**Федеральное государственное
бюджетное учреждение науки**

**Институт Европы
Российской академии наук**

В.П. Журавель

АРКТИЧЕСКИЕ РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ: ПОЛИТИКА РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ И ОГРАНИЧЕНИЙ

**Доклады Института Европы
№ 426**

Монография

**Москва
ИЕ РАН
2026**

УДК 332.14(985)
ББК 65.049(211)-23
Ж91

Редакционный совет:
Ал.А. Громыко (председатель),
Н.Б. Кондратьева (ответственный редактор серии),
О.В. Буторина, К.Н. Гусев, В.С. Изотов, П.Е. Кандель,
Р.Н. Лункин, О.Ю. Потёмкина, А.И. Шумилин, В.Е. Язькова

Научный редактор К.Н. Гусев

Рецензенты:
Матвеев О.В., д.и.н., МГЛУ
Синчук Ю.В., д.полит.н., Гжельский государственный университет

Тема НИР FMZS-2024-0009
«Комплексные исследования внутренней и внешней политики,
экономического и социального развития ведущих государств
и регионов Европы в современных условиях (2024-2026 гг.)»

Журавель В.П. Арктические регионы Северо-Запада России: политика развития в условиях санкций и ограничений = Arctic regions of North-West Russia: development policy in the context of sanctions and restrictions : [монография] / В.П. Журавель. – М.: Ин-т Европы РАН, 2026. – 148 с. – (Доклады Института Европы = Reports of the Institute of Europe / Федеральное гос. бюджетное учреждение науки Ин-т Европы Российской акад. наук ; № 426). – Парал. тит. л. англ. – DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12026_426. – EDN: UFQVJB. – ISBN 978-5-98163-241-9.

В работе рассмотрены общие вопросы развития и освоения российской Арктики, комплексно проанализировано выполнение инфраструктурных проектов в Мурманской области, Республике Карелия, Ненецком автономном округе, Республике Коми и Архангельской области в 2020–2024 гг. Особое внимание уделено проблемам международной деятельности, вопросам обороны и безопасности в Арктике в условиях сложной международной обстановки и антироссийских санкций США и Евросоюза.

DOI: http://dx.doi.org/10.15211/report12026_426

© ИЕ РАН, 2026

Russian Academy of Sciences

Institute of Europe RAS

V.P. Zhuravel

ARCTIC REGIONS OF NORTH-WEST RUSSIA: DEVELOPMENT POLICY IN THE CONTEXT OF SANCTIONS AND RESTRICTIONS

Reports of the Institute of Europe
№ 426

Monograph

Moscow
IE RAS
2026

Аннотация

В монографии рассмотрены общие вопросы развития и освоения российской Арктики. Проанализирована деятельность ветвей власти РФ и Государственной комиссии по вопросам развития Арктики в 2020–2024 гг. Уделено внимание вопросам совершенствования судоходства по Северному морскому пути и увеличению объёмов грузоперевозок в русле развития Трансарктического транспортного коридора. Исследована практика выполнения арктических инфраструктурных проектов на Северо-Западе России, определённых в Стратегии развития Арктической зоны РФ (АЗРФ) и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, в условиях санкций США и ЕС.

Annotation

The monograph examines development and exploration of the Russian Arctic. It analyzes the activities of the branches of power of the Russian Federation and the State Commission for Development of the Arctic in 2020–2024. Special attention is paid to improving shipping along the Northern Sea Route and increasing cargo volumes within the framework of development of the Trans-Arctic Transport Corridor. Implementation of Arctic infrastructure projects in the Northwest of Russia, as defined in the Strategy for Development of the Arctic Zone of Russian Federation and Ensuring National Security up to 2035, is examined within the context of sanctions imposed on Russia by the USA and EU.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение……7

Глава 1. Российская Арктика в 2020–2024 гг.:
стратегия и реализация…… 10

Глава 2. Мурманская область: активность на арктическом
направлении……..42

Глава 3. Арктическая зона Республики Карелия:
поиск путей дальнейшего развития……58

Глава 4. Проблемы Ненецкого автономного округа…… 82

Глава 5. Арктическая зона Республики Коми……... 95

Глава 6. Архангельская область: реалии и перспективы…... 110

Заключение…… 127

Литература…… 134

Об авторе…… 145

CONTENTS

Introduction……7

Chapter 1. The Russian Arctic in 2020–2024:
strategy and implementation…….. 10

Chapter 2. The Murmansk region: activities
in the Arctic dimension…….. 42

Chapter 3. The Arctic zone of Republic of Karelia:
searching for further paths of development……... 58

Chapter 4. Problems of Nenets autonomous region…….. 82

Chapter 5. The Arctic zone of Komi Republic……..95

Chapter 6. Arkhangelsk region: realities and prospects…….. 110

Conclusion……127

Literature……134

About the Author…… 145

ВВЕДЕНИЕ

Значение Арктики в мировой политике и экономике неуклонно возрастает. Всё выше интерес к её ресурсному потенциалу, востребованному в контексте глобального энергоперехода, морским логистическим возможностям и стратегическому положению. В последние годы многостороннее взаимодействие в регионе переживает не лучшие времена. Раньше Арктика была территорией исключительно мирного сотрудничества, теперь в регионе появляются новые и возрождаются старые противоречия, которые носят ярко выраженный политизированный характер. Большинство региональных форматов сотрудничества деградировало. Арктический совет (АС, Совет), по сути, остался единственной многосторонней площадкой взаимодействия в высоких широтах, однако и он работает на минимуме своих возможностей. А ведь от АС зависит выработка многих совместных решений по развитию Заполярья.

Внешняя политика России на Севере многовекторна и прагматична. Нормализация работы АС обеспечила бы ей дополнительные возможности для развития отношений не только с арктическими государствами, но и со всеми конструктивно настроенными внерегиональными странами. Президент РФ В.В. Путин на пленарном заседании Международного арктического форума (МАФ) «Арктика – территория диалога» 27 марта 2025 г. в Мурманске заявил: «Россия выступала и выступает за равноправное сотрудничество в регионе, готова к совместной работе не только с арктическими государствами, но и со всеми, кто так же, как и мы, разделяет ответственность за стабильное, устойчивое будущее и способен принимать сбалансированные решения… Россия не отказывалась от общения в этом формате – это был выбор именно наших западных партнёров, западных государств. Как в таких случаях говорят: не хотите – не нужно. Мы сами будем работать с теми, кто хочет этого»[1].

Норвегия в ходе своего председательства (2023–2025 гг.) не

[1] Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика – территория диалога». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554 (дата обращения: 30.03.2025).

смогла или не захотела предоставить России условий для полноценного участия в работе Совета. Старшее должностное лицо от РФ в АС В.В. Масленников, участвуя в передаче председательства от Осло к Копенгагену в марте 2025 г., отметил: «Актуальность выстраивания взаимоуважительного и прагматичного диалога на Севере, наведения мостов сотрудничества между странами сохраняется при любой геополитической конъюнктуре. Наша страна всегда рассматривала Заполярье как территорию мира и сотрудничества, выступала за отсутствие разделительных линий в высоких широтах, снижение напряжённости, поиск ответственных политико-дипломатических решений для вопросов, стоящих на повестке региона. Твёрдо отстаивая свои национальные интересы на Севере, Россия будет и далее сохранять готовность к взаимодействию со всеми конструктивно настроенными странами – как арктическими, так и внерегиональными, включая наших партнёров по БРИКС»[2].

Изучение процессов, проходящих в Арктике в последние четыре года, имеет большое значение для проводимых правительством РФ мероприятий по уточнению стратегических документов арктической направленности. Председатель правительства М.В. Мишустин 16 ноября 2024 г. по итогам стратегической сессии дал ряд поручений по корректировке Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Речь, в частности, идёт об «оценке и анализе её реализации за период с 2020 по 2024 год, актуализации целей, задач и целевых показателей с учётом новых вызовов». Поставлена также задача «проработать сценарии и риски развития АЗРФ, разработать детализированную модель управления реализацией стратегии»[3]. Имеется в виду более глубокое уяснение процессов, происходящих в Арктике, связанных с изменением климата, производственной

---

[2] Выступление старшего должностного лица от России в Арктическом совете В.В. Масленникова на XIV сессии Арктического совета, 12 мая 2025 г. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/2016976/ (дата обращения: 18.05. 2025).

[3] Михаил Мишустин дал поручения по итогам стратегической сессии, посвящённой развитию Арктической зоны. URL: http://government.ru/news/53344/ (дата обращения: 30.04.2025).

и повседневной деятельностью граждан, особенностями государственного управления региональным развитием.

Решению этих задач будут способствовать содержание и некоторые выводы данной монографии. Точечный анализ текущей обстановки в рамках страны и арктических регионов Северо-Западного федерального округа (СЗФО) позволит более глубоко понимать «узкие» места в освоении Арктического региона и, что самое главное, более точно корректировать стратегию и тактику государства на арктическом направлении на ближайшую перспективу с учётом региональных особенностей и складывающейся международной обстановки.

В монографии раскрываются общие региональные вопросы развития российской Арктики. Основное внимание в главе 1 уделяется анализу стратегии России в Арктике, деятельности на арктическом направлении президента В.В. Путина, Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, вопросам совершенствования судоходства по Севморпути и увеличению объёмов грузоперевозок, а также другим проблемам. При этом основное внимание уделяется анализу выполнения 45 задач (направлений), определённых в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г., в первый период её выполнения (2020–2024 гг.) субъектами СЗФО: Мурманской области (глава 2), Республики Карелия (глава 3), Ненецкого автономного округа (глава 4), Республики Коми (глава 5) и Архангельской области (глава 6). Следует отметить, что раскрытие содержания данных глав даётся в динамике, по мере и степени выполнения указанных задач.

Значимость изучения арктических проблем Северо-Запада России состоит в том, что это наиболее развитая часть АЗРФ. Это касается социально-экономических вопросов регионов, проблем развития морского, железнодорожного, авиационного и автомобильного транспорта, разведки и добычи полезных ископаемых, создания минерально-сырьевых центров, развития судостроительной и судоремонтной промышленности, туризма и рыбопромышленного кластера.

Изучение процессов, прошедших в Арктике в последние че-

тыре года, имеет большое значение в рамках проводимой правительством России мероприятий по обновлению и уточнению стратегических документов арктической направленности.

ГЛАВА 1. РОССИЙСКАЯ АРКТИКА В 2020–2024 гг.: СТРАТЕГИЯ И РЕАЛИЗАЦИЯ

Руководство России всегда уделяло особое внимание Арктике. В 2014 г. были определены сухопутные территории АЗРФ[4], после чего в фокусе внимания находились вопросы сбалансированного социально-экономического развития региона в интересах повышения качества жизни граждан на Севере, транспортно-логистического потенциала Северного морского пути (СМП), сохранения традиционного образа жизни и культурного наследия коренных народов, защиты биоразнообразия и уникальной арктической среды, климата, своевременного реагирования на чрезвычайные ситуации, проведения научных исследований в высоких широтах.

В 2020–2024 гг. всё это приходилось рассматривать и решать в тесной связи с международной обстановкой, вопросами обороны и безопасности, влиянием санкций на экономику РФ. Каждый год имел свои особенности, приоритеты и новизну. Но при этом сохранялась общая направленность деятельности президента России В.В. Путина, председателя правительства М.В. Мишустина, его заместителя Ю.П. Трутнева (председателя Государственной комиссии по вопросам развития Арктики), федеральных и региональных органов власти и управления на арктическом направлении.

Если 2020 г. был годом стратегических управленческих решений по развитию Арктики, то в 2021 г. начались работы по их выполнению. В 2022 г. расширялась деятельность по текущим и перспективным задачам с учётом резкого осложнения обстановки и блокирования председательства РФ в АС. В 2023 г. был взят курс на внутренние арктические проблемы, которые в

[4] Указ Президента РФ № 296 от 2 мая 2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: https://www.garant.ru/ products/ipo/prime/doc/70547984/ (дата обращения: 01.12.2025).

2024 г. решались в плановом порядке.

Стратегические управленческие решения по развитию Арктики. В 2020 г. был подготовлен и подписан ряд важных документов по российской Арктике. 5 марта В.В. Путин утвердил «Основы государственной политики в Арктической зоне до 2035 года»[5] (далее «Основы-2035»), где нашли отражение цели, направления, задачи и механизмы реализации политики РФ в Арктике. Определены шесть главных национальных интересов в регионе – их можно условно разделить на три блока: международные и военные вопросы («обеспечение суверенитета и территориальной целостности РФ, сохранение Арктики как территории мира, стабильного и взаимовыгодного партнёрства»); экономические проблемы («обеспечение высокого качества жизни и благосостояния населения, развитие Арктической зоны в качестве стратегической ресурсной базы и её рациональное использование в целях ускорения экономического роста страны, развитие СМП в качестве конкурентоспособной на мировом рынке национальной транспортной коммуникации РФ») и проблемы экологии и жизни коренных малочисленных народов («охрана окружающей среды в Арктике, защита исконной среды обитания и традиционного образа жизни коренных малочисленных народов, проживающих на территории АЗРФ»)[6].

В «Основах-2035» также определены восемь направлений реализации государственной политики РФ в Арктике: «социальное и экономическое развитие АЗРФ, а также развитие её инфраструктуры; развитие науки и технологий в интересах освоения Арктики; охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности; развитие международного сотрудничества; обеспечение защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера; обеспечение общественной безопасности в российской Арктике; обеспечение военной безопасности; защита и охрана государ-

---

[5] Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года. Указ Президента РФ № 164 от 5 марта 2020 г. URL: http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/f8ZpjhpAaQ0WB1zjywN04OgKiI1mAvaM.pdf (дата обращения: 01.12.2025).

[6] Там же.

ственной границы РФ»[7]. Для их выполнения в целом необходимо реализовать 63 задачи.

По оценке экспертов, особенность «Основ-2035» в том, что они «не столько подводили итоги предыдущего периода государственной арктической политики, сколько впервые наметили конкретную программу действий на период до 2035 года по каждому субъекту РФ и муниципальному образованию, территории которых входят в состав АЗРФ… Ни один другой макрорегион России до сих пор не находился под столь прямым президентским управлением»[8]. В «74 муниципальных образованиях девяти арктических регионов РФ проживают порядка 2,5 млн человек, в экономике заняты 1,4 млн, в том числе 208 тыс. (15%) работают вахтовым методом»[9].

13 июля В.В. Путин подписал пакет федеральных законов о системе преференций в Арктике, подготовленный Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики. Всё российское Заполярье объявлено свободной экономической зоной. Речь идёт о федеральном законе «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации»[10] и связанных с его принятием «изменениях в часть вторую Налогового кодекса РФ»[11] и отдельные законодательные акты РФ[12]. Льготный режим касается налогов,

---

[7] Там же.

[8] Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Другая Арктика: опыт системной диагностики // Проблемы прогнозирования. 2022. № 1. С. 41.

[9] Говорова Н.В. Российская Арктика: потенциал инновационного развития // Стандарты и качество. 2021. № 3. С. 78.

[10] Федеральный закон № 193-ФЗ от 13.07.2020 г. «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130047 (дата обращения: 01.12.2025).

[11] Федеральный закон № 195-ФЗ от 13.07.2020 г. «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130052 (дата обращения: 01.12.2025).

[12] Федеральный закон № 194-ФЗ от 13.07.2020 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». URL: http://publi

кредитов, таможенного оформления, плановых проверок бизнеса и др. В этих законодательных актах изменился принцип развития региона: раньше государство само инвестировало в Арктику, а теперь взят курс на поддержку инвесторов.

Преференции в Арктике – важный шаг в плане активизации экономической жизни в регионе через финансирование представителей малого и среднего бизнеса. Любой предприниматель, готовый вложить в новый проект не менее 1 млн руб., может получить статус резидента Арктической зоны. Законы вступили в силу 28 августа 2020 г. Данная тема анализировалась в научных статьях[13], в которых раскрыты особенности, трудности и первые положительные результаты указанного законодательного акта.

По информации Минвостокразвития РФ, на конец ноября 2024 г. в АЗРФ «запущено в эксплуатацию 262 предприятия на 17 тыс. рабочих мест. Реализуется 945 инвестиционных проектов»[14]. Общий объём инвестиций, запланированных крупнейшими российскими компаниями в Арктике, превышает 35 трлн рублей. Архангельская и Мурманская области лидируют по абсолютному числу резидентов преференциальных режимов.

Важным событием стало утверждение 26 октября 2020 г. «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года»[15] (далее «Стратегия-2035»), которая определяет меры, на-

---

cation.pravo.gov.ru/Document/View/0001202007130054 (дата обращения: 01.12.2025).

[13] Котов А.В. Развитие преференциального режима при реализации инвестиционных проектов промышленного освоения территории Арктической зоны Российской Федерации // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13. № 2. С. 297–309; Никулкина И.В. Инструменты поддержки предпринимательства в Арктике: резильентный подход // Общество: политика, экономика, право. 2024. № 9. С. 94–108. DOI: 10.24158/pep.2024.9.11

[14] Глава Минвостокразвития Алексей Чекунков принял участие в парламентских слушаниях в Госдуме. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: https://minvr.gov.ru/presscenter/news/glava_minvostokrazvitiya_aleksey_chekunkov_prinyal_uchastie_v_parlamentskikh_slushaniyakh_v_gosdume_/ (дата обращения: 11.08.2024).

[15] О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Указ Президента Российской Федерации № 645. от 26 октября 2020 г. URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033 (дата обращения: 18.11.2025).

правленные на выполнение «Основ-2035», служит базой современной политики РФ в Арктике, выделяет этот регион в самостоятельный объект государственной политики. По оценке О.Е. Поляковой и Т.Н. Могун, «будущее Арктики во многом зависит от освоения ресурсов Арктического шельфа, где сосредоточены огромные ресурсы углеводородного сырья, а также твёрдых полезных ископаемых, которые позволят при условии формирования специальной системы государственного регулирования обеспечить динамичное развитие как регионов Арктики, так и страны в целом»[16]. Это подтверждается цифрами «Стратегии-2035»: «регион обеспечивает добычу более 80 процентов горючего природного газа и 17 процентов нефти (включая газовый конденсат) в Российской Федерации»; «континентальный шельф РФ в Арктике, по оценкам экспертов, содержит более 85,1 трлн куб. м горючего природного газа, 17,3 млрд тонн нефти (включая газовый конденсат) и является стратегическим резервом развития минерально-сырьевой базы России». «Стратегия-2035» рассчитана на три этапа: первый – 2020–2024 гг., второй – 2025–2030 гг., третий – 2031–2035 гг.

К составлению документа привлекались власти арктических регионов, научное сообщество, многочисленные эксперты. От жителей арктических территорий поступило свыше 650 предложений, а позже в каждом регионе Арктики прошли очные обсуждения документа. По мнению О.В. Кузнецовой, «разработку и утверждение стратегии и госпрограммы развития АЗРФ можно считать примером реализации норм федерального закона о стратегическом планировании, о необходимости разработки стратегий социально-экономического развития макрорегионов»[17]. С точки зрения учёных Института комплексных исследований Арктики, новые стратегические документы юридически оформляют деятельность России в макрорегионе в политику нового типа, определяемую как «внутренне-внешняя», по-

[16] Полякова О.Е., Могун Т.Н. Особенности развития и геополитическое значение арктической политики Российской Федерации // Управленческий учёт. 2022. № 3–3. С. 647.

[17] Кузнецова О.В. Федеральная арктическая политика и её муниципальная составляющая // Научные труды ВЭО России. 2024. Т. 246. С. 99. DOI: 10.38197/2072-2060-2024-246-2-96-115

скольку именно в Арктике выявлена острая взаимозависимость международных и внутренних аспектов современного развития страны[18]. Это важное наблюдение позволяет правильно организовать работу по реализации принципа единства арктического макрорегиона как территории сотрудничества, честной конкуренции и постепенного перехода на инновационную модель развития. «Стратегию-2035» отличает фундаментальный подход, в ней определены задачи, которые должны быть решены на территории арктических регионов (ст. 20–28). Анализу их выполнения в Северо-Западном федеральном округе посвящены отдельные главы данной монографии.

Завершением законодательного обеспечения арктической стратегии стало распоряжение Правительства РФ от 15 апреля 2021 г. № 996-р, которое утвердило единый план мероприятий по реализации Основ госполитики и Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года[19]. Выполнение плана направлено на повышение качества жизни северян, увеличение вклада Арктической зоны в российскую экономику и устойчивое развитие региона в целом.

С экспертной точки зрения все три документа были эффективно проработаны и обозначили основные направления разви-

---

[18] Чижова Л.А., Тутыгин А.Г., Подоплёкин А.О., Губайдуллин М.Г., Малинина К.О., Максимов А.М., Блынская Т.А., Лец О.В., Хадыко А.И. Социально-экономическое развитие арктического макрорегиона: комплексный подход. Архангельск: КИРА, 2022. 292 с.

[19] Единый план мероприятий по реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. 15.04.2021. URL: static.government.ru/media/files/p8DfCI0Pr1XZnAk08G7J3jUXUuDvswHr.pdf (дата обращения: 01.12.2025). Документ включает 268 мероприятий: по социальному развитию – 47, экономическому развитию – 22, развитию инфраструктуры – 30, развитию науки и технологий в интересах освоения Арктики – 12, охране окружающей среды и обеспечению экологической безопасности – 19, международному сотрудничеству – 14, обеспечению защиты населения и территорий Арктической зоны от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера – 11, обеспечению общественной безопасности в Арктической зоне – 14, обеспечение военной безопасности РФ в Арктике – 4, защите и охране государственной границы РФ – 8 (подсчитано автором). Остальные задачи касались арктических регионов и муниципальных образований.

тия Арктики на ближайшие 15 лет. В этот период не была реализована идея парламентариев принять закон об Арктической зоне РФ, который «должен был прописать статус макрорегиона как особого объекта государственного регулирования и внедрения систем выгод для инвесторов»[20]. Причин этому много: главные из них связаны со слабой правовой проработкой документа и недостаточным влиянием депутатов Госдумы и сенаторов на законотворческие процессы в стране.

В 2020 г. руководство РФ обратилось к конкретным проблемам, которые решались в последующие годы.

Правительство выработало правила отбора инвестпроектов в Арктической зоне, которые смогут получить субсидию на создание инфраструктуры (льгота доступна проектам стоимостью не менее 300 млн руб., при этом размер господдержки не должен превышать 20% заявленных частных инвестиций). Проект направлен на создание новых рабочих мест, его производственная площадка должна быть расположена в Арктике и соответствовать основным направлениям развития АЗРФ. Предусмотрен целый набор налоговых преференций: а) снижение до 5% ставки налога на добычу полезных ископаемых (НДПИ) сроком на 15 лет для проектов добычи нефти на шельфе; б) нулевая ставка по НДПИ в течение 12 лет для производства сжиженного газа и газохимии; в) нулевая ставка НДПИ в течение 12 лет с поэтапным выходом на полную ставку с 13 по 17 год для новых нефтяных провинций в Восточной Арктике; г) льготы для иных проектов (в частности, нулевая ставка налога на прибыль в течение 10 лет)[21].

Эти решения способствовали значительной активизации экономической деятельности в регионе, зарождению и развитию арктического предпринимательства, в т.ч. малого и среднего.

15 мая 2000 г. на заседании президиума Государственной

---

[20] Кожебаева И.Х., Гутман С.С. Арктическая политика современной России: этапы, приоритеты и изменения // Кластеризация цифровой экономики: глобальные вызовы. В 2-х томах / под ред. Д.Г. Родионова, А.В. Бабкина. 2020. С. 430–436.

[21] Кабмин утвердил правила отбора проектов в Арктике для получения субсидии на инфраструктуру. URL: https://tass.ru/ekonomika/8027297?ysclid=mfgoskxsi3771430087 (дата обращения: 01.12.2025).

комиссии по вопросам развития Арктики (далее Госкомиссия) под председательством Ю.П. Трутнева рассматривался проект реновации Норильска[22] – самого северного города мира. Инфраструктура города, основанного в 1935 г., пришла в негодность и требовала кардинального обновления. 26% населения – сотрудники «Норникеля», который производит 35% мирового палладия, 25% платины, 20% никеля, 20% родия, 10% кобальта. Было принято решение о реновации жилищного фонда, строительстве и ремонте социальных учреждений, а также об обновлении коммунальной, инженерной и транспортной инфраструктуры. Через полгода продолжилось обсуждение и уточнение решений по реновации Норильска[23]. 20 февраля 2021 г. в правительстве РФ были подписаны два документа: Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве между Министерством по развитию Дальнего Востока и Арктики, Красноярским краем, муниципальным образованием «Город Норильск» и публичным акционерным обществом «Горно-металлургическая компания “Норильский никель”» и Соглашение о взаимодействии и сотрудничестве в целях реализации комплексных мер социально-экономического развития муниципального образования «Город Норильск» на период до 2024 года и перспективу до 2035 года[24]. Объём совместного финансирования вырос с 85 до 120,1 млрд руб., из них: «24 млрд рублей – из средств федерального бюджета, 14,8 млрд – из средств консолидированного бюджета Красноярского края и 81,3 млрд – из средств “Норильского никеля”»[25]. Программа развития Норильска – это комплексный, долгосрочный взгляд на социально-экономическое развитие одно-

---

[22] Юрий Трутнев провёл заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. URL: http://government.ru/news/39684/ (дата обращения: 01.12.2025).

[23] Мякота А.Д. Концепция реновации Норильска // Проект Байкал. 2022. № 72. С. 86–95; Петухова Ж.Г., Петухов М.В. Успехи и проблемы Норильска, построенного на широтах крайнего севера в условиях распространения вечной мерзлоты // Научный вестник Арктики. 2019. № 7. С. 44–46; Рысева О.П., Керимов А.Г., Умнова Е.В. Направления реновации жилого фонда в Норильске // Научный вестник Арктики. 2018. № 4. С. 33–42.

[24] В Правительстве подписаны соглашения о сотрудничестве в целях социально-экономического развития Норильска. URL: http://government.ru/news/41590/ (дата обращения: 01.12.2025).

[25] Там же.

го из ключевых городов российского Севера, который позволит превратить его в более современное, комфортное и удобное место для жизни, придать новый импульс развитию всего Красноярского края. Важно отметить, что программа построена на принципах государственно-частного партнёрства и направлена на повышение качества жизни норильчан. Её отличает конкретика, что позволяет контролировать исполнение каждого мероприятия, особенно связанного с вопросами экологии, развитием коммунального хозяйства и состояния жилого фонда.

27 мая на совещании в правительстве РФ обсуждалось развитие Ненецкого АО, экономика которого на 83% связана с добычей природных ископаемых, и Архангельской области, где недостаточно использовались возможности Севморпути[26].

10 июля по поручению президента РФ состоялось совещание по вопросу дальнейшего развития моногородов Воркута и Инта Республики Коми с акцентом на поддержку занятости населения, живущего и работающего в арктических условиях[27].

2 октября правительство России утвердило общенациональный план восстановления экономики, в который было включено формирование Фонда развития Арктики, что позволяло перенаправлять 50% налоговых доходов федерального бюджета от новых инвестпроектов в Арктике на социально-экономическое развитие арктических регионов.

15 октября на заседании президиума Госкомиссии были подведены первые итоги трёх месяцев работы, связанные с началом деятельности резидентов, а также обсуждались вопросы развития национального парка «Русская Арктика», обеспечения навигации по СМП данными дистанционного зондирования Земли в 2021–2022 гг., создания и открытия в период председательства РФ в АС в 2021–2023 гг. международной арктической станции «Снежинка». Поддержку получили 6 инвестиционных

---

[26] Юрий Трутнев поручил Минвостокразвития совместно с администрациями Архангельской области и Ненецкого автономного округа подготовить общую программу социально-экономического развития двух регионов. URL: http://government.ru/news/39758/ (дата обращения: 01.121.2025).

[27] Юрий Трутнев провёл совещание по вопросу дальнейшего развития моногородов Воркута и Инта Республики Коми. URL: http://government.ru/news/40012/ (дата обращения: 01.12.2025).

проектов с общим объёмом инвестиций более 206 млрд руб.[28]

21 октября М.В. Мишустин в Мурманске принял участие в приёмке головного универсального атомного ледокола «Арктика». Премьер-министр также провёл совещание, где рассматривались вопросы развития инфраструктуры АЗРФ, СМП, развития его грузовой базы и обеспечения ледокольной проводки грузов, встретился с инвесторами Арктической зоны. 2 ноября было подписано правительственное поручение «О решениях по итогам рабочей поездки в Мурманскую область»[29], включающее 22 пункта о деятельности большинства федеральных органов исполнительной власти и арктических субъектов РФ. В документе излагался весь объём арктической проблематики, связанной с развитием АЗРФ и СМП. Исполнение данного поручения, как показал анализ, стало основой для разработки документа стратегического планирования по развитию СМП и арктических территорий.

3 декабря на совещании с участием Ю.П. Трутнева обсуждался вопрос обеспечения безопасности судоходства. За счёт средств федерального бюджета в 2020–2024 гг. было предусмотрено строительство аварийно-спасательного флота в количестве 16 судов за 38,7 млрд рублей. Но контракты не были заключены, а выделенные лимиты возвращены в бюджет. Вице-премьер отметил неудовлетворительную работу Минтранса и Росморречфлота, дал министерству и ведомству поручение разработать и представить в правительство «дорожную карту» строительства судов аварийно-спасательного флота с указанием сроков заключения контрактов, сроков сдачи судов и стоимости контрактов.

В 2020 г. основное внимание уделялось разработке документов по социально-экономическому развитию АЗРФ. Были подготовлены законы, позволяющие предоставлять помощь бизнесу, поддерживать новые инвестиционные проекты и созда-

---

[28] Одобрена инфраструктурная господдержка для 6 новых проектов в Арктике. URL: https://neftegaz.ru/news/gosreg/635484-odobrena-infrastrukturnaya-gospodderzhka-dlya-6-novykh-proektov-v-arktike/?ysclid=mcqd2gaav3766183572 (дата обращения: 01.12.2025).

[29] О решениях по итогам рабочей поездки в Мурманскую область. URL: http://government.ru/orders/selection/401/40758/ (дата обращения: 01.12.2025).

вать условия для их реализации. Через систему преференций налаживалась работа по укреплению экономики Арктической зоны, развитию её инфраструктуры. В рамках улучшения инвестиционного климата в 2020 г. принято 11 федеральных законов, из них 7 – по Дальнему Востоку и 4 – по Арктике.

10 ноября Указом Президента РФ А.О. Чекунков назначен Министром РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики[30], ранее (с 25 сентября 2014 г.) он возглавлял Фонд развития Дальнего Востока и Арктики.

Арктические вопросы в центре внимания президента РФ. 13 апреля 2022 г. на совещании с правительством по вопросам развития Арктической зоны В.В. Путин отметил: «Сейчас, с учётом разного рода внешних ограничений и санкционного давления, всем проектам и планам, связанным с Арктикой, нам необходимо уделять особое внимание: не откладывать их, не сдвигать вправо, а напротив, на попытки сдержать наше развитие мы должны ответить максимальным наращиванием темпов работы как по текущим, так и по перспективным задачам»[31]. Как показали последующие события, это совещание стало ключевым в социально-экономическом развитии Арктики. Выступивший с основным докладом Ю.П. Трутнев отметил, что в Арктике с государственной поддержкой реализуется более 460 проектов. Объём инвестиций по соглашениям превышает 1,3 трлн руб. В результате их реализации будет создано 30 тыс. рабочих мест. В Карелии за последние 40 лет впервые приступили к созданию целлюлозно-бумажного комбината. В рамках проекта «Арктик СПГ 2» создаётся центр крупнотоннажных морских сооружений. Основной объём перевозки по СМП до 2024 г. должны обеспечить 4 компании: «НОВАТЭК», «Газпромнефть», «Роснефть» и «Северная звезда». На российских верфях строится 4 атомных ледокола, в т.ч. уникальный ледокол «Лидер». Было указано, что до 2030 г. необходимо построить ещё 6 ледоколов (4 из них – на внебюджетные средства). Было обращено особое

---

[30] Алексей Чекунков назначен Министром по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/64391 (дата обращения: 01.12.2025).

[31] Совещание по вопросам развития Арктической зоны. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/68188 (дата обращения: 01.12.2025).

внимание на модернизацию аварийно-спасательной инфраструктуры, строительство 4 терминалов в акватории СМП с общим объёмом инвестиций более 300 млрд руб. до 2030 г., расширение сети аварийно-спасательных центров флота, авиации МЧС, развитие космической группировки в целях создания устойчивой системы связи, метеорологии, радиолокации льда. С августа 2021 г. на территорию Арктики распространена программа «Дальневосточный гектар», проект «Дети Арктики» со 100%-ной оплатой стоимости отдыха для детей, проживающих на арктической территории, последовательно проводится работа по сохранению обычаев, традиций, образа жизни 19 коренных малочисленных народов, проживающих на севере. В рамках развития арктической науки создаются два научно-образовательных центра в Архангельской области и Республике Саха (Якутия), завершается строительство ледостойкой самодвижущейся платформы для проведения океанологических, биологических, экологических исследований, а на Ямале планируется строительство круглогодичной научной станции «Снежинка», на платформе которой будут использоваться передовые технологии в области производства чистой энергии и систем жизнеобеспечения[32].

Несмотря на сложную международную обстановку и последовавшие системные санкционные ограничения, развёрнута деятельность по достижению обозначенных целей. Президент РФ убедился в этом, совершив ряд рабочих поездок в арктические регионы. 10 февраля в Архангельской области он посетил Устьянский лесопромышленный комплекс[33], рассмотрел широкий круг вопросов, связанных с лесовосстановлением. 20 июля в Мурманской области в Центре строительства крупнотоннажных морских сооружений и принял участие в церемонии отправки первой технологической линии СПГ на гравитационной платформе по СМП к месторождению «Утреннее» на Гыданском полуострове[34]. В тот же день президент провёл совещание по раз-

---

[32] Юрий Трутнев выступил с докладом на совещании у Президента России по вопросам развития Арктической зоны. URL: http://government.ru/news/45131/ (дата обращения: 01.12.2025).

[33] Посещение Устьянского лесопромышленного комплекса. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/70493 (дата обращения: 01.12.2025).

[34] Посещение Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений

витию закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО) и населённых пунктов в Арктической зоне России[35], на котором было рассмотрено состояние инфраструктуры ЗАТО, отмечены причины медленного хода работ. Указания были оформлены в перечне поручений президента по развитию ЗАТО и населённых пунктов АЗРФ[36]. Глава государства также поддержал предложение о внедрении на Крайнем Севере льготной ипотеки под 2% годовых[37].

4 сентября В.В. Путин провёл совещание с членами правительства по реализации проекта «Мурманский СПГ»[38]. 11 сентября в Приморье на судостроительном комплексе «Звезда» он принял участие в торжественной церемонии имянаречения арктического танкера-газовоза «Алексей Косыгин» и танкера-челнока «Валентин Пикуль»[39]. 12 сентября на пленарном заседании восьмого Восточного экономического форума президент «обратил внимание на опережающее строительство современного ледокольного флота и особенно модернизацию арктических портов и их инфраструктуры»[40].

11 октября на пленарном заседании международного форума «Российская энергетическая неделя» В.В. Путин отметил: «Сегодня мы столкнулись с ограничениями на поставку технологий и оборудования, а также судов для перевозки СПГ… нуж-

---

ООО «НОВАТЭК-Мурманск». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/71709 (дата обращения: 25.12.2025). Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Проблемы развития Российской Арктики в 2023 году в решениях федеральных органов исполнительной и законодательной власти// Вестник Университета мировых цивилизаций. 2024. Т. 15, № 2. С. 77.

[35] Совещание по развитию ЗАТО и городов в Арктической зоне. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/71711 (дата обращения: 01.12.2025).

[36] Перечень поручений по итогам совещания по развитию ЗАТО и населённых пунктов Арктической зоны России. № Пр-1626. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/copy/72097 (дата обращения: 01.12.2025).

[37] В Арктике появится ипотека под 2% годовых. URL: http://minvr.gov.ru/presscenter/news/v_arktike_poyavitsya_ipoteka_pod_2_godovykh/ (дата обращения: 10.12.2024).

[38] Совещание по вопросу реализации проекта «Мурманский СПГ». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72195 (дата обращения: 01.12.2025).

[39] Посещение судостроительного комплекса «Звезда». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72244 (дата обращения: 01.12.2025).

[40] Пленарное заседание восьмого Восточного экономического форума. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72259 (дата обращения: 01.12.2025).

но не только кооперироваться с дружественными странами, но и ускоренно готовить собственные решения, вводить в строй новые производственные мощности»[41].

18 октября на III Международном форуме «Один пояс – один путь» глава государства предложил иностранным партнёрам активно использовать транзитный потенциал СМП: «…мы приглашаем заинтересованные государства к прямому участию в его развитии, готовы обеспечить надёжную ледовую проводку, связь и снабжение»[42].

В конце года по поручению президента была создана рабочая группа по обеспечению транспортно-логистического и социально-экономического развития АЗРФ, её руководителем назначен А.В. Чибис, губернатор Мурманской области.

