условия для выгодных заказов и представления продовольственного пайка.

На государственном и губернском уровнях существовала довольно громоздкая бюрократическая система руководства крестьянским судостроением. Судостроительный отдел Архангельского губернского совнархоза (так называемый «Судострой»), которому были переданы все местные верфи и эллинги, весь имевшийся запас материалов и такелажа, оказался малоэффективным. По информации заведующего траловым подотделом Областного управления государственных рыбопромышленных предприятий («Областьрыба») В.С. Гринера⁶, «за 1920–1921... выпустил полтора десятка более или менее неудачных ботов» [7].

В 1921 г. Совет Труда и Обороны выпустил постановление «Об организации деревянного судостроения», согласно которому «распоряжение судостроительных материалов и прочих ресурсов, и решения прочих вопросов» передаётся комиссии из представителей ВСНХ, НКПС, Главлеском, Главрыба и пр.»⁷. Соответствующие полномочия предоставлялись

⁴ ГААО. Ф. 655. Оп. 1. Д. 3. Л. 3.

⁵ ГААО. Ф. 884. Оп. 1. Д. 5. Л. 6.

⁶ Гринер В.С. — начальник Сумской (Архангельская губерния) мореходной школы; в 1920 г. — зав. траловым подотделом Областьрыбы. В 1929 г. репрессирован (10 лет лагерей).

⁷ Известия ВЦИК. 1921. 4 авг.

их местным органам. Функции Архангельского Судостроя были переданы учреждённому в октябре 1921 г. Управлению по судостроению Северной области (Севкомсудострой). По информации местных органов, «в связи с ...передачей всего деревянного судостроения Народному комиссариату путей сообщения (НКПС), 90% времени шло на внутриведомственную борьбу, т. к. НКПС кое-что делал по строительству барж, а промысловым судостроением не интересовался, только мешал, оттягивая спецов и рабочих...»⁸. В силу местных обстоятельств, вопросы промыслового судостроения были переданы «Областьрыбе», которая и занялась организацией на различных площадках строительства судов, включая мелкую «посуду».

Общая бесхозяйственность, свойственная периоду военного коммунизма, вела к тому, что национализированные без разбора (на основании приказа Архангельского губернского Ревкома от 20 марта 1920 г.) строящиеся суда превратились в «долгострой». Случаев таких, как можем предположить, было немало. В архивах сохранилась переписка по заявлениям наиболее активных хозяев национализированного имущества, пытавшихся восстановить свои права после перехода к нэпу, когда последовало разъяснение, что крестьянин-помор может вернуть себе судно или карбасную мастерскую, если они представляют единственный источник существования для него и его семьи. Многим удавалось вернуть своё имущество, но не всем.

История с постройкой двухмачтового промыслового судна крестьянином Патракеевской волости И.И. Антуфьевым демонстрирует те мытарства, с которыми приходилось сталкиваться поморам-судовладельцам⁹. К строительству он приступил в феврале 1920 г., за две недели до смены власти в Архангельске. Советская власть деньги белого правительства («чайковки») сразу же аннулировала, достраивать было не на что. Антуфьев обратился за ссудой в отдел Судостроения при губернском Совнархозе и продолжил строительство на полученные в кредит 100 тысяч рублей советскими «дензнаками». Сам он, будучи капитаном, был «мобилизован» на рыбозвериные промыслы. Пока находился в море, нанятая им артель была, так же по трудовой мобилизации, отправлена на другие работы. Антуфьев нанял судового мастера А.Г. Титова, который согласился завершить в создавшихся условиях строительство. Но в ноябре 1920 г. «Судострой» на основании выданной Антуфьеву ссуды отстранил хозяина полностью от руководства постройкой, даже без компенсации понесённых расходов. Дело дошло до суда, который в мае 1922 г. постановил признать национализацию правильной, поскольку заявитель «имеет ещё одно судно, которое может служить ему для получения средств к существованию»¹⁰.

Узнать из документов судьбу недостроенного судна не удалось. Но не удивительно, если его постигла участь другого имущества, как, например, карбасной мастерской в с. Кехта

⁸ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 47.

⁹ Там же. Д. 569. Л. 85-111.

