

ФОРМИРОВАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ПОВЫШЕНИЕ СВЯЗНОСТИ АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ КАК УСЛОВИЯ РАЗВИТИЯ СОБСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДСТВ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

FORMATION OF INFRASTRUCTURE AND INCREASING
CONNECTIVITY OF ARCTIC TERRITORIES AS CONDITIONS
FOR THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC PRODUCTION
IN THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION

Марача В. Г.

Maracha V. G.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

арктические территории, собственные производства, инвестиционные проекты, связность, транспортная инфраструктура, Северный морской путь (СМП), жизнеобеспечивающая инфраструктура, опорные населенные пункты, качество жизни, поддержка работающих в Арктике

АННОТАЦИЯ

Одним из ключевых условий развития собственных (местных) производств в Арктической зоне Российской Федерации является повышение связности арктических территорий между собой и с Большой землей, что обеспечивается за счет формирования транспортной и коммуникационной инфраструктур. Стратегическое значение здесь имеет развитие Северного морского пути. Второе ключевое условие — это поддержание жизнеобеспечивающей инфраструктуры опорных населенных пунктов постоянного проживания, создающей условия для нормальной жизни и рабо-

ABSTRACT

One of the key conditions for the development of the domestic (local) production in the Arctic Zone of the Russian Federation is increasing the connectivity of the Arctic territories among themselves and with the mainland, which is ensured through the formation of the transport and communication infrastructures. The development of the Northern Sea Route is of strategic importance here. The second key condition is the maintenance of the life-supporting infrastructure of the main settlements of permanent residence, creating conditions for

KEY WORDS:

Arctic territories, domestic production, investment projects, connectivity, transport infrastructure, Northern Sea Route (NSR), life-supporting infrastructure, support settlements, quality of life, support for people working in the Arctic

ты не только в данных населенных пунктах, но и в их зонах влияния. Ключевая роль здесь принадлежит государству, крупным частным инвесторам и механизмам ГЧП.

normal life and work not only in these settlements, but also in their zones of influence. The key role here belongs to the state, large private investors and PPP mechanisms.

**Марача В. Г.**

кандидат философских наук, ведущий научный сотрудник Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, доцент Финансового университета при Правительстве РФ и Национального исследовательского ядерного университета «МИФИ», вице-президент Национальной гильдии профессиональных консультантов.

—
maratcha@yandex.ru

Maracha V. G.

PhD (Philosophy); Leading Research Fellow, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration; Associate Professor, Financial University under the Government of the Russian Federation and National Research Nuclear University «MEPhI»; Vice President, National Guild of Professional Consultants.

—
maratcha@yandex.ru

Введение

Одним из ключевых условий развития собственных (местных) производств в Арктической зоне Российской Федерации (далее — АРФ) является повышение связности арктических территорий между собой и с Большой землей, что обеспечивается за счет формирования транспортной и коммуникационной инфраструктур. Стратегическое значение здесь имеет развитие Северного морского пути (далее — СМП). Второе важнейшее условие — это поддержание жизнеобеспечивающей инфраструктуры опорных населенных пунктов постоянного проживания, создающей условия для нормальной жизни и работы не только в данных населенных пунктах, но и в их зонах влияния. Ключевая роль здесь принадлежит государству, крупным частным инвесторам и механизмам ГЧП.

Первые две части работы посвящены двум описанным выше условиям развития собственных производств в АЗРФ. Третья часть характеризует роль СМП в социально-экономическом развитии территорий АЗРФ. Четвертая часть содержит кейс, иллюстрирующий запуск масштабного инвестпроекта собственного производства с опорой на новую транспортную инфраструктуру, а пятая часть — кейс, показывающий проблемы, порождаемые несбалансированностью интересов государства, местного населения и частных инвесторов, реализующих крупные инвестпроекты на территории АЗРФ.

Данная статья не претендует на полноту обзора транспортных, оборонных, индустриально-добычных и иных крупных инвестпроектов в Арктике. Основная идея заключается в том, чтобы на примерах крупных инвестиционных проектов проиллюстрировать взаимосвязь между развитием собственных производств, транспортной инфраструктуры и жизнеобеспечивающей инфраструктуры опорных населенных пунктов в АЗРФ.

Формирование транспортной инфраструктуры арктических территорий, обеспечивающей их связность между собой и с Большой землей

Мурманск стал не только форпостом России в Заполярье, но и полноценной базой освоения Арктики на западной оконечности СМП

Железная дорога Обская — Бованенково — Карская протяженностью 572 км — самая северная из действующих железных дорог в мире

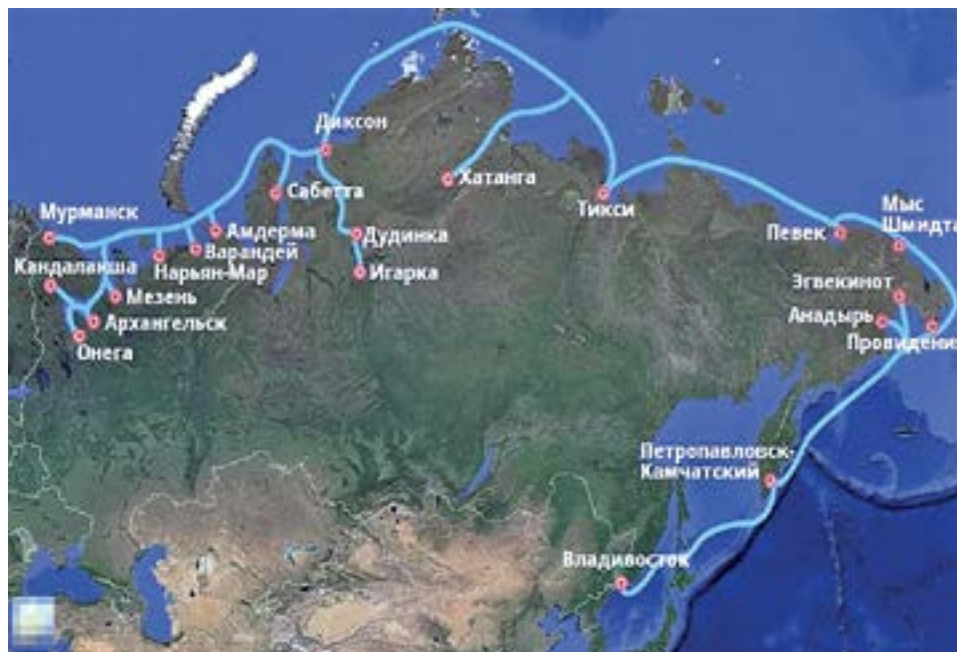
Ярким историческим примером успешных усилий государства в данном направлении является основание в 1916 году города Романов-на-Мурмане рядом с заложенным годом ранее Мурманским морским портом. Его создание в связке с железной дорогой, дающей выход на Санкт-Петербург, было связано со стремлением России получить выход в Северный Ледовитый океан через незамерзающий залив, чтобы бесперебойно доставлять военные грузы от союзников по Антанте в условиях блокады Черного и Балтийского морей [1]. Несмотря на то что железная дорога строилась прежде всего ради военных и геостратегических целей, Мурманск стал не только форпостом России в Заполярье, но и полноценной базой освоения Арктики на западной оконечности СМП. А в настоящее время он является крупнейшим в мире заполярным городом.