В 2024 г. В.В. Путин утвердил ряд поручений по развитию Арктики на основе перечней его поручений по итогам рабочей поездки в Архангельскую область 11 декабря 2023 г.[43], пресс-конференции 14 декабря[44], работы в Чукотском АО 14 января 2024 г.[45] и визита в Республику Саха (Якутия) 18 июня[46]. Они обязывают правительство РФ, федеральные и региональные органы власти проводить мероприятия по закреплению и росту численности граждан на территории АЗРФ, улучшению их материального положения и жилищных условий, переселению

---

[41] Пленарное заседание международного форума «Российская энергетическая неделя». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72480 (дата обращения: 01.12.2025).

[42] Международный форум «Один пояс, один путь». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72528 (дата обращения: 01.12.2025).

[43] Перечень поручений по итогам рабочей поездки в Архангельскую область 11 декабря 2023 г. Утверждён Президентом РФ 02.02.2024 г., Пр-200. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73379 (дата обращения: 05.02.2025).

[44] Перечень поручений по итогам пресс-конференции Президента 14 декабря 2023 г. Утверждён Президентом РФ 12.02.2024 г., Пр-250. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73431 (дата обращения: 05.02.2025).

[45] Перечень поручений по итогам рабочей поездки в Чукотский автономный округ и Хабаровский край. Утверждён Президентом РФ 18.02.2024 г., Пр-293. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/73493 (дата обращения: 05.02.2025).

[46] Перечень поручений по итогам визита в Республику Саха (Якутия). Утверждён Президентом РФ 20.09.2024 г., Пр-1915. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/75167 (дата обращения: 05.02.2025).

граждан из районов Крайнего Севера, укреплению и материальной поддержке многодетных семей, совершенствованию условий программы «Дальневосточная и арктическая ипотека».

В области транспорта ставится задача обеспечения бесперебойного сообщения по маршруту г. Анадырь – аэропорт Анадырь (Угольный), поставки не менее 5 аэролодок для развития сообщения через Анадырский лиман. Президент отметил необходимость строительства нового корпуса Высшей школы музыки и создания центра обработки данных для исследований в сфере искусственного интеллекта. По итогам поездки на Чукотку глава государства акцентировал внимание на учёте особенностей развития туризма в районах Крайнего Севера в государственной программе РФ «Развитие туризма» и оказании помощи исполнительным органам Чукотского автономного округа в подготовке учебников по родным языкам коренных малочисленных народов Севера и их включении в федеральный перечень учебников. Президент потребовал разработать при участии заинтересованных исполнительных органов субъектов РФ и общественных организаций и утвердить Концепцию устойчивого развития коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока РФ на период до 2036 года (утверждена распоряжением Правительства РФ № 1161-р от 8 мая 2025 г.).

Принятые меры позволили активизировать работу на арктическом направлении, особенно в области повышения качества жизни граждан.

В 2020–2024 гг. В.В. Путин совершил ряд поездок в арктические регионы (Мурманск, Архангельск, Якутск, Анадырь), принял кадровые решения относительно руководства Чукотского АО и Республики Коми. Поездки и рабочие встречи с губернаторами продолжились в 2025 году. 11 марта в Кремле президент провёл встречу с губернатором Архангельской области А.В. Цыбульским[47], а 18 марта – с И.А. Гехт, после чего назначил её на должность временно исполняющей обязанности губернатора Ненецкого АО[48]. 24 марта В.В. Путин посетил Мур-

[47] Встреча с губернатором Архангельской области Александром Цыбульским. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/76442 (дата обращения: 03.09.2025).

[48] Встреча с И. Гехт. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/76479

манск, выступив на пленарном заседании VI Международного арктического форума[49]. 24 июля после визита в США он прилетел на Чукотку, где провёл рабочую встречу с губернатором В.Г. Кузнецовым[50]. Эти встречи имели важное значение для уяснения на месте проблем арктических регионов.

Государственная комиссия по вопросам развития Арктики создана в 2015 г., играет важную роль в подготовке предложений по развитию региона. Её первым председателем стал Д.О. Рогозин, заместитель председателя правительства[51]. Тогда же руководство страны, федеральные министерства и ведомства стали значительно больше внимания уделять Арктике. В декабре 2018 г. Госкомиссию возглавил заместитель председателя правительства, полномочный представитель Президента РФ в Дальневосточном федеральном округе Ю.П. Трутнев[52]. Комиссия была реформирована по составу и направлениям работы.

В своей деятельности она уточняет цели и задачи госполитики России в Арктике с учётом изменения обстановки, необходимости выполнения программ и проектов устойчивого развития АЗРФ, координирует деятельность органов исполнительной власти на арктическом направлении. В 2020–2024 гг. прошло 10 заседаний и совещаний в рамках деятельности Госкомиссии, было рассмотрено более 70 вопросов. Их содержание позволяет определить основные направления арктической политики: развитие и увеличение грузопотока по СМП с подтверждением обязательств компаний по грузоперевозкам; развитие транспортных коридоров с использованием СМП и его акваторий; модерни-

---

(дата обращения: 25.05.2025).

[49] См.: Журавель В.П. К итогам VI Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» – 2025 // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 169–189. DOI: https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2025.59.169

[50] Встреча с губернатором Чукотки Владиславом Кузнецовым. URL: http://kremlin.ru/events/president/news/77797 (дата обращения: 03.09.2025).

[51] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 431-р от 14 марта 2015 г. URL: http://static.government.ru/media/files/cIXc75AyPvw.pdf (дата обращения: 25.05.2025); О работе Комиссии см.: Журавель В.П. Государственная комиссия по вопросам развития Арктики: итоги работы первых двух лет // Государственный аудит. Право. Экономика. 2017. № 1. С. 30–36.

[52] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 2742-р от 11.12. 2018. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001201812110038?ysclid=mfmhxen4zu904457560 (дата обращения: 01.12.2025).

зация и расширение магистральной инфраструктуры в европейской части АЗРФ; обеспечение аварийно-спасательными судами, координация действий морских поисково-спасательных и аварийных служб; перспективы создания арктических комплексных аварийно-спасательных центров; экономическая деятельность и социальное развитие регионов, поддержка бизнеса и его инфраструктурных проектов со стороны институтов развития; строительство ледоколов и гидрографических судов; модернизация производственных мощностей судостроительных и судоремонтных организаций и др. Участники заседаний называли причины невыполнения тех или иных решений, в т.ч. дефицит необходимого оборудования, спровоцированный санкциями ЕС.

Не все намеченные планы были реализованы. В частности, к 2024 г. РФ не смогла выйти на 80 млн т перевозки грузов по СМП из-за последствий пандемии, ужесточения антироссийских санкций, значительного уменьшения возможностей компаний, которые занимались добычей углеводородов, сбором грузовой базы и её перевозкой. Возникли проблемы в строительстве газовозов и танкеров ледового класса *Arc7*. По оценке Ю.П. Трутнева, «в настоящее время при дефиците грузового флота ледового класса не менее 70 судов мощность российских верфей позволяет построить до 2030 года только 16»[53]. Компании из Кореи и Финляндии, с которыми были достигнуты договорённости по строительству, перестали выполнять свои обязательства из-за санкций и в конечном итоге разорвали контракты. М.Н. Григорьев по этому поводу отметил: «Сегодняшние реалии таковы, что рассчитывать на кооперацию с другими странами в условиях вторичных санкций, очевидно, не стоит, и следует рассчитывать исключительно на собственные силы. Ставя задачу обеспечения технологического суверенитета страны, необходимо отдавать себе отчёт в том, что целый ряд компетенций придётся нарабатывать “с нуля”. В значительной степени это относится к арктическому крупнотоннажному судостроению – начиная от проектирования судов и криогенного оборудования

[53] Светлана Задера, Сергей Тихонов. Как сделать строительство судов ледового класса массовым. URL: https://rg.ru/2024/11/07/ot-kromki-do-kromki.html ?ysclid=mfpf31b1j0718371441 (дата обращения: 01.12.2025).

до создания требуемых верфей»[54].

Не до конца ясна ситуация со строительством арктической станции «Снежинка» на Ямале. Оно должно было осуществляться в рамках председательства РФ в АС. Из-за санкций иностранные инвесторы ушли из проекта, поэтому приходится ограничиваться бюджетными средствами.

Задерживается запуск целого ряда публично заявленных проектов. Ввод Баимского горно-обогатительного комбината на Чукотке перенесён на 2029 г. Из проекта вышла компания *KAZ Minerals*, покинувшая российский рынок в 2023 г. Баимская рудная площадь перешла под контроль российской фирмы «Рускапитал», что привело к пересмотру финансового и организационного плана и к проблемам с поставками оборудования. Пусконаладочные работы планируется начать в 2028 г., проектная мощность комбината – 70 млн т руды в год[55].

В начальной стадии освоения находится свинцово-цинковое месторождение «Павловское» в северной части Южного острова архипелага Новая Земля в Архангельской области, лицензией на которое владеет «Первая горнорудная компания» (ПГРК), дочерняя структура «Росатома». В марте 2022 г. Главгосэкспертиза России одобрила строительство портового горно-обогатительного комбината (ГОК). Первоначально его запуск был намечен на 2022 г. Строительные работы были перенесены на 2023 г. из-за дополнительного проектирования, в т.ч. в связи с санкциями. В настоящее время завершены геологоразведочные, изыскательские и проектные работы, но в связи с уходом ряда подрядчиков перед ПГРК стоит задача переориентации логистических цепочек в сторону партнёров из дружественных стран как для реализации проекта, так и для поиска потенциальных потребителей будущей продукции.

Лицензия на разработку Сырадасайского месторождения коксующегося угля (110 км юго-восточнее посёлка Диксон Тай-

---

[54] Григорьев М.Н. Вывоз стабилен, но пауза неизбежна. О перевозках по Северному морскому пути арктического СПГ в 2024 году и ближайших перспективах // Газовый бизнес. 2024. № 3. С.34.

[55] Ввод Баимского ГОКа в эксплуатацию перенесен на 2029 год. URL: https://золотодобыча.рус/index.php/news/842-commissioning-of-the-baimsky-plant-has-been-postponed-until-2029 (дата обращения: 15.09.2025).

мырского Долгано-Ненецкого района Красноярского края) принадлежит компании «Северная звезда» (входит в состав международной корпорации *AEON*). Запасы угля оцениваются в 5,7 млрд т. В июле 2020 г. проект получил положительное заключение Главгосэкспертизы. Работы начались в том же году. Осенью 2022 г. «Северная звезда» отгрузила первую партию угля, что стало поистине знаковым событием как для самой компании, так и для всей российской угольной промышленности. В 2025 г. ожидался выход на добычу 3,5 млн т угля в год.

Анализ освоения месторождений и строительства объектов показывает, что работы проводятся с разной степенью интенсивности; сроки ввода постоянно отодвигаются, в т.ч. из-за санкций, смены состава собственников, роста объёмов финансирования и др. Наиболее благоприятно складывается ситуация с освоением Сырадасайского месторождения.

Совершенствование судоходства по Севморпути и увеличение объёмов перевозки грузов. Развитие СМП – важное направление российской политики. «Национальное значение Северного морского пути заключается в том, и сегодня, и в перспективе, что это – единственный судоходный маршрут, связывающий все арктические и субарктические регионы Российской Федерации. Вместе с многочисленными реками, впадающими в Северный Ледовитый океан, он образует единую транспортную систему, соединяющую территорию России как с Запада на Восток, так и по линии Север – Юг»[56]. Развитие СМП и освоение на этой основе богатств Арктики является важнейшей национальной задачей, сопоставимой по масштабам и общегосударственной значимости с ключевыми национальными проектами[57].

Маршрут через Арктику сокращает расстояние между Европой и Азией и открывает перспективы для освоения природных ресурсов региона. В последние годы правительство РФ уделяло

---

[56] Журавель В.П., Назаров В.П. Северный морской путь: настоящее и будущее // Вестник Московского государственного областного университета (эл. журнал). 2020. № 2. С. 140–158. DOI: 10.18384/2224-0209-2020-2-1010

[57] Матвеев О.В. Внешнеполитический вектор России в Арктике: история освоения, внешней политики и международных отношений в XX в. – начале XXI в.: учебное пособие по программе бакалавриата по направлению 41.03.05 Международные отношения. М.: Изд-во Артифекс, 2025. С. 9–23.

пристальное внимание совершенствованию работы СМП[58]: «Его распоряжения и постановления… опирались на принятые ранее решения и были направлены на: улучшение функционирования СМП как транспортной магистрали (увеличение количества рейсов; повышение точности прогнозов ледовой обстановки; решение проблем тарифов, налогов и таможенных пошлин; развитие и модернизация портовой инфраструктуры; со-здание современных каналов связи); увеличение грузовой базы и расширение её номенклатуры; расширение (пополнение) состава ледоколов и судов ледокольного класса для перевозки грузов и обеспечения хозяйственной деятельности в акватории СМП»[59].

Всё это в конечном итоге приводило к росту грузопотока, который в 2020 г., по данным «Росатома», составил почти 33 млн т против 31,5 млн т в 2019 г.[60]: «В навигации по СМП принимали участие 340 судов, которые совершили 2905 рейсов. Наибольшее количество рейсов (750) совершено 49 танкерами. Под флагом РФ работало 236 судов, которые совершили 2103 рейса, что составило 72% общего числа рейсов»[61].

В 2021 г. актуальным стало дальнейшее расширение окна навигации, необходимого для организации безопасной круглогодичной морской транспортировки сжиженного природного газа (СПГ) из Обской губы Карского моря в восточном направлении. 5 января был организован высокоширотный экспериментальный круговой рейс в порту Сабетта на ледоколе «Кристоф де Маржери». Переход в восточном направлении газовоз осуществил за 11 суток, двигаясь самостоятельно, без ледокольной проводки. После выгрузки партии СПГ в порту Цзянсу (КНР) 27 января он проследовал в обратном направлении, 7 февраля его

---

[58] Бхагват Д.В., Халтуринская В.А. Эволюция российской государственной политики развития СМП (2018–2022 гг.): влияние геополитических и геоэкономических факторов // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 116–155. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.116

[59] Журавель В.П. Обстановка в Арктике в 2023 г.: международные и российские аспекты // Россия и Америка в XXI веке. 2024. Выпуск № 3. DOI: 10.18254/S207054760030448-9

[60] Грузооборот по Севморпути в 2020 году вырос на 5%. URL: https://tass.ru/ekonomika/10434515 (дата обращения: 01.12.2025).

[61] Балмасов С. Судоходный трафик в акватории СМП в 2020 г. // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 89.

взял под проводку у мыса Дежнёва (восточной оконечности трассы СМП) ледокол «50 лет Победы»[62]. 16 февраля в правительстве РФ прошло совещание о ходе экспериментального рейса по СМП[63]. Данный рейс организовала и проводила судоходная компания «Совкомфлот» в интересах компании «НОВАТЭК» при участии госкорпорации «Росатом». Впервые в истории крупнотоннажное грузовое судно совершало переход по Северному морскому пути в феврале, успешно преодолев акватории трёх морей – Чукотского, Восточно-Сибирского и Лаптевых. Участники пришли к общему выводу, что навигационное окно в восточной части Арктики может быть существенно расширено при наличии эффективной ледокольной проводки, использовании транспортных судов арктического ледового класса и соблюдении высочайших стандартов безопасности мореплавания.

Важным шагом в развитии судоходства, организации регулярных судоходных контейнерных линий и каботажных перевозок по СМП стало правительственное совещание 31 марта, где рассматривались меры господдержки морских перевозок между субъектами РФ, имеющими непосредственное отношение к СМП, а также расположенными на прилегающих к нему территориях[64]. Одной из тем стала доставка рыбы с Дальнего Востока в центральные регионы страны. С.Н. Берёзкин, президент группы «Рускон», заявил о нехватке рефрижераторных контейнеров. В.В. Рукша, заместитель генерального директора госкорпорации «Росатом», директор дирекции Севморпути, отметил, что госкорпорация организовала экспериментальные рейсы атомного лихтеровоза «Севморпуть» для перевозки контейнеров с рыбой по СМП. Главной проблемой было названо отсутствие постоянной загрузки рыбой судов, перевозящих её с запа-

---

[62] Арктический газовоз завершает экспериментальный рейс по Северному морскому пути. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/arkticheskiy-gazovoz-zavershaet-eksperimentalnyy-reys-po-severnomu-morskomu-puti-31556/ (дата обращения: 01.12.2025).

[63] Юрий Трутнев провёл совещание о ходе экспериментального рейса по Северному морскому пути. URL: http://government.ru/news/41556/ (дата обращения: 01.12.2025).

[64] Юрий Трутнев провёл совещание о развитии инфраструктуры Северного морского пути. URL: http://government.ru/news/41861/ (дата обращения: 01.12.2025).

да на восток, из-за регулярно меняющейся обстановки на рынке перевозок и отказов от отправки рыбопродукции.

В 2021 г. объём грузоперевозок по СМП составил около 34,9 млн т. Это почти на 2 млн т больше, чем в 2020 г. Наибольший вклад в формирование грузопотока внесли экспортные перевозки сжиженного природного газа с проекта «Ямал СПГ», реализуемого «НОВАТЭК», а также сырой нефти, которую «Газпромнефть» добывает в рамках проекта «Новый порт».

В соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2022 г. № 184-ФЗ в Кодекс торгового мореплавания РФ были внесены изменения, наделившие «Росатом» полномочиями по организации плавания судов в акватории СМП. Распоряжением Правительства РФ № 2019-р от 23 июля 2022 г. было создано федеральное государственное бюджетное учреждение «Главное управление Северного морского пути», основной целью которого определена организация плавания судов в акватории СМП. Речь идёт о выдаче разрешений на плавание судов в акватории, приостановлении, возобновлении и прекращении действия разрешений, а также внесении в них изменений. В его составе образованы Штаб морских операций и Отдел разрешительной деятельности в акватории СМП. Данное решение значительно упорядочило судоходство по СМП и из года в год доказывает свою эффективность.

В 2022 г. правительство активизировало работу по созданию и совершенствованию инфраструктуры СМП. 1 августа утверждён План развития СМП на период до 2035 г.[65] Он предусматривает реализацию 155 мероприятий, которые условно можно сгруппировать в пять блоков: грузовая база; транспортная инфраструктура; грузовой и ледокольный флот; безопасность судоходства по СМП; управление и развитие судоходства по СМП. Общее финансирование составляет 1,79 трлн рублей. В соответствии с распоряжением «Госкомиссия по вопросам развития Арктики определена органом, ответственным за коорди-

[65] Распоряжение Правительства РФ № 2115-р от 1 августа 2022 г. «Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года». URL: http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf (дата обращения: 01.12.2025).

нацию реализации плана, а Минвостокразвития РФ совместно с Координационным центром при Правительстве Российской Федерации – органами, осуществляющими на регулярной основе контроль за ходом выполнения плана»[66].

Одним из первых мероприятий по реализации плана стало совещание по созданию арктической спутниковой группировки в целях безопасности судоходства 22 октября 2022 г. на космодроме «Восточный». Обсуждалось расширение мониторинга ледяного покрова и гидрометеорологической обстановки. К 2024 г. на орбиту должно было быть выведено 2 космических аппарата (КА) «Арктика-М» для предоставления данных о гидрометеорологической обстановке в высоких широтах, а также 3 КА радиолокационного наблюдения (2 – «Кондор-ФКА», 1 – «Обзор-Р»), к 2026 г. – 4 спутника «Экспресс-РВ» для предоставления широкополосного доступа к сети Интернет в российской Арктической зоне. Благодаря успешному запуску космического аппарата «Арктика-М» в феврале 2021 г. у Росгидромета появилась возможность часто получать оперативную информацию о состоянии атмосферы и подстилающей поверхности по всему Арктическому региону[67].

28 октября Госкомиссия рассматривала вопрос строительства судов аварийно-спасательного флота для СМП. Исходя из поставленных президентом России задач к 2025 г. должно было быть построено 16 судов, чтобы общая группировка аварийно-спасательных судов выросла до 24 (включая 8, которые уже находятся в акватории СМП). Эта задача стала самой сложной, в т.ч. из-за санкций и отсутствия альтернативных решений.

В конце ноября на «Балтийском заводе» спустили на воду корпус атомного ледокола «Якутия», работающего по безотходной технологии (выбросы сажи или чёрного углерода составляют в год всего 500 граммов). По сравнению с выбросами обычной угольной котельной это в 100 тыс. раз меньше. Второй серийный атомный ледокол проекта 22220 «Урал» успешно за-

---

[66] Там же.

[67] Юрий Трутнев: Арктическая спутниковая группировка существенно повысит безопасность судоходства по Севморпути. URL: http://government.ru/news/46865/ (дата обращения: 01.12.2025).

вершил программу заводских ходовых испытаний и 3 декабря из порта Мурманска отправился в Карское море.

В 2022 г. объём перевезённых грузов по СМП составил 34,1 млн т[68]. Для ледокольного обеспечения арктических инвестиционных проектов («Восток Ойл» («НК «Роснефть»), «Северная звезда» (Корпорация АЕОН), «ГДК «Баимская», «Арктик СПГ 2» («НОВАТЭК)) работали 7 атомоходов, 3 из которых – самые мощные в мире (проект 22220: «Арктика», «Урал» и «Сибирь»)[69].

На Петербургском международном экономическом форуме в 2022 г. заместитель председателя правления, директор по морским операциям, судоходству и логистике «НОВАТЭК» Е.Н. Амбросов отметил: «Для обеспечения круглогодичной навигации в Арктике необходимо шесть ледоколов, в том числе три в Карском море (два обеспечивают двусторонний проход судов через Морской канал Обской губы и один прокладывает и поддерживает каналы в припайном льду на участке между проливами Матиссена и Вилькицкого, осуществляет проводки судов снабжения) и три атомных ледокола для проводки в восточном секторе Арктики для поддержания коммерческой скорости судов-газовозов»[70].

По итогам навигации 2022 г. правительство предоставило участникам программы субсидирования каботажных перевозок по СМП право использовать в своих маршрутах порты Архангельск и Находка[71]. Принятые меры сделали перевозку грузов более выгодной и востребованной для грузоотправителей, в т.ч. позволили оперативно увеличить грузопоток в рамках северно-

---

[68] Объём перевезённых грузов по Северному морскому пути в 2022 году составил 34,117 млн тонн. URL: https://apsbt.ru/media-centr/novosti-otrasli/bem-perevezennyh-gruzov-po-severnomu-morskomu-puti-v-2022-godu-sostavil-34117-mln-tonn/?ysclid=metpp1atou164672472 (дата обращения: 01.12.2025).

[69] Там же.

[70] Журавель В.П. Петербургский международный экономический форум (ПМЭФ-2022) и его арктическая повестка // Арктика и Север. 2022. № 48. С. 240. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.48.244

[71] Постановление Правительства Российской Федерации № 1209 от 25.07.2023 г. «О внесении изменений в Правила предоставления из федерального бюджета субсидии на государственную поддержку организации регулярных перевозок по Северному морскому пути». URL: http://static.government.ru/media/files/WWSOTbwggaHT8SqCm3beARspE0rbe4L5.pdf (дата обращения: 01.12.2025).

го завоза. Также постановлением правительства был «увеличен размер авансирования работ по строительству третьего и четвёртого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220 с 40 до 70%»[72].

Разъясняя ситуацию на трассе СМП и в Арктической зоне, заместитель руководителя Федеральной таможенной службы В.В. Ивин отметил, что «сейчас большинство пунктов пропуска в Арктике мало востребованы и работают в вахтовом режиме. В 2022 г. более 19,5 млн т сжиженного природного газа и свыше 775 тыс. т газового конденсата оформили сотрудники Новоуренгойского таможенного поста на экспорт. Товары убыли из морского пункта пропуска Сабетта в 268 танкерах-газовозах и 19 конденсатовозах. Всего через таможню прошло 582 морских судна, 292 из которых оформлены на прибытие»[73].

Важным решением стало постановление правительства от 12 января 2023 г. о порядке финансирования работ по разработке и запуску цифровой экосистемы СМП, которая будет включать «установку бортовых автоматизированных информационно-измерительных комплексов на судах в акватории СМП, а также самолётах и вертолётах ледовой разведки, что позволит повысить точность оценки метеорологической и навигационной обстановки»[74].

Особенностью совершенствования функционирования СМП стало то, что «Росатом» совместно с крупнейшими российскими грузоотправителями («Газпром нефть», «НК «Роснефть», «ЛУКОЙЛ», «СУЭК» и «ЕвроХим») приступил к восстановлению транзитного грузопотока путём перенаправления отечест-

---

[72] Постановление Правительства Российской Федерации № 1462 от 08.08. 2023 г. «Об изменении условий договора на выполнение работ по строительству третьего и четвёртого серийных универсальных атомных ледоколов проекта 22220». URL: https://rulaws.ru/goverment/Postanovlenie-Pravitelstva-RF-ot-08.09.2023-N-1462/?ysclid=mg3y0jnw2506488282 (дата обращения: 28.08.2025).

[73] Таможенники оформили более 20 млн тонн СПГ на экспорт в Арктике. Уральское таможенное управление. URL: https://utu.customs.gov.ru/about/sobytiya/document/377223 (дата обращения: 15.02.2025).

[74] Постановление Правительства Российской Федерации № 8 от 12.01.2023 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидии из федерального бюджета на обеспечение создания цифровой экосистемы Северного морского пути». URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202301160013 (дата обращения: 01.02.2025).

венной нефти и железно-рудного концентрата, которые ранее транспортировались из портов Северо-Запада РФ в КНР через Суэцкий канал, в восточном направлении через СМП.

Распоряжением от 27 мая 2023 г. № 1373-р правительство РФ расширило перечень морских портов, открытых для захода иностранных судов, включив в него Тикси[75]. Этот порт на побережье моря Лаптевых на севере Якутии расположен примерно на полпути между Европой и Азией, что делает его идеальной остановкой и перегрузочным пунктом на маршруте.

28 апреля 2023 г. распоряжением правительства № 1103-р был расширен план развития СМП на период до 2035 г. Предусмотрено создание отечественных образцов наиболее значимого судового комплектующего оборудования. Отвечать за эту работу будут Минпромторг, «Росатом», Минтранс и МЧС. Кроме того, Минпромторг и Минфин должны подготовить «предложения по объёмам и источникам финансирования создания конкурентоспособного отечественного судового оборудования»[76].

В том же году китайская *NewNew Shipping Line* запустила контейнерную линию с использованием судов ледового класса между портами Северо-Запада РФ и Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Стоит отметить проводку двух самых крупных судов безледового класса, которые прошли по СМП в августе и октябре: балкера *Gingo* с грузом железорудного концентрата (164 501 т) и балкера *Platos* с тем же грузом (164 207 т) из Мурманска в Циндао и Далянь[77].

Важным для будущего инфраструктуры СМП стало распоряжение от 22 сентября 2023 г. № 2555-р, утвердившее Комплексный план по развитию Архангельского транспортного узла на период до 2035 г.

Управленческие решения, активная работа органов исполнительной власти позволили в 2023 г. достичь совокупного объ-

---

[75] Распоряжение Правительства РФ № 1373-р от 27 мая 2023 г. URL: http://static.government.ru/media/files/rxGAfKAiIYpNNfxIZCgGJmsBbkHJlb7P.pdf (дата обращения: 23.05.2023).

[76] Правительство расширило план развития Северного морского пути. URL: http://government.ru/docs/48389/ (дата обращения: 20.05.2023).

[77] Перевозки грузов по Севморпути в 2023 году составили 36,254 млн тонн. URL: https://www.interfax.ru/russia/939623 (дата обращения: 30.04.2024).

ёма грузоперевозок по СМП в 36,254 млн т (на 250 тыс. т выше плана). По данным «Росатома», в 2023 г. по СМП было перевезено 2,13 млн т транзитных грузов (максимальный показатель за всю историю), из них нефть – 1,5 млн т. Растёт интерес к СМП по стороны иностранных компаний: китайская *NewNew Shipping Line* сделала в 2023 г. восемь рейсов и перевезла около 100 тыс. т грузов. Выдано на 250 разрешений больше на плавание, чем в 2022 г. Количество транзитных рейсов выросло с 47 до 80[78]. При этом «транзитные перспективы в значительной степени определяются климатическими факторами»[79].

Рекордным стал и 2024 г.: объём грузоперевозок по СМП составил почти 37,9 млн т, что более чем на 1,6 млн т больше, чем в 2023 г. Совершено рекордное количество транзитных рейсов – 92, поставлен рекорд по транзитным грузам – более 3 млн т. Экипажи атомных ледоколов «Атомфлота» и специалисты «ГлавСевморпути» обеспечили 976 ледокольных проводок, оказали услуги по информационно-навигационному сопровождению 72 судам[80].

По данным Минвостокразвития, «более 40 из 155 мероприятий плана развития Северного морского пути к концу 2024 года были выполнены»[81]. В стране построено 4 атомных ледокола, 2 судна аварийно-спасательного флота, модернизировано 2 судна гидрографического флота, запущено 3 спутника гидрометеорологического и радиолокационного наблюдения, введён в эксплуатацию терминал «Утренний» для проекта «Арктик СПГ 2», построен морской перегрузочный комплекс СПГ в Мурманской области и аварийно-спасательный центр в Певеке.

---

[78] Журавель В. П. Арктика в 2023 г.: международный и российский аспекты // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 1. С. 97. DOI: 10.15211/vestnikieran1202490105

[79] Смирнов А.Ю. Северный морской путь: результаты и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15, № 1. С. 115. DOI: 10.25283/2223-4594-2025-1-109-118

[80] Объём грузоперевозок по Северному морскому пути установил рекорд. URL: https://rosatomflot.ru/press-centr/novosti-predpriyatiya/2025/01/09/11644-obem-gruzoperevozok-po-severnomu-morskomu-puti-ustanovil-rekord/?ysclid=m5s56axj7s955086607 (дата обращения: 10.01.2025).

[81] Из плана развития СМП выполнили более 40 мероприятий. URL: https://tass.ru/ekonomika/24264345 (дата обращения: 12.07.2025).

Отмечая прогресс в развитии СМП, необходимо учитывать недостатки, которые существенно снижают преимущества интеграционных процессов в Арктике. Речь идёт о состоянии береговой инфраструктуры, созданной в советское время и не подлежащей модернизации. Пришла в негодность значительная часть причалов, портового оборудования и грузоперевалочных площадок. Требуется увеличение количества гидрометеорологических станций для повышения точности прогнозов. Есть проблемы с современным картографическим обеспечением. Существующие высокие тарифы, налоги и таможенные пошлины не способствуют экономическому развитию АЗРФ и её транспортному обеспечению. При этом «надо иметь в виду, что многие порты перестанут функционировать, поскольку не будут вписываться в новую складывающуюся систему перевозок по СМП»[82].

Проблемы в развитии СМП сейчас пытаются решать за счёт безошибочной проводки специальных судов ледового класса, профессионализма экипажей в арктических условиях; мер по совершенствованию таможенного и пограничного контроля, повшения качества сервисных услуг; создания современных каналов связи для постоянного отслеживания движения грузов, а также работ по дальнейшей модернизации инфраструктуры существующих морских портов и строительству новых терминалов[83].

СМП имеет высокий экономический потенциал, становится надёжной и эффективной транспортной магистралью для национальных проектов, а также элементом глобальной логистической системы XXI в. в условиях активного освоения углеводородных месторождений на шельфе Северного Ледовитого океана. «Для бесперебойной круглогодичной работы необходимо в РФ создавать и развивать транспортно-логистические узлы – хабы: газовые, контейнерные, нефтяные, угольные»[84]. В таких узлах предлагается накапливать углеводороды с нефтетанкеров и газовозов, товаров с контейнеровозов усиленного ледового класса для последующей перегрузки на крупнотоннажные морские

---

[82] Журавель В.П. Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2023. № 2. С. 130–131. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

[83] Там же. С. 131.

[84] Там же. С. 132.

суда, но уже без ледового усиления. Так может решаться проблема дефицита судов ледового класса.

Нарушение логистических и транспортных цепочек, в т.ч. из-за санкций, требует своевременных решений по восстановлению и дальнейшему развитию транспортной связанности. СМП способен стать быстрым, регулярным и безопасным. Минвостокразвития необходимо ускорить разработку модели СМП как маршрута, приносящего прибыль.

Что касается международных аспектов развития СМП, наиболее важными и перспективными представляются два направления. Первое – международный евро-азиатский грузовой транзит, второе – использование СМП в формате международных контактов «Арктика – территория мира и согласия». По мнению ряда экспертов, «использование СМП в качестве международного транспортного маршрута стимулирует развитие портовой и иной инфраструктуры российского Севера, однако создаёт новые вызовы политико-правовой позиции нашей страны в отношении статуса СМП как “национальной транспортной коммуникации Российской Федерации”»[85].

Озвученный в 2025 г. амбициозный проект Трансарктического транспортного коридора, соединяющего Санкт-Петербург, Мурманск, Архангельск и Владивосток, способен интегрировать Россию в глобальные экономические процессы и укрепить её позицию лидера арктического региона. Его реализация требует комплексного подхода, который должен включать модернизацию флота, строительство ледоколов и судов ледокольного класса, развитие портовой и железнодорожной инфраструктуры, а также активное международное сотрудничество, особенно с Китаем и Индией. Речь идёт о понимании Арктики как региона, объединяющего континенты и народы. По нашему мнению, «трансарктический транспортный коридор – это не просто транспортный коридор, но и символ нового этапа в освоении Севера, где экономические выгоды сочетаются с ответственностью перед природой и обществом»[86].

---

[85] Вылегжанин А.Н., Назаров В.П., Буник И.В. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем // Вестник РАН. 2020, Т. 90, № 12. С. 1106.

[86] Журавель В.П., Гриняев С.Н. Трансарктический транспортный коридор:

Состояние и решение других арктических вопросов. Важным направлением работы в соответствии с требованием «Стратегии-2035» стало определение «опорных населённых пунктов». Правительство РФ распоряжением № 3377-р от 28 ноября 2023 г. утвердило перечень таких пунктов, выполняющих функции по обеспечению национальной безопасности, развитию минерально-сырьевых центров, реализации экономических и инфраструктурных проектов в Арктике. В документе выделено 9 регионов, 16 агломераций и 27 муниципальных образований и городских округов[87]. Основным инструментом их реализации до 2035 г. станут комплексные планы долгосрочного социально-экономического развития, которые будут учитывать укрепление социального, экономического, демографического и трудового потенциалов данных территорий. По оценке Минвостокразвития, «совокупная стоимость инвестиционных проектов, связанных с ними, составляет более 19 трлн рублей. Инвестиции в реализацию мастер-планов до 2035 г. составят до 3,7 трлн руб., из которых 60% – внебюджетные»[88].

В прошедшие годы значительное внимание уделялось развитию арктической науки. Президент РАН Г.Я. Красников убеждён, что в вопросах Арктики нужен «долгосрочный климатический прогноз. Мы должны чётко понимать, какая будет ледовая обстановка, потому что новые атомные ледоколы рассчитаны на определённую ледовую нагрузку. И нужно знать, какая будет ледовая нагрузка через 10, 15, 20 лет, чтобы технические возможности ледоколов действительно ей соответствовали»[89]. Роль науки в Арктике связана не только с важностью экспертной поддержки новых проектов, но и с необходимостью сопровож-

---

политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. 2025. № 60. С. 159. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135

[87] Евлампиева Е.В. Система опорных населённых пунктов как основа пространственного развития Российской Федерации // Вестник Бурятского государственного университета. Экономика и менеджмент. 2025. № 2. С. 66–73.

[88] Чекунков А.О. Глава Минвостокразвития люди не должны ехать в Арктику только за длинным рублём. URL: https://tass.ru/interviews/23496195 (дата обращения: 30.04.2025).

[89] Систему климатического прогноза для Северного морского пути создают РАН и Минтранс. URL: https://dzen.ru/a/aM_UvOTT_0GhS5Qo?ysclid=mlz4vgj24o502900747(дата обращения: 10.10.2025).

дения значительного числа ранее введённых в строй объектов, мониторинг которых предполагает применение научных подходов и решений. Международные научно-практические конференции, проводимые в России – эффективное средство восстановления доверия и сотрудничества в Арктике.

Одним из достижений законодателей стало принятие 4 августа 2023 г. Федерального закона «О северном завозе»[90]. По оценке министра по развитию Дальнего Востока и Арктики А.О. Чекункова, «внедрение всех положений закона позволит сократить сроки доставки товаров северного завоза в среднем на 25 процентов и сэкономить до 20 процентов от стоимости товаров для конечных потребителей»[91]. 16 ноября 2023 г. правительство утвердило перечень территорий северного завоза, в который вошли населённые пункты 21 субъекта страны, в т.ч. все арктические регионы, а распоряжением № 286-р от 9 февраля 2024 г. был определён перечень объектов его транспортно-логистической инфраструктуры. Основной объём грузов северного завоза в 2024 г. (около 3,4 млн т) был своевременно доставлен в населённые пункты Крайнего Севера и Дальнего Востока. Это важный шаг в повышении благосостояния жителей Арктики. Федеральным координатором северного завоза назначено министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики. 13 марта 2025 г. правительство утвердило положение о едином морском операторе северного завоза[92]. В тот же день распоряжением правительства № 589-р акционерное общество «Росатом Арктика» в составе госкорпорации «Росатом» было определено единым морским оператором северного завоза[93]. Начало его деятельности назначено на 1 января 2026 г.