¹⁰ Там же. Л. 111.

¹¹, которая вскоре после национализации «за ненадобностью» была разобрана и отвезена в Соломбalu для судостроительного завода. «Областьрыба», получив в наследство имущество «Судостроя», довольно часто выставляла на торги национализированные суда, стоящие без дела и постепенно разрушающиеся¹².

Одновременно с подобным обращением с полученным имуществом довольно активно велась работа по налаживанию местного промыслового судостроения. Постановление об этом принял, опираясь на центральные распоряжения, V губернский съезд Советов (январь 1921). Нацеленность была на строительство морских ботов для производства промысла рыбы и зверя. На этом основании чуть было не закрыли центры более мелкого судостроения. «Областьрыбе», занимавшейся организацией строительства судов для морских промыслов, «пришлось взять под свою защиту артели карбасников, расположенных вверх по Двине», поскольку «в силу местных условий, летом единственный вид транспорта — это карбаса»¹³.

Промысловое судостроение было сосредоточено в нескольких относительно крупных пунктах:

- «Центральная Архангельская судоверфь» (в Соломбale) занималась мелким и средним ремонтом траловых судов (переоборудованных из минных тральщиков, оставшихся в порту после Первой мировой войны) и изготавляла для них шлюпки. Полноценно приступить к строительству морских ботов мешало отсутствие необходимого такелажа. Для решения этой проблемы были устроены блочная и парусная мастерские. Парусная помимо парусов шила специальную одежду для промысловиков.
- Кехотский судостроительный пункт производил «по утвержденным чертежам» строительство неводников нового типа, полупалубных промысловых судов и морских карбасов. В зимнее время работы производились в эллинге и в мастерской для малых судов.
- Мудьюгский судостроительный пункт начал строить палубные боты и куттера для зверобойного промысла¹⁴. Сюземский, Онежский и Канинский (Мезень) судостроительные пункты приступили к постройке неводников и полупалубных промысловых ботов. В Лайском доке был заложен палубный бот¹⁵.

Важным обстоятельством явилось то, что судоверфи стремились приспособить для строительства промысловой «посуды» по норвежским образцам. За предыдущие десятилетия норвежцы практически полностью «захватили» не только рыбные промыслы (и поморы занимались доставкой из Северной Норвегии рыбы для архангельского рынка), но и судостроение: за небольшим исключением, судовладельцы покупали норвежские ёлы и боты,

¹¹ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 461-464.

¹² Там же. Л. 287.

¹³ Там же. Д. 523. Л. 47.

¹⁴ Куттер — парусное (одномачтовое) судно для ловли рыбы в прибрежных и мелководных районах моря.

¹⁵ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 523. Л. 25-27.

специально приспособленные к промыслу в Белом море. В начальный период нэпа специалисты губернских хозяйственных организаций регулярно выезжали за границу для закупки судов¹⁶, которые использовались так же в качестве модели для собственного судостроения. На губернском уровне ставился вопрос о необходимости «достать в Норвегии чертежи ботов для сельдяного лова и приступить к строительству их в Архангельске»¹⁷; в с. Кехта на Северной Двине «по образцу норвежской ёлы... под руководством техника-судостроителя построено 7 штук, [к ним] можно приспособить двигатель» [10]

В 1922 г. отчитывались, что к спуску готовы 17 ботов, но «на них нет моторов. Эти боты предназначены для ярусного лова в океане и без моторов совершенно непригодны, т. к. лов хорош в тихую погоду, и тогда под парусами не пройдет. Двигать же бот на 10 миль на вёслах немыслимо». «Областьрыба» пыталась прибегнуть к испытанному способу: провести «регистрацию моторов» (то есть реквизировать их у частных владельцев для нужд местной промышленности), но «положительных результатов» не достигла — моторов в Архангельске не было, даже нуждающихся в ремонте. «Приобретение в Петрограде, кроме значительной переписки, посылки специальных агентов и траты денег, тоже положительных результатов не дала». Приходилось констатировать, что «пока о моторном промысловом флоте говорить не приходится»¹⁸.