Примером результативного взаимодействия государства и частного инвестора, нацеленного на формирование взаимосвязанных транспортной и производственной инфраструктур, является реализация проекта «Ямал СПГ». Строительство порта Сабетта, торжественная закладка которого состоялась 20 июля 2012 года в 5 км к северо-востоку от одноименного вахтового поселка, осуществлено ФГУП «Росморпорт» за счет средств федерального бюджета [2]. В порту построен завод СПГ. Оператором проекта является ОАО «Ямал СПГ» — совместное предприятие ОАО «НОВАТЭК» (50,1%), французского концерна TOTAL (20%), Китайской национальной нефтегазовой корпорации CNPC (20%) и Фонда Шелкового пути (9,9%) [3]. Грузовые суда пришвартовались к причалу порта Сабетта уже в октябре 2013 года, а первая очередь порта начала работу 5 декабря 2017 года. В 2019 году после выхода завода СПГ на полную мощность грузооборот порта составил 19,5 млн тонн — почти четверть от планового грузооборота Севморпути, составлявшего на тот момент 80 млн тонн. Численность населения вахтового поселка достигла 22 тыс. человек [4; 5].

В 2009 году ОАО «Газпром» была построена железная дорога Обская — Бованенково — Карская протяженностью 572 км — самая северная из действующих железных дорог в мире. При этом в 2016 году был утвержден проект ГЧП строительства железнодорожной линии необщего пользования Бованенково — Сабетта (Северный широтный ход – 2). Она станет заключительным звеном выхода Северного широтного хода (Обская-2 — Салехард — Надым — Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево) на СМП. Ее протяженность превысит 170 км. Реализация проекта позволит сделать Сабетту самым восточным портом СМП с подведенной железной дорогой — вторым после Мурманска подобным опорным пунктом (рис. 1) ¹.

¹ Формально ни порт Мурманск, ни порт Индига, обсуждаемый ниже, не относятся к СМП, который начинается только в Карском море. Но оба эти порта являются ключевыми опорными пунктами, обеспечивающими вход судов в СМП с западного направления.

РИС. 1.
СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ



Источник: Tyulyagin.ru.

Для строительства Северного широтного хода (далее — СШХ) протяженностью 686 км в 2018 году заключено концессионное соглашение. СШХ помимо выхода на СМП обеспечит транспортную связность западной и восточной частей ЯНАО. Подобная связность делает рентабельными производственные проекты, реализация которых ранее была невозможна или нецелесообразна из-за дороговизны доставки стройматериалов, сырья, комплектующих, а также вывоза готовой продукции. Западная оконечность СШХ после строительства моста через Обь получит выход на Лабытнанги и далее в европейскую часть России, а восточная — через Северную и Свердловскую железные дороги на Урал.

СШХ обеспечит развитие промышленности и транспорта ЯНАО и УрФО

СШХ обеспечит развитие промышленности и транспорта ЯНАО и УрФО, а в случае продолжения до морского порта Дудинка («восточное плечо» СШХ) пройдет через комплекс нефтегазовых месторождений Восточной Сибири и получит связь с Норильской железной дорогой, а также еще один выход на СМП. Затраты на создание железнодорожной магистрали оцениваются более чем в 230 млрд рублей. Для РЖД это будет первый проект по схеме концессии [6]. К сожалению, в марте 2022 года данный проект был приостановлен. К нему вернутся после того, как будут реализованы другие приоритетные проекты, в частности Восточный полигон.

К 2028 году на территории Ненецкого АО вблизи поселка Индига (171 км по прямой на запад от Нарьян-Мара) будет реализован еще один проект, обеспечивающий железнодорожный выход на СМП. Там построят незамерзающий глубоководный морской порт с угольным терминалом с грузооборотом на 58,4 млн т и железную дорогу Сосногорск — Индига протяженностью 560 км. Этот комплексный инфраструктурный проект нужен для обслуживания Пижемского месторождения титана и кварца, крупнейшего в мире. Стоимость его ресурсов оценивается примерно в 19 трлн рублей. Строительство реализуют на основе ГЧП [7]. Данный проект могла бы постигнуть судьба СШХ, пребывающего в подвешенном состоянии. Но, несмотря на то что его предшественники — мегапроекты «Белкомур» и «Баренцкомур» — канули в Лету [8], проект вступил в инвестиционную стадию, и глава Республики Коми В. Уйба уверен, что первая ветка железнодорожной магистрали Сосногорск — Индига будет сдана уже к 2026 году [9].

Мурманск стал не только стратегически значимым портом, но и крупнейшим в мире заполярным городом именно благодаря железной дороге

Говоря о значении транспортного комплекса и связности территории для развития Арктики, необходимо отметить вдохновляющую роль, которую для графа С. Ю. Витте, сомневавшегося в необходимости строительства Транссиба только ради военного транзита, сыграла концепция Д. И. Менделеева о железной дороге как факторе освоения новых земель. Завершение строительства КВЖД, в которой Менделеев видел «великое и чисто русское дело», обеспечило выход России к Тихому океану и крепкое положение «на теплом и открытом море» [10, с. 213]. При этом Менделеев исходил из того, что для создания постоянного поселения на территории, куда пришла железная дорога, необходимы три системообразующих фигуры: врач, священник и учитель². Спустя десятилетие эта концепция воплотилась и при освоении Арктики: Мурманск стал не только стратегически значимым портом, но и крупнейшим в мире заполярным городом именно благодаря железной дороге.

Сейчас эта история повторяется с портами Сабетта и Индига. При этом мы можем опираться на современные стратегические документы федерального и регионального уровней, госпрограммы, институты развития и механизмы ГЧП. Повышение транспортной доступности и связности территории увеличивает эффективность применения всех перечисленных выше инструментов, а также расширяет возможности оказания поддержки развитию собственных производств. Но для этого требуются не только технологии, исходные материалы и комплектующие, но и поддержание достойного качества жизни за Полярным кругом. Местное сообщество арктических поселений — сейчас это, конечно, не только врач, священник и учитель, как во времена Д. И. Менделеева. Это и представители широкого круга современных профессий.