---

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

[91] Совещание с членами Правительства. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/72592 (дата обращения: 30.10.2023).

[92] Постановление Правительства Российской Федерации № 306 от 13.03.2025 г. «Об утверждении Положения о едином морском операторе северного завоза». URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202503210036?ysclid=m8r8eznhc3841460891 (дата обращения: 20.03.2025).

[93] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 589-р от 13.03.2025 г. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202503210040?ysclid=m8r9sbcour653201462 (дата обращения: 20.03.2025).

Важную роль в развитии Арктики сыграло решение В.В. Путина о создании 13 августа 2024 г. Морской коллегии РФ[94], председателем которой назначен Н.П. Патрушев, помощник президента. Она заменила одноимённый орган при правительстве РФ, который существовал с 2001 г., и де-факто вывела координацию национальной морской политики на уровень главы государства. Создание Морской коллегии обусловлено необходимостью поднять на новый уровень вопросы государственного управления в сфере морской деятельности в связи с ростом геополитической напряжённости, беспрецедентным давлением на Россию и необходимостью координации деятельности федеральных и региональных органов исполнительной власти по вопросам реализации национальной морской политики.

Международная деятельность России в Арктике прежде всего была связана с её председательством в Арктическом совете в 2021–2023 гг.[95] В марте 2022 г. семь стран АС (Дания, Исландия, Канада, Норвегия, США, Финляндия и Швеция) отказались участвовать в заседаниях под председательством РФ и на её территории[96]. 8 июня эти государства (все – члены НАТО) приняли решение ограничено возобновить деятельность АС, но уже без участия России[97], тем самым заблокировав её председательство. Оценку этих действий дал министр иностранных дел С.В. Лавров в обращении к участникам тринадцатой сессии АС 11 мая 2023 г.: «К сожалению, полноформатная деятельность Совета была “временно заморожена” западными странами-членами под абсолютно надуманным предлогом ситуации на Украине, которую они сами и спровоцировали. Считаем такой шаг

---

[94] Указ Президента Российской Федерации № 691 от 13.08.2024 г. «О Морской коллегии Российской Федерации». URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202408130022?ysclid=m4bavxp3nl418511378 (дата обращения: 09.09.2024).

[95] Журавель В.П. Председательство России в Арктическом совете // Современная Европа. 2021. № 5. С. 90–99. DOI: 10.15211/soveurope520219099

[96] U.S. Department of State. Joint Statement on Arctic Council Cooperation Following Russia’s Invasion of Ukraine. U.S. Department of State. 03.03.2022. URL: https://www.state.gov/joint-statement-on-arctic-council-cooperation-following-russias-invasion-ofukraine/ (дата обращения: 05.03.2022).

[97] Joint Statement on Limited Resumption of AC Cooperation. U.S. Department of State. 08.06.2022. URL: https://www.state.gov/joint-statement-onlimited-resumption-of-arcticcouncil-cooperation/ (дата обращения: 19.06.2022).

наших западных коллег политизированным и контрпродуктивным, ведущим к размыванию коллективных подходов к ответственному управлению Арктикой»[98].

Тем не менее «за двухлетний период председательства РФ в АС состоялось порядка 90 различных мероприятий в 24 городах и населённых пунктах России, в том числе во всех девяти регионах Арктической зоны России»[99]. Последующее председательство Норвегии прошло под знаком антироссийской линии. Председательство Дании особых изменений пока не принесло. В условиях успешного развития и освоения Россией Арктики иностранные государства стремятся наращивать военное присутствие в регионе, особенно в западной части. США и НАТО активизируют усилия по обеспечению своего доминирования в Арктике, переходят к формированию инструментов для сдерживания РФ в регионе, чего не было ранее. Сильно осложнило ситуацию вступление в альянс Финляндии и Швеции. Территории этих государств всё активнее используются для размещения войск НАТО и их оперативного наращивания в приграничных с Россией районах.

ГЛАВА 2. МУРМАНСКАЯ ОБЛАСТЬ: АКТИВНОСТЬ НА АРКТИЧЕСКОМ НАПРАВЛЕНИИ*

Мурманская область расположена на северо-западе европейской части России вдоль Баренцева и Белого морей. Она целиком входит в АЗРФ. «Около 70% территорий лежат севернее Полярного круга и располагаются на Кольском полуострове. Здесь

---

[98] Видеообращение Министра иностранных дел России С.В. Лаврова к участникам тринадцатой сессии Арктического совета, 11 мая 2023 г. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1869388/; Журавель В.П. «Заморозка» арктического председательства России // Современная Европа. 2023. № 6. С. 5–15. DOI: 10.31857/S0201708323060013

[99] Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Об итогах и уроках председательства России в Арктическом совете (2021–2023 гг.) // Арктика и Север. 2023. № 52. С. 121–135. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.52.121

* При подготовке данной главы в переработанном виде использовался авторский материал: Журавель В.П. Мурманская область – форпост российской Арктики // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 2. С. 112–124. DOI: 10.15211/vestnikieran22024112124

проживает каждый третий житель Арктики. На территории области проживают коренные малочисленные народы Севера, среди которых самые многочисленные – саамы (1,4 тыс. чел.)»[100]. В мае 2020 г. в области была создана территория опережающего развития (ТОР) «Столица Арктики» (первая арктическая ТОР в России).

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (п. 20) Мурманской области были определены 10 основных задач (направлений), которые необходимо решить в ближайшие 15 лет[101]. Они касаются перспектив развития морского порта Мурманск, центра строительства крупнотоннажных морских сооружений, закрытых административно-территориальных образований, транспорта, энергетической инфраструктуры, модернизации аэропортовых комплексов, экологии, предприятий морехозяйственного сервисного комплекса, минерально-сырьевой базы Кольского полуострова, рыбохозяйственного комплекса и туристско-рекреационных кластеров.

Развитие Мурманского транспортного узла и строительство железной дороги к порту Лавна. В рамках этой задачи федеральные и региональные органы власти постоянно уделяли внимание комплексному развитию Мурманского транспортного узла, а также портам Кандалакша и Витино. Свыше 14% общероссийских перевозок грузов морским транспортом приходится на Мурманскую область.

Цель проекта Мурманского транспортного узла – создание круглогодичного центра по переработке нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международные транспортные коридоры «Север – Юг» и «Запад – Восток». Порт «позволяет судам выходить на трассы Северного морского пути, а затем в Атлантику и Тихий океан. Таким образом, обеспечивается доступ к природным ресурсам

---

[100] Мурманская область (справка по схеме). URL: https://www.mid.ru/ru/maps/ru/ru-mur/1864023/ (дата обращения: 16.10.2024).

[101] Указ Президента РФ № 645 от 26.10.2020 (ред. от 27.02.2023) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Пункт 20. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 01.12.2025).

Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока – с помощью арктических вод»[102]. Следует отметить, что «навигация в морском порту осуществляется круглогодично, благодаря проходящему через Баренцево море теплому течению Гольфстрим. Порт работает круглосуточно, имеет грузопассажирский постоянный многосторонний пункт пропуска через государственную границу РФ. Это самый крупный порт в мире из расположенных за Полярным кругом и самый северный из незамерзающих портов России»[103]. Тут осуществляется приём, обслуживание и ремонт самых разных судов. В акватории базируется атомный ледокольный флот РФ. Среди арктических портов это лидер по грузообороту, (56,2 млн т в 2022 г.)[104]. По итогам 2024 г. объём снизился на 21,8% по сравнению с 2023 г. и составил порядка 13,6 млн т[105]. Главной причиной была названа «усиливающаяся конкуренция между портами РФ на фоне общего снижения грузопотоков. При этом основным отрицательным фактором является удалённость Мурманска от мест зарождения грузов»[106].

В южной части Кольского полуострова в акватории Кандалакшского залива расположены порты Кандалакша и Витино. Первый «специализируется на перевалке навалочных и генеральных грузов»[107], а второй обладает значительным потенциалом для хранения и перегрузки нефтепродуктов (мазут, дизтопливо, газовый конденсат), это единственный порт на Белом море, переваливающий сырую нефть. Оба порта обеспечивают выход на внутренние водные пути центральной части страны и трассу СМП. В настоящее время при поддержке Минтранса проводятся работы по их частичной модернизации и увеличению пло-

---

[102] Руденко А.А., Уткова А.Ю., Фофанова А.Ю. Транспортный узел Мурманской области и его значение в экономическом развитии Арктики // Управленческий учёт. 2022. № 12. С. 302.
[103] Гречаная С.С. Морской порт Мурманска, как арктический хаб (нормативно-правовое регулирование) // Океанский менеджмент. 2021. № 2 (11). С. 28.
[104] Паспорт Мурманской области. URL: https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1863900/ (дата обращения: 28.07.2025).
[105] Грузооборот Мурманского МТП по итогам 2024 года снизится на 21,8% – до порядка 13,6 млн тонн. URL: https://portnews.ru/news/372041/?ysclid=mfvixt9evz291863850 (дата обращения: 18.01.2025).
[106] Там же.
[107] Паспорт Мурманской области. URL: https://www.mid.ru/ru/detail-material-page/1863900/ (дата обращения: 28.07.2025).

щади терминалов.

В целях развития Мурманского транспортного узла постановлением Правительства РФ № 141 от 10 февраля 2022 г. были изменены границы ТОР «Столица Арктики» включением земельного участка пос. Видяево и части акватории порта Мурманск, где планируется построить морской перегрузочный комплекс СПГ. Благодаря этому решению в экономику региона поступит не менее 5,83 млрд руб. инвестиций, а компания-инвестор войдёт в число резидентов ТОР и получит преференции по налогам, страховым взносам и режиму свободной таможенной зоны. Всё это позволит создать инфраструктуру для перегрузки СПГ, идущего в страны АТР. В Видяеве появятся новые рабочие места; совокупные поступления от налогов и сборов с 2022 по 2031 г. оцениваются в 2,6 млрд рублей[108]. Новый морской перегрузочный комплекс увеличит объёмы перевозки СПГ по СМП и снизит себестоимость доставки сжиженного газа до конечного потребителя.

В рамках развития Мурманского транспортного узла важной задачей было строительство железной дороги к порту Лавна на берегу Кольского залива, где возводится одноимённый угольный терминал. Над этим проектом с 2014 г. работали частные компании. В 2022 г. правительство РФ поручило РЖД завершить строительство линии к строящемуся порту, готовность которого на начало 2023 г. составляла 55%[109]. Железнодорожники за 10 месяцев проложили 49,7 км путей, построили 137 искусственных сооружений, в т.ч. 11 мостов и путепроводов, ежедневно на объектах были задействованы почти 2,5 тыс. человек и более 250 единиц спецтехники. Одним из сложнейших инженерных сооружений стал мост через р. Тулому протяжённостью 1313 м. К середине декабря 2023 г. работа была завершена. Президент В.В. Путин в рамках IV Железнодорожного съез-

---

[108] Правительство одобрило расширение границ территории опережающего развития «Столица Арктики» в Мурманской области. URL: https://erdc.ru/news/pravitelstvo-odobrilo-rasshirenie-granits-territorii-operezhayushchego-razvitiya-stolitsa-arktiki-v-/ (дата обращения: 24.05.2025).

[109] Финансирование осуществлялось за счёт федерального бюджета. Общая стоимость проекта – 37,7 млрд руб., из них в 2023 г. было направлено 21,5 млрд и ещё 16,2 млрд – в 2024 г.

да в режиме онлайн дал старт рабочему движению поездов по новой железнодорожной линии[110]. Этому способствовало решение Госкомиссии по вопросам Арктики от 11 февраля 2023 г. «о признании проекта строительства современного комплекса перегрузки угля в морском порту Мурманск приоритетным для финансирования в рамках льготного инструмента, реализуемого ВЭБ.РФ совместно с Минвостокразвития»[111].

Открытие движения по линии позволит начать перевозки в новый морской порт Лавна в объёме 18 млн т грузов в год. Порт – якорный проект Мурманского транспортного узла, конечная цель которого – создание круглогодичного глубоководного морского хаба по переработке грузов, интегрированного в международный транспортный коридор «Север – Юг».

По информации МИД России, предложение белорусской стороны о строительстве собственного многофункционального комплекса в порту Лавна было поддержано руководством РФ с учётом того, что Белоруссия планирует направить в этот проект серьёзные инвестиции, которые позволят обеспечить перевалку контейнеров, минеральных удобрений и нефтепродуктов через Севморпуть[112]. В настоящее время белорусские внешнеторговые грузы доставляются через 20 российских портов в Балтийском, Азовском, Каспийском и Черноморском бассейнах[113].

Развитие Мурманского транспортного узла находится на постоянном контроле у региональных и федеральных органов власти. Для обеспечения пропуска перспективных грузовых потоков в утверждённом плане предусмотрено развитие направле-

---

[110] Президент РФ Владимир Путин открыл рабочее движение поездов по новой железнодорожной линии Выходной – Лавна в Мурманской области. URL: https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=289788 (дата обращения: 24.12.2025).

[111] Юрий Трутнев провёл заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. URL: http://government.ru/news/47764/ (дата обращения: 14.03.2025).

[112] Интервью заместителя Министра иностранных дел Российской Федерации М.Ю. Галузина МИА «Россия сегодня». URL: https://www.mid.ru/ru/maps/ru/ru-mur/1961668/ (дата обращения: 25.12.2024).

[113] Александр Лукашенко: Белоруссия начала строительство собственных портов в Ленинградской и Мурманской областях. URL: https://portnews.ru/news/364598/?ysclid=m7x2nr3z35338687933 (дата обращения: 28.12.2024).

ния Волховстрой – Мурманск, в т.ч. строительство более 100 км вторых главных путей, реконструкция 18 станций, восстановление разъезда Суглица. С учётом новых проектов нерешённым пока остаётся вопрос обеспечения провозной способности грузов до 2030 г. по железной дороге к Мурманскому порту и порту Лавна.

Центр строительства крупнотоннажных морских сооружений (ЦСКМС). В соответствии со «Стратегией-2035» и распоряжением правительства № 1129-р от 17 июня 2015 г. «НОВАТЭК-Мурманск» в пос. Белокаменка реализует проект ЦСКМС. Он не имеет аналогов в мире и является основой для создаваемой в России отрасли по производству СПГ-оборудования. В настоящее время ЦСКМС успешно завершил строительство первой линии сжижения на основаниях гравитационного типа для проекта «Арктик СПГ 2», ведёт строительство второй[114]. Проект выполняется в рамках деятельности «НОВАТЭК». Его реализация стала возможна в результате своевременно принятых руководством Мурманской области мер по господдержке инвестиционных проектов в сфере строительства крупнотоннажных морских сооружений. С учётом значимости проекта 20 июля 2023 г. в ходе рабочей поездки в Мурманскую область Центр посетил В.В. Путин[115]. Он осмотрел цеха предприятия, пообщался с рабочими и инженерами, принял участие в церемонии отправки платформы первой технологической линии СПГ к месторождению Утреннее на Гыданском полуострове, которая менее чем через месяц прибыла к месту назначения (16 августа).

В процессе изготовления технологических линий были задействованы сотни российских предприятий, создано более 80 тыс. рабочих мест по всей России, в т.ч. 17 тыс. в Мурманской области. Часть высокотехнологичной продукции российских производителей создана специально для данного предприятия,

---

[114] Недосека Е.В., Шарова Е.Н. Профессионально-образовательные стратегии студентов СПО (по материалам опроса в Мурманской области) // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 197. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.193

[115] Посещение Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений ООО «НОВАТЭК-Мурманск». URL: http://www.kremlin.ru/ events/president/ news/71709 (дата обращения: 27.07.2025).

в «2022 году в его интересах перевезено 56 млн т грузов»[116]. Платформа имеет вес 640 тыс. т и является самым тяжёлым перемещаемым объектом в истории мировой СПГ-отрасли, длина платформы составляет 330 м, ширина – 152 м, высота – 90 м.

Северный флот и решение проблем закрытых административно-территориальных образований. В Мурманской области базируется Краснознамённый ордена Ушакова Северный флот и важная часть сил ядерного сдерживания РФ. Более 80% личного состава, боевых и вспомогательных частей флота размещено на территории области. Военнослужащие и члены их семей, обслуживающий персонал в основном живут в ЗАТО (более 20% населения региона). Чрезвычайно важно обновлять и развивать их инфраструктуру для безопасности и благополучия семей военнослужащих.

Данная проблема на федеральном и региональном уровнях начала решаться с 2021 г., когда Госкомиссия по вопросам развития Арктики в феврале согласовала план реновации ЗАТО в Мурманской области, включающий 26 мероприятий в[117]: ЗАТО Североморск, ЗАТО Заозёрск, ЗАТО Видяево, Гаджиеве и Полярном (входят в ЗАТО Александровск), в пос. Спутник, Никель, Печенга, Высокий и Алакуртти, г. Оленегорске, где высок износ социальной и инженерной инфраструктуры, автомобильных дорог. Бюджет реновации был определён в 78 млрд рублей. В контроле принимали участие главы Минвостокразвития и Минобороны России.

13 апреля 2022 г. данный вопрос обсуждался на правительственном совещании по развитию АЗРФ[118], а 20 июля 2023 г. в Мурманске проблеме ЗАТО президент посвятил специальное совещание, целью которого «было определить объём выполнен-

---

[116] Совещание на тему загрузки Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений ООО «НОВАТЭК-Мурманск». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/71710 (дата обращения: 27.07.2025).

[117] План обновления ЗАТО в Мурманской области одобрен госкомиссией по Арктике. URL: https://www.interfax-russia.ru/northwest/news/plan-obnovleniya-zato-v-murmanskoy-oblasti-odobren-goskomissiey-po-arktike (дата обращения: 12.08.2025).

[118] Совещание по вопросам развития Арктической зоны. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/68188 (дата обращения: 20.04.2025).

ных работ, состояние инфраструктуры и проанализировать причины медленного решения вопросов обустройства территории»[119]. В.В. Путин в своём выступлении отметил, что «люди должны жить в человеческих условиях», обратил внимание на необходимость более быстрого решения всех вопросов, отдал распоряжения по согласованию плана мероприятий и финансированию работ по развитию соответствующей инфраструктуры ЗАТО и населённых пунктов АЗРФ в целом, где дислоцированы воинские части. По решению правительства на «развитие жилищной, энергетической и социальной инфраструктуры на таких территориях в 2024–2026 годы будет направлено около 30 млрд рублей»[120].

Транспорт Заполярья и международные проблемы. Особое внимание в «Стратегии-2035» уделяется транспортным проблемам Мурманской области. Жители и экономика региона тесно связаны через морской, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт с областями России, а также приграничными государствами Северной Европы (Финляндия и Норвегия). Стратегическая роль принадлежит морскому транспорту: он обеспечивает геополитические интересы РФ на Севере Европы и в Арктике.

Ранее руководством Мурманской области были подписаны соглашения о сотрудничестве с норвежскими губерниями Тромс и Финнмарк, финскими провинциями Лапландия и Северная Остроботния. Сейчас это сотрудничество приостановлено. С 1 июля 2022 г. закрыты Генконсульство Норвегии в Мурманске и Мурманское отделение Генконсульства Финляндии в Санкт-Петербурге. Область «принимает меры по развитию сотрудничества со странами ШОС и БРИКС, которые становятся ключевым международными площадками формирующегося многополярного мира»[121]. Успешно развиваются социально-экономиче-

---

[119] Совещание по развитию ЗАТО и городов в Арктической зоне. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/71711 (дата обращения: 27.07.2025).

[120] Распоряжение Правительства РФ № 1665-р от 27 июня 2024 г. URL: http://static.government.ru/media/files/0AA07CO7MxT5tSrbshpFAmYs9wCKObff.pdf (дата обращения: 11.08.2025).

[121] Grinyaev S.N., Medvedev D.A., Zafar Ja. Evolution of Russian Strategic Planning in the Arctic and Enhancing of Integrated Security of the Fuel and Energy

ские и культурные связи с Белоруссией.

Востребованными были и останутся профессии, связанные с работой в порту: электромеханики и матросы, судостроители и судоремонтники. Важный вопрос для области – профессиональная ориентация молодёжи для работы в транспортной инфраструктуре города. Помимо традиционно дефицитных, в Мурманской области в современных условиях возрос спрос на кадры с учётом новых проектов, реализуемых для нужд развития АЗРФ[122]. Проводится большая работа, которая постепенно даёт результаты: отток молодёжи в другие регионы уменьшается.

Важное место в транспортной структуре области принадлежит компании «Атомфлот», обслуживающей атомные ледоколы[123]. Её работа связана с обеспечением безопасности мореплавания и стабильного судоходства, в т.ч. транзитного, по Севморпути. Рост количества ледоколов и увеличение объёма грузоперевозок требует от предприятия значительного улучшения кадрового и цифрового обеспечения своей деятельности.

Развитие энергетики. Необходимость развития современной энергетической инфраструктуры в регионе связана с многолетним использованием мазута в качестве основного вида топлива (1 млн т в год) для производства тепловой энергии, что приводит к повышению тарифов на тепловую энергию и значительному загрязнению атмосферы. Курс региона на применение СПГ, модернизацию котельных с использованием угля, торфа и электрической энергии представляется оправданным, но запоздалым.

Для замены мазутной теплогенерации в январе 2022 г. Правительственная комиссия по региональному развитию в Российской Федерации одобрила выделение области 386 млн руб. заёмных средств из Фонда национального благосостояния для

Complexes // International Studies. 2023. Vol. 60, No. 4. P. 417–430. DOI: 10.1177/00208817231210236

[122] Недосека Е.В., Шарова Е.Н. Профессионально-… Указ. соч. С. 197.

[123] Алексушин Г.В. Развитие атомного ледокольного флота и его роли в экономическом освоении Северного морского пути // Арктика и Север. 2023. № 53. С. 28–35; Николаева А.Б. Ледокольный атомный флот как фактор развития северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2022. № 3. С. 158–170.

модернизации котельной в Оленегорске. Прошли процедуру предварительного согласования заявки на финансирование технологического обновления котельных в муниципальных образованиях региона (Кандалакша, Ревда, Ловозеро, Высокий) на сумму более 2 млрд руб.[124]

Большое внимание уделяется работе Кольской АЭС. Она построена по тому же проекту, что и финская АЭС Ловииса, которая считается самой чистой в Европе. Здесь строится стендовый испытательный комплекс по производству водорода, чтобы создать систему обращения с водородом в промышленных масштабах и ввести в работу комплекс с электролизными установками мощностью 1 МВт, а в дальнейшем увеличить производительность до 10 МВт. На 2028 г. «Росатом» запланировал строительство второй Кольской АЭС – «Кола-2» в виде двух новых реакторов мощностью 600 МВт. Сейчас проект на этапе подготовки, выбрана площадка для строительства, проведены изыскания[125].

Получил новый импульс проект газификации области за счёт газа из магистрального газопровода «Волхов – Мурманск – Белокаменка», поставляемого по Единой системе газоснабжения. Этот проект протяжённостью 1367 км будет способствовать созданию более 20 тыс. рабочих мест и привлечению свыше 400 млрд руб. инвестиций[126]. Однако пока не решён вопрос цены для конечного потребителя. Она не должна существенно отличаться от среднероссийской. На Международном арктическом форуме в марте 2025 г. В.В. Путин отметил необходимость строгого выполнения планов по газификации Мурманской области до 2030 г.[127] Всё это нашло отражение в поруче-

---

[124] Биев А.А. Формирование территориальных систем теплоснабжения в северных и арктических субъектах России // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 28–51. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.28

[125] Вопиловский С.С. Стратегические тренды энергетического развития северных территорий России // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 31. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.23

[126] Газопровод Волхов—Мурманск не станет магистральным. URL: https://murmansk.rbc.ru/murmansk/17/08/2023/64de3cc79a7947a919aa7ac5?ysclid=m7bzc0i3wx173691016 (дата обращения: 29.08.2025).

[127] Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика – территория диалога». URL: http://www.

нии «Газпрому» и правительству до 2030 г. ввести в строй магистральный газопровод «Волхов – Мурманск»[128].

12 мая 2023 г. заместитель председателя правительства А.В. Новак принял участие в церемонии запуска в промышленную эксплуатацию самой крупной в АЗРФ – Кольской ветроэлектростанции. Ветропарк сможет вырабатывать порядка 750 ГВт-ч в год, избегая при этом выброса около 600 тыс. т углекислого газа в атмосферу[129]. Наиболее подходящие площадки для строительства ветроэлектрических установок располагаются на береговой линии Кольского полуострова, где среднегодовая скорость ветра удовлетворяет техническим требованиям работы станции. Рассматривается вопрос распространения опыта работы станции на другие заполярные регионы.

Однако «ключевым трендом энергетического перехода становится развитие водородной энергетики, и в среднесрочной перспективе водородные технологии будут развиваться ускоренными темпами… Внедрение водорода совместно с ядерной, солнечной, ветровой и гидроэнергетикой создаст предпосылки к переходу на новый энергетический уклад»[130].

Авиация, рыболовство, наука и подготовка кадров. Международный аэропорт Мурманск и аэропорт Хибины имеют пассажирооборот 750 тыс. и 38 тыс. чел. в год соответственно; обеспечивают 13 прямых авиалиний. Правительство области активно проводит мероприятия по модернизации аэропортовых комплексов, которые осуществляют наземное обслуживание воздушных судов и пассажиров, обработку багажа, грузов и почты.

Регион располагает большим потенциалом для развития рыбоводства. Основу отрасли составляют более 200 морских промысловых судов и береговой комплекс, включающий портовые сооружения и перерабатывающие предприятия. Рыбохозяйственный фонд включает более 900 тыс. га пресноводных озёр и

---

kremlin.ru/events/president/transcripts/76554 (дата обращения: 30.03.2025).

[128] Перечень поручений по итогам рабочей поездки в Мурманск. п. 11. URL: http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/76942 (дата обращения: 25.05.2025).

[129] Александр Новак совершил рабочую поездку в Мурманск. URL: http://government.ru/news/48464/ (дата обращения: 30.07.2025).

[130] Вопиловский С.С. Стратегические тренды энергетического развития северных территорий России // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 35. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.23

180 тыс. га водохранилищ. Ежегодно рыбоводные заводы выпускают в реки около 1 млн мальков атлантического лосося[131]. По информации заместителя председателя правительства Д.Н. Патрушева, «пользователи региона вылавливают более 10% общероссийских объёмов. В рамках программы “квот под киль” в Мурманской области построено 8 заводов и 6 судов»[132]. Промысловое судно «Капитан Соколов» – это современная рыбообрабатывающая фабрика производительностью до 150 т мороженой рыбы и консервов в сутки. Оборудование способно хранить до 1 тыс. т рыбы.

Разрабатывается план мероприятий по развитию рыбохозяйственного комплекса области на период до 2030 г., в котором важно учитывать международный аспект проблемы: в Норвегии ведётся полемика о полном закрытии арктических портов для российских судов, но часть политических сил и представители бизнеса защищают многолетнее российско-норвежское сотрудничество в сфере рыболовства и выступают против. В этих условиях «норвежское сообщество рыбаков сделало акцент на коллективной ответственности по защите запасов трески на Крайнем Севере»[133].

Мурманская область обладает мощным потенциалом фундаментальной и прикладной науки. Её ядро – Кольский научный центр Российской академии наук (КНЦ РАН), чьи исследования направлены на создание современных основ управления сложными системами территорий российской Арктики. Важным решением в 2022 г. стало создание объединённого вуза – Мурманского арктического университета – на основе реорганизации Мурманского государственного технического университета и Мурманского арктического государственного уни-

---

[131] Курс на Север: чем Мурманская область интересна инвесторам. URL: https://plus.rbc.ru/news/5f887c6a7a8aa9d7d5ef6673 (дата обращения: 20.01.2026).

[132] Вице-премьер Дмитрий Патрушев и губернатор Андрей Чибис посетили в Мурманске новый траулер «Капитан Соколов», построенный в рамках механизма инвестиционных квот. URL: https://gov-murman.ru/info/news/546668/ (дата обращения: 20.05.2025).

[133] Вопиловский С.С. Воздействие экономических факторов на устойчивость функционирования рыбной отрасли Арктической зоны Российской Федерации // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 18–19. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.58.5

верситета. В дополнение к САФУ им. М.В. Ломоносова в Арктике образован научно-образовательный центр, сочетающий техническое и гуманитарное начала. Интеграция программ обучения и кадровых повесток ведущих работодателей Заполярья позволит актуализировать преподаваемые предметы, повысить их практическую ценность для освоения Арктики.

Мурманская область продолжает наращивать научный потенциал. С 2019 г. объём финансирования научной деятельности в Заполярье вырос более чем в 50 раз – до 138,5 млн руб. В 33 организациях работают свыше 1,8 тыс. исследователей. С 2023 г. молодые учёные и аспиранты могут получить именную стипендию губернатора в размере 15 и 20 тыс. руб. Стипендиатами уже стали более 200 исследователей. Также в открытие в Апатитах исследовательского центра на базе КНЦ РАН вложено полмиллиарда рублей. Правительство области и Российский научный фонд каждый год с 2021 г. оказывает финансовую поддержку 13 исследовательским проектам, размер гранта составляет до 3,5 млн руб. в год[134].

Вопросы экологии. В последние годы в области стало больше уделяться внимания экологии. Это связано с результатами длительных исследований учёных Института проблем промышленной экологии Севера (Кольский научный центр), изучавших приграничное озеро Куэтсъярви, расположенное в нескольких километрах от российско-норвежской границы. Были установлены крайне высокие концентрации никеля, меди, кобальта, цинка, кадмия, ртути и мышьяка в воде, в поверхностном слое донных отложений, сообществах живых организмов приграничного озера в результате деятельности Кольской горно-металлургической компании.

За 6 лет реализации национального проекта «Экология» регион израсходовал более 2,7 млрд руб., участвуя в мероприятиях трёх федеральных проектов: «Комплексная система обращения с твёрдыми коммунальными отходами», «Сохранение лесов» и «Чистая страна». По-прежнему из-за несоблюдения тре-

---

[134] Объём финансирования научной деятельности в Заполярье вырос более чем в 50 раз. URL: https://brief24.ru/mur/2025/2/10/185755 (дата обращения: 15.02.2025).

бований экологической безопасности морские прибрежные воды загрязняются сточными водами предприятий и организаций Минобороны РФ, транспорта и жилищно-коммунального хозяйства. В морском торговом порту отмечается устойчивое загрязнение вод нефтепродуктами. Из-за открытой перегрузки угля в квартирах жителей Мурманска появляется его пыль.

В последние годы на территории региона проводилась международная акция «Сад памяти». Ежегодно высаживается более 6 тыс. деревьев. Всероссийская осенняя акция «Сохраним лес» привлекает внимание общества к проблемам восстановления и приумножения лесных богатств (высаживается более 10 тыс. деревьев и кустарников). В борьбе с отходами на территории региона проводятся всероссийский экологический субботник «Зелёная Россия» и всероссийская акция «#БумБатл». В рамках федерального проекта «Сохранение уникальных водных объектов» организована работа по очистке берегов водных объектов от мусора[135]. Рассматривается вопрос об утилизации затонувшего плавучего дока в Мурманской области, который создаёт помехи для судоходства, оказывает негативное воздействие на окружающую среду. Подобные по размеру затонувшие объекты в нашей стране ранее не утилизировались. А акватория, в которой затонул док, имеет стратегическое значение для развития Северного морского пути и проекта «Восток Ойл»[136].

Основные экологические проблемы Мурманской области, по мнению её населения, – загрязнение воздуха, бытовой мусор и промышленные отходы[137].

Развитие туризма и туристско-рекреационных кластеров. Региональный туристский бренд формируют интересней-

---

[135] Кузнецова О.А. За 2022 год на рубль льгот – два рубля доходов в бюджет // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Мурманской области (к Дням Мурманской области в Совете Федерации). Аналитический вестник. № 21. М.: Издание Совета Федерации. 2023. С. 42.

[136] Минтранс разработает дорожную карту по утилизации затонувшего дока в Заполярье. URL: https://объясняем.рф/articles/news/mintrans-razrabotaet-dorozhnuyu-kartu-po-utilizatsii-zatonuvshego-doka-v-zapolyare/?ysclid=mao6lu9dd0988317668 (дата обращения: 25. 05.2025).

[137] Волков А.Д., Рослякова Н.А. Экологическое поведение населения Мурманской области: особенности и факторы // Регионология. 2025. Т. 33. № 1. С. 166.

шие природные, культурные, исторические и индустриальные объекты. «В течение последних четырёх лет государственную поддержку получили 115 региональных проектов в сфере туризма стоимостью 350 млн рублей. В 2022 году область приняла порядка 540 тыс. туристов, выйдя на первое место среди регионов АЗРФ по данному показателю»[138]. В последующие годы эти показатели улучшились.

Признанный объект туризма в области – Териберка, единственное место в России, куда можно добраться по автомобильной дороге, чтобы увидеть Баренцево море – главный центр притяжения туристов в Заполярье. Поморское село прославилось после выхода фильма «Левиафан». В 2022 г. его посетили 40 тыс. человек. Арктический фестиваль «Териберка» вошёл в список 50 лучших мероприятий года Национального календаря событий[139].

Интерес у туристов вызывают: полуостров Рыбачий, самая северная точка суши России, аналог норвежского Нордкапа (здесь расположена самая глубокая скважина в мире – 12 262 м); Национальный парк «Хибины», самый северный ботанический сад страны; атомный ледокол «Ленин» (в 2022 г. его посетили 60 тыс. чел.); мемориал «Защитникам Советского Заполярья в годы Великой Отечественной войны»; военно-морской музей Северного флота. К основным видам туризма в области относятся: горнолыжный, геологический, промышленный, событийный, этнокультурный, экологический[140].

В законодательном плане на региональном уровне утверждается термин «туристско-рекреационный кластер». Новая

---

[138] Дубовой С.М. Законодательные решения в интересах северян// Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Мурманской области (к Дням Мурманской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 21. М.: Издание Совета Федерации. 2023. С. 19.

[139] Шулина М.В., Боровичев Е.А. Природный парк «Териберка»: пути развития по мнению посетителей арктического фестиваля 2022 года// Север и рынок: формирование экономического порядка. 2025. Т. 28, № 2. С. 184–198. DOI: 10.37614/2220-802X.2.2025.88.012

[140] Наседкина Т.И., Женихов В.В. Развитие туризма в Мурманской области: экономический эффект и роль государственной поддержки// Региональная экономика и управление: электронный научный журнал. 2024. № 4, № статьи 80204; дата публикации: 07.12.2024. URL: https://eee-region.ru/article/8020/

норма позволит не только планомерно развивать туристические территории, усиливая и объединяя существующую инфраструктуру, но и вовлекать в эту работу новых представителей бизнеса, повышать результативность раскрытия туристско-рекреационного потенциала региона[141].

Продолжается разработка мастер-планов развития туристско-рекреационных кластеров на территориях г. Кировска; с. Териберка; Ковдорского, Печенгского и Терского муниципальных районов. Идёт поиск частных инвесторов, готовых не только реализовать эти планы, но и на указанных территориях решать социально-экономические и экологические проблемы, вносить вклад в формирование комфортной среды проживания. Для смягчения последствий санкций в сфере транспортной инфраструктуры и туризма руководство области активизировало переговоры с представителями бизнеса не только Заполярья и других регионов РФ, но и дружественных стран.

* * *

В выступлении на VI Международном арктическом форуме «Арктика – территория диалога» В.В. Путин назвал Мурманск столицей русской Арктики[142]. По оценке губернатора А.В. Чибиса, «область обеспечивает 10% общероссийского производства железорудного концентрата, 12% улова рыбы и 7% объёма перевалки грузов портами и рейдовыми перегрузочными комплексами»[143].

Многое из того, что функционирует в настоящее время в Арктической зоне, впервые было апробировано в Заполярье. Свою высокую эффективность показали два преференциальных режима: Арктическая зона РФ и территория опережающего раз-

---

[141] Мармилова Е.П. Событийный туризм: опыт Мурманской области // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2025. № 3. С. 50. DOI: 10.17308/geo/1609-0683/2025/3/47-53

[142] Владимир Путин выступил на пленарном заседании VI Международного арктического форума «Арктика – территория диалога». URL: http://www.kremlin.ru/events/president/transcripts/76554 (дата обращения: 30.03.2025).

[143] Чибис А.В. Социально-экономическое развитие Мурманской области: на Севере – жить! // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Мурманской области (к Дням Мурманской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 21. М.: Издание Совета Федерации, 2023. С. 4.

вития «Столица Арктики». В частности, инвестиционному развитию Мурманской области способствуют пакеты «арктических преференций» для резидентов. На март 2025 г. «на территории региона было зарегистрировано 298 резидента АЗРФ и 8 резидентов ТОР “Столица Арктики” с проектами в разных сферах – от туризма до крупных промышленных проектов. От резидентов в регион привлечено 264 млрд руб., начиная с 2019 г. объём инвестиций составил 1,5 трлн рублей»[144].

