

## Об Арктической зоне Российской Федерации

*Освоение Арктической зоны России объявлено одним из приоритетных направлений развития России на ближайшие годы. Для обсуждения проблем государственного управления арктическими территориями регулярно проводятся форумы, на которых собираются все стороны, заинтересованные в развитии Арктики. В конце 2018 г. в Санкт-Петербурге традиционно прошли два форума: VI Международный арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты», инициированный администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа и VIII Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», проводимый Межрегиональной общественной организацией «Ассоциация полярников». Наиболее обсуждаемыми стали вопросы законодательного регулирования развития Арктики. Значительное внимание было уделено развитию Северного морского пути, созданию условий для проживания населения в Арктической зоне, развитию технологий и цифровой экономики, сохранению традиционного образа жизни и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера. В статье приведены наиболее значимые выводы и рекомендации по рассмотренным вопросам.*

**Ключевые слова:** форум, Арктика, Северный морской путь, уровень жизни, цифровая экономика, народы Севера.

Освоение Арктической зоны России объявлено стратегической задачей на ближайшие годы. С годами интерес ученых и практиков к арктической проблематике не ослабевает. Причем наибольшее количество научно-практических мероприятий проходит в Санкт-Петербурге, в результате Санкт-Петербург все более становится арктической столицей.

Недавно с небольшим временным отрывом прошли два форума, которые традиционно ежегодно проводятся в Санкт-Петербурге. С 29 по 30 ноября 2018 г. в Санкт-Петербурге прошел VI Международный арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты», инициированный администрацией Ямало-Ненецкого автономного округа. Вслед за ним через несколько дней с 5 по 7 декабря 2018 г. в восьмой раз прошел Международный форум «Арктика: настоящее и будущее».

Основной целью международного арктического правового форума являлось публичное обсуждение правовых вопросов социально-экономического и экологического развития Арктической зоны. Также в ряду актуальных тем — поиск современной модели государственного управления ресурсами арктических территорий, деловой активности в Арктике, правовые аспекты международного сотрудничества и кооперации. Форум собрал почти 400 участников, в подавляющем большинстве представителей северных



**Л. В. Ларченко,  
д. э. н., профессор,  
Российский государственный  
педагогический университет  
им. А. И. Герцена  
lubalar@mail.ru**

регионов России и мира, среди которых представители 13 зарубежных стран. Какую бы в дискуссии проблему развития арктической зоны не затрагивали, везде сошлись на мнении, что несовершенство правовой базы развития северных территорий становится одним из основных тормозов развития региона.

Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», как всегда, был весьма представительным, он собрал более 2000 участников из 40 регионов России и зарубежных государств. В процессе обсуждения и принятия решений участвовали более 20 руководителей ключевых для развития Арктики министерств и ведомств, большинство губернаторов арктических субъектов федераций. В работе форума активно участвовали представители бизнеса, науки, некоммерческих и общественных организаций. Таким образом на форуме собрались все стороны, заинтересованные в развитии Арктики, которые смогли обсудить важные вопросы в конструктивном ключе.

В продолжение правового форума наибольшую дискуссию вызвало обсуждение вопросов законодательного регулирования, так как отсутствие полноценного законодательства стало тормозом в развитии Арктики. В настоящее время уже невозможно точно сосчитать количество проектов закона «Об Арктической зоне Российской Федерации». Первой попыткой разработать закон было поручение Президента России Бориса Ельцина Председателю Правительства Вик-