Поддержание жизнеобеспечивающей инфраструктуры опорных населенных пунктов АЗРФ, создающей условия для нормальной жизни и работы

Исторически ключевую роль в российском освоении Арктики играли остроги, а затем города и поселки, выполняющие опорные функции баз освоения

Исторически ключевую роль в российском освоении Арктики играли остроги, а затем города и поселки, выполняющие опорные функции баз освоения. А. Н. Пилясов пишет об этом так: «Принцип базы-форпоста, которая обслуживает, охраняет, контролирует окрестную территорию, — фундаментальный для всей организации жизни в экстремальных арктических пространствах... Современные концептуальные представления о феномене арктических городов должны переоткрыть давнюю идею баз пионерного освоения. Понятие базы подчеркивает неразрывную связь города-форпоста с окружающим его пространством неосвоенного фронта» [12, с. 506–507].

Данный фундаментальный принцип, выработанный на протяжении истории освоения Российской Арктики, действует и сейчас, несмотря на широкое применение вахтового метода работы. Поэтому в 2023 году в АЗРФ введен новый институт «опорных населенных пунктов», и правительство России по поручению Президента определило их перечень (распоряжение правительства Российской Федерации от 28.11.2023 № 3377-р [13]).

В данный перечень, разработанный и утвержденный по поручению Президента Российской Федерации [14], вошло 16 городов, поселков и целых агломераций. В правительственном комментарии к принятому распоряжению сказано: «Часть из этих населенных пунктов, расположенных близ месторождений полезных ископаемых, станет базой для развития минерально-сырьевых центров, обеспечивающих развитие металлургической промышленности. В других городах и районах будут

² Сейчас подобные практики часто рассматриваются как социальные услуги. Однако в русской культуре издавна существует представление о сакральности этих практик, поскольку они лежат в основе воспроизводства жизни и создают социокультурный каркас территории, обеспечивающий такое воспроизводство. Данный момент ярко акцентировала министр просвещения Ольга Васильева в своем интервью корреспондентам ТАСС: «Не могут культура, образование и медицина быть услугами. Я всегда говорю, что есть три сакральные профессии, точнее — служения: священник, врач и учитель. Я как историк могу вам подтвердить, что цивилизации расшатывались и рушились, если отношение к этим трем профессиям существенно менялось в худшую сторону» [11].

Количество населенных пунктов со статусом «опорный» будет расти

реализовываться приоритетные инвестпроекты, например создание логистических центров» [15]. Следует особо отметить, что значительная доля опорных населенных пунктов расположена на узловых точках важных транспортных коридоров.

С учетом того, какое разнообразие функций опорных населенных пунктов выделено различными исследователями Арктики [16–19], можно предположить, что количество населенных пунктов со статусом «опорный» будет расти. В пользу данного предположения говорит и то, что набор функций опорных населенных пунктов усложнялся и расширялся исторически. Что представлял собой опорный населенный пункт времен «пушного освоения» Восточной Сибири и Дальнего Востока? (Специально отметим, что в XVII веке путь этого освоения проходил через Арктику³.) «Сибирский острог XVII века, — пишет А. Б. Савченко, — центр “объясачивания” местного населения, сбора пушнины государством, торговли ею и промысла пушного зверя первопроходцами — был типовым элементом территориальной структуры освоения Сибири наряду с водными путями. Поэтому вовлечение зауральских земель в пушной промысел ради сбыта этой продукции на глобальном рынке, динамику освоения новых территорий можно проследить по датам основания острогов в бассейнах сибирских рек» [20, с. 8].

Отвечая на потребности экспорта и социально-экономического развития, постепенно к военным, логистическим, торговым и фискальным функциям опорных населенных пунктов добавились и другие: административные, хозяйственные, инфраструктурные и т. д.⁴ За Уралом появилась регулярная система государственного управления, а остроги превратились в полноценные города и поселки, выполняющие упомянутые выше функции для себя и прилегающих территорий. Новыми требованиями к логистике стали скорость и регулярность [19].

Однако, как полагает А. Н. Пилясов, потребность в опорных базах-форпостах не зависит от времени и технологий: «Даже в современных условиях дальних и сверхдальних схем коммуникации, высокоэффективных схем дальней заброски модулей вахтовых поселков значение местных локальных стационарных городов-баз не только сохраняется, но и возрастает. В зависимости от стадии роста и динамики развития они либо простирают свои базовые функции на сотни километров, либо, наоборот, сжимают до радиуса в десятки километров подшефной территории» [12, — с. 507]. Это также подкрепляет наше предположение о том, что количество опорных населенных пунктов будет расти.

Государственная поддержка и участие бизнеса в развитии жизнеобеспечивающей инфраструктуры опорных населенных пунктов, в том числе с применением механизмов ГЧП, должны обеспечить условия для нормальной жизни и работы, а в дальнейшем и достойное качество жизни (не ниже среднероссийского) и заинтересовать местное сообщество в эффективном взаимодействии с производственным бизнесом.

Роль СМП в социально-экономическом развитии территорий АЗРФ

Выше мы утверждали, что первым из двух ключевых условий развития собственных производств в АЗРФ является повышение связности арктических территорий между собой и с Большой землей, которое обеспечивается за счет формирования транспортной и коммуникационной инфраструктуры. Не умаляя значения современной коммуникационной инфраструктуры, в частности высокоскоростного интернета, обеспечивающей информационную связность территорий, в данной работе мы фокусируем внимание на роли развития транспорта, создающего возможность для связности материальной (перевозка людей и грузов).

3 К Тихому океану (Берингово и Охотское моря) Россия вышла именно через Арктику (Верхоянск — 1638, Зашиверское — 1639, Нижнеколымское — 1644), причем раньше, чем к Балтийскому морю. Охотск (1646) и Анадырь (1649) основаны более чем на полвека раньше Санкт-Петербурга (1703) [19, с. 35–36].

4 В некоторых случаях все эти функции присутствовали с самого начала.

Главной транспортной артерией АЗРФ является СМП

Главной транспортной артерией АЗРФ является СМП. Роль СМП в социально-экономическом развитии прилегающих к нему территорий АЗРФ весьма удачно раскрыта в лаконичном рассуждении А. М. Воротникова: «Строятся и развиваются порты. Естественно, развивается инфраструктура вокруг этих портов. Возникают новые производства, создаются новые рабочие места. Растут доходы граждан, что вызывает рост качества жизни населения и снижает социальную напряженность в АЗРФ. Происходящие изменения положительным образом сказываются на развитии различных производств в Российской Арктике» [21].

При этом Воротников указывает и на обратную связь между развитием транспортной инфраструктуры и местных производств, которая делает развитие всей системы устойчивым и самоподдерживающимся: «Эти перспективные проекты, а также традиционные проекты по добыче сырья (углеводородов и других полезных ископаемых) позволят сформировать грузовую базу для СМП и обеспечить ее рост в перспективе» [21]. Отмечает он и системообразующую роль опорных населенных пунктов: «Именно здесь благодаря проектам развития, а также мощной федеральной и региональной поддержке и участию крупных компаний начнет развиваться производство, сюда будут привлекаться инвестиционные ресурсы — как российские, так и из дружественных стран... Благодаря такому подходу к развитию российского Севера возникает реальная возможность обеспечить рост ВВП при движении грузов по СМП» [21].