Санкции против России, на примере Мурманской области, значительно повлияли на развитие транспорта и внешнеэкономических связей со странами Европы, в первую очередь с ближайшими соседями – Норвегией и Финляндией. В ответ на эти ограничения руководство региона продвигает план перехода от экономики производства к развитию человеческого капитала под девизом «На Севере – жить». Области предстоит большая работа по формированию опорных населённых пунктов, включая г. Мурманск, Кольский район, ЗАТО Североморск, г. Мончегорск и Полярные Зори.

ГЛАВА 3. АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА РЕСПУБЛИКИ КАРЕЛИЯ: ПОИСК ПУТЕЙ ДАЛЬНЕЙШЕГО РАЗВИТИЯ*

Культура, природа и история Республики Карелия (РК, Карелия) делает её уникальной. Регион занимает территорию, сопоставимую с Грецией или Болгарией. Благодаря своему географическому положению республика имеет самую протяжённую границу с ЕС. Почти 40% её территории входит в состав АЗРФ. Карельская Арктика объединяет 6 из 18 муниципалитетов Республики Карелия, выделение которых в состав АЗРФ происходило постепенно. 27 июля 2017 г. арктическими территориями

---

[144] В Мурманской области зарегистрированы 298 резидентов АЗРФ. URL: https://murman.tv/news-n-32029--v-murmanskoj-oblasti-zaregistrirovany-298-rezidentov-azrf?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsearch (дата обращения: 20.03.2025).

* При подготовке этой главы использовалась авторская статья: Журавель В.П. Арктическая зона Республики Карелия: поиск путей развития // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. №3. С. 100–110. DOI: 10.15211/vestnikieran32024100110

стали Беломорский, Кемский и Лоухский муниципальные районы[145], а 13 июля 2020 г. – Костомукшский городской округ, Сегежский и Калевальский национальные муниципальные районы[146].

В Арктической зоне РК «проживают около 109 тысяч человек, 71 407 км^2 занимают арктические территории республики»[147]. Из них «на Беломорский район приходится 12 797 км^2, Лоухский – 22 552, Кемский – 8 029, Калевальский – 13 260, Сегежский – 10 723, городской округ Костомукша – 4 046 км^2»[148]. Территории РК характеризуются низкой плотностью населения. Районы отличаются друг от друга по территории, численности населения, этнокультурным и историческим особенностям. По мнению экспертов, «отнесение к арктической зоне рассматривается как стимул к изменениям или корректировкам идентичности местного населения»[149]. Жители часто покидают свои районы: «на решение о переезде в первую очередь влияют такие факторы, как комфортность проживания, доступность и качество социальных услуг, социально-экономическая депривация территорий, связанная с монопрофильностью и ресурс-ориентированностью экономики, а также доступностью крупных агломераций до столицы региона»[150].

---

[145] Указ Президента Российской Федерации № 287 от 27 июня 2017 г. «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: http://www.kremlin.ru/acts/bank/42021 (дата обращения: 01.12. 2025).

[146] Федеральный закон № 193-ФЗ от 13 июля 2020 года «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/000120 2007130047 (дата обращения: 01.12.2025).

[147] Республика Карелия. Арктические регионы. URL: https://arctic-council-russia.ru/useful/regions/respublika-kareliya/ (дата обращения: 01.08.2024).

[148] Волков А.Д., Тишков С.В., Дружинин П.В. Природные ресурсы, система расселения и роль моногородов в развитии пространственной организации регионального хозяйства карельской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. № 4. С. 582–595.

[149] Яловицына С.Э., Кривоноженко А.Ф. Культурное наследие Республики Карелия в районных СМИ на примере арктических районов // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 146. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59.146

[150] Курило А.Е., Дружинин П.В., Шкиперова Г.Т., Прокопьев Е.А. Социально-экономическое развитие прибрежных муниципальных районов Беломорья // Арктика: экология и экономика. 2020. № 2. С. 100, 102–103. DOI:

В Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года отдельным муниципальным образованиям Республики Карелия были определены 8 основных задач (направлений), которые необходимо решить в ближайшие 15 лет[151]. Они касаются модернизации Беломорско-Балтийского канала, развития промышленности строительных материалов, создания и развития минерально-сырьевых центров (МСЦ), формирования и развития кластеров глубокой переработки древесины и предприятий рыбохозяйственной отрасли, развития туризма, создания каскадов малых гидроэлектростанций и сети центров обработки и хранения данных.

Модернизация Беломорско-Балтийского канала. Беломорско-Балтийский канал (ББК) соединяет Белое море с Онежским озером и имеет выход в Балтийское море и к Волго-Балтийскому водному пути. ББК был введён в строй в 1933 г. (построен за 20 месяцев) и считался крупнейшим межбассейновым соединением на северо-западе России, имея 19 шлюзов, 15 плотин, 49 дамб, 12 водоспусков протяжённостью 227 км. В настоящее время канал практически не используется, хотя в советский период через него шло более 150 судов в сутки. Сейчас по маршруту могут проходить суда водоизмещением не более 3 тыс. тонн. Разработка проекта реконструкции ББК обойдётся более чем в 50 млн руб., а сами работы – в 100 млрд руб. По оценке главы Карелии А.О. Парфенчикова, реконструкция должна повысить планку водоизмещения как минимум до 5 тыс. т. Канал находится в федеральной собственности и в управлении администрации «Беломорканала». По оценке директора консультационной компании «Гекон» М.Н. Григорьева, «одним из основных недостатков ББК являются ограничения по ширине судов в 14 м (связано с размерами шлюзовых камер) и по осадке судов до 4 м»[152].

10.25283/2223-4594-2020-2-97-108

[151] Указ Президента РФ от 26.10.2020 № 645 (ред. от 27.02.2023) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Пункт 24. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 01.08.2025).

[152] Реконструкцию Беломорканала оценили в 100 млрд рублей. URL: https://www.vedomosti.ru/business/articles/2021/12/05/899066-rekonstruktsiyu-belomorkanala(дата обращения: 01.08.2025).

Минтранс РФ поддержал идею правительства Карелии превратить ББК в часть транспортного коридора, связывающего арктические регионы с центром страны[153]. Однако в 2023 г. разработку концепции развития канала исключили из индивидуальной программы развития РК, перераспределив средства на другие объекты. Тем не менее остаётся в сфере внимания властей. РК заинтересована в развитии инфраструктуры канала, чтобы улучшить логистические возможности в коридоре «Север – Юг». Председатель Морской коллегии РФ Н.П. Патрушев на совещании по развитию и обеспечению безопасности инфраструктуры порта Усть-Луга напомнил, что ББК «нуждается в модернизации. Реконструкция этой важной водной артерии предусмотрена Стратегией развития АЗРФ и будет способствовать повышению эффективности внутренних водных путей, увеличению загрузки Трансарктического транспортного коридора»[154].

О промышленности строительных материалов. В рамках «Стратегии-2035» ставится задача развития промышленности строительных материалов на базе месторождений региона, имеющих наибольшее хозяйственное значение. К ним относятся запасы камня, пригодного для декоративной отделки и производства щебня. Они находятся «в Лоухском районе (несколько месторождений с общими запасами порядка 11,4 млн м^3), Калевальском районе (месторождение Хайкола – Шомбозеро – 4,2 млн м^3), Беломорском районе (месторождения Окуневаракское и Копаковское с общими запасами 182,9 млн м^3), Калевальском районе (пос. Кепа – 1,37 млн м^3), Лоухском районе (несколько месторождений с общими запасами 2,6 млн м^3)»[155]. В последние годы на Костомукшском ГОКе создано и переоборудовано 15 предприятий по производству щебня, общий объём запасов которого в арктических районах республики превыша-

---

[153] Минтранс планирует восстановить значение Беломорско-Балтийского канала. URL: https://karelia.rbc.ru/karelia/08/05/2022/6272681e9a794714895e0d73 (дата обращения: 01.08.2025).

[154] Председатель Морской коллегии призвал активнее использовать Беломорканал на фоне роста активности НАТО на Балтике. URL: https://sudostroenie.info/mobver/novosti/45292.html (дата обращения: 30.05.2025).

[155] Волков А.Д., Тишков С.В., Дружинин В.П. Природные ресурсы… Указ. соч. С. 586.

ет 1 млрд куб. м[156]. К настоящему времени завершён проект по добыче строительного камня и его дальнейшей переработке (компании «Арктик-Про» и «Приполярный»).

Предусмотрено производство изделий из гранатового амфиболита методом алмазно-канатного пиления. Закуплено необходимое оборудование, начато производство. В последние годы «камнеобрабатывающая отрасль динамично развивается, увеличиваются поступления налоговых платежей от камнеобрабатывающих организаций, реализуются новые инвестиционные проекты, а также налаживаются новые связи с партнёрами из других стран»[157].

Минерально-сырьевая база арктических территорий Карелии. В недрах Карелии «выявлено более 50 видов полезных ископаемых, расположенных более чем в 400 месторождениях и рудопроявлениях. Полезные ископаемые: железная руда, титан, ванадий, молибден, благородные металлы, алмазы, слюда, строительные материалы (граниты, диабазы, мраморы), керамическое сырьё (пегматиты, шпат), апатит-карбонатные руды, щелочной амфиболасбест»[158]. Карелия «занимает первое место в России по объёму запасов хромовых руд – 50% общего количества»[159].

Арктическая часть Карелии богата неметаллическими видами сырья; разрабатываются месторождения цветных и благородных металлов, железных руд (Костомукшское, Корпангское и др.), строительных и облицовочных камней[160].

---

[156] Парфенчиков: запасы щебня в Карелии могут обеспечить потребности инвестпроектов в Арктике. URL: https://tass.ru/ekonomika/13103905?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews% (дата обращения: 07.07.2025).

[157] Чувак А.В., Левкин Н.В. Обзор состояния горнопромышленного комплекса Республики Карелия// Общество. 2024. № 4–3. С. 93.

[158] Республика Карелия (справка). URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/1784536/ (дата обращения: 11.03.2025).

[159] Наводим мосты: чем Карелия привлекает зарубежных партнёров. URL: https://rk.karelia.ru/ekonomika/navodim-mosty-chem-kareliya-privlekaet-zarubezhnyh-partnerov/?ysclid=lebhlxuzsz226804241 (дата обращения: 08.02.2025).

[160] В Программе лицензирования участков недр твёрдых полезных ископаемых в АЗРФ до 2035 г., ресурсная база которых потенциально может обеспечить загрузку Северного морского пути, представлена характеристика мине-

В юго-западной части Калевальского района располагается мощная кварцево-жильная зона (участок Меломайс), по структуре и запасам это уникальное проявление кварца на территории Балтийского (Фенноскандинавского) щита (ресурсы кварца, по данным Института геологии Карельского научного центра РАН, находятся на глубине до 20 м и составляют до более 8 млн т). В Сегежском районе оправданы для промышленного освоения месторождения талька с запасами 70 млн т, никеля – 200 тыс. т, магнезита – 60 млн т, асбеста – 1,2 млн т. Перспективны для разработки месторождения Майское (золото), Хизоваара (кианит), Высота-181 (гранат), локализованные в Лоухском районе, а также месторождения Лобаш (молибден) и Лобаш-1 (золото) в Беломорском районе. Они характеризуются освоенностью территории залегания и относительной транспортной доступностью[161].

В структуре промышленного производства региона ведущее место занимает добыча полезных ископаемых – 63,26% в стоимостном выражении (основной вид – железорудные окатыши); обрабатывающие производства – 32,64% (бумага, картон и изделия из них); обеспечение электрической энергией, газом, паром и кондиционирование воздуха – 3,93%; водоснабжение, водоотведение, сбор и утилизация отходов, ликвидация загрязнений – 0,17%. Рынки сбыта представлены в первую очередь Ленинградской и Новгородской областями, а также Финляндией и Норвегией[162].

На предприятиях горнопромышленного комплекса занято порядка 8 тыс. чел. (4,5% занятых по республике). За 2024 г. отрасль увеличила отчисления в бюджет на 20,7%. Объём налогов, уплаченных на конец III квартала, достиг 5,05 млрд руб.[163]

рально-сырьевой базы Республики Карелия. Утверждена приказом Минприроды России № 358 от 9 июня 2023 г. URL: https://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/813/Приказ%20_%20358%20от%2009.06.2023%20ТПИ%20АЗРФ%20(д). pdf?ysclid=llql585vzh645964826 (дата обращения: 28.08.2025).

[161] Волков А.Д., Тишков С.В., Дружинин В.П. Природные ресурсы… Указ. соч. С. 586.

[162] Там же. С. 590.

[163] За 2024 год горнодобывающая промышленность Карелии увеличила отчисления в бюджет на 20%. URL: https://gov.karelia.ru/news/07-11-2024-za-2024-god-gornodobyvayushchaya-promyshlennost-karelii-uvelichila-otchisleniya-

Глубокая переработка древесины. Работа по формированию и развитию кластера предприятий глубокой переработки древесины в Карелии ведётся с 2016 г., но без особых успехов. В 2022 г. «объём лесозаготовки в республике снизился на 21,8% к уровню 2021 г., объёмы деревообработки – на 18,8%, а производство пиломатериалов и топливных гранул на 25,8 и 31,9% соответственно»[164]. В регионе понимают, что необходимо развивать производство с ориентацией на глубокую переработку древесины. Этому способствуют решения, принятые на совещании 10 февраля 2023 г. у президента РФ и закреплённые в перечне его поручений Пр-562 от 22 марта 2023 г. Самым масштабным для всей Арктики проектом в этом направлении стал новый целлюлозный завод компании АФК «Система», единственный в стране производитель экологичной мешочной бумаги повышенной прочности[165]. Однако его реализации мешает ряд проблем. На одну из них обратил внимание председатель Законодательного собрания Республики Карелия Э.В. Шандалович в 2023 г. на международной конференции «Дальний Восток и Арктика: устойчивое развитие»: недоступность для арендаторов участков лесного фонда с расчётной лесосекой порядка 0,8 млн м^3. Следует принять на федеральном уровне ряд законодательных мер, касающихся сокращения срока перевода земель лесного фонда в другие категории для резидентов Арктической зоны, упрощая при этом соответствующие административные процедуры[166].

Рыбохозяйственный кластер и аквакультура. По данным Института экономики Карельского научного центра РАН, «имеющийся потенциал рыбоводными предприятиями республики на 2017 год был освоен только на 20% (около 25 тыс. тонн)»[167].

---

v-byudzhet-na-20/ (дата обращения: 09.02.2025).

[164] Власти Карелии поддержат глубокую переработку древесины. URL: https://forestcomplex.ru/complex-processing/vlasti-karelii-podderzhatglubokuju-pererabotku-drevesiny/ (дата обращения: 13.05.2024).

[165] Карельская Арктика открыта для инвестиций. URL: https://kareliainvest.ru/mediacenter/news/karelskaya-arktika-otkrita-dlya-investitsii?ysclid=llw79eryi1590935795 (дата обращения: 01.12.2025).

[166] Шандалович: «Карелия использует новые возможности Арктической зоны». URL: https://ptzgovorit.ru/news/shandalovich-kareliya-ispolzuet-novye-vozmozhnosti-arkticheskoy-zony (дата обращения: 25.06.2024).

[167] Щербак А.П., Тишков С.В. Оценка потенциала создания рыбохозяйственно-

Существовали проблемы, мешавшие созданию новых и модернизации существующих рыбоводных хозяйств, а также производству собственных рыбных кормов и рыбоводного оборудования в Кемском, Лоухском и Беломорском районах. Принятые меры способствовали решению проблем на предприятиях на берегу Белого моря. В 2023 г. в РК уже «действовало 79 предприятий аквакультуры, общая численность работающих составила около 1,3 тыс. человек. Рыбоводными хозяйствами выращено 38,2 тыс. т разновозрастной рыбы (104% к 2022 г.), в том числе 27,8 тыс. т товарной рыбы (111% к 2022 г.). На Белом море выращено 20 т мидий (22% к 2022 г.)»[168].

Развивается переработка продукции аквакультуры. К 2023 г. действовало 24 цеха на базе 20 предприятий[169], что позволяло выращивать более 70% всей российской форели. В республике стали уделять больше внимания развитию аквакультуры, расширению программ господдержки рыбоводных хозяйств и подготовки кадров для них, в т.ч. в ряде вузов Петрозаводска.

Искусственным воспроизводством водных биоресурсов «занимается Карельский филиал “Главрыбвод”, в зону ответственности которого входят Кемский и Выгский рыбоводные заводы. В 2023 г. в целях выполнения государственного задания и компенсации ущерба, причинённого водным биологическим биоресурсам и среде их обитания, выпущено 150 455 шт. разновозрастной молоди лососевых и сиговых видов рыб»[170]. Выпуски традиционно осуществлялись в реки Кереть, Выг, Сума, Кемь.

Строительство малых гидроэлектростанций. В рамках «Стратегии-2035» выполнялся инвестиционный проект по строительству малых гидроэлектростанций «Белопорожская ГЭС-1» и «Белопорожская ГЭС-2» на территории Кемского района. С суммарной установленной мощностью 49,8 МВт они будут ежегодно производить 230 млн кВт-ч электроэнергии. Эта стройка

го кластера в Республике Карелия // Островские чтения. 2017. № 1. С. 452–457.

[168] Государственный доклад о состоянии окружающей среды Республики Карелия в 2023 году. Петрозаводск: КарНЦ РАН. 2024. С. 100.

[169] Государственный доклад о состоянии окружающей среды Республики Карелия в 2022 году. Петрозаводск: КарНЦ РАН. 2023. С. 101.

[170] Государственный доклад о состоянии окружающей среды Республики Карелия в 2023 году. Петрозаводск: КарНЦ РАН. 2024. С. 100.

стала первым проектом в РФ, профинансированным новым банком развития БРИКС (100 млн долл.). Объекты были введены в строй 6 июня 2024 г. в период работы Петербургского международного экономического форума.

В честь знакового для республики события «с Белопорожских ГЭС был налажен телемост с Петербургским международным экономическим форумом. Команду по запуску электрогенерации на объекте из Северной столицы дал заместитель Председателя Правительства РФ А.В. Новак совместно с главой Республики Карелия А.О. Парфенчиковым, директором по инфраструктурным проектам Российского фонда прямых инвестиций (РФПИ) Антоном Дан-Чин-Ю и председателем ПАО "Промсвязьбанк" П.М. Фрадковым»[171]. В мероприятии принял участие помощник президента РФ Н.П. Патрушев, курировавший проект на всём протяжении строительства. Он отметил: «В процессе строительства пришлось решать сложные организационные и инженерно-технические задачи. Совместными усилиями нам удалось преодолеть все возникшие проблемы и успешно завершить стройку. В ходе реализации проекта приобретены современные компетенции, разработаны новые технологические решения, спроектировано и установлено уникальное отечественное гидросиловое оборудование. В условиях санкционных ограничений опыт строительства необходимо задействовать в российской энергетике – на реках Сибири и Дальнего Востока»[172]. За счёт ввода объектов в эксплуатацию республика нарастила генерирующие мощности, сократила энергодефицит и зависимость от привозных видов топлива. Ключевую роль в преобразовании теплоэнергетического сектора Карелии играет цифровизация как важный шаг не только в предотвращении аварийных ситуаций, но и в существенном повышении экологической устойчивости и безопасности систем, что, в свою очередь, улучшает качество жизни населения[173].

---

[171] В Карелии запустили Белопорожские ГЭС. URL: https://gov.karelia.ru/news/06-06-2024-v-karelii-zapustili-beloporozhskie-ges/ (дата обращения: 26.08.2024).
[172] Там же.
[173] Лукашов М.Ю., Прохорова О.Н. Анализ цифровизации теплоэнергетики в Республике Карелия // Актуальные вопросы современной экономики. 2025. № 5. С. 422–428.

Арктические резиденты и их проекты. Карелия показывает результативность введения особого экономического режима Арктической зоны на северных территориях. Для резидентов действуют налоговые и административные преференции, в т.ч. налог на прибыль – 0% на 10 лет, страховые взносы – 7,5% (3,75%), НДПИ – 0,5% действующей ставки. Резидент АЗРФ имеет право на процедуру свободной таможенной зоны. Данная мера ориентирована на предпринимателей, заинтересованных в экспорте продукции и использовании импортного оборудования. Поддержка арктических проектов с июля 2020 г. осуществляется по нескольким направлениям: земля без торгов, программа «Гектар в Арктике», налоговые преференции, инфраструктурная поддержка, льготные займы, грантовая поддержка проектов в сфере туризма, финансовая поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства.

24 апреля 2024 г. А.О. Парфенчиков отметил: «Резидентами Арктики в республике реализуется 70 инвестиционных проектов на сумму 17,9 млрд рублей. Запланировано создать более 2300 новых рабочих мест, 931 из них уже существуют»[174]. По данным на октябрь 2024 г., «в реестре резидентов АЗРФ зарегистрирован 71 резидент с общим объёмом инвестиций по проектам в размере 100,9 млрд рублей и созданием более 2,3 тыс. рабочих мест. С начала реализации инвестиционных проектов резидентами Арктики фактически инвестировано 18,57 млрд рублей и создано более 1 тысячи новых рабочих мест»[175]. Данный процесс продолжается. На «1 апреля 2025 года зарегистрировано 73 предприятия, которые получили статус резидента АЗРФ. Они реализуют проекты с общим объёмом инвестиций порядка 104 млрд рублей и созданием более 2,4 тыс. рабочих мест»[176].

---

[174] Глава Республики Карелия отметил результаты внедрения инструментов развития Арктической зоны. URL:https://gov.karelia.ru/news/03-05-2024-glava-respubliki-kareliya-otmetil-rezultaty-vnedreniya-instrumentov-razvitiya-arkticheskoy-zony/ (дата обращения: 27.04.2024).

[175] Родионов Д.А. Карелия – лидер по динамике инвестиций на Северо-Западе России // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням Республики Карелия в Совете Федерации) // Аналитический вестник №26. М.: Издание Совета Федерации. 2024. С. 16.

[176] Более 2,6 тысячи заявок на участки Карелии одобрили по «Гектару в Арк-

На возрождённом Онежском судостроительно-судоремонтном заводе трудятся более 500 чел., на воду спущено 16 судов. В 2021 г. приступили к модернизации верфи с использованием современных цифровых технологий. Завод получил на строительство 7 судов-краболовов 10 млрд рублей. 13 декабря 2024 г. был спущен на воду четвёртый краболов серии по проекту *CCa5712LS*. Судно предназначено для добычи и перевозки живого краба в акватории Берингова, Охотского и Японского морей[177].

Благодаря федеральной поддержке осваивается территория, реализуются новые инвестиционные проекты и решаются социальные вопросы. Резидентам Арктической зоны предоставляются субсидии на возмещение затрат по многочисленным направлениям, например, на приобретение техники, оборудования, строительство или реконструкцию объектов недвижимости, а также по уплате процентов по кредитам.

Основой деловой активности в арктических районах Карелии остаются предприятия мелкого и среднего бизнеса. Но осуществляется и ряд крупных проектов. Например, «Карельский окатыш» в Костомукше, производитель железнорудных окатышей, входит в компанию «Северсталь». «Объём инвестиций составляет 12 млрд рублей. После выхода на проектную мощность производительность комплекса составит 65 млн т в год»[178].

Кемский район исторически неразрывно связан с развитием Соловков, поэтому в решении важных инфраструктурных вопросов используются федеральные возможности. Планируется ремонт дороги от Кеми до причальных сооружений посёлка Рабочеостровск. Эту возможность даёт указ президента России «О создании Фонда по сохранению и развитию Соловецкого архи-

---

тике». URL: https://ria.ru/20250417/kareliya-2011794153.html (дата обращения: 21.04.2025).

[177] В Карелии спустили на воду новый краболов «Александр Сапожников». URL: https://gov.karelia.ru/news/13-12-2024-v-karelii-spustili-na-vodu-novyy-krabolov-aleksandr-sapozhnikov/ (дата обращения: 27.12.2024).

[178] Карельский окатыш завершает реализацию масштабного инвестиционного проекта по созданию комплекса циклично-поточной технологии. URL: https://gov.karelia.ru/news/05-04-2024-karelskiy-okatysh-zavershaet-realizatsiyu-masshtabnogo-investitsionnogo-proekta-po-sozdaniyu-komplek/ (дата обращения: 23.05.2024).

пелага», сопредседатели его попечительского совета – заместитель председателя правительства Д.Н. Чернышенко и патриарх Московский и всея Руси Кирилл (Гундяев).

Важный проект – программа «Гектар в Арктике», которая успешно стартовала в РК в августе 2021 г. В рамках АЗРФ порядка 35% заявлений приходятся на Карелию. Здесь принято 2,5 тыс. положительных решений о предоставлении земельных участков в Кемском, Беломорском, Сегежском, Калевальском районах и Костомукше. Лидер по предоставлению земли – Лоухский район.

Одним из резидентов Арктической зоны стала компания «Калгуваара», создавшая в Лоухском районе камнеобрабатывающий цех. Другой новый проект – строительство в Кемском районе завода по переработке водорослей для детского питания. Резидент АЗРФ промышленный комплекс «Приполярный» реализует в Лоухском районе проект по производству изделий из гранатового амфиболита.

Глава РК поручил уделить особое внимание обеспечению арктических районов энергоресурсами, в частности компенсации предпринимателям затрат на покупку ветрогенераторов и солнечных батарей. В планах карельского правительства в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» ремонт 23 км участка трассы Р-21 «Кола – Калевала – Лонка». «Дорога не ремонтировалась более 30 лет. На участке заменят водопропускные трубы, выполнят работы по устройству асфальта, обустроят тротуары, установят автобусные павильоны и наружное освещение в посёлке Авнепорог. Появится разметка, барьерные ограждения и дорожные знаки»[179].

Развитие российской Арктики в стратегической перспективе потребует привлечения значительных трудовых ресурсов. Однако сейчас отток населения продолжается; это связано с социальными вопросами, особенно с системой здравоохранения, образования, культуры, досуга и развлечений. Проведённые в РК исследования показывают, что более половины респонден-

[179] Впервые за 30 лет отремонтируют дорогу в Кемском районе. URL: https://factornews.ru/news/vpervye-za-30-let-otremontirujut-dorogu-v-kemskom-rajone/ (дата обращения: 17.08.2025).

тов не удовлетворены состоянием системы здравоохранения (55,8%). Из них абсолютно не удовлетворены 26%. В территориальном разрезе в наименьшей степени довольны сферой медицинского обслуживания жители Сегежского округа (64%, из них 31% – абсолютно не удовлетворены), Кемского (62 и 31% соответственно) и Лоухского районов (59 и 33%). Наибольшая доля населения, удовлетворённого состоянием здравоохранения, – в Калевальском районе (16%) и Костомукшском городском округе (15%). Среди наиболее серьёзных проблем в сфере здравоохранения население карельской Арктики отмечает нехватку профильных специалистов (63,2%), современного оборудования для диагностики (50,4%) и недоступность сложных видов медицинской помощи (36,4%). Менее выражены такие проблемы, как узкий спектр проводимых лабораторных исследований (28,4%), длительность времени ожидания приёма терапевта (21,9%) и низкая квалификация медицинского персонала (21,4%). В Калевальском районе проблему нехватки профильных специалистов отмечают 87% респондентов, а в Беломорском округе – только 52,8%. Вопрос низкой квалификации терапевтов наиболее актуален для Сегежского округа (18,4%) и Кемского района (16,9%), в наименьшей степени эта проблема затронула Костомукшу (1,9%). На долгое ожидание скорой помощи указали 26,1% жителей Беломорского округа и только 1,9% жителей Костомукшского городского округа. Проблема длительного ожидания приёма терапевта наиболее актуальна для Сегежского округа (33,5%), наименее – для Кемского района (7,3%)[180]. Развитие человеческого капитала в суровых климатических и экономических реалиях Севера возможно лишь при условии комплексного решения экономических, социальных, экологических проблем.

Развитие туризма. Климат Карелии привлекателен для туристов. Потенциал карельской Арктики представлен целым рядом объектов военно-исторического, религиозного, этнокуль-

[180] Волков А.Д., Аверьянов А.О., Рослякова Н.А., Голомыдько П.П. Человеческий капитал и социальная ёмкость регионального пространства Арктической Карелии // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 100–101. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.57.92

турного, экологического, сельского, промышленного, водноспортивного, охотничьего и других видов туризма[181]. Карелия входит в межрегиональный туристский проект «Серебряное ожерелье России» и имеет богатую историю развития экскурсионных услуг[182]. Среди наиболее известных мест – горный парк «Рускеала», Государственный историко-архитектурный и этнографический музей-заповедник «Кижи» (входит в список всемирного наследия ЮНЕСКО), Спасо-Преображенский Валаамский монастырь, государственный природный заповедник «Кивач». Также посетителей привлекает Беломорско-Балтийский канал, «дорога жизни Беломорск – Вологда», музей Карельского фронта, национальный парк «Паанаярви», посёлок Петровский Ям, основанный Петром I в 1702 г., насчитывающий почти 500 лет посёлок Калевала, заповедник «Костомукшский», производства и отвалы «Карельского окатыша»[183].

Заповедник «Костомукшский», основанный в 1983 г., расположен в северо-западной части Карелии, у границы с Финляндией, занимает площадь 49,2 тыс. га. В 2015 г. в его состав вошёл национальный парк «Калевальский» (основан в 2007 г., площадь – 74,3 тыс. га). Территории заповедника и национального парка – эталонный участок северной тайги европейской части РФ. Здесь 250 озёр, самое примечательное из них – Каменное, со множеством живописных островов, где обитают северные лесные олени.

На островах Валаамского архипелага расположен Спасо-Преображенский ставропигиальный мужской монастырь Русской православной церкви, куда стремятся паломники со всего

---

[181] Арктика. Современный путеводитель. М.: Press Pass. 2020. С. 73, 75–78, 82–83. Кондратьева С.В. Туристский вектор развития Карельской Арктики // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 177. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.174

[182] Бычков И.Г., Замчалкина А.П. Развитие туризма в Республике Карелия // Актуальные проблемы развития индустрии гостеприимства. Сб. научных статей по итогам XX Международной научно-практической конференции. Санкт-Петербург, 2024. С. 121–131.

[183] Timoshenko D.S. Sustainable tourism development in the Russian Arctic: challenges and prospects. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 2020. Vol. 539, Iss. 1. P. 012097. DOI: 10.1088/1755-1315/539/1/012097; Кондратьева С.В. Туристский вектор развития Карельской Арктики // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 177. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.174

света, в год его посещают более 100 тыс. человек. На Валааме насчитывается около 480 видов растений, обитают более 200 видов птиц. 25 июля 2024 г. его посетили президенты России и Белоруссии В.В. Путин и А.Г. Лукашенко. Перед этим лидеры Союзного государства посещали обитель в 2019 г.

Для обеспечения устойчивого развития туризма в Республике Карелия, «необходимо отслеживать фактическую рекреационную нагрузку экологически значимых зон – к ним относятся территории, на которых расположены особо охраняемые природные территории, такие как государственные природные заповедники, национальные парки, тропы и маршруты, используемые туристами для прогулок и знакомства с местной природой»[184]. В республике высок интерес бизнеса к сфере туризма. Региональные парламентарии утвердили компенсацию инвесторам части затрат на покупку туристических автобусов, плавучих домов для туристов, строительство и реконструкцию объектов придорожного сервиса. В 2024 г. принят закон о снижении объёмов инвестиций до 30–40 млн руб. (в зависимости от района) для получения земельного участка без торгов под создание или реконструкцию объектов туристической инфраструктуры[185].

В 2022 г. Карелию посетило более 1 млн туристов, это рекорд в истории региона. Стремительный рост турпотока в приграничный горный парк «Рускеала» дал региону синергетический эффект, объединив порядка 300 человек – представителей малого бизнеса и туристических компаний[186].

Международные связи. До 2022 г. Республика Карелия активно развивала международное сотрудничество и имела об-

---

[184] Курочкина А.А., Лукина О.В., Сергеев С.М. Влияние роста туристической нагрузки Республики Карелия на экологическую обстановку региона // Вестник Северо-Осетинского государственного университета имени К.Л. Хетагурова. 2024. № 4. С. 268. URL: 10.29025/1994-7720-2024-4-268-276

[185] Шандалович Э.В. Законодательное Собрание Республики Карелия: отвечая вызовам времени// Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням Республики Карелия в Совете Федерации). Аналитический вестник № 26 (876). М.: Издание Совета Федерации. 2024. С.11.

[186] Карелия поставила туристический рекорд. Что будет дальше? URL: https://www.rbc.ru/spb_sz/03/01/2023/63b31e9d9a7947ed1d886332?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsea (дата обращения: 01.08.2024).

ширные связи по всему миру. На региональном уровне она установила связи с административно-территориальными районами Финляндии, Швеции, Норвегии, КНР, а также США и Греции. 24 февраля 2000 г. между представителями РК и региональными союзами Финляндии Кайнуу, Северной Карелией и Северной Похъянмаа было подписано Соглашение о создании еврорегиона «Карелия». Столица Карелии имела связи как город-побратим 12 городов со всего мира: Варкаус (Финляндия), Ла-Рошель (Франция), Умео (Швеция), Нойбранденбург (Германия), Дулут (США), Тюбинген (Германия), Му-и-Рана (Норвегия), Йоэнсуу (Финляндия), Вагаршапат (Армения), Брест (Белоруссия), Нарва (Эстония), Алитус (Литва). В настоящее время эти связи, за исключением Беларуси, приостановлены.

Республика Карелия – участница российско-финской программы «Карелия», которая «имела широкий спектр направлений от развития туристической активности, защиты природы, повышения качества здравоохранения и благополучия населения до развития спорта, проведения мероприятий культурного характера, образовательных программ, совершенствования сети транспортных коммуникаций и дорожного строительства, развития в аграрном и лесном секторах, на рынке труда и в области эффективного использования природных ресурсов»[187]. Регион принимал активное участие в её экологических проектах. Для организаций республики участие в ней «стало хорошей школой проектного управления, знакомства с экологической повесткой соседней Финляндии и примером успешного применения передового европейского опыта для решения местных экологических проблем. Ряд наработок был применён и апробирован в условиях арктической зоны РК. Наиболее активно новые технологии и инженерно-технические решения применялись в области ресурсосбережения, энергоэффективности, водоснабжения и водоотведения, развития экологического просвещения, улучшения системы утилизации твёрдых бытовых отходов»[188].

---

[187] Жапов А.А. Приграничное сотрудничество Российской Федерации // Актуальные исследования. 2023. № 22. С. 78.

[188] Базегский Д.В., Васильева А.В. Опыт реализации экологических проектов программы приграничного сотрудничества «Карелия» и перспективы его использования в регионах Российской Арктики // Труды Карельского научного

С изменением политической ситуации РК начала поиск новых партнёров. Большое содействие региону оказывает Министерство иностранных дел РФ. Так, 20 октября 2022 г. в Культурном центре МИД руководство Республики Карелия провело презентацию экспортных, инвестиционных и туристических возможностей региона для представителей 53 дружественных стран, среди которых послы и дипломаты из СНГ, Азии, Ближнего Востока, Латинской Америки и Африки. По итогам первого полугодия 2022 г. объём экспорта произведённой продукции вырос в 2,3 раза по сравнению с аналогичным периодом 2021 г. В итоге сейчас там реализуется уже 58 проектов с объёмом инвестиций 97 млрд руб.[189]

В республике введены налоговые каникулы на землю и недвижимость, предоставляется финансовая помощь из регионального бюджета для бизнеса с особыми условиями участия иностранных компаний[190]. Основными внешнеторговыми партнёрами РК с 2022 г. стали Турция, Китай[191] и Индия. Также правительство региона прорабатывает перспективы торгово-экономического взаимодействия с Саудовской Аравией и Бахрейном и расширение торговли с Вьетнамом и Индией[192]. Начались поставки в КНР упаковочных материалов, среди которых крафт-бумага. Летом 2022 г. делегация правительства и бизнесменов Карелии посетила Иран. Стороны заявили о намерениях развивать бизнес-контакты[193]. В 2023 г. были организованы бизнес-

---

центра РАН. 2024. № 8. С. 91. DOI: 10.17076/eco2025

[189] Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на презентации Республики Карелия, Москва, 20.10.2022 г. URL: https://www.mid.ru/tv/?id=1834483&lang=ru&ysclid=lebhq82ro575257107 (дата обращения: 09.02.2025).

[190] Чернышов М.М. Потенциал пространственного развития западных приграничных территорий России в новых геополитических условиях // Региональные проблемы преобразования экономики. 2022. № 12. С. 128.

[191] Питухина М.А., Белых А.Д. Карельская Арктика в направлениях арктической политики Китая на современном этапе // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2024. № 1. С. 115–129.

[192] Артур Парфенчиков представил экономический потенциал Карелии послам иностранных государств в МИД России. URL: https://gov.karelia.ru/news/20-10-2022-artur-parfenchikov-predstavil-ekonomicheskiy-potentsial-kare lii-poslam-inostrannykh-gosudarstv-v-mid/?special_version=Y (дата обращения: 16.02.2025).

[193] Сотрудничество с Ираном откроет новые возможности для карельского биз-

миссии за рубеж (в Бахрейн, Саудовскую Аравию, Турцию, Китай) и деловые миссии из Белоруссии и Ирана в Карелию[194].