тору Черномырдину. Министерство экономического развития России после ряда неудачных попыток разработать законопроект «Об Арктической зоне Российской Федерации», предложило заменить его на законопроект об опорных зонах развития, как инструменте развития Арктики. В результате появился очередной вариант законопроекта «Об Арктической зоне Российской Федерации». Многие специалисты видят серьезные недоработки в новом законопроекте. На предыдущем форуме 2017 г. были высказаны критические замечания по ряду основных положений законопроекта (см. подробнее [1]). Главное отличие нового проекта — источники финансирования. В предыдущей версии законопроекта говорилось о создании фонда поддержки проектов в Арктике, который должен был наполняться из средств федерального бюджета, взносов самих северных регионов, а также за счет инвесторов, от которых ожидалась оплата не менее 20% стоимости инфраструктуры, создаваемой в опорных точках. Согласно новой версии законопроекта о развитии арктической зоны, финансирование будет осуществляться за счет средств госпрограмм. От частных инвесторов ожидают вложений в размере 20% от необходимых инвестиций в инфраструктуру — посредством механизмов ГЧП и инфраструктурной ипотеки.

Член Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Михаил Жуков считает, что законопроект не регулирует всего круга отношений, возникающих в процессе реализации основных целей и направлений государственной политики на территории Арктической зоны Российской Федерации, направленной на создание условий для ее комплексного социально-экономического развития. Он направлен лишь на формирование и развитие опорных зон, т. е. сведен исключительно к одному из инструментов развития на некоторых обособленных частях арктической территории [2].

К тому же под опорными зонами развития его авторы понимают лишь минерально-сырьевые центры и только их, как видно из содержания законопроекта, они и собираются развивать, т. е. направлены исключительно на разработку сырьевых ресурсов. К сожалению, другие цели в законе не просматриваются. Вместе с тем необходимо комплексное социально-экономическое развитие всей арктической территории, а не только поселков и городов при месторождениях, так как при исчерпании добываемых ресурсов они будут покинуты добывающими компаниями со всеми вытекающими отсюда последствиями. Примером тому могут служить города Ноябрьск, Муравленко и Губкинский ЯНАО, которые являются ресурсными центрами по добыче углеводородов и находятся на стадии падающей добычи с естественно снижающейся отдачей углеводородного сырья. Как показали проведенные исследования, в результате снижения добычи, и, как следствие, ухода ряда добывающих компаний в указанных городах наблюдаются негативные тенденции в социально-экономическом развитии [3].

Публичный обмен мнениями на эту тему задал тон всей дискуссионной программе форума. Вопрос о законодательстве по Арктике не был вынесен

отдельным вопросом, однако он пронизывал все вопросы, которые рассматривались на форуме. По мнению первого заместителя председателя Комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Валентины Пивненко законопроект по развитию Арктической зоны Российской Федерации необходимо дорабатывать таким образом, чтобы он удовлетворял требованиям многих заинтересованных сторон. Это является главной причиной, почему законопроект до сих пор не принят Государственной думой. Представительный состав участников форума позволяет надеяться, что законодательная база, регулирующая деятельность в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) будет усовершенствована.

Основными темами, которые были вынесены отдельными вопросами на форуме, стали: развитие Северного морского пути (СМП), создание условий для проживания населения в Арктической зоне, развитие технологий и цифровой экономики, сохранение традиционного образа жизни и хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера и др.

Одним из центральных вопросов, рассмотренных на форуме, стало развитие СМП. Данной проблематике была посвящена конференция «Северный морской путь», которая состояла из двух панельных сессий «Развитие грузоперевозок по Северному морскому пути» и «Система управления СМП и обеспечение безопасности мореплавания в арктических условиях».

Освоение транспортно-логистического потенциала Северного морского пути играет ключевую роль в развитии Арктической зоны РФ. СМП — единственная магистраль, связывающая все субарктические и арктические регионы России, обеспечивающая внутренние перевозки: северный завоз, работу нефтегазовых месторождений и промышленных проектов в Арктике, а также развитие грузоперевозок между Дальним Востоком и Европейской частью страны. Растет значение СМП как транзитного коридора и наиболее короткого маршрута между Европой и Азией.

Важнейшим вопросом является формирование системы управления и стратегии развития СМП, а также выстраивание эффективного взаимодействия между ГК «Росатом» и Министерством транспорта России по качественному и безопасному использованию акватории СМП, развитию портовой инфраструктуры и грузоперевозок.