Роль СМП в социально-экономическом развитии территорий АЗРФ выражается в следующей системе функций и факторов.

Во-первых, СМП выполняет функции обеспечения связности территорий АЗРФ с материком (внешняя связность, включая экспорт) и между собой (внутренняя связность).

Говоря о стратегических функциях СМП в социально-экономическом развитии территорий АЗРФ, можно вспомнить концепцию Д. И. Менделеева о железной дороге как факторе освоения новых земель и то, как она воплотилась и при создании Мурманска (см. выше). Также можно вспомнить и то, что всего лишь несколькими десятилетиями раньше основными транспортными артериями при освоении Арктики и пространств за Уралом были реки и северные моря. Уже в конце XVI века поморы освоили Мангазейский морской ход из Архангельска (основан в 1584 году в устье Северной Двины) к низовьям реки Таз (восточнее Обской губы)⁵. Большая часть маршрута проходила за Полярным кругом из Белого моря через Баренцево и западную часть Карского моря к полуострову Ямал⁶, а затем через Ямальский волок в Обскую, а далее — Тазовскую губу [23]. В 1601 году в нижнем течении Таза была основана «златокипящая» Мангазея — богатейший центр промыслового района и торговли пушниной [22; 19].

Сообщение арктических территорий с материком, которое обеспечивает транспортный комплекс, стратегически значимо для обеспечения «северного завоза», логистики компаний добывающих отраслей (доставка оборудования и запчастей, вывоз готовой продукции) и строительных организаций (в отличие от материка в АЗРФ большинство общестроительных материалов являются завозными).

⁵ Как отмечает П. А. Филин, под «Мангазеей» понимался как конкретный город на севере за Уралом, на реке Таз, примерно в 200 км от ее устья, так и очень большая территория по нижнему течению рек Оби, Таза и Енисея. Но вопрос о том, когда русским стало известно об этом большом регионе, является самым спорным и далеко не решенным. Из летописных данных мы знаем, что новгородцы еще в XV веке собирали дань с Югры и знали о существовании племен самоедов в эпоху Древней Руси, а также совершали походы на Обь. Но эта информация недостаточна для понимания интенсивности процесса и путей проникновения русских за Урал [22, с. 85–86].

⁶ Эта часть маршрута совпадала с западной частью нынешнего СМП, но поморы предпочитали короткий путь из Белого моря в Баренцево: чтобы не обходить полуостров Канин с севера по морю, они пересекали его с запада на восток, используя Чёшский волок, образованный реками Чижя и Чёша, русла которых в их верхнем течении проходят близко друг к другу.

Роль драйвера социально-экономического развития арктических территорий России за счет их внутренней связности может выполнять и СМП

Но не менее важна связность арктических территорий между собой. Примером может служить СШХ, который должен соединить западную и восточную части ЯНАО: без этой железнодорожной артерии целый ряд крупных инвестиционных проектов на территории региона оказывается нерентабельным. В перспективе аналогичную роль драйвера социально-экономического развития арктических территорий России за счет их внутренней связности может выполнять и СМП.

Выше мы цитировали рассуждение А. М. Воротникова об устойчивой связи между развитием транспортной инфраструктуры СМП и местных производств. Приведем еще суждение А. К. Криворотова о стратегической роли СМП в масштабах всей России: «Огромное значение Северного морского пути определяется тем, что это один из всего двух наземных маршрутов, которые соединяют западную и восточную части страны — Центральную Россию и Зауралье. Вторым является бывший Сибирский тракт, ныне Транссибирская магистраль, и идущее примерно в том же коридоре шоссе, которое только в последние годы стало круглогодично действующим. Получается, что существует один сухопутный маршрут по югу и один северный по морю, кроме них запад и восток России соединяют только авиарейсы» [24].

Следует также подчеркнуть, что для АЗРФ связь с материком — это не только «северный завоз», доставка оборудования, запчастей и стройматериалов. Для компаний добывающих отраслей это еще и вывоз готовой продукции, в том числе экспорт: «Конечно, Северный морской путь имеет стратегическое значение прежде всего для поддержания транспортной связности внутри России, особенно в нынешних сильно осложнившихся условиях. Но при этом основные факторы увеличения грузооборота СМП — это не внутренние перевозки, а экспортные: вывоз сибирского, а теперь и не только сибирского сырья на приоритетные рынки» [24]. Выше это было проиллюстрировано на примере портов Сабетта (уже действующего) и Индига (строящегося). А пример Дудинки, морского порта в низовьях Енисея, демонстрирует возможности, которые открывает соединение СМП с железнодорожной инфраструктурой (вскоре таковой будут обладать Сабетта и Индига).

Вспоминая об институте «опорных населенных пунктов», отметим, что ключевые порты, в которых необходимо поддерживать береговую инфраструктуру, могут стать новым опорным элементом поселенческого каркаса АЗРФ.

Во-вторых, СМП выполняет функции обеспечения работы локальных энергосистем (распределенной энергетики).

Энергетика территорий АЗРФ в большинстве случаев распределенная

Энергетика территорий АЗРФ в большинстве случаев распределенная. Традиционным источником электроэнергии являются дизельные электростанции (ДЭС), которые нуждаются в завозе топлива. Эту задачу во многих случаях эффективно решать с задействованием СМП и судоходных рек, впадающих в полярные моря.

Безусловно, перспективно использование возобновляемых источников энергии (ВИЭ), которые не требуют завоза топлива — солнечных (СЭС) и ветровых электростанций (ВЭС). Уже имеется позитивный опыт использования СЭС в Республике Якутия — Саха, реализуются пилотные проекты и в других регионах. Однако СЭС не могут функционировать в полярную ночь, поэтому необходимы дублирующие источники электроэнергии, работа которых основана на иных физических принципах.

Что касается ВЭС, то оператором СМП, ГК «Росатом», создана дочерняя компания АО «ВетроОГК», которая с 2016 года успешно реализует проекты по созданию ВЭС в российских регионах. В сентябре 2017 года был создан новый дивизион «Росатома» — АО «Новавинд» с уставным капиталом 1,101 млрд рублей, основная задача которого — консолидировать усилия госкорпорации в передовых сегментах и технологических платформах электроэнергетики. На начальном этапе «Новавинд»

объединило все ветроэнергетические активы «Росатома» и отвечает за реализацию стратегии по направлению «ветроэнергетика». АО «ВетроОГК» вошло в контур управления АО «НоваВинд».

