

В.Н. ЛЕКСИН

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА В 2022–2023 гг. НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

В статье излагаются результаты исследования новейших перемен на территории самого уникального макрорегиона России – Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). В 2022–2023 гг. общественно-политические, экономические, социальные и даже ментальные трансформации затронули все пространственные составляющие нашего федеративного государства и особенно субъекты Федерации и муниципальные образования на территории АЗРФ. В этот период руководство страны в условиях беспрецедентного санкционного давления сумело срочно скорректировать устоявшиеся десятилетиями дипломатические и внешнеэкономические связи и принять экстраординарные государственные решения, стимулирующие экономическую активность во всех видах хозяйственной деятельности. Примером результативности этого могут служить новации в российской Арктике, которые стали показательной моделью нового курса развития нашего государства, сочетающего свободу рыночных отношений и мощное государственное регулирование экономики, стремление к экономическому суверенитету и активное межгосударственное сотрудничество, конструктивную социальную политику и императивный характер духовно-нравственных ценностей. Сегодня происходящее в АЗРФ исключительно многоаспектно, в связи с чем на ограниченном текстовом пространстве этой статьи дана лишь сводная оценка ситуации и рассмотрена новейшая проблематика работы Северного морского пути и северного завоза. Информационной основой исследования послужили официальные документы и публикации 2022–2023 гг.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, северный завоз, нормативно-правовые акты, новые проекты и решения.

JEL: R13

Государственная политика и реализуемые проекты

2022 и 2023 гг. стали временем жестких испытаний устойчивости всех оснований нашего государства. Тотальное противостояние коллективного Запада, по мнению его лидеров, должно было капитально ослабить российскую экономику и российскую власть; сократить

социальные программы и вызвать массовое недовольство населения; снизить роль России в мировой политике и в международных организациях (в т.ч. в ООН). Однако президент Российской Федерации, органы государственной и муниципальной власти, население и бизнес сумели в обстановке самого сильного в истории России санкционного (внешнеполитического и внешнеэкономического) давления преодолеть наиболее критические последствия его негативного воздействия. Об этом свидетельствует реальная ситуация в стране в целом и в ее регионах, в т.ч. в субъектах Российской Федерации и муниципальных образованиях на территории Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ), где *зависимость от досанкционного сотрудничества с Западом (направления экспорта, зарубежное оборудование для добычи нефти и газа и т.п.) была наиболее сильной*. Глава Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики емко охарактеризовал ситуацию арктического ответа на санкции: «никто не нажал на кнопку “стоп”»¹.

Характеризуя специфику разработки и реализации государственной арктической политики, автор настоящей статьи и академик РАН Б.Н. Порфирьев подчеркивали, что отличия нашей Арктики от других территорий России не исчерпываются экстремальным климатом, низкой плотностью населения и слабыми транспортными связями. Не менее существенны и пять иных, абсолютно арктических особенностей АЗРФ, во многом определяющих особенности государственного управления и функционирования этого макрорегиона.

Во-первых, выделение АЗРФ в единый объект федерального регулирования создало управленческую структуру, по неоднородности не имеющую аналогов ни в России, ни в мире; любые федеральные инициативы и корпоративные проекты требуют всесторонних согласований с властями различных территорий, с представителями коренных малочисленных народов Севера и т.д.

Во-вторых, на территории АЗРФ особо остро ощущаются плюсы и минусы советского наследия: за 70 лет советского периода нашей истории огромная высокоширотная часть России превратилась из самой отсталой во всех отношениях территории в разумно обжитую, адаптивно обустроенную и одну из наиболее индустриализированных. Однако с каждым годом становится все ощутимей, что созданный по-советски огромный хозяйственный, инфраструктурный и расселенческий потенциал АЗРФ в значительной степени не отвечает современным требованиям. Для поддержания этого наследия хотя бы в прежнем состоянии требуются финансовые, материально-технические и кадровые ресурсы несопоставимые с необходимыми для аналогичных целей на территориях, расположенных южнее, а создание каждого нового рабочего места обходится в несколько раз дороже, чем в среднем по России.

¹ Чекунов А.О. Никто из инвесторов не нажал на кнопку «Стоп»: как Дальний Восток и Арктика справляются с санкционными вызовами // Комсомольская правда. 2023. 3 марта.

В-третьих, сегодня АЗРФ — территория с максимальной локализацией производственной деятельности богатейших корпораций, среди которых такие бизнес-гиганты, как, например, «Газпром», «Росатом», НОВАТЭК, «Норникель», «Роснефть» и «ФосАгро» и с небольшой долей малого и среднего бизнеса.

В-четвертых, в АЗРФ высокочатотны все возникшие в последние годы и строящиеся производственные, инфраструктурные, оборонные, социальные и иные объекты, и это связано как с экстремальными условиями их возведения, так и с их функционально-техническими особенностями и с частой необходимостью параллельного решения транспортных и других инфраструктурных проблем.

В-пятых, отличными от других территорий являются системный характер и концентрация рисков по всем видам арктической деятельности, что требует, в частности, выполнения аномально высоких экологических стандартов. Именно из таких особенностей формируется реальный облик другой Арктики как территории активной инвестиционной, социально-инфраструктурной и производственной деятельности [1; 2].

Современная Арктика с избытком покрывает расходы корпораций и государства; по данным Росстата в 2020–2023 г. в расчете на одного жителя АЗРФ создавалось валового регионального продукта в 3,5 раза, а на одного работающего (включая вахтовиков) в 2,7 раз больше, чем в среднем по России. Сегодня экономику страны нельзя представить без поставляемой из Арктики самой разнообразной продукции, а государственный бюджет — без арктического экспорта. Ведь именно на территории АЗРФ добывается более 80% российского природного газа, 17% нефти и ценнейшее агрохимическое сырье, производится седьмая часть мировых объемов никеля и платины, десятая — кобальта, 40% палладия и т.д. Информация о всех видах добычи природных ресурсов (от рыбы до золота) и производств АЗРФ, об их рентабельности и других параметрах в настоящее время общедоступна [3–8], в связи с чем целесообразно остановиться лишь на причинах парадоксальной инвестиционной и производственной привлекательности этой территории. Среди них прежде всего следует назвать *результативное соединение новой арктической политики России и созданных на ее основе преференциальных режимов, механизмов государственной поддержки предпринимательской и инвестиционной деятельности*. Немаловажное значение имеет предоставление инвесторам государственной финансовой и иной поддержки при осуществлении ими капитальных вложений в объекты транспортной, энергетической и инженерной инфраструктуры, включая инфраструктуру систем газоснабжения, водоснабжения, трубопроводного транспорта и связи, необходимых для реализации новых инвестиционных проектов.

Наиболее значимые действия в формировании новой арктической политики начались после принятия ее принципиально обновленных основ (далее — Основы 2020–2035) и стратегии развития АЗРФ (далее — Стратегия 2020–2035) на период до 2035 г. Они впервые наметили конкретную про-

грамму действий на период до 2035 г. по каждому субъекту Российской Федерации и муниципальному образованию, территории которых входят в состав АЗРФ. Существенно и то, что согласно п. 26 Основ 2020–2035 в число первоочередных характеристик эффективности новой государственной политики в Арктике наряду с такими бесспорно важными экономическими показателями (таковы, например, доля ВРП или доля добавленной стоимости высокотехнологичных и наукоемких отраслей экономики в валовом региональном продукте, произведенном в АЗРФ) включены такие социально значимые параметры, как ожидаемая продолжительность жизни при рождении в АЗРФ, коэффициент миграционного прироста населения и уровень безработицы в этой зоне (рассчитываемый в соответствии с методологией МОТ), число рабочих мест на предприятиях в АЗРФ и средняя заработная плата их работников и ряд др.