В обсуждениях, посвященных проблемам развития и управления СМП, приняли участие представители профильных федеральных министерств и ведомств, российских компаний и научно-исследовательских организаций, среди которых: директор АНО «Институт исследований и экспертизы Внешэкономбанка Ю. В. Зворыкина, заместитель Министра транспорта РФ — руководитель Росморречфлота. Ю. А. Цветков, первый заместитель губернатора Мурманской области А. М. Тюкавин, генеральный директор ПАО «Совфрахт» Д. Ю. Пурим, заместитель директора ФГБУ «АНИИ» И. М. Ашик, заместитель директора Дирекции СМП — начальник управления развития СМП и прибрежных территорий Госкорпорации «Росатом» М. Кулинко, заместитель генерального дирек-

тора по экономике и финансам ФГУП «Росморпорт» Я. В. Быков и др.

Дискуссия оказалась весьма продуктивной и привлекла большое количество желающих присутствовать на этих мероприятиях. На повестке дня были обсуждены ряд интересующих и волнующих многих вопросов, среди которых можно выделить следующие:

- Совершенствование ледокольной проводки судов в Арктике.
- Механизмы увеличения грузоперевозок по Северному морскому пути.
- Развитие инфраструктуры Северного морского пути.
- Транзитный потенциал арктических портов. Модернизация портовой инфраструктуры.
- Навигационное обеспечение безопасности судоходства в Арктике.

Перед СМП в соответствии с указом Президента РФ В. В. Путина поставлены серьезные задачи — увеличение грузопотока к 2024 г. до 80 млн т. Если учесть, что в 2017 г. он составлял 9,7 млн т, то становится ясно, что задача весьма сложная.

Минтранс подготовил проект плана мероприятий для выполнения майского указа Президента по развитию СМП и увеличению грузопотока по нему к 2024 г. до 80 млн т в год. Документ в конце октября направлен в профильные ведомства и компании на согласование. В списке шесть ключевых морских портов СМП, которые должны обеспечить грузопоток, — Диксон, Дудинка, Мурманск, Певек, Петропавловск-Камчатский и Сабетта.

В 2018 г. объем перевозок по предварительным оценкам составит около 18 млн т. Согласно прогнозу, объем грузоперевозок по СМП в 2019 г. по сравнению с 2018 г. должен увеличиться на 60%, достигнув 29 млн т. Что касается транзитных грузов, то привлекательность СМП для зарубежных операторов продолжает снижаться, что отражается на динамике транзитного грузопотока. В результате внутренние перевозки между портами акватории СМП превышали значения транзита в 2017 г. в пятьдесят раз, в 2018 г. — в девяносто раз. Вероятнее всего транзит по СМП будет всего лишь сезонной альтернативой Суэцкому каналу и будет иметь сырьевую ориентированность [4].

На форуме были единодушны в том, что Северный морской путь необходим России не для обслуживания транзитных грузов, а для обеспечения собственных транспортных потребностей. Главной и единственной на сегодняшний день причиной оживления на трассе СМП являются реализуемые проекты по разработке сырьевых ресурсов Арктики. При этом около 18 млн т составят грузы с ямальских проектов, 8,5 млн т — с Новопортовского месторождения нефти, 1,5 млн т — грузы «Норникеля». В июле 2018 г. начались регулярные поставки сжиженного природного газа (СПГ) в Китай. Первая поставка СПГ из порта Сабетта в китайский порт Цзянсу Жудун по Северному морскому пути была осуществлена без ледокольного сопровождения в рекордно короткие сроки — 19 дней.