Однако ВЭС имеют крупногабаритные конструктивные элементы, доставка которых наиболее целесообразна морским путем. Кроме того, исследования и анализ результатов реализации пилотных проектов показал, что в арктических условиях ВЭС наиболее эффективно работают в связке с ДЭС, поэтому сохраняется задача доставки топлива, в решении которой роль СМП может быть велика (см. выше).

Кратко обрисует еще две группы функций СМП, которые прямо не связаны с развитием крупномасштабных местных производств, но косвенно влияют на создание для этого благоприятных условий, поскольку касаются безопасности и качества жизни, а также открывают многообразные возможности для развития различных сервисов (обслуживание военных объектов, туризм, переработка отходов и т. д.).

В-третьих, СМП выполняет военно-стратегические функции.

В связи с возрастанием геополитической конкуренции в Арктике увеличивается и военно-стратегическое значение СМП

В связи с возрастанием геополитической конкуренции в Арктике увеличивается и военно-стратегическое значение СМП. Российские военные уже полноценно вернулись на остров Врангеля (база «Полярная звезда» [25]), остров Котельный (база «Северный клевер» [26]) и Землю Франца-Иосифа (база «Арктический трилистник» [27]), возвращаются они и на другие арктические территории. Логистика, необходимая для строительства и поддержания соответствующей военной инфраструктуры, в значительной степени обеспечивается именно за счет задействования Северного морского пути.

В-четвертых, СМП выполняет функции по поддержке сохранения экологии Арктики и развития арктического туризма.

Действие экологических факторов порождает широкий спектр негативных последствий для природы Арктики — от нарушения механизма самовосстановления арктических территорий до накопления загрязнений (как промышленных, так и бытовых), ликвидировать которые в Арктической зоне сложно и дорого. Задачу очистки арктических территорий от мусора во многих случаях также эффективно решать с задействованием СМП и судоходных рек, впадающих в полярные моря.

Кроме того, следует отметить роль СМП в перспективном развитии арктического туризма.

Строительство нового крупнотоннажного СПГ-проекта в Мурманской области — пример масштабного запуска собственного производства с опорой на новую транспортную инфраструктуру

Данная часть работы содержит кейс, иллюстрирующий запуск масштабного инвестиционного проекта собственного производства с опорой на новую транспортную инфраструктуру.

Планируемое «НОВАТЭКом» строительство нового крупнотоннажного СПГ-проекта в Мурманской области [28–30] можно рассматривать как результат синергии его интересов с двумя другими крупнейшими отечественными игроками российского ТЭКа — «Газпромом» и «Росатомом». При этом важно, что масштабный запуск собственного производства осуществляется с опорой на новую транспортную инфраструктуру — газопровод Волхов — Мурманск — Белокаменка.

Во-первых, инвестиционные приоритеты «НОВАТЭКа» смещаются от добычи к высокотехнологичному производству. Технологические линии для нового завода будут созданы в центре строительства крупнотоннажных морских сооружений, принадлежащем «НОВАТЭКу» и расположенном в поселке Белокаменка Мурманской области, что даст серьезный импульс развитию отечественного энергетиче-

Инвестиционные приоритеты «НОВАТЭКа» смещаются от добычи к высокотехнологичному производству

ского машиностроения. «Мурманский СПГ» мощностью 20,4 млн тонн в год может стать четвертым и крупнейшим проектом «НОВАТЭКа» после открытого в декабре 2017 года «Ямал СПГ» (17,4 млн тонн), запущенного в декабре 2023 года «Арктик СПГ-2» (19,8 млн тонн) и планируемого «Обского СПГ» (7 млн тонн). Но впервые «НОВАТЭК» будет использовать газ из Единой системы газоснабжения, а не с собственных месторождений.

Для чего понадобился подобный проект? Он вызван к жизни геополитической ситуацией, сложившейся после начала СВО и подрыва «Северных потоков»: свободные мощности «Газпрома» после утраты большей части европейского рынка значительно превышают 100 млрд кубометров, из которых 30 млрд кубометров он готов направить на Кольский полуостров по газопроводу Волхов — Мурманск — Белокаменка, стоимость которого предварительно оценивается в 350 млрд рублей. В этом году «Газпром» приступил к его проектированию, несмотря на то что до этого проект долго буксовал из-за дороговизны и низкого спроса на газ в регионе.

Но теперь «Газпром» заинтересован в новых каналах сбыта излишков газа, возникших на западном направлении по геополитическим причинам, и решил пойти уже испытанным путем через Мурманск, само возникновение которого стало следствием сходной ситуации, сложившейся более 100 лет назад, когда во время Первой мировой войны Россия искала альтернативные пути доставки вооружения и боеприпасов от союзников по Антанте. Именно тогда были построены и порт Романов-на-Мурмане, и железная дорога на Кольский полуостров. А теперь, когда война имеет гибридный характер, решено строить новый газопровод протяженностью 1,3 тыс. км. Из Мурманска газ продолжит свое путешествие к потребителям в сжиженном виде, для чего и потребовался масштабный проект «НОВАТЭКа». Здесь налицо синергия интересов двух гигантов российского ТЭКа — «НОВАТЭКа» и «Газпрома».

Во-вторых, не остается в стороне и третий гигант отечественного ТЭКа — «Росатом»: завод «НОВАТЭКа» запитают от Кольской АЭС мощностью 1,76 ГВт, которая исторически недозагружена. Благодаря дешевой электроэнергии, вырабатываемой на АЭС и ГЭС, цена на электроэнергию в Мурманской области — одна из самых низких среди российских регионов. Кроме того, после признания атомной энергетики замкнутого топливного цикла не порождающей углеродный след эту электроэнергию можно считать «зеленой». Такие преимущества позволяют решить сложную технологическую проблему, также порожденную геополитической ситуацией: из-за санкций у российских компаний сейчас нет доступа к мощным газовым турбинам, необходимым для производства СПГ. Эта проблема изящно решается путем использования электрического привода вместо газотурбинного, а также с помощью дешевой «зеленой» электроэнергии!

Еще одна проблема, порожденная геополитической ситуацией, связана с санкциями на фрахт танкеров для перевозки российских энергоносителей и на страхование российских танкеров. Она решается за счет того, что из Мурманска возможна продажа на условиях FOB, когда покупатель газа сам предоставит танкер для вывоза. При этом исчезает необходимость использования дорогостоящих танкеров ледового класса Arc7, поскольку порт Мурманска является незамерзающим и СПГ можно будет вывозить на обычных конвенциональных судах.

30 мая 2023 года в «НОВАТЭКе» сообщили газете «Коммерсантъ», что компания приступила к реализации проекта «Мурманский СПГ» «с учетом целого ряда необходимых преимуществ, позволяющих обеспечить выполнение целевых показателей производства СПГ, установленных Президентом и правительством РФ» [28]. Такие преимущества, обеспечивающие достижение стратегически значимого результата, создаются благодаря синергии интересов «НОВАТЭКа», «Газпрома» и «Росатома».