В Стратегии 2020–2035 основные задачи в сфере экономического развития АЗРФ Российской Федерации таковы: государственная поддержка предпринимательской деятельности, в т.ч. поддержка субъектов малого и среднего предпринимательства в целях создания привлекательных условий для осуществления частных инвестиций и обеспечения их экономической эффективности; расширение участия частных инвесторов в реализации инвестиционных проектов на арктическом шельфе при сохранении со стороны государства контроля за их реализацией; инфраструктурное обустройство минерально-сырьевых центров, логистически связанных с Северным морским путем (СМП); наращивание за счет государственных и частных инвестиций объемов геологоразведочных работ при освоении месторождений углеводородного сырья и твердых полезных ископаемых; стимулирование разработки трудноизвлекаемых запасов углеводородного сырья, повышения коэффициентов извлечения нефти и газа, глубокой переработки нефти, производства сжиженного природного газа и газохимической продукции. Все эти задачи в настоящее время реализуются в форме конкретных проектов и государственных решений. Возросшее место российской Арктики в системе федерального управления характеризует то, что согласно ст. 23 Основ 2020–2035 *общее руководство реализацией государственной политики России в Арктике осуществляет президент Российской Федерации* и он же согласно ст. 38 Стратегии 2020–2035 выполняет функции общего руководства реализацией этого стратегического документа; ни один другой макрорегион России до сих пор не находился под столь прямым президентским управлением.

Преференциальный режим ведения предпринимательской деятельности в АЗРФ установлен Федеральным законом от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации», который ввел понятие «резидент АЗРФ» и установил преференциальный режим ведения предпринимательской деятельности в этой зоне.

Так, резиденты АЗРФ в первые 5 лет своей деятельности освобождены от налога на прибыль и таможенных сборов, платят в 3 раза меньше стра-

ховых взносов за своих работников, имеют значительные льготы по налогу на имущество и земельному налогу. Правительство Российской Федерации утвердило перечень 58 видов арктической деятельности, на которые не распространяется требование по необходимому минимальному объему капитальных вложений в проект в объеме не менее 1 млрд руб. В конце ноября 2022 г. только в Архангельской области зарегистрировано 150 резидентов АЗРФ, а в марте 2023 г. на всей территории АЗРФ было зарегистрировано 580 резидентов с заявленными объемами инвестиций 802 млрд руб. и почти 23 тыс. рабочих мест. В начале 2022 г. в АЗРФ государственную поддержку получили более 460 проектов, большинство из которых связано с развитием и внедрением новых технологий. Объем инвестиций по этим проектам превысил 1,3 трлн руб. Планируется, что к 2030 г. таких проектов будет не менее 1 300, объем инвестиций – около 5 трлн руб., и будут созданы десятки тысяч рабочих мест².

Примером использования преференциального режима АЗРФ может служить арктическая территория Архангельской области, состояние и перспективы которой объективно оценены в недавнем материале губернатора области³. Показателен проект создания в этой области портово-промышленного комплекса «Талаги», имеющего статус резидента АЗРФ. Соглашение между «Корпорацией развития Дальнего Востока и Арктики» и ООО «Арктический портово-промышленный комплекс «Талаги»» было подписано 22 июля 2022 г. Инвестор планирует создать завод по производству железобетонных массивов для гидротехнических объектов в Арктике, а также судоремонтные мощности для обслуживания арктического флота. На территории комплекса будут также созданы агропромышленное производство и промышленный парк для малого и среднего бизнеса. Портово-промышленный комплекс «Талаги» разместится в районе Архангельска на компактной площади (61 га) и будет включать три причала, и три терминала (контейнерный, навалочных грузов, генеральных грузов), способных отгружать 38 млн т в год. Основным направлением развития портового комплекса станет обеспечение транспортировки грузов, необходимых для реализации крупных инвестиционных проектов в Арктике, например, строительства портовых терминалов для газозовов и балкеров в Енисейском заливе. В портово-промышленной зоне «Талаги» планируется создание и судоремонтных мощностей, поскольку регулярные заходы в порт или работу в акватории Архангельской области совершают 260 судов ледокольного флота, класса «река-море», а также промысловые суда. По прогнозам судовладельцев, рост потребности в доковом ремонте арктического флота в Архангельске в ближайшие годы вырастет в 2,5 раза, что потребует сооружения как минимум одного нового дока. Для реализации проек-

² Реестр резидентов Арктической зоны Российской Федерации // Инвестиционный портал Арктической зоны России. URL: <https://investarctic.com/registry.php>

³ Чибис А.В. В 2022-м нам удалось сохранить экономику и добиться важных решений. URL: <https://ria.ru/20221225/chibis-1841360980.html>

та «Талаги» необходимо строительство подъездных путей – железной дороги протяженностью 70 км и автомобильной – 50 км. Суммарный объем вложений по проекту превышает 150 млрд руб.⁴

Крупнейшие проекты реализуются не только в имеющихся промышленных центрах АЗРФ, но и на самых малонаселенных территориях российской Арктики. Таково, например, начало освоения «Первой рудной компанией» одного из крупнейших в мире серебро-свинцово-цинкового Павловского месторождения (о. Южный архипелага Новая Земля)⁵. Объем инвестиций в проект, по информации правительства Архангельской области, составляет 70,74 млрд руб. Цинковый концентрат (223 тыс. т в год) и свинцовый серебросодержащий концентрат (47 тыс. т в год) будут по СМП преимущественно поставляться на экспорт. Карьеры по добыче руды, отвалы, обогатительная фабрика, хвостохранилище, дороги и портовый терминал для отгрузки готовой продукции создаются с использованием новейших технологий при высоких экологических требованиях. Все проектные работы завершены, геологоразведка закончена, принято решение о субсидировании инфраструктуры проекта в размере 10%.

Убедительным примером непрекращающегося развития экономики, социальной инфраструктуры и транспортных связей Арктики может служить освоение известной с 70-х гг. прошлого века Баимской группы медно-порфировых месторождений (Чукотский АО) с запасами 23 млн т меди и более 2 тыс. т золота [9]. Значительная часть этого богатства сосредоточена в месторождении «Песчанка» – базе Баимского горно-обогатительного комбината (ГОКа), строительство которого началось в 2021 г., а полная мощность может быть достигнута в 2028 г. Это может обеспечить увеличение производства меди в России почти на 20% [10; 11]. С 2018 г. права на геологоразведку и разработку этой рудной зоны получила казахская (*KAZ Minerals*) горнодобывающая компания «Баимская». Рассматривались различные варианты энергоснабжения этого промышленного гиганта (например, «Новатек» предлагал использовать ресурсы сжиженного природного газа (СПГ), но в настоящее время предпочтение отдано «Росатому», который должен для этого соорудить у мыса Наглейнын несколько блоков плавучей АЭС. *KAZ Minerals* оценивает инвестиции в размере 5,5 млрд долл. (строительство комбината и АЭС), правительство России софинансирует строительство в районе г. Певека порта и грузового терминала, причалов, а также углубление акватории, сооружение дамбы и подходного канала для перевалки продукции ГОКа на суда СМП. Для обеспечения круглогодичного вывоза продукции комбината «Росатом» выделит

⁴ В Архангельске создадут Арктический портово-промышленный комплекс // Российская газета. 2022. 22 июля; Журба А. Архангельский морской порт: перезагрузка. URL: <https://wek.ru/arxangelskij-morskoj-port-perezagruzka>

⁵ В Арктике построят горно-обогатительный комбинат на базе месторождения свинцово-цинковых руд «Павловское». URL: <https://erdc.ru/news/v-arktike-postroyat-gorno-obogatitelnyy-kombinat-na-baze-mestorozhdeniya-svintsovo-tsinkovykh-rud-pa/>

один из строящихся атомных ледоколов. Начата прокладка всесезонных автодорог от Песчанки до терминала в Певеке и до Билибино. Огромная территория дополнительно электрофицируется: сооружение одной линии ЛЭП (Омсукчан – Песчанка) и двух (Певек – Билибино) частично финансируется из федерального бюджета. На месторождении уже построена взлетно-посадочная полоса, в марте 2023 г. начато авиасообщение с Магаданом. Построены автобаза и ряд других производственных объектов. ГОКу потребуется более трех тысяч работников, и начато строительство благоустроенного поселка. Проект «Баимский ГОК» характеризуется не только внушительными параметрами (годовая мощность переработки руды – 70 млн т, среднегодовое производство меди в течение первых десяти полных лет эксплуатации – 300 тыс. т), но и сложными договорными и финансовыми отношениями, что может несколько отодвинуть ожидаемые сроки ввода. Но заинтересованность в реализации проекта исключительно высока: для Чукотского АО, например, это шанс почти вдвое увеличить доходы бюджета, создать несколько тысяч новых хорошо оплачиваемых рабочих мест и сделать округ бездотационным.