Для нормального и круглогодичного обеспечения судоходства необходимо развитие ледокольного флота. За последнее время сделан большой прорыв в создании

ледокольного флота: спущены на воду строящиеся на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге три ледоколов серии проекта 22220 «Арктика», которые планируется передать заказчику в ближайшие годы; на Дальнем Востоке на создаваемой верфи «Звезда» будет строиться новый сверхмощный атомный ледокол «Лидер», который должен стать единственным ледоколом в мире для круглогодичной проводки судов по СМП при толщине льда свыше 4 метров.

На форуме было обращено внимание на не согласованность ведомств по различным направлениям развития СМП. Лучше всего развивается ледокольный флот, остальное же судостроение отстает: недостаточно судов гидрографических, обеспечивающих безопасность мореплавания, судов с опасными грузами, лоцмейстерских судов и т. д. Отстает гидрометеорологическое обеспечение СМП, поскольку быстрое увеличение объема перевозок требует существенного развития наблюдений за погодой, ледовой обстановкой, подготовки специалистов в этих областях.

Заместитель министра транспорта Ю. А. Цветков критически высказался в отношении финансирования СМП. Согласно недавно принятому Государственной Думой закону о федеральном бюджете на 2019-2021 гг. произошло снижение финансирования проекта Северный морской путь на 24 млрд руб. По-видимому, снижение произошло из-за перераспределения финансирования в пользу строительства дополнительных ледоколов, которые действительно необходимы для перевозки грузов в восточном секторе Арктики. Также он критически высказался по поводу финансирования государством строительства транспортной инфраструктуры, обеспечивающей функционирование проекта НОВАТЭК «Ямал-СПГ». «Новатэк» основной грузоотправитель в арктическом регионе. Часть проекта ведет «Новатэк», часть — государство, однако государственное финансирование расширения канала начнется лишь с 2020 г., что не отвечает интересам функционирования проекта, поскольку навигационные условия становятся напряженными.

Особый интерес собравшихся вызвал доклад заместителя секретаря Совета безопасности РФ С. А. Вахрукова. Он подчеркнул, что Россия должна обеспечить эксплуатацию СМП в национальных интересах с допуском на него транзитных судов, но при условии, что Северный морской путь остается национальной транспортной артерией. Необходимо обеспечить охрану рубежей Российской Федерации, поскольку сегодня довольно большое количество попыток так или иначе покуситься на наш суверенитет, на нашу государственную границу, в том числе и на Северный полюс.

Россия ограничит для иностранных военных судов возможность прохождения по Северному морскому пути, пролегающему вдоль всей северной и восточной морских границ РФ. Со следующего года иностранные военные корабли смогут ходить по Северному морскому пути только после уведомления российских властей. Эта мера связана с устранением недостатков в соответствующем разделе законодательства России [5].

На уровне субъектов Российской Федерации отсутствует единая координация предлагаемых и реализуемых мер и мероприятий, связанных с развитием СМП, что тормозит развитие этой важной магистрали. В этой связи требуется формирование единой системы управления, которая включала бы в себя организационные структуры, отвечающие за разные направления развития СМП, согласующие свои действия друг с другом и с государственными приоритетами. Кроме того, необходима гармонизация законодательства, четкое разграничение и закрепление конкретных полномочий и ответственности за каждым участником Северного морского пути.

Необходимо подчеркнуть, что все стороны, заинтересованные в развитии Северного морского пути: Росатом, Минтранс и Минэкологии смогли найти точки соприкосновения. В связи с этим, подводя итог модератор конференции по СМП директор АНО «Институт исследований и экспертизы Внешэкономбанка» Юлия Зворыкина выразила надежду, что система управления СМП будет создана.

И действительно, если на форуме только обсуждали проблему управления СМП, то через несколько дней Государственная Дума приняла в третьем чтении закон об управлении СМП. Документ закладывает принцип «двух ключей», которые, как и предполагалось на форуме, поделят между собой «Росатом» и Министерство транспорта. «Росатом» согласовывает, а Министерство транспорта утверждает обязательные постановления в морском порту, правила ледокольной проводки и проводки судов по СМП, положение о гидрометеорологическом обеспечении плавания, портовые сборы и т. д. Законопроект еще должен быть утвержден Советом Федерации и Президентом РФ. Принятие закона позволит приступить к окончательному формированию управленческой структуры для реализации полномочий госкорпорации по организации плавания судов в акватории СМП, а также по развитию его инфраструктуры.