Карельская компания «К-ДИАМАНТ» и китайская *Chico machine technology co., Ltd* в рамках «Карелфорума-2024» подписали меморандум о совместном производстве буровых установок для карьерных и дорожно-строительных работ. Инвестиции в проект составили 200 млн юаней и предусматривают производство 100 машин в год. Треть техники будут реализовывать на российском рынке[195]. Это решение позволило нивелировать проблемы, возникшие в результате прекращения сотрудничества с рядом европейских государств, в первую очередь с Финляндией.

Важное значение для Карелии имеет сотрудничество с Республикой Беларусь. Тесные связи с соседним государством были выстроены ещё в 1988 году. 24 июня 2023 г. было подписано новое Соглашение между Правительством Республики Карелия и Правительством Республики Беларусь о торгово-экономическом, научно-техническом и социально-культурном сотрудничестве; в этом же году состоялось более 10 крупных событий, в т.ч. рабочий визит премьер-министра правительства Беларуси Р.А. Головченко, а также обмены делегациями РК и Гродненской областью Белоруссии. В структуре экспорта Белоруссии в Карелию на первом месте целлюлоза и грузовые автомобили. В структуре импорта из РК преобладают рыбная продукция и рудные материалы – галька, гравий, щебень. Ключевым направлением сотрудничества остаётся поставка белорусской техники для горнодобывающих и перерабатывающих предприятий Карелии. Ещё одна сфера взаимодействия – лесное хозяйство, лесовосстановление, приобретение белорусского оборудования и машин для переработки леса. На заводе «Петрозаводскмаш»

неса. URL: https://gov.karelia.ru/news/07-06-2022-sotrudnichestvo-s-iranom-otkroet-novye-vozmozhnosti-dlya-karelskogo-biznesa/ (дата обращения: 15.02.2025).

[194] Республика Карелия (справка). URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/1784536/ (дата обращения: 11.03.2025).

[195] Карелия и Китай будут вместе производить буровые установки. URL: https://rk.karelia.ru/production/kareliya-i-kitaj-budut-vmeste-proizvodit-burovye ustanovki/ (дата обращения: 20.06.2024).

произведена часть оборудования для строящейся в Белоруссии атомной электростанции. Реализуется масштабный совместный проект – создание предприятия «Амкодор-Онего» по выпуску современной лесозаготовительной техники[196].

На карельском участке границы РФ и Финляндии функционируют 7 пунктов пропуска, которые обслуживают грузовой и пассажирский потоки, из них: 3 многосторонних автомобильных («Вяртсиля», «Люття», «Суоперя»); 2 упрощённых двусторонних автомобильных («Инари», «Сювяоро»); 2 многосторонних железнодорожных пункта пропуска («Люття», «Вяртсиля»), а также воздушный пункт – международный аэропорт Петрозаводск. С ноября 2023 г. наземные пункты пропуска временно закрыты по инициативе Хельсинки[197]. Нестабильная международная политическая ситуация внесла коррективы в структуру внешней торговли региона. Последствия санкций и иных факторов сильно ухудшили отношения с Финляндией[198].

Это привело к сокращению перемещений через границу, уменьшению объёмов внешнеторговых операций, приостановке множества трансграничных инициатив, замораживанию финансирования российских участников совместных программ и вынудило Россию пересмотреть направления внешней торговли в пользу Азии. В этих условиях необходимо выявлять новые тенденции в международном взаимодействии, особенно важные для приграничных территорий России, соседствующих с государствами, взявшими курс на противодействие РФ[199]. Заслуживают внимания предложения научного руководителя Института североевропейских исследований Петрозаводского госунивер-

---

[196] Журавель В.П. Арктическая зона Республики Карелия: поиск путей развития // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 3. С. 105. DOI: 10.15211/vestnikieran32024100110

[197] Республика Карелия (справка). URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/vnesneekonomiceskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/1784536/ (дата обращения: 11.03.2025).

[198] Дроздова А.А., Камнева А.О., Маскаленко Э.В. Экономическое развитие Республики Карелия в контексте обострения отношений России и Финляндии // Экономика и предпринимательство. 2023. № 7. С. 485–489.

[199] Воробьев С.В., Ногмова А.Ш. Международное взаимодействие приграничных субъектов России. Деятельность в условиях санкционного давления Запада // Обозреватель–Observer. 2025. № 1. С. 86.

ситета В.А. Шлямина[200]: оживить научно-образовательные обмены университетов Северо-Запада страны с вузами арктических стран Северной Европы; усилить международный обмен результатами междисциплинарных исследований актуальных политических, экономических, социальных и экологических проблем западной Арктики; организовать участие регионов, бизнеса в создании общей цифровой платформы Арктики на основе опорной сети Центров по хранению и сверхбыстрой обработке данных и трансграничных магистралей оптоволоконной связи; инициировать создание научно-образовательного центра мирового уровня на базе заинтересованных университетов стран региона, при этом координацию деятельности российских регионов в Арктике, в бассейне Белого моря проводить под эгидой Минобрнауки. Внедрение этих предложений затруднено по политическим причинам, но с учётом опыта прежней двусторонней и многосторонней деятельности важно готовить предложения по их реализации в будущем.

Значимую роль в развитии международного и регионального сотрудничества играет аэропорт «Петрозаводск» – единственная воздушная гавань РК, предназначенная для внутренних и международных воздушных линий. В 2023 г. аэропорт обслужил 886 рейсов и 100 тыс. пассажиров. Проводится работа по созданию компании «Аэропорты Карелии» с базой в Петрозаводске. В ве́дение нового предприятия планируется передать 4 взлётно-посадочные площадки, из которых 2 – в Костомукше и Калевале – в Арктической зоне Карелии, что позволит повысить мобильность населения.

Центр обработки данных и противопожарная безопасность. Северные территории по своим экономико-географическим и климатическим характеристикам полностью отвечают требованиям, предъявляемым к размещению центров обработки данных, но практически не используются. Это ключевой фактор жизнеобеспечения, а для приграничных территорий – ещё и национальной безопасности. Создание центров будет способ-

[200] Шлямин В.А. Приграничный регион на Северо-Западе России: сборник избранных статей, докладов, выступлений, интервью. Петрозаводск: Издательство ПетрГУ, 2022. С. 119–122.

ствовать притоку высококвалифицированных кадров, возрождению интереса молодёжи к региону. Необходимо расширение программы по устранению цифрового неравенства для приграничных населённых пунктов. Дата-центры стали важнейшим элементом цифровизации экономики. Без них невозможно совершенствование облачных технологий, нейросетей и *3D*-моделирования, развитие технологий больших данных (*BigData*), интернета вещей и блокчейн[201]. В РК «реализуется три инвестиционных проекта по созданию ЦОДов (центров обработки данных – В.Ж.) с общим объёмом инвестиций более 900 млн рублей. Это позволит создать 77 новых высококвалифицированных рабочих мест в Сегежском, Кемском и Лоухском районах»[202].

Особую актуальность для Карелии приобретает состояние пожарной безопасности. Как показал большой пожар в пос. Найстенъярви, в республике необходимо сделать выводы из случившегося и больше внимания уделять этому вопросу[203]. В 2022 г. на подготовку Карелии к пожароопасному сезону выделили 360 млн руб. Благодаря этому республика увеличила число пожарных до 3 178 человек и закупила 1 965 единиц оборудования и техники. Многие сотрудники прошли переобучение. Так, в штате добровольцев и сотрудников МЧС появилось 15 новых парашютистов. Карельский центр авиационной и наземной охраны лесов получил 4 новых вездехода[204]. Процесс укрепления материально-технического процесса МЧС региона продолжается.

---

[201] Венгловская Э.С. Создание дата-центра // Экономика. Менеджмент. Инновации. 2019. № 3. С. 76–82; Митин И.А. Стратегическое управление инвестициями в инфраструктуру дата-центров как фактор успеха // Гуманитарный научный вестник. 2024. № 10. С. 115–120.

[202] Карельскую Арктику выбирают для развития IT-отрасли. URL: https://gov.karelia.ru/news/09-02-2024-karelskuyu-arktiku-vybirayut-dlya-razvitiya-it-otrasli/ (дата обращения: 16.09.2024).

[203] Ложкина О.В., Орловцев С.В. Анализ лесных пожаров в Республике Карелия в 2020–2022 гг. // Пожарная безопасность: современные вызовы. Проблемы и пути решения. Материалы Международной научно-практической конференции / сост.: А.А. Бобровская, М.А. Косовец. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2023. С. 319–321.

[204] От первого лица: интервью с Артуром Парфенчиковым. URL: http://rk.karelia.ru/politics/authority/ot-pervogo-litsa-intervyu-s-arturom-parfenchikovym/?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2Fnews%2F (дата обращения: 01.08.2025).

Госкомиссия по подготовке к 100-летию Республики Карелия. Важный вклад в развитие РК, её арктических территорий внесла Госкомиссия по подготовке к 100-летию Республики Карелия, созданная указом президента в 2013 г. Её председатель Н.П. Патрушев, выступивший 4 сентября 2020 г. на итоговом заседании, отметил, что за 7 лет «при поддержке Госкомиссии удалось привлечь в республику финансовые средства, включая инвестиции, в объёме более 126 млрд рублей. В результате была обеспечена положительная динамика в социально-экономическом развитии РК. Почти в 2 раза вырос объём валового регионального продукта, дополнительно создано и модернизировано более 22 тыс. рабочих мест. Дополнительным стимулом для развития бизнеса и обеспечения социальной стабильности стало снижение более чем на 30% тарифов на электроэнергию. Созданы новые возможности для развития такой важной для республики отрасли, как туризм. Значительно улучшено состояние автомобильных дорог. В федеральную собственность передано более 700 км региональных дорог, все они приведены в нормативное состояние. Модернизированы и организованы новые производства. Восстановлена работа находившихся в стадии банкротства предприятий. В моногородах Костомукша, Кондопога и Надвоицы созданы территории опережающего социально-экономического развития. В числе мер, направленных на улучшение качества жизни населения, приоритетной было совершенствование возможностей и развитие инфраструктуры здравоохранения, образования и спорта. На улучшение качества и доступности услуг в сфере здравоохранения во многом повлияли открытие республиканского перинатального центра и больницы в Сортавале, приобретение передвижных мобильных медицинских комплексов, строительство фельдшерско-акушерских пунктов (36 уже введены в строй). Полностью обновлён парк автомобилей скорой помощи. Важными результатами принятых мер стали увеличение средней продолжительности жизни населения на 3,5 года и снижение младенческой смертности на 38%. Увеличению с 24 до 45% доли населения, занимающейся спортом, способствовали построенные 53 новых объекта спорта, включая физкультурно-оздоровительные комп-

лексы, ледовые катки, стадионы. В 122 сельских школах отремонтированы спортивные залы. Немало сделано в целях повышения качества услуг в образовании и культуре. На данный момент полностью решена проблема нехватки в местах в детских садах. Проведены ремонты в 10 центрах помощи детям, оставшихся без попечения родителей. Возведено и успешно функционирует Петрозаводское Президентское кадетское училище»[205].

* * *

Экономика Республики Карелия основывается на переработке местных природных ресурсов, использовании туристско-рекреационного потенциала. Эти факторы определяют её специализацию и региональные особенности.

На долю региона приходится почти 13% общероссийского производства бумажных мешков, 10% бумаги, почти 4% пиломатериалов, 12% древесной целлюлозы и 3% древесностружечных плит. Основные показатели республики имеют положительную динамику. РК занимала 1-е место среди субъектов Северо-Запада России по динамике роста инвестиций с 2018 по 2023 г. В рейтинге, характеризующем состояние деловой среды, инвестиционного климата и инвестиционного потенциала в субъектах РФ за 2023 г., Карелия была на 12-м месте. Регион – первый в России по объёму выращивания форели. По производству товарной аквакультуры – на 3-м месте в стране[206]. Развитие горнопромышленного комплекса связано с модернизацией действующих производств и реализацией новых проектов. Постоянное развитие отрасли положительно сказывается на экономике региона и страны в целом, позволяя развиваться смежным отраслям.

Социально-экономические показатели последних лет говорят о том, что регион устойчиво развивается. 21 марта 2024 г. Ю.П. Трутнев на совещании в Петрозаводске отметил: «В свя-

---

[205] Итоговое заседание Государственной комиссии по подготовке к празднованию 100-летия Республики Карелия. URL: http://szfo.gov.ru/press/events/3222/ (дата обращения: 01.08.2024).

[206] Парфенчиков А.О. Карелия – курс на развитие// Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням Республики Карелия в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 26. М.: Издание Совета Федерации, 2024. С. 5.

зи с изменениями международной обстановки, а по сути, приближением границ НАТО к нашей территории ещё в большей степени встаёт вопрос с ускорением экономического развития, укреплением в целом республики»[207].

В этих условиях приветствуются предложения представителей исполнительной и законодательной власти, научного сообщества по улучшению социально-экономического развития региона и более быстрому решению возникающих проблем, ибо арктические территории в силу своих географических и климатических особенностей сегодня имеют большие проблемы с транспортной, коммунальной, энергетической, коммуникационной инфраструктурой[208].

Карелия – относительно новый арктический субъект. Чтобы стать полноправной частью АЗРФ, необходимо более активно открывать новые производства при помощи налоговых льгот и административных арктических преференций, тем самым создавая рабочие места и обеспечивая поступление налогов в бюджет шести арктических районов.

Деятельность Госкомиссии по подготовке к 100-летию Республики Карелия способствовала заметному и ощутимому повышению качества жизни её жителей, особенно северных районов. На наш взгляд, работа Комиссии в Карелии может стать моделью для аналогичных комиссий, которые создаются для подготовки тех или иных праздничных, юбилейных или памятных мероприятий в рамках страны и субъектов РФ.

В условиях нарастания международной напряжённости, вступления Финляндии в НАТО, республика приобретает особую роль в обеспечении национальной безопасности и территориальной целостности. 26 февраля 2024 г. решением президента РФ[209] Республика Карелия вошла в Ленинградский воен-

---

[207] Юрий Трутнев поручил распространить режим ТОР «Патриотическая» на арктические регионы. URL: http://government.ru/news/51164/ (дата обращения: 11.06.2024).

[208] Курило А.Е., Дружинин П.А., Шкиперова Г.Т., Прокопьев Е.А. Социально-экономическое развитие прибрежных муниципальных районов Беломорья // Арктика: экология и экономика. 2020. № 2. С. 97–108. DOI: 10.25283/2223-4594-2020-2-97-108

[209] Указ Президента Российской Федерации № 141 от 26.02.2024 г. «О военно-административном делении Российской Федерации». URL:

ный округ, который был выделен из Западного военного округа как военно-административная единица России.

Санкции против России, применительно к Республике Карелия, привели к значительному сокращению торговли и туризма с европейскими странами в связи с закрытием погранпереходов со стороны Финляндии. На фоне усиления активности НАТО на Балтике необходима скорейшая модернизация Беломорско-Балтийского канала как одного из альтернативных маршрутов доставки грузов. Это единственный водный путь из европейской части РФ в мировой океан в обход датских, черноморских и средиземноморских проливов.

Санкции вынудили руководство региона пересмотреть подходы к разработке месторождений строительного камня и его использованию при реализации инвестиционных проектов в российской Арктике. Щебень в основном стал направляться в Мурманскую и Архангельскую области, Ямало-Ненецкий автономный округ для использования в строительстве железных и автомобильных дорог, портов, аэродромов, а также морских перегрузочных комплексов сжиженного природного газа и газового концентрата.

В настоящее время власти региона уделяют первостепенное внимание социально-экономическому развитию Кемско-Беломорской агломерации в контексте развития Северного морского пути и освоения ресурсов Белого моря.

ГЛАВА 4. ПРОБЛЕМЫ НЕНЕЦКОГО АВТОНОМНОГО ОКРУГА*

Вся территория Ненецкого автономного округа (НАО) относится к Арктической зоне Российской Федерации[210]. Он был образован 15 июля 1929 г. и стал первым национальным окру-

---

http://www.kremlin.ru/acts/bank/50360 (дата обращения: 24.05.2024).

* При подготовке данной главы в переработанном виде использовалась статья автора: Журавель В.П. Состояние проблем Ненецкого автономного округа и пути их решения // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 4. С. 130–142. DOI: 10.15211/vestnikieran42024130142

[210] Официальный сайт Ненецкого автономного округа. Общая информация об округе. URL: https://adm-nao.ru/informaciya-o-neneckom-avtonomnom-okruge/obshaya-informaciya-ob-okruge/ (дата обращения: 09.01.2026).

гом на Крайнем Севере. Согласно Конституции РФ 1993 года НАО стал равноправным субъектом в составе РФ.

В «Стратегии-2035» Ненецкому автономному округу определены 7 основных задач на ближайшие 15 лет[211]. Они касаются строительства глубоководного морского порта Индига и железнодорожной магистрали Сосногорск – Индига, реконструкции морского порта Нарьян-Мар, аэропортов г. Нарьян-Мара и пос. Амдерма, дноуглубительных работ на реке Печоре, строительства автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск», развития нефтяных и формирования газоконденсатных минерально-сырьевых центров, геологического изучения и развития минерально-сырьевой базы, а также развития туризма.

Длительный путь морского порта Индига. Одна из важнейших задач «Стратегии-2035» – строительство за Полярным кругом глубоководного порта Индига в акватории Баренцева моря у мыса Большой Румяничный в 50 км от посёлка Индига. Благодаря Гольфстриму здесь сохраняется благоприятная ледовая обстановка, позволяющая обеспечивать вход крупнотоннажного флота в круглогодичном режиме, приём судов водоизмещением до 70 тыс. т, при этом отправка грузов через рейдовый перегрузочный комплекс позволит работать судам водоизмещением и до 250 тыс. т.

Порт может стать новой точкой доступа к морским путям Арктической зоны и акватории СМП, увеличит экспортные возможности Северо-Запада РФ, позволит вовлечь в экономику страны труднодоступные и недостаточно развитые территории НАО и Республики Коми и их природные ресурсы.

Для обеспечения порта грузовой базой предусматривается строительство железнодорожной линии Сосногорск – Индига (по предварительным данным 612 км). Сосногорск – узловая станция Северной железной дороги, таким образом новый порт будет связан со всей сетью железных дорог России. Реализация

---

[211] Указ Президента РФ № 645 от 26.10.2020 г. (ред. от 27.02.2023 г.) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Пункт 21. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 01.08.2025).

проектов планируется на основании концессионных соглашений.

Инициатором решения этих масштабных инфраструктурных проектов в АЗРФ первоначально выступал консорциум, образованный компанией «Руститан» и инфраструктурной корпорацией «АЕОН». Ими совместно с властями НАО была проведена подготовительная работа по месту расположения порта, предполагаемому финансированию работ, подписано Соглашение о реализации проекта между Правительством Республики Коми, администрацией НАО и рядом финансовых отечественных и зарубежных структур. Проект напрямую связан с мегапроектом «Национальный горнопромышленный кластер». В настоящее время к строительству порта планируется привлечь создаваемый Арктический инвестиционный фонд, основным инвестором которого будет РФПИ.

Необходимость модернизации действующих морских портов НАО. В округе два морских порта – Нарьян-Мар, включающий морской терминал Амдерма, и Варандей. Навигация в них сезонная – с июня по ноябрь.

Морской порт Нарьян-Мар находится на реке Печора в 110 км от устья. Он по реке связывает центр НАО с населёнными пунктами округа и Республики Коми, а по морю – с населёнными пунктами НАО, расположенными на побережье Карского, Баренцева и Белого морей, а также портами Варандей, Архангельск, Мурманск, терминалом Амдерма. Он обеспечивает перевалку грузов и перевозку пассажиров в сельские населённые пункты, расположенные в устьях рек, впадающих в Белое, Баренцево и Карское моря. Инфраструктура порта устарела, поскольку в последние 30 лет инвестиции в его развитие не осуществлялись. Из 4 причалов фактически работает только причал № 4. Причал № 5 обрушился в 2010-е гг., причалы № 1–3 построены в 1930-е гг. и находятся в предаварийном состоянии. Техническое состояние порта перестало удовлетворять требованиям по переработке грузов. Идёт поиск финансирования для модернизации, в т.ч. за счёт федерального бюджета.

Морской терминал Амдерма используется как вспомогательный порт для обеспечения СМП, работает в прежнем режи-

ме. Выгрузка морских грузовых судов, доставляющих грузы в Амдерму, осуществляется на рейде.

Морской порт Варандей (Варандейский нефтяной отгрузочный терминал) расположен в юго-восточной части Баренцева моря в районе о. Варандей на расстоянии 22 км от берега, предназначен для перевалки нефти, добываемой в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, а также доставки грузов в пос. Варандей и для компаний-недропользователей в период летней навигации. Терминал построен на вечной мерзлоте, его проектная мощность составляет 12 млн т в год. Эксплуатируется с июня 2008 г. В настоящее время «Роснефть» и «ЛУКОЙЛ» поставляют нефть с месторождений Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, которое осваивает предприятие «Башнефть-Полюс». От терминала нефть танкерами-челноками перевозится в Мурманск на рейдовый накопитель «Кола» для дальнейшего экспорта. Терминал функционирует круглогодично, для работы в зимний период привлекаются ледоколы. Это один из ключевых пунктов СМП и всего Трансарктического транспортного коридора.

Терминал спроектирован с учётом повышенного внимания к вопросам промышленной безопасности, защиты здоровья персонала и населения, охраны окружающей среды, улучшения экологической обстановки в регионе. В 2023 г. в НАО «случаев высокого и экстремально высокого уровня загрязнения атмосферного воздуха не отмечалось»[212], но на достаточно высоком уровне находятся выбросы метана и сажи, в 2021 г. – 9 447,7 т / 1 698 т, в 2022 г. – 9 099/3 374, в 2023 г. – 7 850/2 308[213].

Авиация и аэропорты НАО. На территории округа функционируют два авиапредприятия: «Аэропорт Амдерма» и «Нарьян-Марский объединённый авиаотряд». Из аэропорта Нарьян-Мара выполняются регулярные рейсы в Архангельск, Москву, Санкт-Петербург, Уфу, Екатеринбург, Казань, Киров, Сыктывкар. Все тарифы (кроме рейсов в Москву) субсидируются в

---

[212] Доклад «О состоянии и об охране окружающей среды Ненецкого автономного округа в 2023 году». Департамент природных ресурсов, экологии и агропромышленного комплекса Ненецкого автономного округа. Нарьян-Мар, 2024. С. 12.
[213] Там же. С. 68–69.

обе стороны. Программа спецтарифов действует с 2016 г., цена варьируется от 3 до 10 тыс. рублей. По этим семи направлениям часть средств авиаперевозчику компенсирует Росавиация, часть – НАО. Авиарейсы в Казань и Сыктывкар дополнительно субсидируются из бюджетов соответствующих регионов.

Стоимость авиабилетов «Нарьян-Марского объединённого авиаотряда» не повышалась с 2022 г. Окружная субсидия данной компании на выполнение рейсов по межмуниципальным маршрутам составляла 600 млн руб. Жители округа имеют возможность приобретать билеты по стоимости в разы ниже необходимой для обеспечения расходов на полёт. «С учётом регулируемого тарифа стоимость билета для пассажира в среднем составляет 30% от реальной стоимости, остальные 70% предприятию возмещаются из бюджета округа. Так, себестоимость рейса до Усть-Кары – порядка 1,7 млн руб., стоимость перевозки пассажира – около 40 тыс. рублей. Благодаря окружным субсидиям билет до Усть-Кары стоит 11190 рублей. Для детей до 12 лет, молодёжи до 23 лет и пенсионеров действует специальный тариф – скидка на субсидированный билет составляет 50%»[214].

Аэродром Нарьян-Мара – это федеральный узел совместного базирования гражданских и военных воздушных судов. Его длительная и интенсивная эксплуатация потребовала реконструкции, которую в рамках федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры планировалось выполнить в 2020–2024 гг. В 2020–2023 гг. проведены мероприятия по подготовке к реконструкции. Однако из-за дефицита финансирования модернизацию перенесли на 2025–2030 гг. «Это также было связано с необходимостью дополнительных мероприятий по корректировке проектной документации»[215].

В настоящее время администрацией НАО совместно с Ро-

---

[214] По поручению губернатора Юрия Бездудного продлят «заморозку» цен на авиабилеты по межмуниципальным маршрутам. URL: https://gkh.adm-nao.ru/obshaya-informaciya/press-centr/news/35947/ (дата обращения: 15.12.2024).

[215] В этом году в Арктику вернутся забытые авиамаршруты. URL: https://rg.ru/2022/01/25/reg-szfo/v-etom-godu-v-arktiku-vernutsia-zabytye-aviamarshruty.html (дата обращения: 04.08.2023).

савиацией прорабатывается вопрос реконструкции аэродрома в рамках концессионного соглашения. Планируется замена имеющихся покрытий искусственной взлётно-посадочной полосы, рулёжных дорожек и перрона для стоянки самолётов на покрытия с большей несущей способностью и прочностью.

Сегодня аэропорт Нарьян-Мар принимает порядка 200 тыс. пассажиров в год. «В соотношении с численностью населения города (порядка 23 тыс. чел.) это большой пассажиропоток, в связи с чем регион заинтересован и в реконструкции аэровокзала»[216]. Проект планировалось разработать в 2025 г., а провести реконструкцию в 2026–2029 гг.

Аэропорт в пос. Амдерма основан в 1956 г. и до 1993 г. использовался как военный. В соответствии с Федеральным проектом «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» предусматривалась его реконструкция. «Распоряжением Правительства РФ от 7 февраля 2024 года аэродром гражданской авиации Амдерма закрыт для обслуживания воздушных судов. Аэродром переведён в статус посадочной площадки»[217].

Аэропорты Нарьян-Мар и Амдерма включены в программу «Развитие опорной сети аэродромов» нового национального проекта «Эффективная транспортная система». С учётом проведённой подготовительной работы есть уверенность, что к 2030 г. они будут в полном объёме приняты в эксплуатацию.

Двадцатилетнее ожидание по дноуглубительным работам на р. Печора. Река Печора – главная судоходная артерия, соединяющая Ненецкий автономный округ с Республикой Коми и имеющая выход в Баренцево море. Её участок от г. Печоры (РК) до г. Нарьян-Мара – внутренний водный путь федерального значения, он находится в федеральной собственности. Основной грузовой и пассажирский поток в летнее время приходится на водный транспорт. Между тем из-за постоянного обмеления

---

[216] Власти НАО ищут инвестора для реконструкции морского порта и аэропорта в Нарьян-Маре. URL: https://spb.vedomosti.ru/economics/articles/2024/06/07/1042487-vlasti-nao-ischut-investora-dlya-rekonstruktsii-morskogo-porta-i-aeroporta-v-naryan-mare (дата обращения: 04.08.2024).

[217] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 254-р от 07.02.2024 г. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202402090031 (дата обращения: 04.08.2024).

Печоры снижается эффективность её эксплуатации, возникают трудности в движении судов из НАО, весной в ряде населённых пунктов НАО и Коми затрудняется пропуск льда, что приводит к подтоплению населённых пунктов во время паводка. Ситуация наблюдалась более двух десятков лет, пока с 2022 г. не начал решаться вопрос о проведении дноуглубительных работ Печорским филиалом администрации Двинско-Печорского бассейна внутренних водных путей. «Непосредственным поводом стало введение 22 августа 2022 г. губернатором НАО Ю.В. Бездудным режима ЧС из-за приостановки паромного сообщения между Нарьян-Маром и Республикой Коми, когда большое количество жителей не смогли возвратиться в округ из отпуска со стороны Коми. Для них был организован проезд по строящейся дороге Нарьян-Мар – Усинск в сопровождении ГИБДД и спасателей. Из Сыктывкара были запущены вывозные авиачартеры, а также дополнительный рейс из Москвы»[218].

В навигацию 2023 г. проводились дноуглубительные работы на р. Печоре в границах Республики Коми вниз по течению от п. Щельяюр, в районе которого осуществляется разгрузка паромов из г. Нарьян-Мара. Общий объём извлечённого грунта составил около 110 тыс. м^3. Проведённые работы обеспечили глубину судового хода на уровне 2 м и его ширину 60 м, что обеспечило беспрепятственное движение паромов из НАО.

Поставленная «Стратегией-2035» задача по дноуглубительным работам на р. Печоре позволила активизировать работу администрации НАО с правительством Коми и федеральным центром по решению проблемы, наращивая усилия по дноуглублению реки и строительству подходного канала. Развитию речного транспорта будет способствовать новый проект газохимического комплекса АО «Русхим».

Строительство автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск. НАО долгие годы был единственным субъектом РФ, не имеющим постоянного наземного транспортного сообщения с другими регионами страны. Для соединения НАО с сетью ав-

---

[218] В Ненецком округе ввели режим ЧС из-за обмелевшей Печоры. URL: https://rg.ru/2022/08/22/reg-szfo/v-neneckom-okruge-vveli-rezhim-chs-iz-za-obmelevshej-pechory.html?ysclid=mg8tazpdu4882008301 (дата обращения: 18.09.2025).

томобильных дорог общего пользования соседних субъектов России «Стратегией-2035» предусмотрена реализация проекта по строительству автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск – Печора – Ухта – Сыктывкар. Строительство началось в 1991 г. и приостанавливалось; с 2015 г. при содействии президента России было возобновлено. На тот период протяжённость недостроенного участка составляла 80,5 км. С 2019 по 2023 г. строительство выполнялось по национальному проекту «Безопасные качественные дороги» и завершилось в НАО 28 марта 2023 г.[219] НАО получил возможность наземного транспортного сообщения с Республикой Коми и дальнейший выход на общероссийскую транспортную систему. Протяжённость трассы на территории округа составила 210,6 км.

Также для обеспечения круглогодичного наземного транспортного сообщения НАО с РК распоряжением правительства РФ[220] «запланирована реконструкция восьмикилометрового участка этой автомобильной дороги со строительством моста через р. Куя», т.к. в нынешнем виде мост эксплуатируется не круглогодично и демонтируется в период таяния льдов.

Развитие нефтяных минерально-сырьевых центров и участие Вьетнама. Государственным балансом запасов полезных ископаемых РФ по НАО на начало 2023 г. было «учтено 97 месторождений углеводородного сырья (в том числе 84 нефтяных, 6 нефтегазоконденсатных, 5 газоконденсатных, 1 газовое и 1 газонефтяное)»[221]. В освоении нефтяных месторождений принимают участие крупнейшие компании России: «ЛУКОЙЛ», «Роснефть», «Зарубежнефть», «Независимая нефтегазовая компания». В реализации проектов участвуют партнёры из Вьетнама – компания «Петровьетнам». 15 января 2025 г. в ходе визита правительства РФ во Вьетнам достигнута договорённость о продлении Соглашения между странами в части деятельности

---

[219] В НАО завершили строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск. URL: http://gkh.adm-nao.ru/obshaya-informaciya/press-centr/news/31966/ (дата обращения: 04.05.2023).

[220] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 3907-р от 25.12. 2023 г. URL: http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312300018 (дата обращения: 04.08.2024).

[221] Доклад «О состоянии и об охране окружающей среды…». Указ. соч. С. 45.

совместных предприятий «РУСВЬЕТПЕТРО» и «ВьетСовПетро» до 2050 г. Одно из основных направлений сотрудничества РФ и Вьетнама – разведка и добыча нефти и газа на территории двух государств.

На 1 января 2024 г. на территории НАО работало 24 компании, они были держателями 104 лицензий на право пользования недрами[222]. Работы по развитию ресурсной базы минерально-сырьевых центров углеводородного сырья осуществляются за счёт средств компаний-недропользователей.

На территории округа созданы четыре группы минерально-сырьевых центров (МСЦ): Варандейский нефтяной, Колгуевский, Харьяго-Усинский и Хасырейский, которые включают в себя 15 месторождений. Все месторождения лицензированы, право пользования недрами предоставлено компаниям «ЛУКОЙЛ-Пермь», «Арктикнефть» и «ННК-Северная нефть». Энергичнее и последовательнее вопросы развития решаются на Варандейском нефтяном МСЦ, которое включает в себя Варандейское, Торавейское, Тобойско-Мядсейское, Перевозное, Восточно-Перевозное нефтяные месторождения. Все они, кроме открытого в 2017 г. Восточно-Перевозного, числятся в группе разрабатываемых и находятся в промышленной разработке. На их территориях создана необходимая инфраструктура для добычи и транспортировки нефти. Восточно-Перевозное находится в группе разведываемых, его часть – на континентальном шельфе Печорского моря.

По мнению М.Н. Григорьева, «для развития МСЦ важно использовать механизм государственно-частного партнёрства, вовлекать в этот процесс местных жителей, оказывать государственную поддержку в подготовке и переподготовке кадров необходимых рабочих специальностей. С учётом масштабности проводимых работ необходимо создание сети экологического и технического мониторинга с целью минимизировать негативное влияние производственных процессов на окружающую среду»[223].

Нефтяники внедряют новые технологии не только в добычу

---

[222] Там же. С. 44–46.

[223] Григорьев М.Н. Минерально-сырьевые центры: оценка ресурсной и транспортной обеспеченности // Нефтяное хозяйство. 2021. № 2. С. 6–11.

нефти и её транспортировку, но и в «мирную жизнь», обеспечивая теплоснабжение населённых пунктов через реализацию проектов с тепловыми насосами. Администрация округа поддерживает и софинансирует подобные инициативы, направленные на улучшение качества жизни северян.

Формирование газоконденсатных МСЦ, геологоразведка ТПИ. В «Стратегии-2035» округу определена задача по формированию газоконденсатных МСЦ на базе его месторождений и проведение работ по геологическому изучению и развитию минерально-сырьевой базы твёрдых полезных ископаемых (ТПИ).

На базе Кумжинского и Коровинского газоконденсатных месторождений планируется реализовать проект строительства в Арктике нового вертикально интегрированного газохимического комплекса, включающего в себя разработку Кумжинского и Коровинского месторождений, строительство газоперерабатывающего завода по производству метанола и морского отгрузочного терминала. Готовую продукцию планируется экспортировать в Европу и/или Азию, в т.ч. по СМП[224]. При реализации проекта важно соблюдать технику безопасности: «В 1980 г. на Кумжинском месторождении произошла одна из многочисленных, но, видимо, самая крупная катастрофа в Арктике, которая длилась около семи лет… Для гашения горящего фонтана применялся ядерный взрыв, но, к сожалению, взорвали не там, где нужно, получилось ещё хуже – произошла огромная катастрофа… Формально эмиссия остановлена, но через космос мы видим: эмиссия УВ (углеводорода – В.Ж.) через водную толщу и лёд продолжается и в настоящее время…, то есть уже почти 40 лет»[225]. Аналогичные события были на островах Канадского Арктического архипелага: потребовалось много сил и времени на устранение последствий.

В óкруге начата реализация крупного инвестиционного проекта по освоению Лаявожского и Ванейвисского газоконденсатных месторождений, извлекаемые запасы которых превышают

---

[224] Доклад «О состоянии и об охране окружающей среды…». Указ. соч. С. 47.
[225] Богоявленский В.И. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности разработана. Нефть и газ – что делать? // Научные труды Вольного экономического общества России. 2020. № 6. С. 45.

200 млрд м^3 газа и 16,5 млн т нефти. В марте 2021 г. было создано совместное предприятие «Лаявожнефтегаз», учредителями которого стали «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «ГАЗПРОМ-добыча Краснодар»[226]. В настоящее время выполняются мероприятия подготовительного этапа и работы по обустройству.

Важно обращать внимание на разведку и разработку полезных ископаемых, которые нужны для инновационного развития российской промышленности. Современное состояние ресурсной базы ТПИ НАО, в отличие от нефти и газа, характеризуется слабой изученностью и низкой степенью разведанности.

Агропромышленный парк и глубокая переработка оленины. В соответствии со «Стратегией-2035» в óкруге начались работы по строительству агропромышленного парка, включающего реализацию экспортно ориентированных проектов, предусматривающих глубокую переработку оленины. По плану он будет размещаться вблизи границ пос. Искателей на площади более 86 тыс. м^2. На территории предусматривается строительство инженерной, транспортной инфраструктуры, объектов индустриальной недвижимости, оснащённых соответствующим оборудованием. Потенциальными участниками станут предприятия малого и среднего бизнеса из сфер сельского хозяйства и рыболовства. Они могут получить в аренду готовые площади и холодильно-морозильное оборудование.

В 2020 г. создано и действует в округе Научно-производственное предприятие «Натуральные продукты Арктики», которое в июне 2021 г. получило статус резидента АЗРФ. Продукция пользовалась спросом и отправлялась в т.ч. в Германию.

В настоящее время цели по строительству агропромышленного парка не реализуются. Речь идёт о внедрении технологии получения качественного и недорогого пищевого альбумина из крови северного оленя в промышленных объёмах; разработке рецептуры продуктов, выпускаемых с добавлением альбумина; отработке технологии изготовления сухих бульонов с гидроли-

---

[226] Газпром и ЛУКОЙЛ создали совместное предприятие для разработки Ванейвисского и Лаявожского месторождений. URL: https://neftegaz.ru/news/Acquisitions/671467-gazprom-i-lukoyl-sozdali-sovmestnoe-predpriyatie-dlya-razrabotki-vaneyvisskogo-i-layavozhskogo-mesto/ (дата обращения: 09.08.2024).