В 2022–2023 гг. продолжалось решение давно назревших задач функционирования арктического макрорегиона. Так, сегодня там зарегистрировано 39 аэродромов, из которых до 2030 г. должны быть реконструированы 21 (в т.ч. в Архангельске, Мурманске, Нарьян-Маре и Певеке), а также реконструированы и сооружены аэропорты в небольших населенных пунктах (Депутатский, Кеппервеем, Оленек, Бухта Провидения и др.). При этом существенной проблемой является замена парка малой авиации в регионах АЗРФ, в т.ч. вертолетов, выполняющих до 70% социально значимых перевозок, и обеспечение круглогодичных магистральных, межрегиональных и местных (региональных) авиаперевозок по доступным ценам. На 2023 г. установлено немало субсидированных маршрутов, однако субсидирование авиаперевозок внутри регионов осуществляется из бюджетов субъектов Федерации, у которых недостаточно для этого средств, например, билет от Якутска до поселка Черский стоит 36 тыс. руб.⁶

Продолжается становление современной системы экологического мониторинга Арктики. Так, разработку концепции и программ, а также финансово-экономическое обоснование такого мониторинга в акватории СМП предполагают завершить в 2023 г. Экологические исследования на пятидесяти комплексных станциях на всей протяженности СМП уже проводит «Росатом» в рамках совместного проекта с Центром морских исследований МГУ имени М.В. Ломоносова. В 2022 г. в Государственную Думу внесен и в феврале 2023 г. принят в первом чтении законопроект о создании мониторинга состояния многолетней мерзлоты; к 2025 г. планируется установить 140 пунктов мониторинга от Кольского полу-

⁶ В СФ предложили субсидировать авиаперевозки внутри регионов из федерального бюджета // Российская газета. 2022. 28 июня.

острова до Чукотки⁷. Регионы предлагают введение особого режима обращения с отходами в Арктике; в марте 2023 г. в Совете Федерации прошло заседание межкомитетской рабочей группы по мониторингу мер по обеспечению предупреждения и ликвидации нефтеразливов.

Существенно, что в 2022–2023 гг. *Арктика укрепила свое положение и как лидера по числу реализуемых наукоемких и инновационных проектов*. Среди них уместно назвать строительство ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс» — автономного научного центра для сбора и мониторинга данных, способных научно определить оптимальные продолжительность навигационного периода и маршруты движения по СМП. Осенью 2022 г. платформа отправилась из г. Мурманска в первую годовичную экспедицию; на борту есть 17 лабораторий, где работают океанологи, гидрохимики, гляциологи, метеорологи, экологи, биологи и другие специалисты. В Ямало-Ненецком автономном округе началась постройка круглогодичной арктической научной станции «Снежинка», которая будет использовать и тестировать передовые технологии в области производства чистой энергии и систем жизнеобеспечения в условиях севера. Станция станет первым в мире научным комплексом, работающим на водородной энергетике. Здесь будут проводиться исследования по таким направлениям как водородная энергетика, термостабилизация вечномёрзлых грунтов, технологии сокращения углеродного следа, арктическая медицина, телекоммуникации в высоких широтах, аэро- и гидропоника, роботизированные платформы с искусственным интеллектом. Начало тестовой эксплуатации проекта запланировано на 2024 г.⁸

За 2022 — начало 2023 г. *все проекты и решения на территории АЗРФ осуществлялись на быстро обновляемой федеральной и региональной законодательной основе*. Напомню, что в рассматриваемый период в России было принято беспрецедентно большое число нормативно-правовых актов, корректировавших с учетом изменившихся обстоятельств ранее принятые решения и создавших принципиально новую регуляторную среду по практически всем вопросам общественно-политической, хозяйственной и социальной деятельности. В 2022 г., как отметил на заключительном заседании Государственной Думы ее спикер, было принято самое большое количество федеральных законов за всю историю работы российского парламента: более 650 по сравнению с 506 законами в 2021 г. При конкретизации их положения и оперативном реагировании на новые региональные проблемы были приняты десятки тысяч законов в субъектах Российской Федерации и сотни тысяч нормативных актов местного самоуправления. Практически все они действовали на территории АЗРФ, а многие из них (примеры приведены в последующих разделах статьи) имели главным предметом решение важнейших практических вопросов функционирования российской Арктики.

⁷ В Росатоме и Минприроды рассказали об усилении экомониторинга Северного морского пути // Известия. 2022. 16 декабря.

⁸ Автономность — два года. Почему платформа «Северный полюс» напоминает научный город. URL: <https://tass.ru/arktika-segodnya/16225919>

Арктическая дорога жизни

Состояние и перспективы использования СМП сегодня находятся в исключительно высокой зависимости от внешнеполитических и внешнеэкономических обстоятельств, от возможностей экономического, промышленного и научно-технического потенциала страны и, наконец, от тенденций изменения климата. Обычно приводимые выигрышные сопоставления протяженности СМП с альтернативным транс-океаническим направлением следует корректировать на то, что ныне продолжительность навигации по СМП составляет всего 2–4 месяца. Сделать ее круглогодичной можно только при использовании ледоколов, строительство и эксплуатация которых обходится намного дороже, чем любых других судов, и при не менее дорогостоящем обновлении имеющейся и сооружении новой портовой инфраструктуры вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Все это так, но у СМП есть и такая важнейшая функция как связующее звено всех арктических территорий России в экономическом и социальном отношении, как транспортный коридор, защищенный от внешнеполитических негативных воздействий нахождением в территориальных водах и исключительной экономической зоны страны. Ледокольный флот СМП к тому же решает задачи проводки судов Минобороны России и научно-исследовательских судов, обеспечивающих подтверждение внешних границ континентального шельфа России и исследование лицензионных участков нефтегазодобычи. Напомню, что в Стратегии пространственного развития Российской Федерации до 2025 года основными задачами социально-экономического развития приоритетных геостратегических территорий России, расположенных в АЗРФ, названы инфраструктурное обеспечение развития обслуживаемых СМП нефтегазовых, минерально-сырьевых и промышленных центров, модернизация и развитие обеспечивающих функционирование СМП морских портов, содействие социально-экономическому развитию населенных пунктов, стратегически важных для развития СМП и хозяйственного освоения Арктики.

Президент Российской Федерации в Послании Федеральному Собранию от 21 февраля 2023 г. еще раз назвал СМП ключевым направлением расширения перспективных внешнеэкономических связей и выстраивания новых логистических коридоров. На СМП в течение десятилетий возлагались надежды как на перспективную транспортную связь государств северо-восточной Азии и Западной Европы. В наши дни коренное изменение этого маршрута (европейская часть России и те же государства Азии) совпадает с восточно-ориентированной трансформацией всех аспектов политики России⁹, и это практически полностью компенсировало потерю западноевропейских и северо-американских экономических партнеров [12].