После признания атомной энергетики замкнутого топливного цикла не порождающей углеродный след эту электроэнергию можно считать «зеленой».

Проблемы, порождаемые несбалансированностью интересов государства, местного населения и частных инвесторов, реализующих крупные инвестиционные проекты на территории АЗРФ

Складывается целостная система стратегических документов, увязывающая между собой общие документы и специализированные

Без стратегии невозможны осмысленная приоритизация проектов и мобилизация ресурсов

26 октября 2020 года указом Президента Российской Федерации № 645 утверждена Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года [31]. Данная стратегия разработана в целях реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, которые были утверждены на полгода раньше указом Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 [32]. В ответ на внешние вызовы в оба стратегических документа практически синхронно вносятся изменения, последний раз это было в феврале 2023 года.

Само появление двух таких документов — убедительное свидетельство признания высшим руководством нашей страны стратегического значения Арктики и ее роли в обеспечении национальной безопасности Государства Российского. Данный факт нашел свое подтверждение в обновленных версиях двух важнейших стратегических документов — Стратегии национальной безопасности Российской Федерации и Концепции внешней политики Российской Федерации.

В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной указом Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 [33], пункт 101 данного документа, в числе задач, решение которых обеспечивает достижение целей внешней политики Российской Федерации, называет «обеспечение интересов Российской Федерации, связанных с освоением космического пространства, Мирового океана, Арктики и Антарктики» (подпункт 17 данного пункта). А в Концепции внешней политики Российской Федерации, утвержденной указом Президента Российской Федерации от 31.03.2023 № 229 [34], Арктике посвящен пункт 50, представляющий собой целый отдельный раздел «Арктика», включающий четыре подпункта.

Основы государственной политики в Арктике, Стратегия развития АЗРФ, ряд других стратегических документов федерального уровня, затрагивающих развитие Арктики, а также стратегии развития регионов и муниципальных образований, входящих в АЗРФ, и мастер-планы опорных населенных пунктов АЗРФ призваны конкретизировать положения этих двух главных стратегических документов. В частности, распоряжением правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р [35] был утвержден План развития Северного морского пути на период до 2035 года. В прошлом году принят федеральный закон «О северном завозе» от 04.08.2023 № 411-ФЗ [36], а к настоящему моменту вступила в действие вся система подзаконных актов, обеспечивающих реализацию его норм. Постепенно складывается целостная система стратегических документов, увязывающая между собой общие документы и специализированные, а также стратегии разных уровней — от федерального до муниципального. Но в этой системе присутствует ряд противоречий.

Во-первых, согласно федеральному закону «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ [37], стратегические документы целеполагания являются долгосрочными. Однако реальный практический опыт стратегического планирования свидетельствует о том, что в современных условиях «турбулентности» подобные документы, разработанные, как правило, на срок 10 лет и более, в значительной мере устаревают уже через пять лет. И возникает вполне разумный вопрос: а зачем в принципе нужно заниматься стратегическим планированием в подобной ситуации?

Самый простой ответ заключается в том, что в таком случае лучше вообще обойтись без стратегии и действовать по ситуации. Однако чем такой способ работы отличается от того, чтобы плыть по течению, не имея стратегической рамки, которая по идее должна выполнять функцию компаса?! На взгляд автора, более мудрая позиция заключается в признании того факта, что в условиях «турбулент-

ности» роль стратегии только возрастает. Без стратегии невозможны осмысленная приоритизация проектов и мобилизация ресурсов. Но в быстро изменяющейся внешней среде эффективная стратегия должна быть именно компасом, а не жестким планом. Поэтому, чтобы не относиться к стратегии как к имитационному документу, не связанному с жизнью, стратегию нужно регулярно пересматривать. Как показывает опыт Республики Саха (Якутия), подобный пересмотр целесообразно осуществлять по завершении каждого этапа реализации стратегии с учетом реально достигнутых результатов. Но этот принцип касается не только регионального, но и других уровней стратегического планирования.

В некоторых ситуациях такой пересмотр стратегии будет лишь адаптацией к изменениям внешней среды, например пересмотром значений целевых показателей, не затрагивающих концептуальное ядро, а в других — кардинальной переработкой, сменой стратегии. В том, чтобы отличить первый случай от второго и своевременно провести необходимые изменения, и заключается искусство стратегического планирования. А организационным условием того, что изменения действительно будут внесены вовремя, является процедура актуализации стратегии, которую рекомендуется проводить не реже, чем раз в пять-шесть лет.

Некоторые из показателей в разных документах, действующих одновременно, не совпадают

Во-вторых, целеполагание в вопросах развития Российской Арктики определено рядом стратегических документов. При этом некоторые из показателей в разных документах, действующих одновременно, не совпадают. Например, прогнозируемый объем грузопотока по Севморпути (в Стратегии развития АЗРФ — 90 млн тонн в 2030 году, 130 млн тонн в 2035 году, а в Плане развития Северного морского пути — 150 млн тонн в 2030 году, 220 млн тонн в 2035 году). На какие показатели следует ориентироваться в подобных противоречивых ситуациях и почему?

Формально ответ на данный вопрос довольно прост: в подобных противоречивых ситуациях следует ориентироваться на значения целевых показателей из документов, которые были утверждены или актуализированы позже. И в процессе ближайшей актуализации других документов необходимо синхронизировать значения соответствующих целевых показателей. Однако на практике процедура синхронизации может оказаться не такой уж простой: в актуализируемом документе показатели увязаны между собой, и синхронизация значений одного целевого показателя, скорее всего, потребует изменений и других. А они синхронизированы с какими-то иными документами. В результате, разрешив противоречие между одной парой документов, мы породим его между другой парой. И это противоречие придется разрешать уже при актуализации следующего документа. В итоге получается, что, даже осуществляя пересмотр значений целевых показателей, не затрагивающий концептуальные ядра стратегических документов, мы имеем дело не со статичной, а с живой системой и с обновляемым потоком данных.

В-третьих, некоторые актуальные тенденции в области стратегического планирования в Арктической зоне не отражены в Стратегии развития АЗРФ, например концепция опорных населенных пунктов (муниципальных образований) АЗРФ, зафиксированная распоряжением правительства Российской Федерации от 28.11.2023 № 3377-р [13]. Как должны решаться подобные ситуации?