На форуме, и это уже стало традицией, большое внимание было уделено человеку в Арктике. Без человека освоение природных богатств страны, выполнения той миссии, которая возлагается на Север и Арктику, невозможно. В арктических регионах надо иметь достаточно эффективный трудовой потенциал, способный создать необходимый уровень развития экономики Севера и Арктики для обеспечения страны стратегически важными ресурсами. Опасно то, что с арктических территорий уезжает население уже хорошо адаптированное к экстремальным природно-климатическим условиям, т. е. разрушается очень трудно формирующийся в Арктике генетический потенциал населения, на восстановление которого вновь потребуется не одно десятилетие и без которого освоение природных богатств этих регионов будет более сложным, долгим и дорогим. Вахтовый метод освоения природных ресурсов, широко применяемый сейчас бизнесом, является вынужденной мерой и применим для небольших месторождений. Он не применим в стратегии обживания и развития Арктики. К тому же нельзя забывать, что невозпроизводимые природные ресурсы, в первую очередь

углеводородные, исчерпаемы, а Арктика ценна не только полезными ископаемыми, это и огромные нетронутые свободные территории, и геополитическое значение и т. д.

Работа круглого стола «Арктические муниципалитеты: от выживания к устойчивому развитию», где рассматривались проблемы создания благоприятной среды проживания для северян, вызвала большой интерес. И это неудивительно, поскольку большинство участников дискуссии приехали из северных арктических муниципалитетов и поэтому хорошо знают проблему. Дискуссия получилась острой, принципиальной, а самое главное — поднимались вопросы, которые могут зачастую знать только живущие непосредственно в этих местах, а, следовательно, могут быть внесены наиболее действенные предложения по решению назревших проблем.

География выступивших с докладами очень обширная. Это представители арктических муниципалитетов: городов Воркута, Нарьян-Мар, Игарка, Анадырь, Кировск; Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района и др.

Арктические поселения сильно отличаются между собой по составу населения, специализации, уровню и перспективам развития. Но все населенные пункты в Арктике должны решать общую задачу — создание комфортных условий для своих жителей и в этой работе сталкиваются с похожими проблемами: изношенность инфраструктурного комплекса, в том числе объектов ЖКХ и социальной сферы, низкая рождаемость и отток населения, проблемы с привлечением инвестиций, недостаточное развитие транспорта.

В рамках круглого стола прошло обсуждение перспектив удержания и привлечения трудоспособного населения, опыта построения благоприятной деловой среды и комфортного качества жизни. Было отмечено, что проблема непростая и для ее решения необходимы серьезные усилия и, в первую очередь, государства, а именно: создание социокультурной среды, возможности молодежи профессионального роста и т. д. Для целей развития государства Арктика должна превратиться в территорию, привлекательную для жизни и труда. Как представляется, целесообразно восстановление имеющихся ранее северных льгот. Здесь необходимо совместное решение проблемы государством, регионами, бизнесом.

На круглом столе собравшимися были выделены наиболее актуальные проблемы: миграция и старение населения; качество жизни и социально-экономическая ситуация; проблемы малого и среднего бизнеса, развитие сельского хозяйства

Социально-экономическое положение арктических населенных пунктов сложное. Согласно докладу комиссии по развитию Арктики от 2016 года, из 14 моногородов Севера только 2 экспертами были названы городами со стабильной социально-экономической ситуацией (Норильск, Северодвинск), все остальные — либо с ухудшающейся ситуацией, либо с наиболее сложной ситуацией.