затом оленьего коллагена; проведении комплекса научно-исследовательских работ с целью получения новых товарных продуктов и выпуск их на рынок. Для этого имеется соответствующая материальная база, поголовье оленей в НАО оценивается в 174,4 тысяч[227].

В администрации округа есть уверенность, что с созданием агропромышленного парка объёмы продукции высокого качества, предусматривающего глубокую переработку оленины, увеличатся, а ассортимент расширится, что позволит отправлять продукцию на экспорт и в центральные российские регионы, но для этого надо решить проблему финансирования. Наряду с поиском потенциального инвестора для проекта необходима поддержка со стороны Минсельхоза и Минпромторга.

Развитие туристического кластера. Развитие туризма в НАО – один из инструментов диверсификации бизнеса и постепенного снижения доли нефтезависимости региона. «Развитие и продвижение туристской индустрии в АЗРФ невозможны без комплексного и системного подхода и имеют перспективу только в условиях всеобъемлющего понимания многомерности туристского пространства русского Севера, национального, культурного и биологического разнообразия северных широт России»[228]. Современная государственная политика в Арктике создаёт благоприятные условия для развития туризма. Он должен отвечать интересам коренных малочисленных народов Севера, её населяющих, защищать их благосостояние. При этом нельзя допустить нарастающего «избыточного туризма». Регулятором может стать как ценовая политика, так и активное просвещение через формирование культуры потребления в туризме, воспитание экологического и арктического сознания россиян[229].

На территории округа зарегистрировано 2 туроператора внутреннего и въездного туризма – «Еду в НАО» и «Лучшие путешествия». В 7 км от Нарьян-Мара расположен Центр арктического туризма: по его информации, в 2021 г. регион посе-

---

[227] Доклад «О состоянии и об охране окружающей среды…». Указ. соч. С. 7.
[228] Timoshenko D.S. Sustainable Tourism Development… Op. cit.
[229] Timoshenko D.S. Tourism Branding of the Russian Arctic Destinations // IOP Conference Series Earth and Environmental Science. 2020. Vol. 625, Iss. 1. P. 012020. DOI: 10.1088/1755-1315/625/1/012020

тили 14 тыс. туристов, в 2022 г. – 15 тыс., в 2023 г. – 18,3 тыс., в т.ч. благодаря финансированию из окружного бюджета мероприятий по развитию туризма (17 млн руб. в 2022–2023 гг.).

Наиболее приоритетны виды туризма, сформированные на фундаменте десятилетиями существующих в округе мероприятий: окружной туристический слёт «Дорогами отцов-героев»; гастрономический фестиваль «Тундра»; фестиваль корюшки; гонки на снегоходах «Буран-День»; гонки на оленьих упряжках «Сямянхат Мерета» (с ненецкого «самый быстрый»)[230]. В 2024 г. в Нарьян-Маре и пос. Искателей было 8 объектов размещения (195 номеров, около 300 койко-мест). С 2024 г. НАО стал участником национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства». На поддержку отрасли выделено 33,3 млн рублей. Прорабатывается туристический проект выходного дня для жителей Москвы, Санкт-Петербурга и других городов.

* * *

Ненецкий автономный округ – один из четырёх регионов России, которые полностью входят в сухопутные территории АЗРФ. Из регионов российской Арктики НАО характеризуется наиболее высоким валовым региональным продуктом на душу населения (5,8 млн руб.). В округе преобладает добывающая промышленность, ориентированная на разработку и освоение месторождений углеводородов. Её доля составляет 98%. НАО располагает богатейшими запасами полезных ископаемых, имеющих огромное стратегическое значение для РФ, в первую очередь нефти и газа. Ранее мегапроекты, которые предполагали развитие инфраструктуры НАО, часто «замораживались». Сейчас ситуация меняется в лучшую сторону.

Завершено строительство дороги Нарьян-Мар – Усинск, которое шло более 30 лет. Эта дорога при её правильной и интенсивной эксплуатации может дать толчок развитию региона. Ограничение деятельности аэропортов в Нарьян-Маре и Амдерме усиливает оторванность региона от центра РФ и близлежащих территорий Северо-Западного, Приволжского и Уральского фе-

---

[230] Центр арктического туризма. Официальный информационно-туристский портал НАО. URL: https://web.archive.org/web/20220402093104/http://www.visitnao.ru/ (дата обращения: 09.08.2024).

деральных округов. Значимость портов НАО значительно возрастает в связи с новыми требованиями по выполнению северного завоза и обеспечению связанности арктических регионов.

Из-за санкций и ухода зарубежных инвесторов строительство порта Индига и железнодорожной ветки Сосногорск – Индига в НАО приостановлено, проекты нуждаются в переформатировании с учётом новых реалий. Пример НАО показывает, что освоение месторождений, открытых ещё в советское время, требует значительных инвестиций, административных и научных ресурсов, тесного взаимодействия с представителями крупного бизнеса, в т.ч. иностранного. Сейчас решению этой многоплановой задачи мешают санкционные ограничения. Особенно сильно это сказывается на геологоразведке: более точном определении расположения полезных ископаемых, особенно редкоземельных металлов.

Анализ выполнения в 2020–2024 гг. в НАО задач «Стратегии-2035» показывает, что при всей активности руководства региона без участия федерального центра, увеличения финансирования и принятия неотложных мер по развитию ряда отраслей достижение поставленных целей невозможно. Округ значительно отстаёт от соседей по уровню развития инфраструктуры, несмотря на высокий потенциал развития СМП, наличие существенных запасов нефти и газа. В 2029 г. НАО исполняется 100 лет, в связи с чем предлагается создать государственную комиссию по подготовке и празднованию юбилея, в т.ч. для решения накопившихся проблем (по примеру Республики Карелия).

ГЛАВА 5. СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ АРКТИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ РЕСПУБЛИКИ КОМИ

Республика Коми расположена на северо-востоке европейской части РФ. Входит в Северо-Западный федеральный округ, является частью Северного экономического района. Площадь – 416 774 км² (2,4% площади России). Население – 720 610 чел. (на 01.01.2024 г.). Обладает значительным природно-ресурсным потенциалом, служит топливно-энергетической базой для целого ряда территорий РФ. В разведанных в Коми месторождени-

ях сосредоточено 3% общероссийских запасов нефти, 4,5% угля, 13% барита, 30% бокситов, 50% титана и 80% кварцево-жильного сырья.

В Арктическую зону Коми входят Воркута, Инта и Усинск и Усть-Цилемский район. Они играют важную роль в развитии АЗРФ, но существенно отстают от соседних регионов по уровню развития инфраструктуры.

В «Стратегии-2035» отдельным муниципальным образованиям Коми были определены 10 основных задач на ближайшие 15 лет[231]. Они касаются диверсификации экономики и комплексного социально-экономического развития Воркуты и Инты, развития угольных и нефтегазовых МСЦ на базе Печорского угольного бассейна и Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции, геологического изучения отдельных территорий и развития минерально-сырьевой базы ТПИ, создания и развития вертикально интегрированного горно-металлургического комплекса для переработки титановых руд и кварцевых (стекольных) песков Пижемского месторождения, формирования и развития Парнокского железомарганцевого МСЦ, развития железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, реконструкции и модернизации аэропортовой сети, развития туризма.

Развитие Воркуты и Инты. На государственном уровне эта задача была определена после встречи президента с руководителями угледобывающих регионов 22 августа 2019 г., где В.В. Путин поручил правительствам РФ и Коми разработать план дальнейшего развития монопрофильных муниципальных образований[232], к которым относят Воркуту и Инту.

Пристальное внимание федерального центра к Коми и двум её муниципальным округам объясняется накопившимися проблемами, требующими жёстких мер для их решения. Для городов характерно отставание по уровню продолжительности жиз-

---

[231] Указ Президента РФ № 645 от 26.10.2020 г. (ред. от 27.02.2023 г.) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Пункт 24. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 01.12.2025).

[232] Перечень поручений по итогам встречи с руководителями угледобывающих регионов. Пр-1707, п. 1б. URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments/orders/61368 (дата обращения: 28.09.2024).

ни, развитию малого и среднего бизнеса, состоянию жилищного фонда и социальных учреждений. Население недовольно системой северных гарантий и компенсаций. С 2010 г. города потеряли 22–23% населения. Социальная инфраструктура активно ликвидируется в ходе оптимизации. Растёт доля пустующего жилья, расходы по его содержанию и оплате. Инженерная инфраструктура Усинского водовода Воркуты изношена на 95%, Интинского – на 80%. Существуют большие проблемы в системе горячего водоснабжения.

В обобщённом виде эксперты обозначили причины произошедшего: реструктуризация привела к закрытию или приватизации градообразующих предприятий, сокращению занятости, заработной платы и (вкупе со снижением дотаций и дороговизной проживания) «стрессовой миграции». Население Воркуты сократилось с 219 тыс. (максимум 1992 г.) до 48,3 тыс. чел. в 2023 г. Пострадал и самый консервативный компонент городской среды – застройка, которая, не успевая за интенсивностью экономических, социальных и политических изменений, стала пористой[233].

Для исправления ситуации в деятельности органов власти Коми в последние пять лет просматриваются два основных направления: разработка документов и практическая работа по развитию Воркуты и Инты, устранение накопившихся проблем. Подготовлены стратегические документы на федеральном и региональном уровнях[234].

16 августа 2023 г. на совещании у президента РФ по инве-

---

[233] Недосека Е.В., Шарова Е.Н., Лизова В.А. Убывающие города российской Арктики: публичный дискурс воркутинцев об идентичности места и о причинах оттока населения // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 180. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.58.177

[234] План диверсификации экономики РК на 2021–2026 гг. с выделением мероприятий по моногородам Воркута и Инта (приказ Минэкономразвития РФ № 409 от 5 июля 2021 г.); план мероприятий, направленных на развитие отдельных территорий РК (в части территории МО «Воркута») (распоряжение Правительства РК № 533-р от 25 октября 2023 г.); программа социально-экономического развития Республики Коми на период до 2028 г. (распоряжение Правительства РФ № 967-р от 17 апреля 2024 г.); план социального развития центров экономического роста Республики Коми на территории арктических муниципалитетов, в т.ч. МО Воркута и Инта (распоряжение Правительства РК № 575-р от 29 ноября 2022 г.).

стициям в неугольные секторы экономики угледобывающих регионов глава Коми В.В. Уйба доложил о ходе выполнения Плана мероприятий по диверсификации экономики Республики Коми на 2021–2026 гг. Было отмечено, что «в него включены 50 инвестиционных проектов на общую сумму внебюджетных инвестиций 149,6 млрд руб. с созданием порядка 6 тыс. рабочих мест»[235]. В республике больше внимания уделяется развитию малого и среднего бизнеса и использованию предоставленных арктических преференций. На территориях Коми, относящихся к АЗРФ, зарегистрировано 34 компании-резидента (в Воркуте, Инте и Усинске). Они ведут проекты в сферах добычи полезных ископаемых, переработки, транспорта, строительства, туризма, медицине и социальной сфере, сельском хозяйстве и пищевой промышленности.

В 2023 г. на федеральном уровне принято важное решение о включении агломерации Воркуты в перечень опорных населённых пунктов АЗРФ (распоряжение правительства № 3377-р от 28 ноября 2023 г.). Планируется строительство Воркутинского газохимического комбината. Общий объём инвестиций в проект может достичь 200 млрд руб., а его реализация позволит создать до 2 тыс. новых рабочих мест[236]. Основными продуктами станут аммиак и карбамид (1,2 и 1,7 млн т в год соответственно). Намечено строительство мусоросортировочного комплекса на 50 тыс. т в год, что значительно повысит экологическую безопасность населения Воркуты.

Реализуется региональная программа перевода котельных с угля и мазута на биотопливо. На природном газе работает Воркутинская центральная водогрейная котельная, обеспечивающая горячей водой и теплом центральную часть города. Предусмотрена реконструкция Усинского водовода, обеспечение надёжно-

---

[235] Владимир Уйба доложил Президенту России о реализации Плана мероприятий по диверсификации экономики Республики Коми на 2021–2026 годы. URL: https://ркоми.рф/news/3163 (дата обращения: 29.08.2023).

[236] КРДВ поддержит строительство Воркутинского газохимического комплекса. Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/krdv_podderzhit_stroitelstvo_vorkutinskogo_gazokhimicheskogo_kompleksa/?sphrase_id=266088 (дата обращения: 17.09.2025).

го и качественного электроснабжения. В 2023 г. было выделено 260 млн руб. Усинской центральной больнице, Воркутинской больнице скорой медицинской помощи и Интинской центральной городской больнице[237].

11 августа 2023 г. на заседании президиума Госкомиссии был подписан протокол о распределении средств федеральной программы «Единая субсидия» для арктических регионов. Дополнительное финансирование получили Воркута, Усинск, Инта и Усть-Цилемский район[238]. Городское пространство Инты и Воркуты за последние 1,5 года значительно улучшилось.

В 2024 г. в Инте запущено уникальное производство карбида кальция и ферросплавов, мощностью 9 тыс. т карбида кальция в год, которое закроет 30% потребностей страны в ферросплавах. До последнего времени строительные и металлургические предприятия РФ закупали эти ресурсы в Казахстане и КНР.

Разработка Печорского угольного бассейна. Важная задача для Коми – развитие угольных МСЦ на базе Печорского угольного бассейна, занимающего второе место в РФ по запасам. Этот самый крупный бассейн в АЗРФ находится в области многолетнемёрзлых пород в зоне тундры и лесотундр и включает территории Воркутинского, Интинского районов Коми и частично НАО, находящиеся в основном севернее Полярного круга. Его площадь – 90 тыс. км^2. Апробированные ресурсы углей бассейна оцениваются в 1,1 млрд т. В него входят 30 месторождений угля, 11 из них разведаны и поставлены на государственный баланс.

Основной недропользователь – «Воркутауголь», владеющая 14 лицензиями с промышленными запасами в 761 млн т. Компания ведёт добычу коксующегося угля подземным способом на Воркутском и Воргашорском месторождениях и открытым способом на Юньягинском (единственное место в мире, где добыва-

---

[237] Семь регионов Арктики получат субсидию на модернизацию социальной инфраструктуры // Объясняем.рф. 06.12.2022. URL: https://объясняем.рф/articles/news/sem_regionov_arktiki_poluchat_subsidiyu_na_modernizatsiyu_sotsialnoy_infrastruktury/?ysclid=lnpz03ey5t161154144 (дата обращения: 03.11.2023).

[238] Республика Коми получит 110,9 млн рублей из федерального бюджета на развитие арктических муниципалитетов. URL: https://ркоми.рф/news/3206 (дата обращения: 03.11. 2023).

ют уголь в Арктике открытым способом). Предприятие – одно из крупнейших в РФ по производству коксующегося угля – незаменимого компонента для металлургии. В последние годы компания успешно решает вопросы импортозамещения горно-шахтного оборудования, в 2023 г. вложила в развитие производства более 6 млрд руб., в систему безопасности с 2016 г. инвестировала более 4 млрд рублей. В 2023 и 2024 гг. вложила в социальное развитие Воркуты около 660 млн руб., проводит мероприятия, направленные на развитие здравоохранения, образования, культуры, физкультуры и спорта, улучшение условий жизни для воркутинцев.

По информации правительства Коми, за январь – июль 2024 г. было добыто 4 675,9 тыс. т угля – это 108,7% к аналогичному периоду 2023 г.

Основными потребителями коксующихся углей Печорского бассейна являются металлургические предприятия («Северсталь», «Носта», «Мечел», Новолипецкий, Нижнетагильский, Магнитогорский комбинаты) и Московский коксогазовый завод. Угли энергетических марок поступают на предприятия лесной, целлюлозно-бумажной и деревообрабатывающей промышленности, предприятия Минэнерго, РЖД, в Ленинградскую и Архангельскую области, Республики Карелия и Коми, г. Череповец[239].

Для поддержки предприятий угольной отрасли в начале мая 2024 г. правительство РФ отменило экспортные пошлины на энергетический уголь и антрацит на период с 1 мая по 31 августа 2024 г., в конце августа отмена пошлины была продлена до декабря 2024 г.

Согласно программе компании «Воркутауголь», планируется постепенный вывод из эксплуатации производственных мощностей с окончанием отработки месторождений к 2037 г. По экспертной оценке, добыча угля сохранится на уровне 8–8,5 млн т до 2030 г. К 2041 г. вероятно её снижение до 1 млн т и сокращение численности работников до 2 тыс. человек.

---

[239] Государственный доклад «О состоянии окружающей среды Республики Коми в 2023 году» / под общ. ред. ФГБОУ ВО «УдГУ». Сыктывкар: Минприроды Республики Коми, 2024. С. 39.

Формирование и развитие нефтегазовых МСЦ на базе Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции. Коми – родоначальница российской нефтяной промышленности. Первый нефтезавод здесь был построен почти 300 лет назад, и до сих пор отрасль остаётся одной из ведущих для региона. В Коми находится самый северный в мире комплекс по переработке нефти. В Арктической зоне Коми активные геологоразведочные работы и добыча углеводородного сырья проводятся в Усинске и Инте. В 2024 г. добыча нефти велась на 67 месторождениях и составила 14,2 млн т. Основные нефтедобывающие предприятия – «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ», «ННК-Северная нефть», «Комнедра», «Ошскнефть», «Енисей», «Инвест Трейд»[240].

Усинск – основной центр нефтедобычи в Коми. Здесь работают Усинский газоперерабатывающий завод «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ» и комплекс по подготовке и переработке нефти и газа «Енисей». Вместе с крупным нефтеперерабатывающим заводом «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтепереработка» они производят необходимый объём горюче-смазочных материалов для региона.

Наиболее крупные разрабатываемые месторождения нефти – Восточно-Ламбейшорское, Усинское, Возейское, Верхневозейское, Бандыское, новое месторождение им. А. Алабушина, Среднемакарихинское, Западно-Сынатыское, Южно-Ошское. На территории республики доля сверхвязкой нефти составляет около 40%. Методы, используемые при разработке месторождений высоковязкой и сверхвязкой нефти – одни из наиболее технологически сложных и требуют значительных капиталовложений.

Добыча газа в Коми производится на 6 месторождениях и составила в 2024 г. 1,961 млрд м^3. Основной объём свободного газа (89%) добывает «Газпром добыча Краснодар» на Вуктыльском нефтегазоконденсатном месторождении. Его годовая добыча незначительно уменьшилась[241].

В целях государственной поддержки разработки трудноиз-

---

[240] Государственный доклад «О состоянии окружающей среды Республики Коми в 2024 году» / под общ. ред. ИП Чурсин П.В. Сыктывкар: Минприроды Республики Коми, 2025. С. 46.
[241] Там же. С. 46.

влекаемых запасов углеводородов и развития нефтегазовых минерально-сырьевых центров принят ряд законов и постановлений правительства РФ, способствующих частичному решению данной проблемы.

В республике проводятся мероприятия по обеспечению экологической безопасности в нефтегазодобывающем и горнорудном секторе экономики, рекультивации нефтезагрязнённых и нарушенных земель. Большинство аварий произошло во время перекачки нефти по трубопроводам. Большую роль играет и таяние вечной мерзлоты: почва становится более подвижной, и труба деформируется. Для предотвращения таких инцидентов на опасных участках устанавливаются датчики, сообщающие о негативных процессах.

На 1 января 2025 г. в Реестр загрязнённых нефтью и нефтепродуктами территорий и водных объектов в Коми внесена информация по 1 720 участкам общей площадью 2156,48 га, из которых на площади 1 908,86 га проведены мероприятия по ликвидации загрязнения и восстановлению земель[242].

Геологическое изучение отдельных территорий. В соответствии с задачей «Стратегии-2035» по геологическому изучению арктических территорий Коми и развитию минерально-сырьевой базы ТПИ республика располагает разнообразным и по определённым их видам существенным минерально-сырьевым потенциалом, прежде всего в отношении угля, руд чёрных, цветных и драгоценных металлов. К числу основных полезных ископаемых относятся хром, марганец, медь, никель, золото, бариты, флюорит. Выделяются Хойлинско-Лагортинский рудный район, Кара-Силовский марганцевоносный район, Центрально-Пайхойская зона развития платиноидно-медно-никелевой минерализации, Манитанырдский золоторудный район, Кожимский и Лемвинский рудные районы. Финансирование геологоразведочных работ на углеводородное сырьё идёт за счёт собственных средств недропользователей. В 2022 г. в РФ оно составило 315 млрд, а в Коми – 64,9 млн рублей[243].

---

[242] Там же. С. 45.

[243] Годовой отчёт о реализации Государственной программы Республики Коми «Воспроизводство и использование природных ресурсов и охрана окру-

За 2022 г. оформлено 35 лицензий на пользование недрами, содержащими общераспространённые полезные ископаемые, и 49 дополнений к действующим лицензиям, аннулировано 74 лицензии. На 1 января 2023 г. действовало 494 лицензии[244].

О переработке титановых руд и кварцевых песков. К 2029 г. на северо-западе Коми планируется ввод крупнейшего в мире Пижемского месторождения титана и кварца, на базе которого будет создан национальный горнопромышленный кластер (в 90 км к юго-западу от с. Усть-Цильма).

Проект «Строительство вертикально интегрированного горно-металлургического комплекса по переработке титановых руд и кварцевых песков Пижемского месторождения» включён в «Стратегию-2035» и в план диверсификации экономики Коми. Его реализует группа компаний «Руститан». По оценке Института металлургии и материаловедения им. А.А. Байкова РАН, из всех месторождений титансодержащего сырья в РФ самое перспективное по размеру сырьевой базы и подготовленности к разработке – Пижемское.

Правительство РК осуществляет всестороннюю поддержку проекта, подписано 6 соглашений о сотрудничестве, в т.ч. с компаниями «Русские титановые ресурсы», «Русские минеральные ресурсы», Общероссийским объединением работодателей «Российский союз промышленников и предпринимателей», региональным объединением работодателей «Коми союз промышленников и предпринимателей». Проект поддержан правительствами РФ и КНР в рамках работы Российско-Китайской Комиссии по подготовке регулярных встреч глав правительств. Сырьевая база титана представлена крупнейшим по запасам Ярегским нефтетитановым месторождением в Ухтинском районе и Пижемским титановым месторождением в Усть-Цилемском районе. Промышленные запасы титановых руд (категории А+В+С1) в начале 2025 г. составляли 713,5 млн т[245]. Первая очередь разработки Пижемского месторождения предполагает инвестиции

жающей среды» за 2022 год. Сыктывкар, 2023. С. 7.

[244] Там же.

[245] Государственный доклад «О состоянии окружающей среды Республики Коми в 2024 году». Указ соч. С. 47.

порядка 52 млрд руб., её планируется реализовать в 2026 г. Вторая очередь – 2026–2030 гг., инвестиции составят более 120 млрд руб., проект потребует более 5 тыс. рабочих мест. Планируется расширить выпуск синтетического волластонита, запустить производство стекольного песка до 1 млн т в год, пигментного оксида титана – 140 тыс. т в год. Окупаемость первой очереди оценивается в 6 лет, выручка – 36 млрд, второй очереди – 8 лет и 84 млрд рублей[246].

Всё это позволит построить в Коми многопрофильное производство высококачественных концентратов пористого рутила, циркона, оксида железа, игольчатого волластонита, прокалённых кварцевых песков, стекольных песков, диоксида титана, а также титановых порошков. Многие продукты уникальны для РФ и необходимы для аэрокосмической, судостроительной, автомобилестроительной, нефтегазовой, лакокрасочной и химической отраслей. По мнению экспертов, «арктические территории Республики Коми за счёт освоения Парнокского, Пижемского и других месторождений (марганец, цирконий, титан, золото) трансформируют свой ресурсный профиль в пользу высокоукладных природных ресурсов»[247].

Разработка и добыча марганцевых руд. Парнокский железо-марганцевый МСЦ планируется создать на базе Парнокского месторождения на территории округа Инта. Запасы марганцевых руд представлены на участках Магнитный-1, Магнитный-2, Усть-Пачвожский и Восточный[248]. В 2023 г. был завершён проект разработки участков Магнитный-1 и Магнитный-2. Проектной документацией предусмотрена разработка открытым способом участка Магнитный-1 в 2024–2044 гг., а участка Магнитный-2 в 2035–2048 гг. Годовая производительность карьера по руде составит 80 тыс. т.

---

[246] В Коми первую очередь разработки Пижемского месторождения титана запустят в 2026 году // ТАСС. 14.02.2024. URL: https://tass.ru/ekonomika/19986127 (дата обращения: 15.03.2024).

[247] Пилясов А.Н., Котов А. В. Российская Арктика-2035: полимасштабный прогноз // Экономика региона. 2024. Т. 20, № 2. С. 382. DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-2-3

[248] Государственный доклад «О состоянии окружающей среды Республики Коми в 2023 году». Указ. соч. С. 40.

Развитие транспортной инфраструктуры и проведение дноуглубительных работ на реке Печоре. Строительство железнодорожной магистрали Архангельск – Сыктывкар – Пермь (Соликамск) приостановлено из-за не подтверждения грузовой базы.

В «Стратегии-2035» обозначены строительство и реконструкция участков автомобильной дороги Сыктывкар – Ухта – Печора – Усинск – Нарьян-Мар. Строительство участка Нарьян-Мар – Усинск завершено 28 марта 2023 г. На территории Воркута и Инта автомобильные дороги общего пользования регионального и межмуниципального значения отсутствуют.

В течение длительного времени важной задачей является проведение дноуглубительных работ на реке Печоре, протяжённость которой в пределах Коми составляет 1 570 км. Эта важнейшая судоходная артерия пересекает 6 административных районов, связывает около 50 населённых пунктов Коми, до которых в навигационный период (июнь – октябрь) можно добраться только на речном транспорте. Регулярные пассажирские перевозки по реке Печоре охватывают 38 населённых пунктов, где проживают более 15 тыс. человек.

В августе 2022 г. из-за низкого уровня воды в Печоре в НАО было приостановлено паромное сообщение между Нарьян-Маром и населёнными пунктами Коми. После рассмотрения вопроса в Совете Федерации РФ Росморречфлот принял решение по проведению дноуглубительных работ на Печоре силами администрации Двинско-Печорского бассейна с общим объёмом работ 880 тыс. м^3. В сентябре 2023 г. работы завершились на территории НАО. Запланированный объём дноуглубительных работ на водных путях Коми в навигацию 2024 г. составлял 650 тыс. м^3.

Реконструкция и модернизация аэропортовой сети. Транспортная доступность большого количества удалённых населённых пунктов Коми обеспечивается только воздушным транспортом (почти 200 населённых пунктов не имеют круглогодичного сообщения, дорог). На территории республики 4 аэропорта (Сыктывкар, Воркута, Ухта, Усинск) и 3 посадочные площадки (в Инте, Печоре и Усть-Цилемском районе), оператором

которых является АО «Комиавиатранс». Объекты существуют на средства регионального бюджета. В 2022–2023 гг. авиапредприятию была предоставлена финансовая поддержка в размере более 888 млн руб. Кроме того, привлекается финансирование по соглашениям социального партнёрства между Правительством Республики Коми и крупными предприятиями региона. В 2023 г. из аэропортов отправлено более 400 тыс. пассажиров.

Гражданский аэродром Воркута – аэродром совместного базирования с авиацией ФСБ России. Вопрос передачи аэропорта в федеральную собственность инициировался неоднократно. 19 октября 2021 г. глава Коми на заседании Госсовета РФ, на котором рассматривался проект транспортной стратегии страны до 2030 г. с прогнозом до 2035 г., обратился к президенту РФ с просьбой поддержать «Комиавиатранс» и передать аэропорт в федеральную собственность. В.В. Путин поручил рассмотреть вопрос и обеспечить устойчивую деятельность региональной авиакомпании, в т.ч. с учётом имеющихся механизмов поддержки авиапредприятий в труднодоступных местностях[249]. В 2021 г. предприятие прошло процедуру финансового оздоровления. Удалось восстановить и нарастить парк воздушных судов, отремонтировать аэродромные покрытия, расширить географию полётов в Екатеринбург, Казань, Минеральные Воды, Сочи, Нарьян-Мар, Махачкалу. За счёт президентской «арктической субсидии» обновлён парк спецтехники для аэродромной службы. Поручением президента РФ от 16 мая 2025 г. поставлена задача провести реконструкцию аэропорта Воркуты и завершить работы в 2030 г.[250] Мероприятие «Передача в федеральную собственность имущественного комплекса аэропорта Воркута с последующим закреплением за федеральным казенным предприятием “Аэропорты Красноярья” и его содержание» с финансированием из федерального бюджета и сроком исполнения в

[249] Перечень поручений по итогам заседания Президиума Государственного Совета. URL: http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/67108 (дата обращения: 28.09.2024).

[250] Перечень поручений по итогам рабочей поездки Президента Российской Федерации в Мурманск 27 марта 2025 г., Пр-1079. Приложение к перечню поручений Президента Российской Федерации. Пункт 6. URL: http://kremlin.ru/acts/assignments/orders/76942 (дата обращения: 01.12.2025).

2025–2028 гг. включено в программу социально-экономического развития Коми на период до 2028 г., утверждённую распоряжением Правительства РФ № 967-р от 17 апреля 2024 г. Вхождение аэропорта в состав федерального предприятия «Аэропорты Красноярья» пока не осуществлено.

С учётом финансового положения «Комиавиатранса» важно не допустить его банкротства, которое может привести к остановке всех аэропортов региона.

Развитие туризма. Распоряжением Правительства Республики Коми № 666-р от 19 декабря 2023 г. была утверждена Концепция развития туризма в Республике Коми на период 2023–2028 гг.[251] Определены текущее состояние туротрасли в регионе и приоритетные направления её развития, в т.ч. в части развития туризма в муниципальных образованиях, входящих в АЗРФ, с учётом этнического состава населения, который представлен более чем 120 национальностями. Обращается внимание на создание новых и востребованных туристских продуктов. В январе 2024 г. с широким привлечением общественности документ обсудили на заседании Госсовета Коми. Особо выделен «Туристский кластер «Арктический», в который вошли территории Воркуты, Инты, Усинска и Усть-Цилемского района, а также особо охраняемая природная территория «Девственные леса Коми» (включена в список природного наследия ЮНЕСКО), расположенная на территории Национального парка «Югыд ва» и Печоро-Илычского биосферного заповедника.

Сенатор О.Н. Епифанова, представитель от исполнительного органа государственной власти Республики Коми, член Комитета СФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, внесла предложение в ст. 19 Федерального закона «О крестьянском (фермерском) хозяйстве» и Федеральный закон «О развитии сельского хозяйства». Новшеством является положение, которым допускается временное размещение туристов в жилых домах, входящих в состав имущества фермерского хо-

[251] Концепция развития туризма в Республике Коми на период 2023–2028 годов. Правительство Республики Коми. 19.12.2023. URL: http://tppkomi.ru/upload/iblock/c6e/c6efe19451f9ce97844ad3d2ebbc4730.pdf?ysclid=m0l01rv357908597976 (дата обращения: 25.02.2024).

зяйства, при осуществлении фермерским хозяйством деятельности по оказанию услуг в сфере сельского туризма[252]. На наш взгляд, это будет способствовать развитию туристской инфраструктуры, созданию новых и востребованных турпродуктов.

В конце 2023 г. Коми стала участником федерального национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства» и получила единую субсидию на развитие туризма в размере 30 млн руб. Всего в Коми насчитывается 10 туроператоров, 180 турагентств, 112 коллективных средств размещения гостей[253]. Кластер на сегодняшний день имеет широкую линейку сформированных туристских продуктов для разных целевых аудиторий с разными ценовыми сегментами.

* * *

Основной целью стратегического развития Республики Коми заявлено достижение высокого уровня жизни населения, в основу которого положен непрерывный экономический рост, увеличение конкурентоспособности региона, а также создание комфортных условий для проживания его населения. Для этого в республике принимаются меры по созданию многопрофильного промышленного и транспортного плацдарма, происходит «переосвоение» арктических территорий, решаются задачи по расселению граждан из жилищного фонда, признанного аварийным и подлежащим сносу, активизируется капитальный ремонт домов.

Инвестиции в основной капитал Коми в 2023 г. составили 128,6 млрд руб., что на 8,6 млрд больше, чем в 2022 году. К 2026 г. планируется создать 6 тыс. новых востребованных рабочих мест и привлечь около 150 млрд руб. внебюджетных инвестиций, не связанных с добычей угля. РК обеспечивает поступление значительного объёма налоговых доходов в бюджет РФ. С 2020 г. их объём увеличился почти в 3 раза – со 176 до 512 млрд руб. в 2023 г.[254]

---

[252] В целях развития сельского туризма фермерам разрешается временное размещение туристов в своих домах. URL: http://council.gov.ru/events/news/157707/ (дата обращения: 01.12.2025).

[253] «Гостеприимная республика»: развитие туризма в Коми поддерживают как на региональном, так и на федеральном уровне. URL: https://www.komi.kp.ru/daily/27600/4925210 (дата обращения: 01.12.2025).

[254] Уйба В.В. Республика Коми: работаем во благо людей // Современное со-

Республика располагает богатейшими запасами полезных ископаемых, имеющих стратегическое значение для России. Коми – один из ведущих лесопромышленных регионов РФ, который занимает порядка 50% площади лесов Европейского Севера России. Лесопромышленную деятельность ведут порядка 600 организаций, в них работают свыше 13 тыс. человек[255].

Активно выполняется План мероприятий по диверсификации экономики Республики Коми на 2021–2026 гг. В настоящее время он включает в себя 50 инвестиционных проектов, которые реализуются на территории 15 муниципальных образований. Планируемый объём инвестиций составит почти 150 млрд руб. За неполные три года 19 проектов уже реализовано, вложено порядка 20 млрд руб., создано более 660 рабочих мест[256].

На территории четырёх муниципалитетов – Воркуты, Инты, Усинска и Усть-Цилемского района – действуют беспрецедентные налоговые преференции, но заключены соглашения только с 34 резидентами с общим объёмом заявленных инвестиций по проектам на 1,8 млрд руб.

Правительство Коми принимает меры по сохранению объёмов добычи угля за счёт продления сроков работы действующих угледобывающих предприятий (шахта «Воргашорская») и введения в эксплуатацию новых мощностей на базе Усинского месторождения, которые позволят частично заменить выпадающие мощности Воркутского месторождения и сохранить уровень добычи угля в Воркутинском промышленном районе.

Аэропорт Воркута – потенциальный транспортный хаб для всей Европейской и Приуральской Арктики, транзитный аэро-

---

стояние и перспективы социально-экономического развития Республики Коми (к Дням Республики Коми в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 22 (861). М.: Издание Совета Федерации, 2024. С. 4.

[255] Пономаренко Е.А. Республика Коми: глубокая переработка древесины, поддержка предпринимательства, туристический портал в захватывающую вселенную // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Коми (к Дням Республики Коми в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 22 (861). М.: Издание Совета Федерации, 2024. С. 35.

[256] Ахмеева Э.А. Приоритеты экономического развития Республики Коми // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Коми (к Дням Республики Коми в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 22 (861). М.: Издание Совета Федерации, 2024. С. 31.

порт для доставки сотрудников на вахтовые базы производственных объектов. Его местоположение даёт возможность стать базовым аэропортом для обслуживания СМП. Передача аэропорта в федеральную собственность позволит произвести ремонт взлётно-посадочной полосы и других его объектов, обеспечить интересы национальной безопасности в арктических регионах РФ.

Не все арктические города оказываются в такой сложной ситуации, как Воркута и Инта. Её улучшение, уменьшение бюджетной зависимости от единственного градообразующего предприятия потребовали серьёзных административно-организационных усилий экономического блока правительства Коми, значительных инвестиций, в т.ч. со стороны крупного бизнеса. В этом плане важен опыт Рурской области Германии, который подсвечивает «важность экономических точек роста, направленных на поддержку малого и среднего бизнеса, на установку налоговых льгот и преференций»[257].

Трудности развития Коми во многом носят внутренний характер, поэтому антироссийские санкции формально не оказали заметного влияния на регион. Вместе с тем стоит учитывать, что планы развития республики связаны в том числе и с экспортом многочисленных полезных ископаемых, добываемых на её территории. В этом контексте санкции в перспективе могут стать серьёзным ограничением.

ГЛАВА 6. АРХАНГЕЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Архангельская область расположена на севере европейской части РФ. Омывается Белым, Баренцевым и Карским морями из бассейна Северного Ледовитого океана. Арктическая зона охватывает часть области: города Архангельск, Северодвинск, Новодвинск; районы Лешуконский, Мезенский, Онежский, Пинежский, Приморский; архипелаги Земля Франца-Иосифа (без постоянно проживающего населения) и Новая Земля. Это при-

[257] Котов А.В. «Полярный Рур»: структурная политика в моногородах Российской Арктики // ЭКО. 2017. № 7. С. 34–53.

мерно 5% площади области, население проживает главным образом в прибрежной зоне.

Основа экономики области – диверсифицированный промышленный сектор, в структуре которого преобладают судостроение, лесопромышленный комплекс и добыча природных ресурсов. На территории области находится 104 особо охраняемых природных территории, 5 из них – федерального значения.