Отсутствие моторов было самой большой проблемой, но не единственной. Судостроение сталкивалось с вопросом недостатка рабочих рук; мастеров постоянно отвлекали по трудовой повинности на другие работы. Не было материала для изготовления парусов (шили из трофейных английских палаток). О сложностях, с которыми сталкивались организаторы промыслового судостроения, говорит, к примеру, тот факт, что пришлось срочно «срганизовать» «артель углеморов для получения угля для кузнецких работ»¹⁹.

В условиях развивающегося нэпа приходилось сталкиваться и с необходимостью закрывать нерентабельные производства. Уже в марте 1922 г. велась работа «по ликвидации судостроения в Онежском судостроительном районе Архангельской Областьрыбы». Имеющиеся суда, 5 беспалубных и 6 палубных ботов, предлагалось продать «Мурманскрыбе», а если цена не устроит — искать других покупателей, например, рыболовные артели. При этом «плата исключительно натурой»: мукой, чаем, сахаром, рыбой тресковых пород. За беспалубный бот требовали 3,2 т свежей трески или пикши, или 2,4 т солёной рыбы²⁰.

Короткий период восстановления крестьянского по форме судостроения успел прийтись на последний этап реализации политики военного коммунизма и на начальный период новой экономической политики. Проиллюстрируем события хозяйственных преобразований

¹⁶ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 569. Л. 790, 828.

¹⁷ Там же. Д. 3-а. Л. 1-4.

¹⁸ Там же. Д. 523. Л. 47.

¹⁹ Там же. Л. 49.

²⁰ Там же. Л.40.

в условиях перехода от административно-командных форм руководства к использованию рыночных механизмов на примере «Сюземского судостроительного пункта».

Обещание усиленного пайка судостроителям воодушевило поморское население, и весной 1920 г. в Сюзьме была создана артель. Постройка деревянных судов для сюземцев оставалась традиционным занятием. Даже с падением спроса на них мастера сохранялись, выполняя небольшие заказы параллельно с другими крестьянскими занятиями (дававшими не столь большой, но надёжный доход). В помощь себе нанимали подмастерьев «из местных», и традиция мастерства не умирала. Лесной материал сплавляли по реке, гвозди и пирусину завозили из города. В начале XX в. в самой Сюзьме кузницы не было, но на время постройки судна нанимали кузнеца из ближайших населённых пунктов (чаще всего из посадов Нёнокса или Уна). Другие условия для строительства небольших промысловых судов здесь были: «вверх по реке Сюзьма за пять и более верст заготавливаются кокоры и мелкий лес, за 15 верст — средний лес, за 20 верст — строительный. А также в изобилии разнообразный наждачный камень»²¹.

Создание артели, обусловленное жёсткой директивой из центра, отвечало интересам населения Сюзьмы, продовольственное положение которого характеризовалось как «катастрофическое», и которое обращалось к властям с просьбами обеспечить их хоть какой-нибудь работой²². В создавшихся в результате деиндустриализации условиях население перешло на самообеспечение, занимаясь прибрежными промыслами и сельским хозяйством, малопродуктивным в местных условиях, но всё же дающим определённое количество необходимых продуктов, и отвлекаться на строительство судов без продовольственного обеспечения не рисковало. И когда обещанных пайков предоставлено не было, сюземцы вернулись к сельскому хозяйству. А возродившееся судостроение приобрело такие же формы бесхозяйственности, как и многие другие занятия, восстанавливаемые посредством трудовых и гужевых мобилизаций.

Направленный для инспектирования сюземской судоверфи техник-инструктор Г.Г. Крамаренко так описывал увиденную им картину: «ввиду продовольственного кризиса местное население работу [по строительству парусных судов] приостановило. Недостроенные суда валяются без надзора на берегу, так же и лесной материал. Железные и другие строительные материалы хранятся в неудовлетворительном состоянии. Выпissанный из с. Уны кузнец со всеми своими инструментами и мехом также покинул Сюзьму. Ответственного за хранение лица нет...»²³. Члены артели, ссылаясь на отсутствие обещанного продовольствия, постоянно «отпрашивались» на сенокосы и другие крестьянские работы.

Крамаренко при этом отмечал, что с технической стороны все условия для строительства малых парусных и гребных судов здесь есть. Самым больным вопросом были «кадры».