⁹ Николаев А.С. Глава Якутии: развитие Арктики поможет развороту России на Восток. URL: <https://tass.ru/interviews/16428507>

Согласно Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, выполнение основных задач в сфере развития инфраструктуры АЗРФ должно быть обеспечено в т.ч. путем:

а) комплексного развития инфраструктуры морских портов и морских судоходных путей в акваториях СМП, Баренцева, Белого и Печорского морей и создания штаба морских операций по управлению судоходством на протяжении всей акватории СМП;

б) разработки и утверждения программы строительства грузовых судов, используемых в целях торгового мореплавания, для реализации экономических проектов и строительства грузопассажирских судов для осуществления перевозок между морскими и речными портами в АЗРФ;

в) строительства портов-хабов и создания российского контейнерного оператора в целях обеспечения международных и каботажных перевозок в акватории СМП;

г) разработки схемы развития, строительства (реконструкции) аэропортовых комплексов и пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации одновременно с развитием инфраструктуры СМП и реализацией экономических проектов;

д) расширения сети аэропортов и посадочных площадок; строительства и реконструкции автомобильных дорог местного значения, в т.ч. в населенных пунктах, расположенных в отдаленных местностях. И все эти работы уже начаты и продолжаются, включая строительство новых терминалов и перевалочных комплексов (порты Мурманск, Архангельск, Индига, Диксон, Певек, Сабетта, Дудинка, Тикси).

Так, запланировано строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в порту Сабетта (Ямало-Ненецкий АО), терминала «Бухта-Север» для проекта «ВостокОйл» (Красноярский край), терминала «Енисей» на базе Сырадасайского месторождения (Красноярский край), морского терминала в порту Певек (Чукотский АО) для уже упоминавшегося Баимского ГОКа, морских перегрузочных комплексов СПГ в Камчатском крае и др. Всего в 2022–2026 гг. на эти цели будет направляться 221,6 млрд руб., в т.ч. 79,4 млрд руб. — из федерального бюджета.

СМП — транспортная магистраль, по которой в 2022 г. было перевезено 34,1 млн т грузов (на 2,1 млн т больше запланированного). По целевому сценарию оператора СМП ФГБУ «Администрация Северного морского пути» ГК «Росатом», с 2021 по 2024 г. грузопоток на СМП должен вырасти с 34 до 80 млн т, в 2030 г. — до 150 млн т, а к 2035 г. — до 220 млн т. Пока что небольшую часть этого грузопотока обеспечивают каботажные рейсы; в летне-осеннюю навигацию 2023 г. число круговых каботажных грузовых рейсов по СМП из Санкт-Петербурга во Владивосток возрастет с двух до четырех, а объем грузов на маршруте — с 8,5 тыс. т до 20 тыс. т¹⁰.

¹⁰ Объем грузов на регулярных каботажных рейсах по Севморпути в 2023 году возрастет в 2,3 раза. URL: <https://www.atomic-energy.ru/news/2023/03/03/133249>

Правительство Российской Федерации утвердило «План развития Северного морского пути на период до 2035 года» (далее — План), содержащий более 150 мероприятий и предусматривающий финансирование в объеме более 1,8 трлн руб. на обеспечение необходимой производственной и транспортной инфраструктурой инвестиционных проектов, реализация которых обеспечит проектируемый грузопоток на СМП. А это в первую очередь естественно связано с наличием и эффективным функционированием арктических судов и портов и с решением совокупности правовых и экономических задач [13; 14].

Важнейшей из них становится ввод в эксплуатацию новых ледоколов: по Плану до 2030 г. их должно быть построено 6. По мнению представителей ГК «Росатом», для обслуживания грузооборота к тому времени желательно иметь 12–14, а из имеющихся 8 ледоколов к этому времени в эксплуатации останется только 5¹¹. В связи с восстановлением портопунктов для каботажного плавания (в т.ч. на островных территориях — архипелагах Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Новосибирских островах, острове Врангеля и других) такие перевозки осуществляет единственный в мире атомный контейнеровоз-лихтеровоз «Севморпуть», который ввели в строй в 2015 г. В 2019 г. он совершил пробный рейс по доставке рыбной продукции по СМП с Дальнего Востока на Северо-Запад России, а в 2022 г. — два круговых рейса из портов при загрузке на первом рейсе 10%, на втором — 90% в направлении дальневосточных портов и 46% — в обратном направлении. Субсидирование таких перевозок осуществляется из федерального бюджета в рамках федерального проекта «Развитие Северного морского пути», входящего в «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 г. (далее — Комплексный план). Всего в 2022–2030 гг. на развитие атомного ледокольного флота будет выделено 539 млрд руб., в т.ч. 119,5 млрд руб. — из федерального бюджета.

В настоящее время практически по всей береговой линии акватории СМП проводятся работы по восстановлению, реконструкции и модернизации действовавших ранее и по строительству новых портов и портовых сооружений.

Согласно Комплексному плану, увеличение мощности морских портов Арктического бассейна в первую очередь будет обеспечено путем развития крупнейшего в мире заполярного незамерзающего порта в Мурманске. На 2024 г. намечено завершение инвестиционных проектов прироста мощности по перевалке угля Мурманского морского торгового порта на 2,5 млн т в год, а к 2025 г. пропускная способность порта за счет реконструкции объектов портовой инфраструктуры третьего грузового района должна вырасти еще на 1,5 млн т. В 2023–2026 гг. из федерального бюджета будет выделено более 27,6 млрд руб. на строительство морского терминала с пропускной способностью около 2 млн т грузов в год в чукотском порту Певек. У мыса Наглейнын будет

¹¹ Медведев обещал не допустить дефицита атомных ледоколов к 2030 году // Ведомости. 2022. 18 ноября.

проведено углубление акватории со строительством подходного канала для судов с одновременным сооружением причалов для отгрузки продукции Баимского горно-обогатительного комбината. Федеральные средства позволят в 2026 г. завершить выполнение гидротехнических работ, необходимых для размещения плавучих атомных энергоблоков, которые должны снабжать электричеством тот же комбинат¹².

Сейчас идет модернизация арктических портов не только в Мурманске и Певеке, но и в Хатанге, Дудинке, Диксоне и Тикси, созданы и создаются новые портовые (транспортно-логистические) комплексы и отгрузочные терминалы Варандей, Индига, Печенга и Харасавей. Кроме того, в целях обеспечения круглогодичной навигации по СМП на создание цифровой экосистемы («ледового навигатора») СМП в 2023–2024 гг. будут выделены субсидии из федерального бюджета в общем объеме 4 млрд руб.; предполагается, что это позволит получать актуальные данные о погодных условиях, расположении судов и загруженности портов, а также логистические услуги, в числе которых — оформление разрешений на проход судов, мониторинг, диспетчеризацию и т.п.

Особая государственная значимость СМП обусловила принятие государственных решений о централизованном управлении всей совокупностью вопросов его функционирования и развития и об их детальной юридической регламентации. Так, президент Российской Федерации подписал Федеральный закон от 28 июня 2022 г. № 184-ФЗ «О внесении изменений в статью 5-1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и Федеральный закон «О Государственной корпорации по атомной энергии “Росатом”», передав этой корпорации практически все полномочия по управлению судоходством в акватории СМП. В настоящее время и до 1 марта 2028 г. действуют оперативно пересмотренные после этого «Правила плавания в акватории СМП» (в редакции от 19 сентября 2022 г.). Они определяют:

а) порядок организации плавания судов в акватории СМП, предусматривающий выдачу разрешений на плавание судов в акватории, приостановление, возобновление и прекращение их действия и внесение в них изменений Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» или подведомственной ей организацией ФГБУ «Главное управление Северного морского пути»;

б) порядок выдачи федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, или подведомственной ему организацией лицам, удовлетворяющим требованиям положения о ледовых лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с «Росатомом», удостоверений о праве ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП;

¹² Правительство профинансирует строительство нового терминала в порту Певек.
URL: <https://www.morport.com/rus/news/pravitelstvo-profinansiruet-stroitelstvo-novogo-terminala-v-portu-pevek>

в) положение о навигационно-гидрографическом обеспечении плавания судов в акватории СМП;

г) иные положения, касающиеся организации плавания судов в акватории СМП.