Принципиальным было выступление главы муниципального образования города Кемь Республики

Карелия. Он обратил внимание на проблемы, которые отражали состояние большинства поселений Арктической зоны и были понятны собравшимся. По мнению докладчика, основной проблемой северных регионов постсоветских лет является постоянное уменьшение численности населения. Так, численность жителей района с начала 1990-х гг. снизилась на 44%. В соседних районах, включенных в состав Арктической зоны, та же тенденция: в Беломорском районе — снижение на 48%, в Лоухском — на 54%.

Другой проблемой является стагнация промышленности, деградация малого бизнеса, уменьшение количества рабочих мест в реальном секторе экономики. Причинами данного факта являются отсутствие равных условий для работы и развития предприятий. Предприятия в условиях Севера несут большую финансовую нагрузку на оплату тарифов, транспортных услуг, выплату зарплаты и т. д. Есть опасение, что в скором времени малый бизнес может исчезнуть на арктических территориях. Малому и среднему бизнесу невозможно конкурировать с предприятиями, расположенными южнее. По мнению собравшихся, в данной ситуации необходимо пересмотреть налоговую нагрузку на малый и средний бизнес.

Не обошли вниманием собравшиеся и хроническое недофинансирование местных бюджетов, отсутствие в достаточном количестве собственных доходов на исполнение местных полномочий. Несомненно, это не только проблема северных территорий, но здесь она более выражена, поскольку на Севере значительно выше расход средств на жизнеобеспечение населения.

Серьезной проблемой в арктических территориях является нехватка специалистов практически во всех областях: в органах власти, на предприятиях, в учреждениях. Причина известная — отток населения, в основном молодежи, которая уезжает получать образование в города и не возвращается. Главы арктических муниципалитетов солидарны — необходимо изменение системы подготовки кадров, больше внимания уделять подготовке специалистов рабочих профессий. Необходимы дополнительные бюджетные места в учебных заведениях для молодежи Севера, которые планируют вернуться после учебы назад; нужно вернуться к системе распределения молодых специалистов; освободить от службы в армии выпускников техникумов и училищ, которые возвращаются на предприятия Севера.

На круглом столе говорили о состоянии инфраструктуры северных поселений: изношенность тепловых, водопроводных сетей, дорог, жилищного фонда, линий электропередач, отсутствие канализационных сооружений — все это делает жизнь в районе некомфортной, а порой и просто опасной.

Много проблем, казалось бы, на благополучных территориях, где ведется разработка рентабельных природных ресурсов. В современных условиях органы местного самоуправления оказались отстраненными от участия в процессе недропользования на своей территории и не имеют информации о предоставленных лицензиях на разработку месторождений, что непосредственно сказывается на экономическом развитии

района. Только на стадии проведения экологических общественных обсуждений проектов обустройства месторождений органы местного самоуправления ставятя недропользователями перед фактом наличия на своей территории планов по эксплуатации месторождений, развитию инфраструктуры, использованию трудовых ресурсов. В целях сокращения расходов компании используют строительство вахтовых поселков и, как правило, долгосрочное социально-экономическое развитие территории в их планы не входит. Компании обходятся разовыми соглашениями с органами местного самоуправления на оказание шефской помощи.

На круглом столе предлагали направления и меры, которые помогли бы найти выход из создавшейся ситуации. Решать проблемы сложно, а зачастую и невозможно только средствами муниципалитетов. Необходимо выявлять самые проблемные места и решать эти проблемы с помощью государства.