²¹ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 320. Л. 13.

²² Там же. Д. 740. Л. 19.

²³ Там же. Д. 320. Л. 13.

Обычный для того времени способ наёмной силы (трудмобилизации) здесь был бесполезен, поскольку мастера-судостроители были «старики и полуинвалиды», освобождённые от них «по декрету». Имеющиеся в деревне плотники, в основном самоучки, но «некоторые являются действительно талантливыми мастерами», оказались уже привлечёнными по трудпопытности к перевозке грузов или в зверобойные артели. Однако, как резюмировал командированный специалист, «если обеспечить продовольствием семью, то из населения Сюзьмы, так нуждающегося в хлебе, почти каждый пожелает записаться в [судостроительную] артель. Мастера, хоть и старики, но могли бы руководить работой плотников, которых можно было собрать до 35 человек. Ещё 20 крестьян и крестьянок могли бы заниматься заготовкой, сплавом, транспортировкой леса, топить парильник, производить клёпку, осмолку и другие виды менее квалифицированных работ. Кузнец из Уны, весьма преклонных (за 70) лет «из хорошего пайка так же бы поехал на работу в Сюзьму со всем своим инструментом». Кроме продовольствия, требовалась кожаная обувь для лесорубов, а также доставка заклёпок и гвоздей, которые на месте производить было нецелесообразно и не из чего. Предлагалось также перевести строителей на подряд, что, по мнению техника-инструктора, подняло бы производительность труда «на 4–6 тысяч процентов», так как появится личная и артельная заинтересованность в результатах работы, «сократится канцелярская волокита и лишний штат служащих для контроля, учёта, снабжения и проч.»²⁴.

И действительно, на общем собрании крестьяне заявили, что приступят к работе не только плотники, но все 45 членов местной зверобойной артели, но только — после получения усиленного пайка и «приличной премии». Общими усилиями обещали в течение двух недель закончить строительство двух дор²⁵ и переоборудовать несколько заготовленных ботов под неводники²⁶.

«Областьрыба» заключала договоры и с другими судостроителями. Например, в феврале 1922 г. был заключен договор с артелью карбасников в с. Кехта на строительство неводника, плата за которую оговаривалась в форме продовольственного эквивалента (ржаная мука, солёная рыба, мануфактура, соль, сахар, табак и махорка) 225 рублей золотом²⁷. Тогда же был заключён договор на строительство двух фангсботов²⁸ с двумя соломбальскими шлюпочными мастерами (В.В. Катышевым и П.Е. Шестаковым) «из готового материала по проекту и чертежам механика-инструктора Краморенко», осуществлявшего техническое руководство строительством и «разбивку судна на месте». За работу мастера просили 300 до-военных рублей (советскими дензнаками 1922 года — 4,5 млн), также предпочтая получить плату эквивалентом в виде продуктов питания и предметов широкого потребления²⁹.

²⁴ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 320. Л. 13об.

²⁵ Доры — распространённые на побережье Белого моря плоскодонные рыболовные лодки с широкой кормой.

²⁶ Неводники — лодки, с которых забрасывали невод.

²⁷ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 1. Л. 579.

²⁸ Фангсбот — промысловое моторное или гребное судно для добычи морского зверя, а также для перевозки пассажиров.

²⁹ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 1. Л. 570.

По мере улучшения общей экономической ситуации в стране и в крае «государственным ловом» стали заниматься на крупных паровых судах. Однако хозяйствственные и кооперативные учреждения продолжали эксперименты по строительству малых промысловых судов для продажи поморским артелям и отдельным промышленникам.

В 1924 г. Кехотская артель получила заказ от «Областьрыбы» на строительство семи норвежских ёл (в качестве образца привезли старую ёлу с Мурманского побережья). «Несмотря на образец, кустари допустили ряд отступлений, и, хотя ёлы оказались подходящими для промысла, не совсем соответствовали норвежскому типу» [7]. Да и себестоимость оказалась довольно высокая, не привлекая промысловиков. Пытались продавать ёлы в рассрочку, однако для государственного учреждения это оказалось невыгодным из-за регулярных просрочек платежей.