Организация плавания судов в акватории СМП в соответствии с вышеназванными «Правилами плавания» и нормативными правовыми актами (в т.ч. ч. 3 ст. 51 «Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации») включает:

1) организацию разработки маршрутов плавания судов и использования судов ледокольного флота в акватории СМП с учетом гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановки в акватории;

2) организацию предоставления информационных услуг в области организации плавания судов, требований к обеспечению безопасности плавания судов, обеспечения осуществления ледокольной проводки судов;

3) содействие в организации проведения поисковых и спасательных операций в акватории СМП;

4) организацию мониторинга движения судов в акватории СМП;

5) предоставление информации о гидрометеорологической, ледовой и навигационной обстановке в акватории СМП;

6) содействие в организации проведения операций по ликвидации последствий загрязнения с судов опасными и вредными веществами в акватории СМП, а также в проведении работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в акватории СМП¹³. Выдача разрешений на плавание судов в акватории СМП теперь осуществляется только при условии выполнения судном особых (применительно к акватории СМП) требований безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов [15].

Минтрансом России по согласованию с «Росатомом» уже утверждены:

1) правила ледокольной проводки судов в акватории СМП (приказ от 24 января 2022 г. № 17);

2) правила ледовой лоцманской проводки судов в акватории СМП (приказ от 1 февраля 2022 г. № 25);

3) правила проводки судов по маршрутам в акватории СМП (приказ от 24 января 2022 г. № 18);

4) положение о гидрометеорологическом обеспечении плавания судов в акватории СМП (приказ от 24 января 2022 г. № 19). С 1 марта 2023 г. до 1 сентября 2028 г. действует уточненная редакция этих положений (Приказ Минтранса России от 28 сентября 2022 г. № 395 «О внесении изменений в Правила проводки судов по маршрутам в акватории Северного морского пути»).

Размер платы за ледокольную и ледовую лоцманскую проводку судна в акватории СМП определяется в соответствии с законодатель-

¹³ Андрей Нагибин: Севморпуть поможет очистить Арктику от накопленных отходов: о реализации проекта «Чистая Арктика». URL: <https://ria.ru/20230213/nagibin-1851633845.html>

ством Российской Федерации о естественных монополиях с учетом вместимости судна, ледового класса судна, расстояния, на которое осуществляется проводка этого судна, и периода навигации. Причем правила применения тарифов также распространяются на военные корабли, военно-вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности Российской Федерации, собственности субъектов Федерации или эксплуатируемые ими и используемые только для правительственной некоммерческой службы. Естественно, что остались неизменными положения п. 3 ст. ч. 4 «Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации» о том, что услуга по проводке судна и иные услуги оказываются только судами ледокольного флота, имеющими право плавания под Государственным флагом Российской Федерации. Исключительно с использованием судов, плавающих под этим флагом, осуществляются ледокольная проводка и ледовая лоцманская проводка в акватории СМП; морские перевозки нефти, природного газа (в т.ч. в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, добытых на территории России и (или) на находящейся под ее юрисдикцией территории, в т.ч. на континентальном шельфе Российской Федерации, и погруженных на суда в акватории СМП, до первого пункта выгрузки или перегрузки; хранение нефти и нефтепродуктов, природного газа (в т.ч. в сжиженном состоянии), газового конденсата и угля, если такое хранение осуществляется на судне в акватории СМП.

Новое в организации северного завоза

Из российской Арктики на внутренний и внешний рынок поставляется почти все там добываемое и производимое, и до сих пор его вывоз к потребителям (находящимся на арктической территории и, главное, за ее пределами) организован намного лучше, чем так называемый северный завоз. Это понятие, широко распространенное в разговорной речи (в т.ч. в ходе официальных обсуждений вопроса), в научных публикациях и в СМИ, не имеет нормативно-правового определения и таковым чаще становится словосочетание «досрочный завоз продукции в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности». В любом случае *северный завоз понимается как необходимое условие обеспечения нормальной жизнедеятельности в населенных пунктах АЗРФ с ограниченными сроками транспортной доступности и создания там запасов товаров на межнавигационный период, на время отсутствия зимников и т.п.* Официальная статистика северного завоза отсутствует, но 27 октября 2022 г. Минвостокразвития Российской Федерации разместило в своем официальном телеграм-канале краткую справку «Северный завоз в цифрах» — информацию о масштабах этого явления, составной частью которого является жизнеобеспечение населенных пунктов АЗРФ. В справке отмечены следующие позиции: северный завоз осуществляется в 25 субъектах Российской Федерации, где от него зависят 3 млн чел.; ежегодно завозится 3,2 млн т грузов при стоимости завоза в 87 млрд руб.;

цены на продукты питания в рамках северного завоза в 2–3 раза выше среднероссийских, причем стоимость товара из-за неоптимальной логистики может увеличиваться в 11 раз.

Ресурсный, хозяйственный и социально-инфраструктурный потенциал АЗРФ, как отмечалось в начале статьи, огромен, но его функционирование в интересах страны немыслимо без государственной организации северного завоза на большинство территорий этой зоны. Причины этого объективно обусловлены: в АЗРФ не выпускается большинство потребляемых там промышленных и особенно сельскохозяйственных товаров, многие населенные пункты не имеют связи с объектами производства электроэнергии, нефтегазового и угольного топлива. Отдаленность основных мест производства и потребления продукции северного завоза делает их доставку частными юридическими и физическими лицами исключительно дорогостоящей и ненадежной. Эта ситуация проанализирована в публикациях известных отечественных специалистов, рассматривавших конкретные примеры проблем северного завоза в исторической перспективе, на северных территориях Канады и Аляски и обосновывающих экономическую и социальную оправданность государственного подхода к решению этих проблем в СССР и современной России [16; 17].

Государственный масштаб проблемы северного завоза учитывался в таком документе стратегического характера, как «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике» (утверждены Указом Президента Российской Федерации от 5 марта 2020 г. № 164). В нем, в частности, предусмотрено создание системы государственной поддержки завоза в населенные пункты в целях обеспечения доступных цен на топливо, продовольствие и другие жизненно необходимые товары как одна из основных задач социального развития АЗРФ. Такая же задача поставлена в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 26 октября 2020 г. № 645). Начата реализация проекта цифровой модели «Северный завоз», направленной на решение наиболее острых проблем северного завоза: неэффективной логистики и отсутствия актуальной статистики в режиме реального времени (пилотным регионом для тестирования цифровой модели стала Республика Саха (Якутия). Предполагается, что осуществление такой цифровой модели позволит обеспечить прозрачность перевозки грузов, повысить ее эффективность, снизить риски, сократить стоимость доставки товаров, расширить их ассортимент, а также оперативно управлять логистическими цепочками поставок социально значимых товаров в районы АЗРФ, Крайнего Севера и приравненные к ним территории.

В ноябре 2021 г. состояние северного завоза и необходимость его улучшения были предметом рассмотрения на круглом столе «Северный завоз: совершенствование механизмов государственной поддержки», организованном Комитетом Совета Федерации по федеративному

устройству, региональной политике, местному самоуправлению и делам Севера. В рекомендациях этого обсуждения, утвержденных указанным Комитетом (протокол № 262 от 17 ноября 2021 г.), подчеркивалось, что сложившаяся практика северного завоза характеризуется слабой координацией органов публичной власти и недостаточным межведомственным взаимодействием. С ликвидацией централизованных поставок продукции на территорию АЗРФ снижение объемов и сокращение ассортимента поставляемых товаров привело к существенному снижению качества продовольственного обеспечения, закрытию многих производств и другим негативным экономическим, социальным, демографическим последствиям. Фактическое перераспределение ответственности, а вместе с ней и источников финансирования северного завоза с федерального на региональный и даже на муниципальный уровни создало существенные затруднения в организации северного завоза за счет собственных средств.