В «Стратегии-2035» отдельным муниципальным образованиям Архангельской области были определены 10 основных задач на ближайшие 15 лет[258]. Они касаются повышения конкурентоспособности морского порта Архангельск, развития транспортной инфраструктуры (железнодорожных магистралей, водных путей и автомобильных дорог, международного аэропорта Архангельска), деревообрабатывающей, целлюлозно-бумажной, судостроительной и судоремонтной промышленности, свинцово-цинкового и алмазного минерально-сырьевых центров, создания федерального центра арктической медицины, развития рыбопромышленного и туристического кластеров.

Развитие морского порта Архангельск. Это многопрофильный порт с круглогодичной навигацией[259], где ледовая обстановка примерно соответствует Финскому заливу. Заход судов осуществляется по искусственному каналу длиной более 40 км. Действуют 12 универсальных портовых комплексов и единственный в Арктической зоне контейнерный терминал с возможностью хранения и перевалки до 75 тыс. контейнеров в год. Грузооборот порта Архангельск в 2022 г. составил 6,6 млн т, что на 24% больше, чем в 2021 г.[260] При этом в «судоремонте рост

---

[258] Указ Президента РФ № 645 от 26.10.2020 г. (ред. от 27.02.2023 г.) «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Пункт 28. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_366065/ (дата обращения: 01.08.2025).

[259] Пестова В.О. Морской порт Архангельск – северные ворота в российскую Арктику. Ключевые преимущества и перспективы Архангельского транспортного узла в новой системе цепочек поставок грузов// Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024. № 2 (18). С. 36–48.

[260] В Архангельске Юрий Трутнев провёл заседание президиума Государственной комиссии по вопросам развития Арктики. URL: http://government.ru/news/48253/ (дата обращения: 04.05.2023).

составил почти 60%. Произошёл также рост объёма перевалки, несмотря на снижение загранперевозок, почти на 25%»[261]. За последние четыре года «объём морских и речных перевозок через морской порт Архангельск превысил 5 млн т, а конкретно за 2024 г. вырос на 30% и составил 3,3 млн т. В 2024 г. было выполнено 5 импортных и 5 экспортных рейсов, а общий объём перевозок достиг порядка 13,5 тыс. контейнеров»[262].

Для реализации задач по созданию инфраструктуры в Арктической зоне для развития СМП М.В. Мишустин подписал распоряжение, утвердившее комплексный план развития Архангельского транспортного узла до 2035 г.[263] В стадии согласования находится вопрос о применении процедуры свободной таможенной зоны, установленной для портовой особой экономической зоны в соответствии с Таможенным кодексом ЕАЭС (глава 27)[264], на отдельных участках морского порта Архангельск. Власти региона подали заявку на включение порта Архангельск в государственную программу субсидирования перевозок по СМП, которая предусматривает льготные тарифы для регулярных каботажных перевозок.

Работу по строительству порта правительство области ведёт совместно с госкорпорацией «Росатом». В июне 2024 г. между правительством Архангельской области, Сбербанком и группой компаний «ЕвроСиб» подписано соглашение о реализации проекта. Объём инвестиций предварительно оценивается в 300 млрд рублей. Новый глубоководный район морского порта Архангельск в Двинском заливе сможет принимать суда водоизме-

---

[261] Грузооборот порта Архангельск в 2022 году вырос на 24%. URL: https://tass.ru/ekonomika/16881711?utm_source=yxnews&utm_medium=desktop&utm_referrer=https%3A%2F%2Fdzen.ru%2Fnews%2Fsea (дата обращения: 15.06.2023).

[262] Объём морских и речных перевозок через морской порт Архангельск за четыре года превысил 5 млн тонн. URL: https://dvinanews.ru/news/detail/20242 (дата обращения: 14.03.2025).

[263] Распоряжение Правительства Российской Федерации № 2555-р от 22 сентября 2023 г. URL: http://static.government.ru/media/files/AGnbnoSG6CVR6ECeirsalr5tpObBHVbO.pdf (дата обращения: 15.09.2024).

[264] Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019 г., с изм. от 18.03.2023 г.) (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/ (дата обращения: 15.06.2023).

щением до 75 тыс. т и обеспечит круглогодичный выход к мировым рынкам в обход акваторий недружественных стран. Грузовая база нового порта не пересекается с другими арктическими портами. Порт Архангельск станет важной опорной точкой Трансарктического транспортного коридора.

Развитие транспортной инфраструктуры. Строительство железной дороги Индига – Карпогоры планировалось с учётом крупного инвестиционного проекта «Создание современного лесоперерабатывающего комплекса в Пинежском районе». Но реализация проекта приостановлена. Администрация НАО отдаёт приоритет строительству железной дороги Индига – Сосногорск с Республикой Коми. РЖД участвует в модернизации железной дороги Архангельск – Карпогоры, но планов по строительству дороги Индига – Карпогоры нет. Его включение в задачу «Стратегии-2035» было либо слабо проработано, либо стало результатом разногласий между региональными властями и представителями бизнеса.

Программа «Развитие транспортной системы Архангельской области» включает подпрограммы по государственной тарифной политике, развитию общественного пассажирского транспорта, автомобильным дорогам, безопасности дорожного движения и развитию объединённой дорожной сети. Реализация программы запланирована на 2021–2026 гг.[265] Реконструкция федеральной трассы М8 в Архангельской области, а также ремонт мостов, обустройство улиц городов призваны снизить транспортные издержки, повысить товарооборот, комфорт и безопасность жителей региона.

Развитие авиации области и международного аэропорта. На территории области действуют два аэропорта (международный аэропорт Талаги (г. Архангельск) и аэропорт Васьково), а также более 20 посадочных площадок: от Котласа на юге до Соловков на севере. Наряду с традиционными рейсами в Москву, Санкт-Петербург, Нарьян-Мар, Сочи, появились новые направления: Казань, Апатиты, Ярославль, Минеральные Воды.

---

[265] Итоги и перспективы рыболовства Северного бассейна обсудили на научно-промысловом совете. URL: https://dvinaland.ru/budget/programs/18 (дата обращения: 08.11.2023).

Общая численность сотрудников воздушных гаваней области и связанных с обеспечением авиаперелетов служб превышает 2 тыс. человек.

В соответствии с задачей «Стратегии-2035» намечены мероприятия по реконструкции аэропорта Талаги, которые включены в паспорт федерального проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» и государственную программу РФ «Развитие транспортной системы». В 2023 г. – в год столетия гражданской авиации России – началась реконструкция аэропорта. Ранее в октябре 2022 г. был заключён контракт между госучреждением «Ространсмодернизация» и акционерным обществом «Монолитное строительное управление-1» на выполнение работ по строительству объекта «Реконструкция аэропортового комплекса “Талаги”». По данным сайта Единой информационной системы в сфере закупок, цена контракта составляет более 8,5 млрд руб.[266]

29 марта 2023 г. представители Росавиации провели выездное совещание, где обсудили объём и порядок организации работ в аэропорту Талаги с участием представителей правительства Архангельской области, руководства аэропортов и взаимодействующих авиакомпаний. Проектом была предусмотрена реконструкция взлётно-посадочной полосы длиной 2500 м, рулёжных дорожек и установка светосигнального оборудования[267]. К настоящему времени реконструкция международного аэропорта Архангельск завершена. Создана новая взлётно-посадочная полоса, терминалы, модернизирована вся вспомогательная инфраструктура. Работа была выполнена в рамках президентского нацпроекта «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры». Создание современной аэродромной инфраструктуры, отвечающей международным требованиям, позволит аэропорту принимать среднемагистральные воздушные суда без ограничения по взлётной массе, повысит уро-

---

[266] Карточка контракта № РТМ-200/22. URL: https://zakupki.gov.ru/epz/contract/contractCard/common-info.html?reestrNumber=1770233194422000049 (дата обращения: 15.09.2023).

[267] В аэропорту Архангельск началась подготовка к реконструкции инфраструктуры. URL: https://news.myseldon.com/ru/news/index/281055738 (дата обращения: 15.06.2023).

вень безопасности полётов и качество предоставляемых услуг.

Параллельно решались вопросы четырёх аэропортов, которые занимаются обслуживанием населения внутри региона. Построена новая взлётно-посадочная полоса на Соловках, в Котласе её удлинили до 1800 м и полностью реконструировали в г. Вельске. Реконструкция аэропорта Васьково включает ремонт взлётно-посадочной полосы, установку светосигнального оборудования и строительство дополнительных сооружений. На нём базируется компания «2-й Архангельский объединённый авиаотряд». Её вертолёты задействованы в выполнении поисково-спасательных операций, а также работ по оказанию медицинской помощи населению на арктических территориях. В 2022 г. с субсидированием арктических перевозок авиаотряд начал выполнять рейсы в труднодоступные заполярные сёла Несь, Ома, Шойна, пос. Индига, деревню Вижас[268]. В настоящее время идёт укрепление авиационной инфраструктуры.

В центре внимания – лес. В рамках задач «Стратегии-2035» в области проводится работа по развитию деревообрабатывающей и целлюлозно-бумажной промышленности. Площадь земель лесного фонда составляет свыше 28 млн га, это 70% всей территории региона и четверть всех лесных запасов Северо-Западного федерального округа. Объём заготовки древесины в регионе ежегодно составляет от 14 до 16 млн м^3. С учётом этих факторов область – пилотный регион по проведению масштабного лесоустройства. За последние несколько лет восстановили 300 тыс. га лесов, высадили 31 млн деревьев. Лесовосстановительные мероприятия в Поморье обеспечиваются собственным посадочным материалом, который выращивается в 16 лесных питомниках региона[269]. В области с 2011 г. успешно работает Устьянский лесопромышленный комплекс, современное пред-

---

[268] В этом году в Арктику вернутся забытые авиамаршруты. 25.01.2022. URL: https://rg.ru/2022/01/25/reg-szfo/v-etom-godu-v-arktiku-vernutsia-zabytye-aviamarshruty.html (дата обращения: 01.08.2023).

[269] Автушенко Е.В. Природные ресурсы Архангельской области – экономический стержень с заделом на будущее//Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням Архангельской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 1 (821). М.: Издание Совета Федерации, 2023. С. 33, 36.

приятие площадью 40 га, один из 6 центров по воспроизводству леса в России.

По объёму производства бумаги и картона, а также производимых из отходов лесопильного производства топливных гранул Архангельская область занимает первое место в России. С 2022 г. из-за антироссийских санкций экспорт Архангельского лесопромышленного комплекса (ЛПК) постепенно переориентируется на страны ближнего зарубежья, Африку, Азию, в т.ч. Китай и Индию. Доля экспорта продукции в дружественные страны уже в III квартале 2022 г. составила 91% против 37% на конец 2021 г.[270]

Как показывает практика, предприятиям ЛПК выгодно использовать целевые займы, предоставляемые Фондом развития промышленности[271], что позволяет расширить производственную деятельность, в т.ч. осваивать и внедрять технологии производства биотоплива из отходов лесопереработки, как требует «Стратегия-2035».

Судостроительная и судоремонтная промышленность. Судостроение – важный сегмент экономики, стратегическая отрасль национальной промышленности. Строительство новых судов для РФ в Европе приостановлено, порты и судоремонтные мощности в европейских странах закрыты для российских компаний. Отечественные суда, которые ранее обслуживались в иностранных портах, возвращаются из-за санкций на верфи Архангельской области. Ранее около 50% арктических судов коммерческого флота ремонтировались за рубежом, но санкции и повышение цен на ремонт в Турции, Индонезии и ряде европейских стран привели к увеличению спроса на услуги ремонта непосредственно в регионе.

Если в 2020 г. здесь ремонтировалось 180 судов, то в 2024 г. уже 350[272]. Суда, приписанные к порту Архангельск, имеют средний возраст до 30 лет и требуют постоянного техобслуживания.

---

[270] Там же. С. 34.

[271] Фонд развития промышленности. Сайт. URL: https://frprf.ru/?x&ysclid=lmhozy2aaa371122962 (дата обращения: 13.09.2023).

[272] Александр Цыбульский доложил Владимиру Путину о развитии основных отраслей региональной промышленности. 11.03.2025. URL: https://dvinanews.ru/news/detail/20333?ID=20333(дата обращения: 15.03.2025).

Более 11 тыс. чел. заняты в этой сфере, ремонтируя до 100 судов ежегодно. Потребность в доковом ремонте арктического флота в Архангельске вырастет в 2,5 раза в ближайшие годы. Для поддержки бизнеса, заинтересованного в развитии доковых мощностей, рассматривается возможность льготного лизинга на строительство и приобретение доков. Заявка на строительство дока мощ ностью 5000 т в Архангельске уже в списке приоритетных проектов для финансирования. Это заметно увеличит возможности судоремонта в регионе[273].

На федеральном уровне для Центра судоремонта «Звёздочка» включены два инвестпроекта в доковую программу Объединённой судостроительной корпорации – строительство ремонтного плавучего дока на судоремонтном заводе «Красная Кузница» с объёмом инвестиций в 4,8 млрд руб. и проект «Техническое перевооружение наливной док-камеры центра судоремонта “Звёздочка”» с объёмом инвестиций 1,6 млрд руб. Центр пропульсивных систем «Звёздочки» рассматривается в качестве поставщика винторулевых колонок, гребных винтов и подруливающих устройств при проектировании и строительстве военных кораблей и гражданских судов, в т.ч. на строящихся по заказу Росморпорта современных ледоколах. А на верфях завода «Красная Кузница» при поддержке Минпромторга с 2020 г. идёт строительство четырёх пассажирских судов с ледовым усилением. Ежегодно почти миллион человек пользуется услугами пассажирского речного транспорта[274].

На полях Петербургского международного экономического форума в 2023 г. Корпорация развития Дальнего Востока и Арктики, ассоциация «Кластер судостроения и производства морской техники Архангельской области» и правительство Архангельской области заключили соглашение о сотрудничестве при создании в регионе нового высокотехнологичного судоремонтного предприятия полного цикла для ремонта и техобслуживания флота, работающего в Западной Арктике и на СМП. «Но-

---

[273] Архангельская область готова наращивать судоремонт. URL: https://ria.ru/20220615/sudoremont-1795544048.html?in=t (дата обращения: 08.11.2023).

[274] Судостроение и судоремонт остаются основой экономического роста Архангельской области. URL: https://pravdasevera.ru/2023/04/19/643fbc7b909dc6535d4a5d12.html (дата обращения: 13.09.2023).

вое судоремонтное предприятие в Архангельской области сможет обслуживать до 40% всего арктического флота. Объём капитальных вложений оценивается до 50 млрд рублей, планируется создание до 3 тыс. рабочих мест»[275]. Современный центр ремонта судов может быть размещён в дельте Северной Двины, вблизи погрузочно-разгрузочного терминала «Экономия» в г. Архангельске.

В Северодвинске находится производственное объединение «Севмаш», основанное 21 декабря 1939 г., которое за свою историю передало Военно-морскому флоту страны 138 атомных и 40 дизельных подводных лодок, а также 45 надводных кораблей. Атомные ракетоносцы, созданные корабелами верфи, стали основой морской составляющей ядерных сил России. «Севмаш» также освоил производство высокотехнологичной гражданской продукции, прежде всего морских платформ для разработки нефтегазовых месторождений Арктики[276]. Здесь же находятся ЦС «Звёздочка» и Институт судостроения и морской арктической техники, где ведётся подготовка специалистов по программам высшего образования. В учреждении действует модель практико-ориентированного обучения «завод – втуз» в рамках сетевого взаимодействия с предприятиями Объединённой судостроительной корпорации. Выпускники института востребованы на ведущих предприятиях не только Северодвинска и Архангельской области, но и других российских регионов.

На сегодняшний день «Севмаш», «Звёздочка», производственное объединение «Арктика» активно реализуют инвестиционные проекты, направленные на модернизацию и расширение существующих производственных мощностей.

Полезные ископаемые Архангельской области. Недра области богаты полезными ископаемыми – это бокситы, серебро, карбонатные породы и глины, граниты, базальты, гипсы. Самый крупный проект по добыче недр – строительство горно-обогатительного комбината на базе месторождения свинцово-цинковых

---

[275] Новое судоремонтное предприятие в Поморье сможет обслуживать до 40% арктического флота. URL: https://tass.ru/ekonomika/18038415?ysclid=lmi4f6y58m894123071 (дата обращения: 01.12.2025).

[276] Сайт АО «ПО «Севмаш». URL: https://sevmash.ru/rus/sevmash.html (дата обращения: 01.12.2025).

руд Павловское на острове Южный архипелага Новая Земля. Проект в 2021 г. включён в перечень планируемых к реализации в АЗРФ. К сожалению, из-за санкций в проект вносятся коррективы. Плавучий вариант ГОКа будет построен не на барже или судне, а на берегу[277]. По мнению экспертов, успешная реализация проекта наряду с вкладом в развитие арктических территорий позволит увеличить валовой региональный продукт и создаст более тысячи новых рабочих мест[278].

Алмазы Поморья. Архангельская область – единственный в европейской части и второй после Якутии регион РФ, где добываются алмазы. На территории Приморского и Мезенского муниципальных районов открыто два коренных месторождения: им. М.В. Ломоносова и им. В. Гриба. На них сосредоточено более 20% российских запасов. По информации правительства области, в рамках инвестпроекта «Горно-обогатительный комбинат на месторождении алмазов имени М.В. Ломоносова» акционерным обществом «Севералмаз» построен и запущен ГОК производительностью 4 млн т руды в год. На месторождении им. В.П. Гриба в рекордно короткие сроки компанией «АГД ДАЙМОНДС» возведён ГОК производительностью 4,5 млн т породы. Сейчас ведётся активное освоение разведанных запасов алмазов.

В регионе определены территории, перспективные для открытия новых месторождений. Их прогнозный потенциал составляет порядка 750 млн карат, что втрое больше запасов существующих месторождений. Только в 2022 г. на поиски алмазов в регионе получено 17 новых лицензий, в общей сложности на данный момент их 29. Всё это – частные инвестиции. В области ведётся активное освоение разведанных запасов алмазов и поиск новых месторождений[279]. Архангельская область делает

---

[277] «Росатом» из-за санкций не будет строить плавучий ГОК в Арктике. URL: https://news.mail.ru/economics/55873212/?frommail=1&utm_partner_id=730 (дата обращения: 26.05.2023).

[278] Евдокимов А.Н., Каленич А.П., Крюков В.Д., Ласточкин А.В., Сеиенов Ю.П. Новая Земля – перспективный ресурсный объект на Баренцево-Карском шельфе // Разведка и охрана недр. 2000. № 12. С. 40–43.

[279] Автушенко Е.В. Природные ресурсы Архангельской области – экономический стержень с заделом на будущее // Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням

акцент на развития отрасли с привлечением инвестиций[280]. Это обеспечивает новые высокооплачиваемые рабочие места, дополнительные доходы бюджета и укрепление позиций региона на алмазном рынке в России и мире.

В сентябре 2022 г. в Архангельской области обсудили перспективы развития минерально-сырьевой базы региона. Горнодобывающая промышленность Поморья формирует около 5% областного ВВП, суммарные инвестиции в освоение месторождений превышают 170 млрд рублей. Алмазы – главный ресурс региона, но перспективны и геологоразведочные работы на золото и металлы платиновой группы, а также инвестиции в промышленное освоение существующих месторождений других полезных ископаемых[281]. Нефтедобывающие компании и эксперты согласны, что необходимо продолжать геологоразведку для открытия новых месторождений. Восстановление минерально-сырьевой базы и привлечение в промышленное освоение существующих месторождений имеет важное значение для экономики региона и обеспечения рабочих мест[282].

Арктическая медицина. С учётом того, что в Архангельске находится Северный государственный медицинский университет (СГМУ), в рамках выполнения «Стратегии-2035» уделяется большое внимание арктической медицине. СГМУ 16 декабря 2022 г. исполнилось 90 лет. За этот период из его стен вышло 40 тыс. врачей[283]. Университет – единственный в Арктической зоне специализированный медицинский вуз, который обеспечивает медицинское сопровождение полярных экспедиций, моря-

---

Архангельской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник № 1. М.: Издание Совета Федерации, 2023. С. 38.

[280] Предложения Поморья по освоению минерально-сырьевой базы алмазов учтут в сфере добычи ископаемых. URL: https://dvinaland.ru/news/news_list.php?ID=1435720 (дата обращения: 08.11.2023).

[281] Перспективы минерально-сырьевой базы Поморья обсудили в рамках «Правительственного часа». URL: https://dvinaland.ru/news/news_list.php?ID=1331837 (дата обращения: 08.11.2023).

[282] Геологический поиск углеводородного сырья в Поморье обсудили на площадке минприроды региона. URL: https://dvinaland.ru/news/news_list.php?ID=1489572 (дата обращения: 08.11.2023).

[283] Любовь Горбатова: «За 90 лет из стен Северного государственного медицинского университета вышло более 40 тысяч врачей» // Ректор ВУЗа. 2022. № 10. С. 4–5.

ков, военных, готовит врачей для Арктики. Правительство Архангельской области выступило с предложением «на базе СГМУ создать федеральный центр арктической медицины (ФЦАМ) в Архангельске»[284]. В учебном заведении выполняются научные исследования по 13 направлениям, в т.ч. по арктической и морской медицине. Обучение студентов всех факультетов идёт с включением в учебные рабочие программы регионального компонента, умений и навыков работы в условиях Арктической зоны. К этому вопросу подключилось Минвостокразвития РФ, на их взгляд «целью Федерального центра арктической медицины является: разработка современных подходов к обеспечению здоровья людей на Севере, распространение научных подходов на всю территорию Севера и проведение обмена опытом с международными партнёрами»[285].

Развитие рыбопромышленного кластера. В Архангельской области в соответствии со Стратегией развития рыбохозяйственного комплекса РФ до 2030 года[286] ведётся работа по развитию рыбопромышленного кластера. Создана некоммерческая Ассоциация «Арктический рыбопромышленный кластер». В её состав входит компания «Архангельский траловый флот».

Океанический судовой промысел Архангельской области осуществляют «16 предприятий региона, при этом задействовано 16 рыболовных судов. На регион приходится более 20% общего объёма уловов рыбы Северного бассейна и 3% к общероссийскому показателю. В сфере рыболовства и рыбоводства занято около 1,4 тыс. работников»[287].

---

[284] В Архангельске создадут Центр арктической медицины для охраны здоровья. URL: https://ria.ru/20211112/meditsina-1758739837.html?ysclid=lmey8hi03t203517577 (дата обращения: 01.12.2025).

[285] Федеральный центр арктической медицины в Арктике будет создан при поддержке Минвостокразвития России. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/federalnyy-tsentr-arkticheskoy-meditsiny-v-arktike-budet-sozdan-pri-podderzhke-minvostokrazvitiya-ro-32761/ (дата обращения: 01.12.2025).

[286] Распоряжение Правительства РФ № 2798-р от 26 ноября 2019 г. «Об утверждении стратегии развития рыбохозяйственного комплекса РФ на период до 2030 года и плана мероприятий по её реализации». URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72972854/?ysclid=lmhudtibpy962406075 (дата обращения: 01.12.2025).

[287] Рыбная промышленность Архангельской области. URL: https://dvinaland.ru/economics/fish_industry/ (дата обращения: 13.09.2023).

11 мая 2023 г. руководитель Федерального агентства по рыболовству И.В. Шестаков после встречи с губернатором области А.В. Цыбульским, на которой обсуждалась модернизация портовых мощностей и рыбопромышленных предприятий региона[288], на I Международной конференции по биоресурсам и рыболовству в Арктике отметил, что «потенциал для товарного рыбоводства в Архангельской области оценивается в 15 тыс. т биоресурсов, при этом за последние четыре года производство аквакультуры в регионе увеличилось в два раза. Рыбоводные предприятия Архангельской области производят более 320 т аквакультуры в год»[289].

В настоящее время усилия области направлены на реализацию ключевых совместных проектов: создание центра комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота в порту Архангельск; организация промысла морских млекопитающих; развитие пастбищной аквакультуры на водных объектах области. Архангельский рыбный порт готов принимать суда с рыбой по СМП. Ведётся работа по созданию постоянной судоходной линии для транспортировки рыбной продукции с Дальнего Востока[290]. В области есть Центр кластерного развития, который работает с малыми и средними предприятиями, а также софинансирует до 80% затрат[291].

За пять лет построены суперсовременные суда: «Баренцево море», «Норвежское море», «Белое море». В 2025 г. планировалось к сдаче четвёртое судно – «Карское море». Три судна ещё находятся в стадии строительства. Это практически 100%-ное

---

[288] Александр Цыбульский и Илья Шестаков обсудили развитие архангельской рыбной промышленности. URL: https://fish.gov.ru/obzor-smi/2023/05/15/aleksandr-czybulskij-i-ilya-shestakov-obsudili-razvitie-arhangelskoj-rybnoj-promyshlennosti/?ysclid=lmhvh0sqb9327615960 (дата обращения: 01.12.2025).

[289] В Архангельской области производство аквакультуры выросло в два раза. URL: https://ria.ru/20230511/akvakultura-1871099330.html?ysclid=lmhvlvplto403131221 (дата обращения: 01.12.2025).

[290] В Архангельск по Севморпути вновь будет доставлена дальневосточная рыба. URL: https://dvinaland.ru/news/news_list.php?ID=969200 (дата обращения: 08.11.2023).

[291] В Архангельске представили программу развития арктического рыбопромышленного кластера. URL: https://msp29.ru/ru/press/news/v-arkhangelske-predstavili-programmu-razvitiya-arkticheskogo-rybopromyshlennogo-klastera/ (дата обращения: 01.12.2025).

переоснащение рыболовного флота. Инвестиции составили 18,4 млрд руб., создано 249 новых рабочих мест[292].

Туризм в Архангельской области. В соответствии с задачей «Стратегии-2035» в Архангельской области организована работа по развитию культурно-познавательного, этнографического и экологического туристического кластера на арктических территориях и морского круизного туризма на Соловецких островах. В регионе порядка 10 тыс. памятников архитектуры, природы, археологии, истории и культуры, поэтому «основное место среди видов туризма здесь занимают познавательные туристские маршруты»[293].

Одна ключевых территорий развития арктического туризма – Приморский район Архангельской области. Он включает такие популярные центры туризма, как архипелаг Земля Франца-Иосифа, Соловецкие острова, Малые Корелы, национальный парк «Онежское Поморье»[294].

В области уделяется большое внимание историческому туризму. Известно, что в годы войны через область обеспечивались поставки грузов, техники и вооружений участников антигитлеровской коалиции. Через Архангельский порт прошло 17 союзных конвоев «Дервиш».

Архангельской области принадлежит национальный парк «Русская Арктика», который был создан в 2009 г. Его посетители имеют возможность побывать на легендарных Оранских островах с лежбищем моржей и бескрайними птичьими базарами, увидеть гренландских китов, белух и белых медведей.

Среди туристических объектов особое место занимает Соловецкий архипелаг, на котором находится Спасо-Преображенский Соловецкий мужской монастырь, духовный центр Русско-

---

[292] Встреча с губернатором Архангельской области Александром Цыбульским. Глава региона доложил Президенту о социально-экономическом развитии Архангельской области. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/76442 (дата обращения: 15.03.2025).

[293] Еремеева А.Ф. Особенности туристической инфраструктуры в российской Арктике. Проблематика и потенциал развития// Системные технологии. 2022. №2. С. 71. DOI: 10.55287/22275398_2022_2_68

[294] Грушенко Э.Б., Лисунова Е.А. Актуальные аспекты развития туризма в регионах Европейского Севера России и Западной Арктики. Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН, 2021. С. 12.

го Севера. Монастырь включён в список всемирного наследия ЮНЕСКО.

В целях комплексного планирования приоритетных туристских территорий Архангельской области и последующей реализации инвестиционных проектов в сфере туризма 7 декабря 2022 г. при участии заместителя председателя правительства РФ Д.Н. Чернышенко подписано соглашение между правительством Архангельской области и корпорацией «Туризм.РФ»[295], реализация которого позволит создать новые рабочие места в Поморье, увеличить налоговые поступления в областной бюджет, а также окажет положительное влияние на развитие десятков смежных отраслей экономики. Особое внимание уделяется раз витию маршрута «Поморское кольцо» (Архангельск – Соловецкие острова – Кандалакша).

Международная деятельность. С 2022 г. Архангельская область наращивает внешнеэкономические связи с дружественными государствами. Осуществляются официальные визиты в Архангельск и область иностранных делегаций. Руководители региона выезжали в Абхазию, Белоруссию, Индию, КНР. Обеспечено участие в таких международных форумах и выставках, как фестиваль-ярмарка российских товаров «Сделано в России» (Шеньян, КНР); VIII Российско-Китайское ЭКСПО и ряде других мероприятий, где был представлен торгово-экономический, инвестиционный, логистический и туристический потенциал Архангельской области[296].

На сессии Комитета всемирного наследия, проходившей в индийской столице в 2024 г., Росия добилась включения очередной российской позиции (33-й по счёту) в список природных и культурных объектов всемирной значимости. Это Культурный ландшафт Кенозерья в Архангельской области[297].

---

[295] Архангельская область и корпорация «Туризм.РФ» подписали соглашение о сотрудничестве. 07.12.2022. URL: https://www.echosevera.ru/2022/12/07/6390626deac912f870143c13.html?ysclid=lmg4etevgl135626249 (дата обращения: 01.12.2025).

[296] О международных и внешнеэкономических связях Архангельской области. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/economic_diplomacy/vnesneekonomicheskie-svazi-sub-ektov-rossijskoj-federacii/1574325/ (дата обращения: 20.01.2025).

[297] Выступление Министра иностранных дел Российской Федерации С.В. Лаврова на Общем собрании Комиссии Российской Федерации по делам ЮНЕ-

Развитие науки и образования. По инициативе глав субъектов Архангельской, Мурманской областей и Ненецкого автономного округа в Архангельске создан научно-образовательный центр «Российская Арктика: новые материалы, технологии и методы исследования», объединивший в себе лучших представителей научной и образовательной среды. Ведётся работа по созданию в регионе межвузовского кампуса мирового уровня «Арктическая звезда», который по итогам отбора проектов инновационной образовательной среды признан одним из победителей. Кампус станет инновационной средой для исследований в области медицины, строительства, логистики, ИТ-сферы, экологии.

Значительное место среди образовательных и научных учреждений принадлежит Северному (Арктическому) федеральному университету имени М.В. Ломоносова (САФУ).

Примером инновационной формы интеграции образовательного и научно-исследовательского процесса на территории Архангельской области стал экспедиционный проект «Арктический плавучий университет», который предоставляет возможность молодым учёным – исследователям Арктики получить знания и навыки в реальных условиях северных морей и территорий[298]. В 2023 г. на судне «Профессор Молчанов» учёные впервые с помощью беспилотников собрали данные о береговом мсоре в Арктике[299].

В Архангельске работает Федеральный исследовательский центр комплексного изучения Арктики Уральского отделения РАН им. академика Н.П. Лавёрова. В соответствии с Планом председательства РФ в Арктическом совете в 2021–2023 гг. в Архангельске и области был успешно проведён ряд конференций, научных форумов и других мероприятий. Организаторами выступили правительство области и САФУ им. М.В. Ломоносова.

СКО, Москва, 28 января 2025 г. URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/news/1993268/ (дата обращения: 20.01.2025).

[298] Кудряшева Е.В., Зайков К.С., Сабуров А.А. «Арктический плавучий университет» – десять лет реализации экспедиционного проекта // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 76–85.

[299] Результаты научной экспедиции «Арктический плавучий университет – 2023». URL: https://t.me/s/arcticonofficial (Официальный канал председательства России в Арктическом совете) (дата обращения: 25.09.2023).

* * *

Архангельская область – ключевой стратегический регион РФ, площадка реализации крупных инвестиционных проектов. Здесь формируется крупнейший судостроительный комплекс страны. Область показывает пример успешной реализации государственной политики по развитию Арктики, продолжая привлекать бизнес в регион. За 5 лет действия преференциального режима статус резидента АЗРФ получили 256 организаций с 289 инвестиционными проектами. Объём вложенных средств достиг 33 млрд руб., создано 4 208 новых рабочих мест, налоговая отдача предприятий составила 17 млрд руб., их них 5 млрд поступили в бюджет Архангельской области[300].

Санкции косвенно стимулировали развитие в области судостроения, в частности ремонта судов, производств по глубокой переработке леса, рыбопромышленного кластера и Архангельского транспортного узла. Регион активно сотрудничает с партнёрами из Индии, Китая и стран Евразийского экономического сотрудничества.

Губернатор области А.В. Цыбульский доложил президенту В.В. Путину, что за последние 5 лет объём валового регионального продукта в области увеличился на 50% и по итогам 2024 г. составил 834 млрд руб. Восстанавливается в регионе и индекс промышленного производства: несмотря на трудности, с которыми область столкнулась в период пандемии и после введения секторальных санкций западных стран, сегодня он вырос на 7%. Среднегодовой прирост ввода в эксплуатацию жилых домов – 30%, в 2024 г. ввели 453 тыс. м^2. Объём инвестиций в экономику региона превышает 120 млрд руб., это на 11% больше, чем в 2020 г. Растут и собственные доходы областного бюджета: если в 2020 г. они составляли 55,6 млрд руб., то по итогам 2024 г. превысили 97,5 млрд. Среднемесячная заработная плата выросла на 50% за это время[301].

---

[300] Резиденты Арктической зоны РФ инвестировали почти 33 млрд рублей в реализацию проектов на территории Поморья. URL: https://dvinanews.ru/news/detail/20013 (дата обращения: 15.03.2025).

[301] Встреча с губернатором Архангельской области Александром Цыбульским. Глава региона доложил Президенту о социально-экономическом развитии Архангельской области. URL: http://www.kremlin.ru/events/president/news/76442 (дата обращения: 15.03.2025).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе в тематико-хронологическом порядке проанализировано выполнение в 2020–2024 гг. арктическими регионами Северо-Западного федерального округа 45 задач (направлений), определённых в Стратегии развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г. В Мурманской, Архангельской областях и Республике Коми по 10 задач, в Республике Карелия – 8, Ненецком автономном округе – 7. Их решение, особенно в первые два года, шло медленно; в большинстве своём они до сих пор находятся на начальной стадии. Наиболее эффективно задачи решаются в Мурманской области. Для достижения целей «Стратегии-2035» есть ещё 10 лет. Но на этот процесс могут повлиять изменение климата в Арктике, деградация вечной мерзлоты, уровень ледовитости СМП. Не исключено и ухудшение макроэкономической ситуации в РФ, рост цен на потребляемую продукцию и др. Переломить социально-экономическую ситуацию в Арктической зоне СЗФО, для которой характерна неравномерность хозяйственного освоения территорий, низкая плотность населения и снижение его численности, удалённость населённых пунктов и объектов промышленного производства от основных магистралей, а также отсутствие долгосрочных государственных решений в части финансирования проектов, будет чрезвычайно сложно. Вероятно, ряд задач можно приостановить с учётом внутренних и международных факторов, а выполнение других ускорить.

Анализ показал несовпадение основных мероприятий «Стратегии-2035» и Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г., утверждённого распоряжением Правительства РФ № 2101-р от 30 сентября 2018 г., особенно в части автомобильной и железнодорожной инфраструктуры. С другой стороны, отмечается взаимоувязанность и выполнение мероприятий по федеральным проектам «Северный морской путь» и «Морские порты России». Но задача по увеличению грузопотока по СМП к 2024 г. до 80 млн т выполнена только на половину (37,9 млн). Решаются задачи федерального проекта «Развитие региональных аэропор-

тов и маршрутов», что позволяет обеспечить субсидирование региональных авиаперевозок, лизинга воздушных судов, которые в первую очередь (помимо безопасности) направлены на развитие новых маршрутов и направлений. Авиация играет важную роль в обеспечении связанности арктической территории, но в указанном выше документе не представлен перечень аэропортов, подлежащих модернизации.

В соответствии с требованиями Стратегии пространственного развития РФ на период до 2030 г. с прогнозом до 2036 г., утверждённой распоряжением Правительства РФ № 4146-р от 28 декабря 2024 г., арктическим регионам необходимо развивать опорные населённые пункты, железнодорожную и автомобильную инфраструктуру к портам СМП. Текущие и перспективные потребности экономики в электроэнергии могут быть покрыты за счёт строительства новых объектов генерации, модернизации существующих и строительства объектов электросетевого хозяйства. Следует развивать глубокую переработку древесины за счёт технологического перевооружения лесопромышленного комплекса, развивать производство высоких переделов, ориентированных на потребителей внутри региона.

Общемировое значение Арктического региона растёт. Один из факторов, способствующих этому, – запасы энергетических ресурсов, которые становятся всё более доступными в связи с потеплением и достижениями в области технологий добычи. Арктический континентальный шельф даёт возможность России обеспечить существенную долю своих энергетических потребностей и повысить уровень экономической безопасности. Арктика важна и как большой запас пресной воды.