Обеспечение местных промыслов (как государственных, так и кооперативных или частных — «кустарных») судами пытались осуществить и через закупку у традиционного поставщика, Норвегии. До революции путём продажи русским поморам «утилизировались» старые парусники при переходе к моторным промысловым судам. В 1920 г. стали поступать предложения «о продаже или о сдаче в аренду русским промышленникам своих промысловых моторных ботов»³⁰, что объясняли экономическим кризисом в Норвегии (вызванным в том числе и прекращением закупок Россией норвежской рыбы [11]). Появилась возможность приобрести у норвежцев крупные зверобойные суда для промыслов в Белом море. По словам руководителя «Областьрыбы» М.К. Державина, те «с удовольствием сбывают суда с рук за полцены» в связи с усилением советской стороной охраны своих территориальных вод, что создавало сложности норвежцам вести там промысел. (Впрочем, после создания норвежской концессии и разрешения 55-ти норвежским судам промышлять в северных водах, цены вновь возросли: «До этого соглашения суда в Норвегии стоили 30 тыс. крон, теперь цена поднялась до 90»)³¹.

Пользуясь предоставленными нэпом возможностями, различные организации начали скupать в Норвегии суда с целью дальнейшей их перепродажи или сдачи в аренду поморам. Мурманские организации с 1922 по 1924 гг. закупили в Норвегии несколько десятков моторботов, ёл и листерботов³². Карельский сельхозбанк в 1925 г. приобрёл 5 ёл. Однако получить доход не всегда удавалось; недостаток средств не позволял поморским артелям приобретать суда, если брали в рассрочку или в аренду, то часто задерживали платежи.

Для советских хозяйственных органов важнее было организовать местное судостроение. Это позволяло не тратить валюту и сокращало себестоимость промысловых судов благодаря использованию более дешёвого труда и сырья.

³⁰ ГААО. Ф. 150. Оп. 3. Д. 20. Л. 87.

³¹ Там же. Ф. 150. Оп. 3. Д. 740. Л. 3-5; ГААО. Ф. 893. Оп. 1. Д. 48. Л. 140.

³² Листербот — открытое парусно-гребное рыбакское судно.

Построенная в Варде новая ёла грузоподъемностью 2,4 т «с якорем и цепью» обходилась в 720 рублей; оплата доставки на Мурман и другие расходы повышали стоимость ещё на 50–100 рублей. Построенная местными мастерами обходилась в 650 руб. [7]. Впрочем, относительная дешевизна была только на архангельских верфях, строивших суда по заказу мурманских организаций, и объяснялась применением «кустарного труда» местных артелей и мастеров. В Мурманске постройка промысловых судов была нерентабельна: стоимость лесоматериалов и цена на рабочие руки здесь была в 1,5 раза дороже. Кроме того, «при постановке дела на началах предприятия» (что предполагало отчисление на социальное страхование и профсоюз, на содержание управленцев, выплату рабочим отпускных и других компенсаций), выдержать конкуренцию с кустарями было невозможно, и себестоимость ёлы обходилась дороже закупки в Норвегии (850 руб.)

Впрочем, коммерческий успех, на который упирали в начальный период нэпа, для Советского государства был не главным. Кустарный промысел, включая кустарное судостроение, воспринимался идеологами нового строя негативно. Обсуждая проект «Северного акционерного рыбопромышленного общества», отмечали необходимость «парализовать выступление частного капитала на Севере», для чего «выделить средства на скопку всего промысла кустарей. ...Бюджет кустаря-промышленника (помора) настолько мал, что, безусловно, при наличии спроса на рабочую силу со стороны Общества он охотно поменяет шняку и ёлу на траулер, сельдианой и зверобойный пароходы, где он будет считать себя безопаснее и реальный заработок будет значительно выше» [12, с. 89].

Деревянное судостроение, учитывая потребности местного населения, сохранялось на Европейском Севере России ещё достаточно долго, постепенно приобретая всё более и более «этнографические» и «музейные» формы. «Моторки», «казанки» и другие металлические суда стали более предпочтительными как для промысла, так и для перевозки пассажиров по любым водоёмам — и вдоль морского побережья, и по небольшим речушкам и озёрам.