Так, в конце 2021 г. завоз продовольствия на арктические территории Республики Саха (Якутия) осуществлялся за счет субсидирования транспортных затрат из государственного бюджета Республики Саха только по продуктам, включенным в перечень социально значимых продовольственных товаров, которые составляли 10% от общих объемов потребности, а другие виды товаров реализовывались по рыночным ценам (до 5–6 раз дороже), недоступным для большинства населения. Для повышения уровня жизни в арктических районах до среднероссийского требовалось быкратно увеличить объем поставок при значительном расширении перечня завозимых товаров. Напомню, что одним из направлений реализации Стратегии развития Арктической зоны в отдельных муниципальных образованиях Республики Саха (Якутия) на период до 2030 г. предусматривается создание сети торгово-логистических центров для обеспечения завоза в населенные пункты, расположенные в отдаленных местностях, топлива, продовольствия и других жизненно необходимых товаров.

Эксперты утверждают, что *важнейшим условием повышения результативности и эффективности северного завоза может стать развитие речного судоходства*, для чего необходимо решение ряда сложных взаимосвязанных задач [18; 19; 20]. Минвостокразвития России уже разрабатывает план мероприятий по расширению возможностей судоходства по Беломорско-Балтийскому каналу, бассейнам Онеги, Северной Двины, Мезени, Печоры, Оби, Енисея, Лены, Колымы и других рек АЗРФ, где расположены речные порты Архангельск, Зеленый Мыс, Игарка, Лабытнанги, Надым, Нижнеянгск, Салехард, Уренгой. Однако в этой зоне имеются участки рек (Амга, Оленек, Марха, Мая, Анабар, а также участки рек Индигирки, Яны и Вилюй), где осуществляется экспедиционный завоз грузов, но до сих пор нет установленных гарантированных габаритов судовых ходов. Председатель правления Отраслевой судостроительной ассоциации С.М. Коновалов сообщает, что, например, из-за отсутствия гарантированных глубин на бере реки Индигирки реч-

ники зачастую были вынуждены перекачивать нефтепродукты из танкеров в несколько мелкосидящих судов, которые затем доставляли налив по реке в пункт назначения. Нужны и ледоколы с меняющейся осадкой, и суда технического флота, и суда с малой осадкой, вплоть до судов на воздушной подушке [21].

В последнее время организация российского северного завоза обретает новое содержание, и одним из его важнейших компонентов становится *стремление ввода этой деятельности в строгое нормативно-правовое русло* [22]. Так, еще в Постановлении Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 20 октября 2021 г. № 449-СФ «О реализации стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации» ставилась задача создания специального правового регулирования и механизмов господдержки северного завоза, в т.ч. на территории АЗРФ. В течение 2022 г. такая работа велась с участием органов законодательной и исполнительной власти соответствующих субъектов Федерации, и 22 февраля 2023 г. правительством Российской Федерации был внесен в Государственную Думу законопроект № 301981-8 «О северном завозе», целью которого является создание правовых и организационных основ северного завоза, совершенствование обеспечения жизнедеятельности населения и стабильного функционирования организаций социальной сферы, жилищно-коммунального хозяйства и энергетики на территориях северного завоза, устранение пробелов действующего законодательства в регулировании указанной деятельности. По сути дела, перенастраивается вся система северного завоза.

Во-первых, перечень территорий северного завоза и перечень грузов первой категории теперь будет определять правительство Российской Федерации с учетом предложений высших должностных лиц субъектов Федерации. Вводятся органы управления северным завозом: федеральный координатор (федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и по нормативно-правовому регулированию в этой сфере) и единый морской оператор, — определенное правительством Российской Федерации юридическое лицо, обеспечивающее осуществление регулярных каботажных перевозок грузов северного завоза между морскими портами. Конкретные полномочия по организации, координации и планированию северного завоза на территориях субъектов Российской Федерации будут возложены на их исполнительные органы государственной власти.

Во-вторых, предполагается определить перечень объектов опорной сети транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза на территории каждого субъекта Федерации. Это должно сделать правительство с учетом предложений высших исполнительных органов субъектов, согласованных с собственниками таких объектов. Законопроект регламентирует вопросы финансового обеспечения расходных обязательств Российской Федерации, субъектов Федерации и муниципальных образований по содержанию опорной сети таких объектов, находящихся в федеральной собственности Российской Федерации,

субъектов Федерации и муниципалитетов. Система мер финансовой поддержки участников северного завоза будет включать бюджетные кредиты, субсидии, а также иные формы, предусмотренные бюджетным законодательством и законодательством о налогах и сборах.

В-третьих, восстанавливаются государственный учет и отчетность в сфере осуществления северного завоза, для чего создается федеральная государственная информационная система его мониторинга и официального статистического учета. Информационная система рассчитана на обработку и анализ информации о северном завозе, а мониторинг — на отслеживание движения грузов и своевременное выявление рисков возникновения сбоев в поставках. Предусматривается, что обладателем информации, содержащейся в этой системе, является Российская Федерация, законодательство которой должно обеспечить защиту данных (особенно, составляющих государственную тайну).

Следует подчеркнуть, что предлагаемые новации основываются на четком распределении полномочий между тремя уровнями публичной власти, что дополнительно усиливается положениями законопроекта № 301929-8 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В законопроекте предусмотрена новая трактовка ст. 44 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации», где к полномочиям органов государственной власти субъекта Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов Федерации отнесено и решение вопросов организации и осуществления северного завоза.

Все перечисленные меры организационного и нормативно-правового характера следует считать полезными, но далеко не исчерпывающими огромный массив практических вопросов северного завоза, требующих скорейшего решения.

Так, до сих пор законодательно не закреплён статус арктических дорог жизни — зимних автомобильных дорог (зимников) и механизмов финансирования создания таких дорог за счет субсидий из федерального бюджета. Важнейшей задачей является развитие транспортной инфраструктуры рек Крайнего Севера в соответствии с государственной программой «Развитие транспортной системы России», утвержденной Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596; необходимо обеспечить ныне ограниченную пропускную способность арктических участков внутренних водных путей рек Енисей, Обь, верховья реки Лены, обновление обслуживающего (технического) флота, модернизацию береговых производственных объектов и сооружений.

До сих пор не реализуются давние предложения о внесении изменений в ч. 7 ст. 9 Федерального закона от 28 декабря 2009 г. № 381-ФЗ «Об основах государственного регулирования торговой деятельности в Российской Федерации» по увеличению сроков оплаты за поставленную продукцию для хозяйствующих субъектов, осуществляющих се-

верный завоз и о внесении изменений в Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» для возможности осуществления государственными унитарными предприятиями закупок товаров, работ, услуг в условиях ограниченных сроков завоза грузов.

Следует считать обоснованным строительство в г. Якутске и п. Тикси комбинатов Росрезерва для обеспечения населения продовольственными товарами, нефтепродуктами и товарами в случае чрезвычайных ситуаций. Организации, использующие гражданские суда для нужд северного завоза, настаивают на праве участия в отборе заявок на право получения субсидий из федерального бюджета на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, предусмотренных Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 апреля 2017 г. № 502. Значительные возможности решения многих проблем реализации северного завоза открываются при *распространении так называемых лучших практик пока что регионального масштаба*.

Так, в Республике Саха (Якутия) расширен список завозимых по схеме северного завоза товаров, включая продукцию производственно-технического назначения: стальные трубы, бойлеры, радиаторы, насосы, арматуру, генераторы, провода, электроды, кровельные материалы и цемент, а также перечень услуг, оказываемых в рамках северного завоза, включая перевозку грузовым автомобильным транспортом, внутренним речным, морским и воздушного транспортом, обработку грузов и их хранение. В этой же Республике на базе строительства современных теплиц успешно реализуется программа замещения овощной продукции северного завоза товарами местного производства — картофелем, помидорами, огурцами и зеленью, что уже сейчас покрывает потребности на эти овощи почти на 60%.