Анализ развития региона в 2020–2024 гг. свидетельствует о повышении его роли в социально-экономическом развитии страны и безопасности государства. Курс правительства в условиях блокирования России в Арктическом совете на решение внутренних арктических проблем доказал свою правильность и стал основой для дальнейшего развития российской Арктики. Важно добиваться, чтобы все мероприятия «Стратегии-2035» были синхронизированы с нацпроектами, другими госпрограммами и планами строительства инфраструктуры. Основными проблема-

ми российской Арктики остаются значительный износ инфраструктуры и высокая доля аварийного жилья, дефицит трудовых ресурсов и отток населения. Всё это – на фоне экологических угроз, связанных с таянием мерзлоты и изменениями климата.

Политическое руководство РФ последовательно проводит курс на развитие и модернизацию инфраструктуры СМП. План его развития до 2035 г. вселяет надежду на улучшение инфраструктуры, рост объёмов грузоперевозок и развитие арктических территорий. Положительно на развитии Арктики сказалось введение режима преференций, который способствовал повышению качества жизни людей в регионе, в т.ч. коренных народов.

Санкции, введённые Западом против России, привели к замораживанию взаимных контактов в Арктике, в т.ч. в Арктическом совете. При этом Брюссель продолжает борьбу за статус наблюдателя в АС, который позволил бы ему усилить возможности по контролю за положением в регионе, особенно через Данию, Швецию и Финляндию. Законсервировано сотрудничество в торгово-экономической, финансовой и технологической сферах. Санкции затронули все арктические регионы РФ, особенно в экономическом и энергетическом секторах. Дефицит инвестиций вынудил российские компании сдвигать сроки реализации многих запланированных проектов в АЗРФ.

Исландия и Норвегия приостановили участие России в «Северном измерении», нацеленном на развитие сотрудничества в Северной Европе. От контактов с РФ отказались участники Совета Баренцева/Евроарктического региона. Еврокомиссия наложила санкции на программу «Коларктик», играющую важную роль в межрегиональном сотрудничестве России, Финляндии, Швеции, Норвегии. Из проектов в российской Арктике ушли крупные европейские и азиатские компании: норвежская «Эквинор», англо-голландский нефтяной концерн «Бритиш Петролеум», французская нефтегазовая компания «Тоталь», а также японские компании из проекта «Арктик СПГ 2». Индийская государственная корпорация сырой нефти и природного газа и сингапурская компания «Трафигура» пересмотрели свои планы по инвестированию в проект «Роснефти» «Восток Ойл» на Таймыре. ЕС запретил страховать танкеры, которые перевозят рос-

сийскую нефть. Почти прекращено взаимодействие с Международным советом по науке и Международным арктическим научным комитетом.

В случае восстановления конструктивного взаимодействия с арктическими государствами критерием для возвращения иностранных компаний на российский рынок должна быть их полезность с точки зрения обладания передовыми технологиями для освоения арктического шельфа, модернизации портовой и энергетической инфраструктуры.

Выполнение федерального закона «О северном завозе» позволило сделать доставку товаров в труднодоступные и удалённые районы более быстрой, предсказуемой и менее затратной. С учётом изменений условий транспортного сообщения возможны коррективы в логистике этого процесса.

Свою эффективность доказала Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. Результаты её заседаний оформляются не только протоколами, но и в виде распоряжений и постановлений правительства России. Ведётся плодотворное сотрудничество с Советом Федерации и Государственной думой с приглашением руководства арктических регионов. Так, в рамках Дней российских субъектов в Совете Федерации парламентарии в 2024 г. рассмотрели состояние и перспективы социально-экономического развития Ямало-Ненецкого автономного округа (февраль), Республики Коми (апрель) и Республики Карелия (ноябрь), приняли актуальные решения по ускорению развития этих регионов. Работа направлена на укрепление позиций нашей страны в Арктике с учётом геополитических, военно-технических, экономических факторов, особенно в условиях санкций. Важно приступить к рассмотрению вопросов, связанных с освоением континентального шельфа РФ в Северном Ледовитом океане, решение которых затруднено из-за санкций и отсутствия необходимых технологий.

Новый импульс развитию судостроения, портовой инфраструктуры, прибрежных морских территорий дало создание в середине 2024 г. Морской коллегии РФ.

Наблюдается рост поступлений в консолидированные бюджеты регионов АЗРФ. С 2020 г. они выросли на 70% и достиг-

ли 1,5 трлн рублей. Активно развивались Мурманская область, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа. Следует стремиться к переработке добытых в АЗРФ минеральных ресурсов и производить продукцию с более высокой добавленной стоимостью, преодолевать экономический, социальный и инфраструктурный разрыв между арктическими регионами и другими территориями РФ.

Для управления развитием арктического макрорегиона требуются дифференцированная социально-экономическая политика, учитывающая особенности территорий, и активный обмен опытом и инновациями между арктическими сообществами при участии центральных регионов.

Перечень опорных населённых пунктов, входящих в агломерации, может дополниться новыми объектами критической инфраструктуры, которые будут выступать в качестве системно-интегрирующих механизмов для усиления хозяйственной и геостратегической устойчивости страны. При этом точечное развитие Арктики может привести и к негативным последствиям, ибо снижение уровня поддержки городов и посёлков, не включённых в перечень опорных пунктов, будет способствовать оттоку населения, в результате реализация многих стратегических задач развития АЗРФ может быть поставлена под сомнение.

В этих условиях нужно вести системную работу по совершенствованию стратегических документов по развитию Арктики. Их актуализация диктуется изменениями национальных приоритетов, увязыванием процессов освоения арктических ресурсов и пространств с общим направлением развития национальной экономики. Необходима программа по привлечению российских граждан, особенно молодых, к работе в Арктическом регионе.

Начатое формирование Трансарктического транспортного коридора будет способствовать росту экономической эффективности страны, усилит её геополитическое влияние, станет важным инструментом обеспечения национальной безопасности в Арктике, создаст основу для российского лидерства в глобальной арктической логистике и будет способствовать комплексному развитию северных регионов. В условиях сложной между-

народной обстановки трудно говорить о конкретных значениях грузооборота по СМП в долгосрочной перспективе. Однако можно ожидать умеренный рост объёмов перевозки грузов преимущественно за счёт наращивания добычи и экспорта минеральных ресурсов АЗРФ, продления периода навигации, привлечения инвестиций в развитие опорных населённых пунктов и логистических центров. Целесообразно закрепление ледоколов за конкретными участками СМП для обеспечения проводок в обоих направлениях без длительного ожидания. Необходимо снижение тарифов на ледокольную проводку. Важно строить и небольшие ледоколы для увеличения объёмов перевозки грузов, особенно на сибирских реках в рамках северного завоза.

Опыт председательства РФ в АС показал, что в условиях сложной международной обстановки нужно иметь альтернативные варианты развития и финансирования отечественных арктических проектов, ускоренно решать задачи по технологической независимости страны в Арктическом регионе. В рамках Евразийской экономической комиссии целесообразно разработать программу кооперации РФ с евразийскими партнёрами в Арктике, больше привлекать к арктическим проектам страны ШОС и БРИКС.

Сохранение и защита природной среды Арктики, ликвидация последствий хозяйственной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата, наращивание усилий по улучшению качества жизни населения, включая коренные малочисленные народы, сохранение их традиционного образа жизни и хозяйственной деятельности, а также объектов культурного наследия – вот лишь некоторые из актуальных задач.

Все регионы АЗРФ активно развивают арктический туризм, несмотря на низкое качество сервисной инфраструктуры и туристической среды, плохую транспортную доступность. Рост турпотока возможен только благодаря строительству новых гостиниц, ресторанов, горнолыжных трасс, что в большинстве своём обычно ложится на плечи частных инвесторов.

Нарастает милитаризация региона, идёт переход к преимущественно конфронтационному характеру отношений между

РФ и остальными арктическими государствами. Масштабные военные учения, строительство специальной инфраструктуры, постоянное поддержание атмосферы напряжённости в Арктике привели к втягиванию Финляндии и Швеции в НАТО и смещению центра тяжести альянса на север Европы. Это радикально изменило стратегическую архитектуру безопасности в Балтийско-Скандинавском макрорегионе, что послужило практическим шагом к интеграции оборонных возможностей северных государств в единую систему коллективной обороны, усилило давление на позиции РФ в Калининградской области и Балтийском море, увеличив уязвимость региона к многоуровневым угрозам, в первую очередь гибридного характера.

В этих условиях требуют дальнейшего наращивания работы по устранению существующих проблем в развитии ЗАТО Мурманской области. С учётом дислокации Северного флота, повышения агрессивности НАТО, перспектив дальнейшего развёртывания производственных мощностей по строительству морских платформ, размещения баз снабжения, а также объектов по переработке углеводородов, развития судостроения и судоремонта целесообразно рассмотреть вопрос об усилении военной, экономической и экологической безопасности этого региона.

Анализ официальных документов и политики западных государств говорит о том, что курс Североатлантического альянса на стратегическое противостояние с РФ в обозримой перспективе будет сохранён. Реальное влияние специальной военной операции на Арктический регион можно будет определить только по её окончательным результатам. В ответ на действия НАТО важно продолжать принимать необходимые меры по укреплению национальной безопасности, решать задачи по восстановлению военной инфраструктуры, обеспечивать благоприятные условия для деятельности хозяйствующих субъектов, включая беспрепятственное функционирование Северного морского пути.

ЛИТЕРАТУРА

1. Алексушин Г.В. Развитие атомного ледокольного флота и его роли в экономическом освоении Северного морского пут и // Арктика и Север. 2023. № 53. С. 28–35. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.53.28

2. Ампилов Ю.П., Григорьев М.Н. Северный морской путь в контексте освоения недр Арктики (экспертный доклад) // Минеральные ресурсы России: экономика и управление. 2023. № 5. С. 28–42.

3. Андреева Е.Н., Воронина Е.П., Ильина Л.Н. Арктика в пространственном развитии Российской Федерации: социально-экологические проблемы управления. Санкт-Петербург: СЗИУ, 2022. 334 с.

4. Арктика. Современный путеводитель. М.: PressPass. 2020. 412 с.

5. Аржанов И.А. Арктика в системе современных международных отношений: лейтмотив соперничества в регионе // Вопросы национальных и федеративных отношений. 2021. Т. 11. № 2. С. 624–630.

6. Бадылевич Р.В., Игумнов А.В. Трансформация механизмов развития и финансирования российской Арктики на основе создания опорных зон и опорных населенных пунктов // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2025. № 1. С. 26–43. DOI: 10.37614/2220-802X.1.2025.87.002

7. Балмасов С. Судоходный трафик в акватории СМП в 2020 г. // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 86–101.

8. Биев А.А. Формирование территориальных систем теплоснабжения в северных и арктических субъектах России // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 28–51. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.28

9. Богоявленский В.И., Богоявленский И.В. Освоение ресурсов углеводородов и экологическая безопасность в Арктике // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 30–43.

10. Васильев А.М., Евенко А.А. Итоги и перспективы развития прибрежного рыболовства в Западной Арктике России // Рыбное хозяйство. 2021. № 3. С. 28–34.

11. Волков А.Д., Аверьянов А.О., Рослякова Н.А., Голомыдько П.А. Человеческий капитал и социальная ёмкость регионального пространства Арктической Карелии // Арктика и Север. 2024. № 57. С. 92–114. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.57.92

12. Волков А.Д., Рослякова Н.А. Экологическое поведение населения Мурманской области: особенности и факторы // Регионология. 2025. Т. 33. № 1. С. 152–170. DOI: 10.15507/2413-1407.033.202501.152-170

13. Волков А.Д., Тишков С.В., Дружинин В.П. Природные ресурсы, система расселения и роль моногородов в развитии пространственной организации регионального хозяйства карельской Арктики // Арктика: экология и экономика. 2021. № 4. С. 582–595.

14. Волков А.Д., Каргинова-Губинова В.В., Тишков С.В. Экологические проблемы и особенности эколого-экономического развития Ненецкого автономного округа // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 172–194. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.172

15. Воробьев С.В., Ногмова А.Ш. Международное взаимодействие приграничных субъектов России. Деятельность в условиях санкционного давления Запада // Обозреватель-Observer. 2025. № 1. С. 86–96. DOI: 10.48137/2074-2975_2025_1_86

16. Воронков Л.С. Геополитические и международные проблемы современной Арктики. М.: МГИМО-Университет, 2021. 498 с.

17. Вопиловский С.С. Воздействие экономических факторов на устойчивость функционирования рыбной отрасли Арктической зоны Российской Федерации // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 5–22. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.58.5

18. Вопиловский С.С. Стратегические тренды энергетического развития северных территорий России // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 23–37. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.23

19. Вылегжанин А.Н., Назаров В.П., Буник И.В. Северный морской путь: к решению политико-правовых проблем // Вестник Российской академии наук. 2020. Т. 90. № 12. С. 1105–1118.

20. Грушенко Э.Б., Лисунова Е.А. Актуальные аспекты развития туризма в регионах Европейского Севера России и Западной Арктики. Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН, 2021. 110 с.

21. Гречаная С.С. Морской порт Мурманска, как арктический хаб (нормативно-правовое регулирование) // Океанский менеджмент. 2021. № 2. С. 27–32.

22. Григорьев М.Н. Вывоз стабилен, но пауза неизбежна. О перевозках по Северному морскому пути арктического СПГ в 2024 году и ближайших перспективах // Газовый бизнес. 2024. № 3. С. 28–34.

23. Григорьев М.Н. Локализация минерально-сырьевых центров нефти и газа как объектов управления развитием ресурсной базы Арктической зоны // Геология нефти и газа. 2024. № 3. С. 65–79. DOI: 10.47148/0016-7894-2024-3-65-79.

24. Григорьев М.Н. Системный анализ рисков реализации проектов освоения минерального сырья – условие планирования устойчивого развития Арктической зоны России // Научные труды Вольного экономического общества России. 2024. Т. 234. С. 72–95. DOI: 10.38197/2072-2060-2024-246-2-72-95

25. Гриняев С.Н., Журавель В.П. Вопросы комплексной безопасности в Основах государственной политики России в Арктической зоне до 2035 г.: предыдущий опыт и перспективы реализации // Арктика и Север. 2020. № 39. С. 52–74. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.39.52

26. Гриняев С.Н., Медведев Д.А. Трансформация институтов многостороннего сотрудничества в Арктике в новых геополитических условиях // Вопросы политологии. 2022. Т. 12, № 11. С. 3806–3813. DOI: 10.35775/PSI.2022.87.11.020

27. Говорова Н.В. Российская Арктика: потенциал инновационного развития // Стандарты и качество. 2021. № 3. С. 76–81.

28. Дядик В.В. Основные тенденции и экономические основания миграционных процессов в северо-западной части российской Арктики // Успехи современного естествознания. 2023. № 1. С. 32–37.

29. Жильцов С.С., Зонн И.С. Арктика. Регион будущего развития. М.: Аспект Пресс, 2022. 320 с.

30. Жудро И.С., Редникова Т.В. Арктика: устойчивое развитие региона и обеспечение национальной безопасности // Государство и право. 2022. № 3. С. 127–137.

31. Журавель В.П. Арктика в 2021–2022 гг.: от мирного раз-

вития к кризисной международной турбулентности // Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России. Материалы IV научно-практической конференции. М.: Издательский дом «УМЦ», 2023. С. 100–114.

32. Журавель В.П. Арктика в 2022 г.: итоги и перспективы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2023. № 1. С. 95–102. DOI: 10.15211/vestnikieran1202395102

33. Журавель В.П. Арктика в 2023 г.: международный и российский аспекты // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 1. С. 90–105. DOI: 10.15211/vestnikieran1202490105

34. Журавель В.П. Арктическая зона Республики Карелия: поиск путей развития // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 3. С. 100–110. DOI: 10.15211/vestnikieran32024100110

35. Журавель В.П. Арктический семинар имени В.П. Фёдорова // Арктические ведомости. 2024. № 1. С. 116–121.

36. Журавель В.П. «Заморозка» арктического председательства России // Современная Европа. 2023. № 6. С. 5–15. DOI: 10.31857/S0201708323060013

37. Журавель В.П. К итогам VI Международного арктического форума «Арктика – территория диалога» – 2025 // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 169–189. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59.169

38. Журавель В.П. Комплексный анализ арктических проблем в период подготовки и председательства России в Арктическом совете. М.: ИЕ РАН, 2024. 178 с.

39. Журавель В.П. Мурманская область – форпост российской Арктики // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 2. С. 112–124. DOI: 10.15211/vestnikieran22024112124

40. Журавель В.П. О новой государственной политике России в Арктической зоне до 2035 г. // Европейская аналитика 2020 / под общ. ред. К.Н. Гусева. М.: ИЕ РАН; СПб.: Нестор-История, 2021. С. 146–153.

41. Журавель В.П. Председательство России в Арктическом совете // Современная Европа. 2021. № 5. С. 90–99. DOI: 10.15211/soveurope520219099

42. Журавель В.П. Северный морской путь: оценки и прогнозы // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2023. № 2. С.

125–135. DOI: 10.15211/vestnikieran22023125135

43. Журавель В.П. Состояние и перспективы решения проблем Ненецкого автономного округа // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2024. № 4. С. 42–50. DOI: 10.15211/vestnikieran420244250

44. Журавель В.П. Проблема освоения Арктики в условиях санкционного давления на Россию // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2022. № 2. С. 32–40. DOI 10.15211/vestnikieran220223240

45. Журавель В.П., Медведев Д.А. Международное сотрудничество России в Арктике в условиях геополитической трансформации. М.: АНО ЦСОиП, 2023. 80 с.

46. Журавель В.П., Гриняев С.Н. Трансарктический транспортный коридор: политико-экономический и стратегический потенциал для России // Арктика и Север. 2025. № 60. С. 135–151. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.60.135

47. Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Проблемы развития Российской Арктики в 2023 году в решениях федеральных органов исполнительной и законодательной власти // Вестник Университета мировых цивилизаций. 2024. Т. 15. № 2. С.75–85.

48. Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49

49. Замятина Н.Ю., Кульчицкий Ю.В. За гранью нормальности: особенности структуры экономической деятельности в арктических городах и посёлках // Экономика региона. 2024. Т. 20, № 2. С. 446–461.

50. Кондратьева С.В. Туристский вектор развития Карельской Арктики // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 174–192. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.174

51. Кондратьева С.В., Шлапеко Е.А., Васильева А.В. Управление развитием туризма в Арктике: федеральный и региональный уровни // Вестник Поволжского государственного технологического университета. Сер.: Экономика и управление. 2024. № 2. С. 18–32. DOI: 10.25686/2306-2800.2024.2.18

52. Котов А.В. Развитие преференциального режима при реа-

лизации инвестиционных проектов промышленного освоения территории Арктической зоны Российской Федерации // Арктика: экология и экономика. 2023. Т. 13, № 2. С. 297–309. DOI: 10.25283/2223-4594-2023-2-297-309

53. Котова Е.И., Коробов В.Б., Шевченко В.П. Экологические проблемы Российской Арктики. Архангельск: КИРА, 2024. 227 с.

54. Криворотов А.К. Арктика под ударом антироссийских санкций // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2022. № 3. С. 35–40.

55. Кудряшова Е.В., Зайков К.С., Сабуров А.А. «Арктический плавучий университет» – десять лет реализации экспедиционного проекта // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 76–85.

56. Курило А.Е., Дружинин П.В., Шкиперова Г.Т., Прокопьев Е.А. Социально-экономическое развитие прибрежных муниципальных районов Беломорья // Арктика: экология и экономика. 2020. № 2. С. 97–108. DOI: 10.25283/2223-4594-2020-2-97-108

57. Курочкина А.А., Лукина О.В., Сергеев С.М. Влияние роста туристической нагрузки Республики Карелия на экологическую обстановку региона // Вестник Северо-Осетинского государственного университета имени К.Л. Хетагурова. 2024. № 4. С. 268–276. DOI: 10.29025/1994-7720-2024-4-268-276

58. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Государственная арктическая политика России // Федерализм. 2021. № 1. С. 15–43.

59. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Другая Арктика: опыт системной диагностики// Проблемы прогнозирования. 2022. № 1. С. 34–44.

60. Лексин В.Н. Российская Арктика в 2022–2023 гг. Новые решения // Федерализм. 2023. № 3. С. 5–28.

61. Лукин Ю.Ф. Гибридность многоликой Арктики в ковидном 2020 году. Архангельск, 2021. 241 с.

62. Макоско А.А., Матешева А.В. Об экспресс-оценке климатического риска при стратегическом планировании пространственного развития России // Инновации. 2020. № 3. С. 3–11.

63. Марача В.Г., Красникова Т.С. Опорные населённые пункты в Арктической зоне России: их основные функции и содер-

жание комплексных планов долгосрочного развития // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024. № 1. С. 32–50.

64. Мармилова Е.П. Событийный туризм: опыт Мурманской области // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: География. Геоэкология. 2025. № 3. С. 47–53. DOI: 10.17308/geo/1609-0683/2025/3/47-53

65. Матвеев О.В. Арктическая зона Российской Федерации: история освоения, внешней политики и международных отношений в XX – начале XXI вв.: учебное пособие. М.: ФГБОУ ВО МГЛУ, 2025. 210 с.

66. Матвеев О.В. Внешнеполитический вектор России в Арктике: история освоения, внешней политики и международных отношений в XX в. – начале XXI в.: учебное пособие. М.: Изд-во Артифекс, 2025. 204 с.

67. Матвеев О.В. Тенденции, определяющие межгосударственные отношения в Арктическом регионе в период до 2035 года // Исторический опыт мировых цивилизаций и Россия: материалы XIII Международной научно-практической конференции, 5–6 дек. 2024 г. Владимир: Изд-во ВлГУ, 2025. С. 101–115.

68. Мураев И.Г., Сушко О.П. Диверсификация экспорта лесного комплекса Архангельской области // Арктика и Север. 2025. № 58. С. 47–64. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.58.47

69. Недосека Е.В., Шарова Е.Н. Профессионально-образовательные стратегии студентов СПО (по материалам опроса в Мурманской области) // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 197–210. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.193

70. Ненецкий автономный округ: территория парадоксов: монография / Н.Ю. Замятина, А.Н. Пилясов, К.Д. Ловягин и др. Екатеринбург: Издательские решения, 2022. 234 с.

71. Николаева А.Б. Ледокольный атомный флот как фактор развития северного морского пути // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2022. № 3. С. 158–170.

72. Никулкина И.В. Инструменты поддержки предпринимательства в Арктике: резильентный подход // Общество: политика, экономика, право. 2024. № 9. С. 94–108. DOI: 10.24158/pep.2024.9.11

73. Новак А. Северный морской путь: дорога будущего // Энергетическая политика. 2023. № 4. С. 12–17.

74. 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.

75. Освоение Арктики 2.0: продолжение традиций советских исследований / под ред. А.Н. Пилясова. М.: КРАСАНД, 2022. 432 с.

76. Осиновская И.В., Пленкина В.В., Андронова И.В. Повы шение эффективности управления освоением месторождений Арктического шельфа. Тюмень: ТИУ, 2023. 162 с.

77. Панкова Ю.В., Тарасова О.В. О сценариях развития арктической экономики // Проблемы прогнозирования. 2020. № 5. С. 72–82.

78. Пестова В.О. Морской порт Архангельск – северные ворота в российскую Арктику. Ключевые преимущества и перспективы Архангельского транспортного узла в новой системе цепочек поставок грузов // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2024. № 2. С. 36–48.

79. Петровский В.Е., Филиппова В.Л. Россия и Китай в Арктике. М.: Весь мир, 2022. 165 с.

80. Песцов С.К. Российская Арктика: мегапроект без срока завершения // Россия и АТР. 2021. № 1. С. 69–85.

81. Пилясов А.Н. Арктическая промышленность и промышленная политика: опыт развития в последние десятилетия. Москва – Смоленск: Универсум, 2023. 276 с.

82. Пилясов А.Н., Котов А.В. Российская Арктика-2035: полимасштабный прогноз // Экономика региона. 2024. Т. 20, № 2. С. 369–394. DOI: 10.17059/ekon.reg.2024-2-3

83. Питухина М.А., Белых А.Д. Карельская Арктика в направлениях арктической политики Китая на современном этапе // Арктика XXI век. Гуманитарные науки. 2024. № 1. С. 115–129.

84. Плотникова В.С., Колесникова Н.В. История и современное состояние экскурсионной деятельности в Республике Карелия // Сервис в России и за рубежом. 2025. Т. 19, № 1. С. 161–

176. DOI: 10.5281/zenodo.17131526

85. Полякова О.Е., Моргун Т.Н. Особенности развития и геополитическое значение арктической политики Российской Федерации // Управленческий учёт. 2022. № 3–3. С. 632–649.

86. Порфирьев Б.Н., Елисеев Д.О., Стрелецкий Д.А. Экономическая оценка последствий деградации вечной мерзлоты для жилищного сектора российской Арктики // Вестник Российской академии наук. 2021. Т. 91, № 2. С. 105–114.

87. Правовое обеспечение экологической безопасности плавучих атомных теплоэлектростанций в Арктике // Государство и право. 2023. № 2. С. 62–71.

88. Пушкарёв В.А. Новая геополитика Арктики: вызовы и перспективы развития Ямало-Ненецкого автономного округа // Арктическое обозрение. 2025. № 11. С. 6–13.

89. Руденко А.А., Уткова А.Ю., Фофанова А.Ю. Транспортный узел Мурманской области и его значение в экономическом развитии Арктики // Управленческий учёт. 2022. № 12. С. 300–306.

90. Рябова Л.А., Гущина И.А., Кондратович Д.Л. Территориальное саморазвитие в российской Арктике: возможности и ограничения (по результатам социологических опросов в Мурманской области) // Экономика и управление: проблемы, решения. 2020. № 12, Т. 2. С. 114–122.

91. Самарина В.П., Скуфьина Т.П., Серова Н.А., Яковчук А.А. Качество жизни населения Мурманской области: субъективные оценки и объективные характеристики // Арктика и Север. 2024. № 56. С. 190–209. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2024.56.190

92. Север и Арктика в новой парадигме мирового развития. Лузинские чтения – 2024: материалы XII Международной научно-практической конференции. Апатиты: Изд-во ФИЦ КНЦ РАН, 2024. 251 с.

93. Северный морской путь: динамика грузовых перевозок в 2014–2020 гг. и итоги 2020 г. // Арктические ведомости. 2021. № 1. С. 102–109.

94. Синчук И.Ю. Морская судоходная политика России в обеспечении национальной безопасности на современном этапе (политологический анализ). Диссертация … канд. полит. наук:

23.00.02. Моск. гос. обл. ун-т. М., 2013. 181 с.

95. Синчук Ю.В. Арктика в современном мире // Образование. Наука. Научные кадры. 2017. № 4. С. 128–132.

96. Синчук Ю.Ю., Синчук Ю.В. Экономическое развитие российской Арктики // Большая Евразия: развитие, безопасность, сотрудничество: материалы Пятой международной научно-практической конференции «Большая Евразия: национальные и цивилизационные аспекты развития и сотрудничества». Вып. 6. Ч. 2 / отв. ред. В.И. Герасимов. М., 2023. С. 362–364.

97. Смирнов А.В. Демография российской Арктики в цифровую эпоху. М.: Изд-во «ЭконИнформ», 2023. 239 с.

98. Сморчкова В.И. Развитие взаимоотношений ресурсных компаний с коренными народами в Арктической зоне России // Пути к миру и безопасности. 2021. № 1. С. 181–196.

99. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Архангельской области (к Дням Архангельской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 1. М.: Издание Совета Федерации. 2023. 81 с.

100. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Карелия (к Дням Республики Карелия в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 26. М.: Издание Совета Федерации. 2023. 60 с.

101. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Республики Коми (к Дням Республики Коми в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 11. М.: Издание Совета Федерации. 2024. 69 с.

102. Современное состояние и перспективы социально-экономического развития Мурманской области (к Дням Мурманской области в Совете Федерации) // Аналитический вестник. № 21. М.: Издание Совета Федерации. 2023. 65 с.

103. Состояние и тенденции рыбохозяйственной деятельности в Северном бассейне: проблемы и перспективы / В. Е. Храпов [и др.]. Апатиты: Издательство ФИЦ КНЦ РАН, 2024. 193 с.

104. Тебекин А.В. Глобальная война за природные ресурсы Арктики // Международная экономика. 2024. № 8. С. 606–625.

105. Филина В.Н. Транспортное обеспечение Арктических территорий // Проблемы развития территории. 2021. Т. 25, № 2.

С. 24–43.

106. Хадыко А.И. Развитие арктических территорий России: экономические тренды и социальные ожидания// Экономика и управление: проблемы, решения. 2024. Т. 11, № 11. С. 141–152. DOI: 10.36871/ek.up.p.r. 2024.11.11.017

107. Хуань В. Стратегия России по развитию Арктики и пути сотрудничества России и Китая в Арктике // Азия и Африка сегодня. 2024. № 3. С. 39–47.

107. Цветков А.Ю. Перспективы арктического туризма в России в современных условиях // Арктика и Север. 2023. № 51. С. 233–246. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.51.233

108. Цивилизационные аспекты развития Арктических регионов России: материалы VI научно-практической конференции / отв. ред.: М.А. Булавина, В.И. Герасимов, Т.В. Сичкарь. М.: Университет мировых цивилизаций им. В.В. Жириновского, 2025. 484 с.

109. Шлямин В.А. Приграничный регион на Северо-Западе России. Сб. избранных статей, докладов, выступлений, интервью. Петрозаводск: Издательство ПетрГУ, 2022. 186 с.

110. Щербак А.П., Тишков С.В. Оценка потенциала создания рыбохозяйственного кластера в Республике Карелия // Островские чтения. 2017. № 1. С. 452–457.

111. Яловицына С.Э., Кривоноженко А.Ф. Культурное наследие Республики Карелия в районных СМИ на примере арктических районов // Арктика и Север. 2025. № 59. С. 146–168. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2025.59.146

ОБ АВТОРЕ

Журавель Валерий Петрович – к.пед.н., в.н.с. Отдела страновых исследований Института Европы РАН, руководитель Центра арктических исследований, научный руководитель Арктического семинара им. В.П. Фёдорова. В разные годы член редколлегии научных журналов «Арктические ведомости», «Арктическое обозрение» и «Российские полярные исследования», член научно-экспертного совета Государственной комиссии РФ по вопросам развития Арктики, в аппарате Совета Безопасности РФ секретарь межведомственных рабочих групп по подготовке встреч высоких представителей стран Арктического совета в Мурманске (2012 г.), Салехарде (2013 г.) и Нарьян-Маре (2014 г.). Удостоен Благодарности Президента РФ, медали Совета Безопасности РФ «За заслуги в укреплении международной безопасности», Почётной грамоты «За безупречную и эффективную государственную службу в Администрации Президента Российской Федерации».

ABOUT THE AUTHOR

Valery Petrovich Zhuravel, Candidate of Sciences (Pedagogical), Leading researcher, Department of Country Studies, Institute of Europe, Russian Academy of Sciences, Head of the Center for Arctic Research, Scientific director of V.P. Fedorov Arctic Seminar. Over the years, he was a member of editorial boards of scientific journals)Arctic Vedomosti, Arctic Review and Russian Polar Research), of Scientific expert council of the Russian Federation State Commission on Arctic Development, and Secretary of interdepartmental working groups on preparation of meetings of high representatives of the Arctic Council countries in Murmansk (2012), Salekhard (2013) and Naryan-Mare (2014). Awarded the Gratitude of the President of Russian Federation, the medal of the Security Council of the Russian Federation «For Services to Strengthening International Security», the Certificate of Honor «For Impeccable and Effective Public Service in the Presidential Administration of the Russian Federation».

В 2024–2025 гг. были выпущены следующие доклады Института Европы

410. П.Е.Кандель. О «постполитике» в эпоху «постнауки». Новые тенденции в электоральных процессах в странах Юго-Восточной Европы. ДИЕ РАН №410. М., 2024 г.
411. Энергетика Большого Средиземноморья. Отв. ред. Е.Г.Энтина. ДИЕ РАН №411. М., 2024 г.
412. Италия в кризисном мире: политика, экономика, общество. Отв. ред. Е.С.Алексеенкова. ДИЕ РАН №412. М., 2024 г.
413. Этничность, миграционные и электоральные процессы в современной Европе. Отв. ред. Л.О.Бабынина. ДИЕ РАН №413. М., 2024 г.
414. А.А.Синдеев. Подходы европейских политологов к будущим системам безопасности. ДИЕ РАН №414. М., 2024 г.
415. Д.Ю.Базаркина. Коммуникационное обеспечение антитеррористической деятельности Европейского союза в XXI веке. ДИЕ РАН №415. М., 2024 г.
416. В.П.Журавель. Комплексный анализ арктических проблем в период подготовки и председательства России в Арктическом совете. ДИЕ РАН №416. М., 2024 г.
417. Выборы в Европейский парламент 2024 г.: этап эволюции партийной системы Старого Света. Отв. ред. В.Я.Швейцер. ДИЕ РАН №417. М., 2024 г.
418. Германия. 2024. Отв. ред. В.Б.Белов. ДИЕ РАН №418. М., 2025 г.
419. В.В.Водопьянова. Европейское студенчество. ДИЕ РАН №419. М., 2025 г.
420. Европейская стратегическая автономия: оценки и вызовы. Отв. ред. А.В.Котов, К.А.Годованюк. ДИЕ РАН №420. М., 2025 г.
421. Е.С.Чимирис. Глобальная конкуренция в области микроэлектроники, политические и экономические стратегии развития ведущих стран отрасли. ДИЕ РАН №421. М., 2025 г.
422. П.А.Шариков. Отношения США и ЕС в начале XXI века. ДИЕ РАН №422. М., 2025 г.
423. Первый год правительства К. Стармера. Отв. ред. О.В.Охошин, Е.В.Ананьева. ДИЕ РАН №423. М., 2025 г.
424. Партийно-политические системы стран Балтийско-Скандинавского макрорегиона в первой четверти XXI столетия. Отв. ред. Б.П.Гуселетов. ДИЕ РАН №424. М., 2025 г.
425. Северная Европа: политика безопасности вчера и сегодня. Отв. ред. Н.С.Плевако, И.Р.Скрипка. ДИЕ РАН №425. М., 2025 г.

«Reports of Institute of Europe» published in 2024–2025

410. P.E.Kandel. About «post-politics» in the era of «post-science». New trends in electoral processes in the countries of South-Eastern Europe. Reports of the IE RAS, №410. M., 2024.
411. The energy issues of the Greater Mediterranean. Ed. by E.G.Entina. Reports of the IE RAS, №411. M., 2024.
412. Italy in the turbulent world: politics, economy and society. Ed. by E.S.Alekseenkova. Reports of the IE RAS, №412. M., 2024.
413. Ethnicity, migration and electoral processes in contemporary Europe. Ed. by L.O.Babynina. Reports of the IE RAS, №413. M., 2024.
414. A.A.Sindeev. Approaches of European political scientists to future security systems. Reports of the IE RAS, №414. M., 2024.
415. D.Yu.Bazarkina. Communication provision of antiterrorist activities of the European Union in the 21st century. Reports of the IE RAS, №415. M., 2024.
416. V.P.Zhuravel. Comprehensive analysis of problems in the Arctic region during Russia's preparation and chairmanship in the Arctic Council. Reports of the IE RAS, №416. M., 2024.
417. European Parliament Elections 2024: a stage in the evolution of the Old Continent party system. Ed. by V.J.Schweitzer. Reports of the IE RAS, №417. M., 2024.
418. Germany. 2024. Ed. by V.B.Belov. Reports of the IE RAS, №418. M., 2025.
419. E.V.Vodopianova. European students. Reports of the IE RAS, №419. M., 2025.
40. European strategic autonomy: assessments and challenges. Ed. by A.V.Kotov, K.A.Godovanyuk. Reports of the IE RAS, №420. M., 2025.
421. E.S. Chimiris. Global competition in microelectronics, political and economic development strategies of leading countries in the industry. Reports of the IE RAS, №421. M., 2025.
422. P.A.Sharikov. U.S.-EU relations in XXIst century. Reports of the IE RAS, №422. M., 2025.
423. The first year of K. Starmer's government. Ed. by O.V.Okhoshin, E.V.Ananieva. Reports of the IE RAS, №423. M., 2025.
424. The party and political systems of the Baltic-Scandinavian macroregion in the first quarter of the XXIst century. Ed. by B.P.Guseletov. Reports of the IE RAS, №424. M., 2025.
425. Northern Europe: security policy yesterday and today. Ed. by N.S.Plevako, I.R.Skripka. Reports of the IE RAS, №425. M., 2025.

Научное издание

В.П. Журавель

АРКТИЧЕСКИЕ РЕГИОНЫ СЕВЕРО-ЗАПАДА РОССИИ: ПОЛИТИКА РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ И ОГРАНИЧЕНИЙ

Доклады Института Европы
№ 426

Подписано в печать 31.01.2026. Формат 60×90 $^{1}/_{16}$
Бумага офсетная. Печать офсетная. Усл.-печ. л. 9,25
Тираж 300 экз. Заказ №

Федеральное государственное бюджетное учреждение науки
Институт Европы Российской академии наук
125009 Россия, Москва, ул. Моховая, д. 11, стр. 3
Тел.: 495-692-10-51, факс: 495-629-92-96
E-mail: europe-ins@mail.ru, web: http://www.instituteofeurope.ru

Отпечатано с готового оригинал-макета в типографии
«Строки»

тел. 8-980-542-01-78