Большое внимание на форуме было уделено созданию телекоммуникационной инфраструктуры и оборудования для Арктики. Было отмечено, что низкая населенность в районах Крайнего Севера, значительная стоимость строительства линейных сооружений и узлов связи, сложность эксплуатации объектов связи в арктических условиях предъявляют особые требования к развитию информационно-телекоммуникационной инфраструктуры Арктической зоны, формированию единой концепции развития связи в Арктике. В то же время увеличение судоходства по СМП требует совершенствования систем связи для навигации, а без создания телекоммуникационного обеспечения для развития цифровой экономики невозможно представить повышение качества жизни населения и обеспечение высоких темпов устойчивого экономического роста в АЗРФ. Обсуждались многие вопросы, в том числе система спутниковой связи для предоставления услуг в Арктике; перспективы создания группировки космических аппаратов связи на высокоэллиптических орбитах; развитие оптико-волоконной связи в Арктике; телекоммуникационное оборудование для Арктики.

Неизменный интерес вызвали вопросы, связанные с освоением минерально-сырьевого потенциала Арктики. Введение санкций привело к ограничению доступа российских компаний к современным иностранным технологиям и оборудованию, что негативно сказалось на темпах освоения минерально-ресурсного потенциала Арктики, одновременно создав уникальные условия для реализации отечественных высокотехнологических и инновационных проектов. Важнейшей задачей в данном направлении является установление соответствия между возможностями отечественной промышленности и потребностями крупных компаний, которые работают в Арктической зоне РФ. Были рассмотрены вопросы: производственный потенциал российских предприятий и реализация политики импортозамещения; инновационные разработки для разведки, добычи и переработки полезных ископаемых в условиях Арктики (в том числе на шельфе); создание полигонов по испытанию новых образцов оборудования и технологий для работы в Арктике.

Действительно, западные санкции ударили по самому больному месту российской нефтегазодобычи — поставке западных оборудования и технологий. Оборудование и технологии десятки лет закупались за границей, и крайне недостаточно развивалось производство в собственной стране с самыми крупными запасами газа в мире и многие годы возглавлявшей или делившей с Саудовской Аравией первое место по добыче нефти. Необходимо срочно решить проблему поставок оборудования для новых проектов. Наиболее верным выходом было бы стимулирование развития производств отечественного оборудования, причем инновационного, соответствующего передовым образцам мирового, а также современных технологий.

Представленные на форуме отечественные разработки дают надежду, что проблемы могут быть преодолены, отечественные технологии и оборудование заменят импортное. Однако решение данной проблемы может занять долгие годы.

Что касается практики, то есть и позитивные примеры. В сентябре 2017 г. «Газпром нефть» и Правительство ХМАО-Югры подписали соглашение о создании в регионе «Технологического центра «Бажен». Здесь будут сосредоточены передовые технологии и оборудование, необходимые для создания экономически эффективных методов разработки Баженовской свиты. Планируется к 2025 г. довести добычу сланцевых углеводородов до 2,5 млн т в год. Успешная реализация проекта позволит не только создать новую нефтяную провинцию на территории Западной Сибири, что очень важно, поскольку в этом регионе уже существует производственная и транспортная инфраструктура, но и использовать технологии и оборудование в Арктической зоне РФ.

Традиционно значительное количество участников привлекла проблема развития коренных малочисленных народов Севера (КМНС). Положение малочисленных народов Севера в последние десятилетия осложнено неприспособленностью их традиционного образа жизни к современным экономическим условиям. Низкая конкурентоспособность традиционных видов хозяйственной деятельности обусловлена малыми объемами производства, высокими транспортными издержками, отсутствием современных предприятий и технологий по комплексной переработке сырья и биологических ресурсов. Ряд вопросов об условиях проживания малочисленных народов Севера были вынесены для обсуждения на сессию форума.

На форуме было подчеркнуто, что ускоренное промышленное освоение территорий традиционного расселения большинства малочисленных народов в России осуществлялось государством, а потом и частным бизнесом без учета экономических, социальных и экологических последствий и привело к серьезным проблемам. Главная из них — нарушение природной среды обитания малочисленных народов и уменьшение площадей, пригодных для ведения традиционного хозяйства. Для многих малочисленных народов Севера проблема усугубилась тем, что на их территории оказались богатые месторождения при-

родных ресурсов. Это обстоятельство существенно обострило проблему взаимоотношений коренного населения и добывающих предприятий в условиях формирующегося рынка.