На взгляд автора, данная концепция формирует новый институт, обладающий стратегическим значением для освоения Российской Арктики. И этот институт обязательно должен стать органической частью Стратегии развития АЗРФ при ее ближайшей актуализации, причем, поскольку речь идет о концепции, это как раз тот случай, когда затрагивается концептуальное ядро Стратегии, то есть речь идет об изменении не только отдельных показателей и мероприятий, но и о корректировке или даже трансформации целей, задач, приоритетов и т. д., ведь сеть опорных населенных пунктов и агломераций при достаточных капиталовложениях

Документы государственного стратегического планирования, касающиеся развития АЗРФ, слабо увязаны с инвестиционными программами компаний, которые присутствуют на этих территориях

Гигантские инвестиции «Роснефти» и «Северной звезды» не приносят ни порту, ни поселку Диксон почти ничего

ях, которые сейчас обосновываются в рамках мастер-планов этих муниципальных образований, существенно повысит инвестиционный потенциал АЗРФ и расширит возможности привлечения бизнеса для реализации мероприятий Стратегии. В результате в Стратегии появятся не только новые мероприятия, но и возможность постановки новых, более амбициозных задач и даже целей.

В-четвертых, представляется, что документы государственного стратегического планирования, касающиеся развития АЗРФ, слабо увязаны с инвестиционными программами компаний, которые присутствуют на этих территориях. Достаточны ли имеющиеся инструменты гармонизации интересов государства и бизнеса для привлечения независимых экономических агентов к выполнению намеченных стратегических планов?

Здесь мы имеем две стороны медали. С одной стороны, мы располагаем достаточно широким набором апробированных инструментов гармонизации интересов государства и бизнеса для стимулирования предпринимательской деятельности и привлечения инвестиций в Арктическую зону России. Это и меры господдержки предпринимательской деятельности (в частности, МСП), и налоговые льготы (в частности, предоставляемые в рамках ТОСЭР), и меры поддержки северного завоза, и субсидирование авиаперевозок, и инструменты ГЧП, и размещение прямых госзаказов. Но, с другой стороны, довольно часто инвестиционные программы крупных федеральных компаний, разворачивающих добычу ресурсов на территории АЗРФ, оказываются не скоординированы с целями и задачами развития тех муниципальных образований, которым принадлежат эти территории, причем во многих случаях речь идет о целях и задачах, представленных даже в стратегических документах федерального уровня. С такими противоречиями автор вместе со своими коллегами столкнулся при разработке мастер-планов опорных населенных пунктов Арктической зоны.

Типичная ситуация такова: федеральная компания получает лицензию на разработку месторождения, а дальше оптимизирует свою деятельность на территории так, как считает нужным. Это касается использования вахтового метода, развития транспортной инфраструктуры (в частности, выбора мест для строительства портовых терминалов), определения маршрутов для доступа к месторождениям, использования местного сырья и кадров при реализации инвестпроектов и эксплуатации построенных объектов. Например, ПАО «НК «Роснефть» и угольная компания ООО «Северная звезда», работающие на территории городского поселения Диксон (это муниципальное образование занимает площадь, сопоставимую с Великобританией или крупнейшим японским островом Хонсю), строят нефтяной и угольный терминалы в десятках километров от поселка Диксон, хотя еще в XIX веке знаменитый шведский мореплаватель А. Э. Норденшельд, в 1878–1879 годах первым в истории пройдя Северо-восточным проходом из Гетеборгской гавани через Берингов пролив в Тихий океан, назвал Диксон «лучшей пристанью на всем северном берегу Азии» [38]. Несмотря на то что за постсоветские годы население поселка Диксон сократилось более чем в 16 раз и сейчас составляет всего 309 человек, порт Диксон сохраняет ряд важных функций, связанных с обеспечением безопасности судоходства на Севморпути. Зона ответственности порта Диксон простирается до Берингова пролива, а его роль прописана во всех стратегических документах развития АЗРФ.

Осваивая месторождения и реализуя свои инвестиционные программы, обе вышеупомянутые компании действуют исключительно вахтовым методом. Наземной связи между строящимися портовыми терминалами и поселком Диксон нет и пока не предвидится. В результате возникает парадокс: гигантские инвестиции «Роснефти» и «Северной звезды» не приносят ни порту, ни поселку Диксон почти ничего за исключением налоговых платежей «Северной звезды» в бюджет город-

ского поселения Диксон, которые пока невелики. Это свидетельствует о недостатке стратегической координации на федеральном уровне.

Чисто формально описанное противоречие устранено за счет того, что нефтяной и угольный терминалы юридически включены в состав порта Диксон, территория которого была соответствующим образом расширена. Но очевидно, что это яркий пример «работы на показатели», притом что реальная проблема просто прячется за бюрократическими формулировками. Представляется, что инструментом стратегической координации, позволяющим избежать подобных казусов, может быть использование норм федерального закона от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах» [39], 15-я статья которого определяет цели лицензирования пользования недрами. Согласно пункту 3 приведенного в данной статье перечня целей лицензирования пользования недрами, в их число входит «соблюдение социальных, экономических, экологических и других интересов населения, проживающего на соответствующей территории, и всех граждан Российской Федерации». К сожалению, эта норма не устанавливает конкретных требований к получателю лицензии, и санкций за ее нарушение не предусматривается. Для того чтобы эта норма не осталась декларативной, необходимо при выдаче лицензии вводить увязку соблюдения интересов населения с налоговыми платежами, предусмотренными разделом V данного закона («Платежи при пользовании недрами», статьи 39–43).

В условиях роста стратегического значения Арктики и обострения международной конкуренции за ее ресурсы необходимо сохранить постоянное население АЗРФ

В условиях роста стратегического значения Арктики и обострения международной конкуренции за ее ресурсы необходимо сохранить постоянное население АЗРФ, а в опорных населенных пунктах и рост его численности. Без этого отстоять лидирующие позиции России в Арктике, завоеванные предыдущими поколениями, будет невозможно. Поэтому привлечение независимых экономических агентов к выполнению намеченных стратегических планов развития АЗРФ должно основываться на стратегической координации усилий государства и бизнеса, обеспечивающей рост человеческого потенциала Российской Арктики.

Подводя итог, хотелось бы отметить, что автор смотрит на перспективы развития АЗРФ оптимистично. Целостная система стратегических документов для управления развитием Арктической зоной выстроена, теперь дело за построением на ее основе современной системы стратегического управления, обеспечивающей преодоление рассмотренных выше противоречий на основе скоординированной работы всех заинтересованных сторон, включая органы государственного и муниципального управления всех уровней, бизнес и общественность.

Заключение

Двусторонняя связь между развитием транспортной инфраструктуры и местных производств делает развитие всей системы устойчивым и самоподдерживающимся

Как было уже отмечено выше, развитие собственных (местных) производств в АЗРФ имеет два ключевых условия: 1) формирование транспортной и коммуникационной инфраструктур арктических территорий, обеспечивающих их связность между собой и с Большой землей; 2) обеспечение достойного (не ниже среднероссийского) качества жизни в опорных населенных пунктах за счет поддержания их жизнеобеспечивающей инфраструктуры. Стратегическое значение для реализации обоих условий имеет развитие СМП, а в плане механизмов ключевая роль здесь принадлежит государству, крупным частным инвесторам и механизмам ГЧП.