В Республике Коми накоплен позитивный опыт поддержки объектов речной инфраструктуры. Министерство промышленности, транспорта и энергетики Республики и федеральное бюджетное учреждение «Администрация Печорского бассейна внутренних водных путей» ежегодно заключают контракт на проведение работ по обеспечению судоходной обстановки на участке р. Печора (от п. Усть-Илыч до г. Вуктыл), р. Цильма (с. Трусово — устье) и р. Уса (г. Усинск — устье), на пассажирские перевозки в Усинском районе и доставку топлива по р. Печора в труднодоступные населенные пункты. В ряде регионов АЗРФ организован контроль за качеством поставляемых энергоресурсов в ходе их централизованной закупки, что ориентирует поставщиков на поставку топлива хорошего качества и позволяет снизить затраты на такой контроль на уровне муниципалитетов.

В Ненецком автономном округе передача одной компании (АО «Ненецкая нефтяная компания») права на закупку товаров и топлива в рамках северного завоза одним лотом обеспечила снижение цены как за счет масштаба закупки, так и за счет оптимизации поставок

в рамках работы одной логистической компании. Снизились и трансакционные издержки, связанные с контролем. В пяти населенных пунктах Мурманской области, которые ранее снабжались по программе северного завоза, за счет установки ветрогенераторов и солнечных батарей объем поставок энергоресурсов снижен в три раза: топливо завозят только для дизель-генераторов, используемых в качестве резервных источников питания и для подзарядки солнечных батарей, когда им не хватает энергии солнца. И это — лишь малая часть позитивных решений множества практических задач северного завоза, разработанных и реализованных на местах.

* * *

Приведенные в статье факты активного развития АЗРФ менее всего свидетельствуют о кардинальном решении накопленных и новых проблем функционирования этого уникального макрорегиона. Таковы и санкционные ограничения, и связанная с этим вынужденная практически полная ориентация на российский научно-технический потенциал, и функционирование производственной и социальной инфраструктуры в условиях мощных климатических изменений, и необходимость воссоздания устаревшего и часто недееспособного портового и иного советского наследия, и несбалансированность численности населения и мест приложения труда, и все большее расхождение современных требований к уровню жизни с реалиями традиционной хозяйственной деятельности коренных малочисленных народов Севера, и многое другое. Но ни одна из этих долгосрочных задач не остается вне поля зрения руководства страны, регионов и муниципалитетов, крупных корпораций и научных центров, такие задачи все более системно осмысляются, различные варианты их решения подвергаются серьезной экспертной оценке с выбором наиболее приемлемых в конкретных и быстро меняющихся обстоятельствах. Сейчас главное — сохранить государственную приоритетность и не снизить динамизм развития нашей Арктики.

Список литературы

1. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Государственная арктическая политика России // *Федерализм*. 2021. № 1. С. 15–43.
2. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Другая Арктика // *Вопросы прогнозирования*. 2022. № 1. С. 34–44.
3. Дядик Н.В., Чапаргина А.Н. Финансовая состоятельность регионов российской Арктики. Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2021. 150 с.
4. Экономика современной Арктики. В основе успешности эффективное взаимодействие и управление интегральными рисками / под науч. ред. В.А. Крюкова, Т.П. Скуфьиной, Е.А. Корчак. Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН, 2022. 245 с.

5. Тетерин А.В. Эффективность государственного управления в сфере социально-экономического развития Арктической зоны // Государственная власть и местное самоуправление. 2022. № 12. С. 55–60.
6. Головина Т.А., Хорольская Т.Е. Регионально-отраслевое развитие Арктической зоны Российской Федерации // Вестник Академии знаний. 2023. № 1. С. 82–88.
7. Казанина М.А. О сравнительном анализе трудового потенциала населения в российской Арктике // Экономика и управление. 2022. Т. 28. № 9. С. 853–859.
8. Донцова О.И., Абдикеев Н.М., Абримова О.М. Промышленное развитие арктической зоны Российской Федерации: проблемы и решения // Проблемы экономики и юридической практики. 2022. Т. 18. № 5. С. 206–215.
9. Мигачев И.Ф., Гирфанов М.М., Шишаков В.Б. Медно-порфировое месторождение Песчанка // Руды и металлы. 1995. № 3. С. 48–58.
10. Читалин А.Ф., Усенко В.В., Фомичев Е.В. Баимская рудная зона — кластер крупных месторождений цветных и драгоценных металлов на западе Чукотского АО // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2013. № 6. С. 68–73.
11. Баимский ГОК. Проект медного месторождения «Песчанка». Экологическая и социальная оценка. Нетехническое резюме. М.: НП «Центр по экологической оценке «Эколайн», 2020. 65 с.
12. Степанов Н.С. Траектория развития Северного морского пути: проблемы и перспективы // Россия и современный мир. 2022. № 3. С. 94–116.
13. Гудев П.А. Развитие Севморпути — это правовая и экономическая дилемма // Эксперт. 2022. № 35. С. 48–54.
14. Василькова С.В. Правовые вопросы укрепления потенциала российского судостроения для целей хозяйственного освоения и развития Арктики // Закон. 2023. № 1. С. 116–120.
15. Муру Р.Н., Поваляев А.А. Актуальные правовые аспекты обеспечения экологической безопасности российской Арктики // Международное публичное и частное право. 2022. № 6. С. 13–16.
16. Васильев В.В., Грицевич А.В., Селин В.С. Исторические тенденции и современные организационно-экономические проблемы «северного завоза». Апатиты: Кольский научный центр РАН, 2009. 152 с.
17. Галактионов О.Н. «Северный завоз» как фактор экономического обеспечения жизнедеятельности населения северных регионов // Новаум. 2019. № 18. С. 131–134.
18. Пиль Э.А. Анализ северного завоза и варианты его реализации // Цифровая наука. 2021. № 3. С. 42–58.
19. Никишова М.И., Двигубский А.В., Григорьев М.Н., Иваницкая Е.В. Повышение эффективности управления северным завозом как инструмент обеспечения устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации // Безопасность труда в промышленности. 2022. № 11. С. 41–49.
20. Соколов Ю.И. Риски северного завоза // Проблемы анализа риска. Т. 16. 2019. № 4. С. 32–47.
21. Коновалов С. Реинкарнация или новый импульс // Морские вести России. 2022. № 13. С. 3–8.
22. Егорова А. Северный завоз требует господдержки и особого правового регулирования // Российская Федерация сегодня. 2022. № 10. С. 71.