Список источников

1. Быховский И.А. Архангелогородские корабельы. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1988. 174 с.
2. Красавцев Л.Б. Поморское судоходство и поморское судостроение в XIX– начале XX века // Судостроение. 2007. № 4. С. 76–78.
3. Логинов К.К. Морские суда западного Поморья (второй половины XIX — начала XX вв.) // Труды Карельского Научного центра РАН. Гуманитарные исследования. 2019. Вып. 10. № 2 (16). С. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.67-77>
4. Ломакин В.Н. Описание основных типов поморских судов // Традиционная культура Русского Севера: истоки и современность: Сб. материалов Всеросс. науч.-практ. конф., посвященной 45-летию музея «Малые Корелы» (Архангельск, 8 — 11 июля 2009 года). Архангельск: Музей «Малые Корелы», 2010. С. 341–344.
5. Ружников А.В. Судовладельцы Поморья: парусный флот. Архангельск: КИРА, 2013. 196 с.
6. Жилинский А.А. Промысел морского зверя в Белом море и Ледовитом океане. Ленинград, Москва: Снабтехиздат, 1932. 92 с.

7. Гринер В. Снабжение мурманских промыслов рыбаками судами // Бюллетень рыбного хозяйства. Орган гос. рыбной промышленности рыбохозяйственных управлений ВСНХ и НКЗ. 1926. № 9. С. 7–8.
8. Ануфриев И. Зверобойный промысел Севера и концессии норвежцев // Северное хозяйство. 1924. № 1. С. 80–87.
9. Красин Л.Б. Внешторг и внешняя экономическая политика Советского государства. Петербург: Гос. изд., 1921. 47 с.
10. Ёлы для Мурмана // Бюллетень рыбного хозяйства. Орган государственной рыбной промышленности рыбохозяйственных управлений ВСНХ и НКЗ. 1924. № 10–12.
11. Кризис норвежской рыбной промышленности // Бюллетень главного управления по рыболовству. 1921. № 1.
12. Проект положения об образовании Северного акционерного рыбопромышленного общества. 27 августа 1923 // Иностранные концессии в рыбном хозяйстве России и СССР (1920–1930): документы и материалы Т. 1: / Под ред. М.М. Загорулько, А.Х. Абашидзе; Отв. сост. А.П. Вихрян. Москва: Современная экономика и право, 2003. 392 с.

References

1. Bykhovskiy I.A. *Arkhangelgorodskie korably* [Arkhangelsk Shipbuilders]. Arkhangelsk, Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1988. 174 p. (In Russ.)
2. Krasavtsev L.B. Seaboard Sailing Shipbuilding and Shipping at the Beginning of the XX Century. *Shipbuilding*, 2007, no. 4, pp. 76–78.
3. Loginov K.K. Marine Vessels of the Western Pomor Area (Second Half of 19th — Early 20th cc.). *Transactions of the Kola Science Centre. Humanitarian Studies*, 2019, iss. 10, no. 2 (16), pp. 67–77. DOI: <https://doi.org/10.25702/KSC.2307-5252.2019.10.2.67-77>
4. Lomakin V.N. Opisanie osnovnykh tipov pomorskikh sudov [Description of the Main Types of Pomor Vessels]. In: *Traditsionnaya kul'tura Russkogo Severa: istoki i sovremennost': Sbornik materialov Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 45-letiyu muzeya «Malye Korely»* (Arkhangel'sk, 8 — 11 iyulya 2009 goda) [Traditional Culture of the Russian North: Origins and Modernity: A Collection of Materials of the All-Russ. Sci. and Pract. Conf. Dedicated to the 45th Anniversary of the Museum "Malye Korely" (Arkhangelsk, July 8–11, 2009)]. Arkhangelsk: Muzey «Malye Korely» Publ., 2010, pp. 341–344. (In Russ.)
5. Ruzhnikov A.V. *Sudovladel'tsy Pomor'ya: parusnyy flot* [Shipowners of Pomorie: Sailing Fleet]. Arkhangelsk, KIRA Publ., 2013, 196 p. (In Russ.)
6. Zhilinskiy A.A. *Promysel morskogo zverya v Belom more i Ledovitom okeane* [Fishing for Sea Animals in the White Sea and the Arctic Ocean]. Leningrad, Moscow, Snabtekhizdat Publ., 1932, 92 p. (In Russ.)
7. Griner V. Snabzhenie murmanskih promyslov rybatskimi sudami [Supply of Murmansk Fisheries with Fishing Vessels]. In: *Byulleten' rybnogo khozyaystva* [Fisheries Bulletin]. Organ gos. rybnoy promyshlennosti rybokhozyaystvennykh upravleniy VSNKh i NKZ Publ., 1926, no. 9, pp. 7–8. (In Russ.)
8. Anufriev I. Zveroboynyy promysel Severa i kontsessii norvezhtsev [Hunting Crafts of the North and Concessions to the Norwegians]. *Severnoe khozyaystvo* [Northern Economy], 1924, no. 1, pp. 80–87.
9. Krasin L.B. *Vneshtorg i vneshnyaya ekonomicheskaya politika Sovetskogo gosudarstva* [Foreign Trade and Foreign Economic Policy of the Soviet State]. Saint Petersburg, Gos. izd. Publ., 1921, 47 p. (In Russ.)
10. Ely dlya Murmana [Yolas for Murman]. In: *Byulleten' rybnogo khozyaystva* [Fisheries Bulletin]. Organ gosudarstvennoy rybnoy promyshlennosti rybokhozyaystvennykh upravleniy VSNKh i NKZ Publ., 1924, no. 10–12. (In Russ.)
11. Krizis norvezhskoy rybnoy promyshlennosti [The Crisis of the Norwegian Fishing Industry]. In: *Byulleten' glavnogo upravleniya po rybolovstvu* [Bulletin of the General Directorate of Fisheries]. 1921, no. 1. (In Russ.)