Большое внимание было уделено развитию оленеводства как основы существования коренных народов и биоразнообразия Арктики. Основной проблемой является проблема потери пастбищ в результате усиления человеческой деятельности и развития инфраструктуры. Для сохранения КМНС как этноса неперенным условием является устойчивое развитие традиционных отраслей хозяйствования. А для этого необходимо решить вопрос собственности на главное средство производства — землю.

Для обеспечения устойчивого развития в современных условиях необходимыми являются укрепление социально-экономического потенциала коренных народов, сохранение исконной среды обитания, традиционного образа жизни и культурных ценностей на основе целевой поддержки государства и мобилизации внутренних ресурсов самих народов в интересах современников и будущего поколений.

Проблема регулирования процессов развития КМНС, особенно в местах широкомасштабного освоения углеводородных ресурсов, крайне сложна, ее разрешение требует участия многих специалистов и практиков. Но решать ее нужно, причем незамедлительно, поскольку речь идет как о судьбе целых этносов, имеющих многовековую историю, так и об экономическом развитии страны.

Форум прошел как никогда дискуссионно по обширному кругу вопросов, по которым состоялись обсуждения и нередко разгорались принципиальные дебаты. Кроме указанных в статье проблем на форуме было рассмотрено большое количество других направлений, это: перспективы международного арктического сотрудничества, экология, образование и кадровое обеспечение, агропромышленный комплекс, развитие транспортного сообщения и т. д. Как всегда, по окончании форума будут подведены ежегодные итоги арктической повестки и в марте 2019 г. будет выпущена общественная резолюция за 2018 г., основная цель которой — повысить адресность разработанных на форуме предложений и их ориентированность на практический результат.

#### *Список использованных источников*

1. Л. В. Ларченко. Развитие арктических опорных зон — государственная стратегия на десятилетие//Иновации. 2018. № 2. С. 76-80.
2. Об очередном проекте Федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации». <http://rareearth.ru/pub/20180313/03767.html>.
3. Л. В. Ларченко, Р. А. Колесников. Развитие ресурсных центров Ямало-Ненецкого автономного округа, специализирующихся на добыче углеводородов//Иновации. 2016. № 1. С. 79-84.
4. А. Долганов. Северный морской путь — только для России. <https://topwar.ru/136687-severnyy-morskoy-put-tolko-dlya-rossii.html>.
5. Уведомительный режим: Россия ограничит проход по Севморпути. <https://www.gazeta.ru/army/2018/11/30/12078835.shtml?updated>.

## About the Arctic zone of the Russian Federation

**L. V. Larchenko**, doctor of economics, professor, Herzen state pedagogical university of Russia.

The development of the Arctic zone of Russia has been declared one of the priority directions of Russia's development in the coming years. To discuss the problems of development and search for a modern model of state administration in the Arctic territories, forums are regularly held where all parties interested in the development of the Arctic come together. At the end of 2018, two forums were traditionally held in St. Petersburg: the VI International Arctic Legal Forum «Conservation and Sustainable Development of the Arctic: Legal Aspects» initiated by the administration of the Yamalo-Nenets Autonomous District and the VIII

International Forum «The Arctic: Present and Future» held by the Interregional Public Organization «Association of polar explorers». The most discussed issues were the legislative regulation of the development of the Arctic, since the lack of full-fledged legislation has become a brake on the development of the Arctic zone. Considerable attention was paid to the development of the Northern Sea Route, the creation of conditions for the population in the Arctic zone, the development of technology and the digital economy, the preservation of the traditional way of life and economic activities of the indigenous peoples of the North. The article presents the most significant conclusions and recommendations on the issues discussed.

**Keywords:** Forum, Arctic, Northern Sea Route, standard of living, digital economy, peoples of the North.