References

1. Leksin V.N., Porfir'ev B.N. Gosudarstvennaia arkticheskaia politika Rossii [State Arctic Policy of Russia], *Federalizm* [Federalism], 2021, No. 1, pp. 15–43. (In Russ.).
2. Leksin V.N., Porfir'ev B.N. Drugaia Arktika [Another Arctic], *Voprosy prognozirovaniia* [Forecasting Issues], 2022, No. 1, pp. 34–44. (In Russ.).
3. Diadik N.V., Chapargina A.N. Finansovaia sostoiatel'nost' regionov rossiiskoi Arktiki [Financial Solvency of the Regions of the Russian Arctic]. Apatity, Izdatel'stvo Kol'skogo nauchnogo tsentra RAN, 2021, 150 p. (In Russ.).
4. Ekonomika sovremennoi Arktiki. V osnove uspeshnosti effektivnoe vzaimodeistvie i upravlenie integral'nymi riskami [Economy of the Modern Arctic. at the Heart of Success is Effective Interaction and Management of Integral Risks], edited by V.A. Kriukova, T.P. Skuf'inoi, E.A. Korchak. FITs KNTs RAN, 2022, 245 p. (In Russ.).
5. Teterin A.V. Effektivnost' gosudarstvennogo upravleniia v sfere sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiia Arkticheskoi zony [Efficiency of Public Administration in the Sphere of Socio-Economic Development of the Arctic Zone], *Gosudarstvennaia vlast' i mestnoe samoupravlenie* [State Power and Local Self-Government], 2022, No. 12, pp. 55–60. (In Russ.).
6. Golovina T.A., Khorol'skaia T.E. Regional'no-otraslevoe razvitie Arkticheskoi zony Rossiiskoi Federatsii [Regional and Sectoral Development of the Arctic Zone of the Russian Federation], *Vestnik Akademii znaniia* [Bulletin of the Academy of Knowledge], 2023, No. 1, pp. 82–88. (In Russ.).
7. Kazanina M.A. O sravnitel'nom analize trudovogo potentsiala naseleniia v rossiiskoi Arktike [On the Comparative Analysis of the Labor Potential of the Population in the Russian Arctic], *Ekonomika i upravlenie* [Economics and Management], 2022, Vol. 28, No. 9, pp. 853–859. (In Russ.).
8. Dontsova O.I., Abdikeyev N.M., Abrosimova O.M. Promyshlennoe razvitie arkticheskoi zony Rossiiskoi Federatsii: problemy i resheniia [Industrial Development of the Arctic Zone of the Russian Federation: Problems and Solutions], *Problemy ekonomiki i iuridicheskoi praktiki* [Problems of Economics and Legal Practice], 2022, Vol. 18, No. 5, pp. 206–215. (In Russ.).
9. Migachev I.F., Girfanov M.M., Shishakov V.B. Medno-porfirovoe mestorozhdenie Peschanka [Porphyry Copper Deposit Peschanka], *Rudy i metally* [Ores and Metals], 1995, No. 3, pp. 48–58. (In Russ.).
10. Chitalin A.F., Usenko V.V., Fomichev E.V. Baimskaia rudnaia zona – klaster krupnykh mestorozhdenii tsvetnykh i dragotsennykh metallov na zapade Chukotskogo AO [The Baimskaya Ore Zone is a Cluster of Large Deposits of Non-Ferrous and Precious Metals in the West of the Chukotka AO], *Mineral'nye resursy Rossii. Ekonomika i upravlenie* [Mineral Resources of Russia. Economics and Management], 2013, No. 6, pp. 68–73. (In Russ.).
11. Baimskii GOK. Proekt mednogo mestorozhdeniia "Peschanka". Ekologicheskaiia i sotsial'naia otsenka. Netekhnicheskoe reziume [Peschanka Copper Deposit Project. Environmental and Social Assessment. Non-Technical Summary]. Moscow, NP "Tsentr po ekologicheskoi otsenke "Ekolain", 2020, 65 p. (In Russ.).
12. Stepanov N.C. Traektorii razvitiia Severnogo morskogo puti: problemy i perspektivy [Development Trajectory of the Northern Sea Route: Problems and Prospects], *Rossia i sovremennyi mir* [Russia and the Modern World], 2022, No. 3, pp. 94–116. (In Russ.).
13. Gudev P.A. Razvitie Sevmorputi – eto pravovaia i ekonomicheskaiia dilemma [The Development of the Northern Sea Route is a Legal and Economic Dilemma], *Ekspert* [Expert], 2022, No. 35, pp. 48–54. (In Russ.).

14. Vasil'kova S.V. Pravovye voprosy ukrepleniia potentsiala rossiiskogo sudostroeniia dlia tselei khoziaistvennogo osvoeniia i razvitiia Arktiki [Legal Issues of Strengthening the Potential of Russian Shipbuilding for the Purposes of Economic Development and Development of the Arctic], *Zakon* [Law], 2023, No. 1, pp. 116–120. (In Russ.).

15. Muru R.N., Povaliaev A.A. Aktual'nye pravovye aspekty obespecheniia ekologicheskoi bezopasnosti rossiiskoi Arktiki [Actual Legal Aspects of Ensuring the Environmental Safety of the Russian Arctic], *Mezhdunarodnoe publichnoe i chastnoe parvo* [International Public and Private Law], 2022, No. 6, pp. 13–16. (In Russ.).

16. Vasil'ev V.V., Gritsevich A.V., Selin V.S. Istoricheskie tendentsii i sovremennye organizatsionno-ekonomicheskie problemy “severnogo zavoza” [Historical Trends and Modern Organizational and Economic Problems of the “Northern Delivery”]. Apatity, Kol'skii nauchnyi tsentr RAN, 2009, 152 p. (In Russ.).

17. Galaktionov O.N. “Severnii zavoz” kak faktor ekonomicheskogo obespecheniia zhiznedeiatel'nosti naseleniia severnykh regionov [“Northern Delivery” as a Factor of Economic Support for the Life of the Population of the Northern Regions], *Novaum* [Novaum], 2019, No. 18, pp. 131–134. (In Russ.).

18. Pil' E.A. Analiz severnogo zavoza i varianty ego realizatsii [Analysis of the Northern Delivery and Options for Its Implementation], *Tsifrovaia nauka* [Digital Science], 2021, No. 3, pp. 42–58. (In Russ.).

19. Nikishova M.I., Dvigubskii A.V., Grigor'ev M.N., Ivanitskaia E.V. Povyshenie effektivnosti upravleniia severnym zavozom kak instrument obespecheniia ustoichivogo razvitiia Arkticheskoi zony Rossiiskoi Federatsii [Improving the Efficiency of Northern Delivery Management as a Tool to Ensure Sustainable Development of the Arctic Zone of the Russian Federation], *Bezopasnost' truda v promyshlennosti* [Safety of Labor in Industry], 2022, No. 11, pp. 41–49. (In Russ.).

20. Sokolov Iu.I. Riski severnogo zavoza [Risks of Northern Delivery], *Problemy analiza riska* [Problems of Risk Analysis], 2019, Vol. 16, No. 4, pp. 32–47. (In Russ.).

21. Konovalov S. Reinkarnatsiia ili novyi impuls [Reincarnation or a New Impulse], *Morskie vesti Rossii* [Maritime News of Russia], 2022, No. 13, pp. 3–8. (In Russ.).

22. Egorova A. Severnyi zavoz trebuet gospodderzhki i osobogo pravovogo regulirovaniia [Northern Delivery Requires State Support and Special Legal Regulation], *Rossiiskaia Federatsiia segodnia* [Russian Federation Today], 2022, No. 10, p. 71. (In Russ.).

THE RUSSIAN ARCTIC IN 2022–2023. NEW SOLUTIONS

The article presents the results of a study of the latest changes in the territory of the most unique macro-region of Russia — the Arctic zone of the Russian Federation. In 2022–2023, socio-political, economic, social and even mental transformations affected all spatial components of our federal state and, especially, the subjects of the Federation and municipalities on the territory of the Russian Arctic. During this period, the country's leadership, under unprecedented sanctions pressure, managed to urgently adjust the decades-old diplomatic and foreign economic ties and make extraordinary state decisions that stimulate economic activity in all types of economic activities. An example of the effectiveness of this is the innovations in the Russian Arctic, which have become an indicative model of the new course of the development of our state, combining the freedom of market relations and powerful state regulation of the economy, the desire for economic sovereignty and active interstate cooperation, constructive social policy and the imperative nature of spiritual and moral values. Today, what is happening in the Russian Arctic is extremely multidimensional,

and therefore, in the limited text space of this article, only a summary assessment of the situation is given and the latest issues of the work of the Northern Sea Route and the Northern Delivery are considered. The Reinformation basis of the study was official documents and publications of 2022–2023.

Keywords: Arctic, Northern Sea Route, northern delivery, regulatory legal acts, new projects and solutions.

JEL: R13

Дата поступления — 30.07.2023 г.

ЛЕКСИН Владимир Николаевич

доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник;
Федеральный исследовательский центр «Информация и управление»
Российской академии наук // проспект 60-летия Октября, д. 9, г. Москва,
117312.

e-mail: leksinvn@yandex.ru

LEKSIN Vladimir N.

Dr. Sc. (Econ.), Professor, Chief Researcher;
Federal Research Center “Informatics and Management” of the Russian
Academy of Sciences // 9, 60-let Oktyabrya Av., Moscow, 117312.

e-mail: leksinvn@yandex.ru

Для цитирования:

Лексин В.Н. Российская Арктика в 2022-2023 гг. Новые решения
// Федерализм. 2023. Т. 28. № 3 (111). С. 5–28. DOI: <http://dx.doi.org/10.21686/2073-1051-2023-3-5-28>