12. Zagorul'ko M.M., Abashidze A.Kh., eds. Proekt polozheniya ob obrazovanii Severnogo aktsionernogo rybopromyshlennogo obshchestva. 27 avgusta 1923 [Draft Regulations on the Formation of the Northern Joint-Stock Fishery Company. 27 August 1923]. In: *Inostrannye kontsessii v rybnom khozyaystve Rossii i SSSR (1920-1930): dokumenty i materialy T. 1* [Foreign Concessions in the Fisheries of Russia and the USSR (1920-1930): Documents and Materials. Vol. 1]. Moscow, Sovremennaya ekonomika i parvo Publ., 2003, 392 p. (In Russ.)

Статья поступила в редакцию 20.05.2023; принята к публикации 25.05.2023

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов

Редакционный совет сетевого издания «Арктика и Север»

Alfred Colpaert (Альфред Кулпарт), доктор географических наук, профессор физической географии и геоинформатики, отделение географии и истории, Университет Восточной Финляндии

Ariild 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

Jukka Nyysönen (Юкка Ниуссонен), доктор искусств, научный сотрудник отделения Крайнего Севера, Норвежский институт по изучению культурного наследия

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

Зайков Константин Сергеевич, доктор исторических наук, 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

Конышев Валерий Николаевич, доктор политических наук, профессор, профессор кафедры теории и истории международных отношений Факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета

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)

Кудряшова Елена Владимировна, доктор философских наук, профессор, главный редактор журнала «Арктика и Се-

вер», ректор, Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова

Липина Светлана Артуровна, доктор экономических наук, заместитель председателя Совета по изучению производительных сил, Всероссийская академия внешней торговли (СОПС ВАБТ) 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. Заместитель председателя секции по экономике Совета по Арктике и Антарктике Совета Федерации. Член Президиума Экспертного совета по вопросам законодательного обеспечения развития районов Крайнего Севера Государственной Думы

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 регионаведения, 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

Веб-версия доступна по ссылке: <http://www.arcticandnorth.ru/DOCS/redsovet.php>

Выходные данные Output data

АРКТИКА и СЕВЕР. 2024. № 54

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54>

Главный редактор — Кудряшова Елена Владимировна

Заместитель главного редактора — 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> — 18.03.2024

ARCTIC and NORTH, 2024, no. 54

DOI: <https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54>

Editor-in-Chief — Elena V. Kudryashova

Deputy 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 №. 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 March 18, 2024