Двусторонняя связь между развитием транспортной инфраструктуры и местных производств делает развитие всей системы устойчивым и самоподдерживающимся. То же самое можно сказать относительно двусторонней связи устойчивого развития опорных населенных пунктов с обоими этими процессами. Такой «треугольник процессов» обладает еще большей устойчивостью. Государственная поддержка и участие бизнеса в развитии жизнеобеспечивающей инфраструктуры

опорных населенных пунктов, в том числе с применением механизмов ГЧП, позволят обеспечить достойное качество жизни и заинтересовать местное сообщество в эффективном взаимодействии с производственным бизнесом. Это станет возможно при условии успешного решения обозначенных выше проблем, порождаемых несбалансированностью интересов государства, местного населения и частных инвесторов, реализующих крупные инвестпроекты на территории АЗРФ.

Благодарности

Основные тезисы данной работы родились в ходе подготовки автора к выступлениям на заседаниях дискуссионного клуба Проектного офиса развития Арктики (ПОРА). Пользуясь случаем, хочу выразить свою признательность коллегам по дискуссионному клубу за творческую атмосферу, стимулирующую появление новых идей и разнообразие точек зрения на обсуждаемые вопросы, что способствует их целостному рассмотрению.

Моя особая благодарность — руководителю дискуссионного клуба, координатору Экспертного центра ПОРА А. М. Воротникову, который регулярно и очень по-дружески настаивает, чтобы я записывал тезисы своих выступлений, что позже дало отличную стартовую площадку для дальнейшей работы.

Также я хотел бы отметить вклад Татьяны Красниковой и Степана Реева, обсуждавших со мной проблемы, поднятые в пятой части данной работы, и привнесших ценные идеи.

И last but not least, я весьма признателен двум анонимным рецензентам, чья конструктивная критика и экспертные комментарии позволили существенно улучшить исходную версию данной статьи.

Литература

1. Романов-на-Мурмане // «Кольский Север». Энциклопедический лексикон / Гл. ред. А. С. Лоханов. — Мурманск: Доброхот, 2013. — URL: <http://lexicon.dobrohot.org/index.php/Романов-на-Мурмане>.
2. Строительство объектов морского порта Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе // Архангельский филиал ФГУП «Росморпорт». — URL: https://www.rosmorport.ru/filials/arf_port_development_completed.
3. «Ямал СПГ». О проекте. — URL: <http://yamallng.ru/project/about>.
4. Труд и быт на Крайнем Севере. Как живут рабочие в поселке Сабетта // Вести Ямал. 11.05.2016. — URL: https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/trud_i_byit_na_kraynem_severe_kak_jivut_rabochie_v_poselke_sabbeta154243.
5. Ковалева М. Сабетта: про жизнь страны и региона до и после триумфального старта в главном поселке России // Вести Ямал. 10.12.2017. — URL: https://vesti-yamal.ru/ru/sobytija_njedjeli/sabetta_pro_jizn_stranyi_i_regiona_do_i_posle_triumpfalnogo_starta_v_glavnom_pos166119.
6. К порту Сабетта могут подвести Северный широтный ход // Морские вести России. —

References

1. Romanov-na-Murmane [Romanov-upon-Murman] // Kol'skii Sever. Entsiklopedicheskii leksikon [«Kola North». Encyclopedic lexicon] / Ed. A. S. Lokhanov. — Murmansk: Dobrohot, 2013 (in Russian). — URL: <http://lexicon.dobrohot.org/index.php/Романов-на-Мурмане>.
2. Construction of Sabetta seaport facilities on the Yamal Peninsula, including the creation of a shipping approach channel in the Gulf of Ob // Arkhangel'sk branch of the Federal State Unitary Enterprise Rosmorport (in Russian). — URL: https://www.rosmorport.ru/filials/arf_port_development_completed.
3. Yamal LNG. About the project (in Russian). — URL: <http://yamallng.ru/project/about>.
4. Work and everyday life in the Far North. How workers live in the village of Sabetta // Vesti Yamal. 05/11/2016 (in Russian). — URL: https://vesti-yamal.ru/ru/vjesti_jamal/trud_i_byit_na_kraynem_severe_kak_jivut_rabochie_v_poselke_sabbeta154243.
5. Kovaleva M. Sabetta: about the life of the country and region before and after the triumphant start in the main village of Russia // Vesti Yamal. 12/10/2017 (in Russian). — URL: https://vesti-yamal.ru/ru/sobytija_njedjeli/sabetta_pro_jizn_stranyi_i_regiona_do_i_posle_triumpfalnogo_starta_v_glavnom_pos166119.

- URL: <https://morvesti.ru/news/1678/102105>.
7. Героева А. Порт в Индиге и железная дорога к нему будут стоить 700 млрд рублей // Ведомости. 13.04.2022. — URL: https://www.vedomosti.ru/ecology/protection_nature/articles/2022/04/13/917865-port-v-indige-i-zheleznaya-doroga-k-nemu-budut-stoit-700-mlrd-rublei.
 8. Владимиров Е. Путь на Индигу // Журнал «Регион». 14.11.2023. — URL: <https://ourreg.ru/2023/11/14/put-na-indigu>.
 9. Белова О. Мегaproект строительства железнодорожной магистрали Сосногорск — Индига даст Коми 3 тыс. рабочих мест // Информационное агентство «КомиИнформ». 13.01.2024. — URL: <https://komiinform.ru/news/260524>.
 10. Менделеев Д. И. Заветные мысли. — СПб.: Типо-литография М. П. Фроловой, 1903. [1905]. — 428 с. [Переиздание: М.: Мысль, 1995. — 414 с.]
 11. Борискин К. Министр просвещения о национальном проекте «Образование», о ЕГЭ, про нового педагога и сильную школу. Интервью корреспондентам ТАСС // Портал «Новости образования». 24.04.2019. — URL: <http://news-edu.ru/intervyu-s-olgoj-vasilevoj>.
 12. Пилисов А. Н. Города-базы Арктического фронта // Вопросы географии. Сб. 141: Проблемы регионального развития России. — М.: Издательский дом «Кодекс», 2016. — С. 503–528.
 13. Распоряжение правительства Российской Федерации от 28.11.2023 № 3377-р «Об утверждении перечня опорных населенных пунктов (муниципальных образований) Арктической зоны РФ». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312040019>.
 14. Сoвещание по развитию ЗАТО и городов в Арктической зоне. 20 июля 2023 г., Мурманск. — URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71711>.
 15. Правительство утвердило перечень опорных населенных пунктов Арктической зоны, которые станут базой для реализации экономических и инфраструктурных проектов (комментарий к распоряжению правительства Российской Федерации от 28.11.2023 № 3377-р). — URL: <http://government.ru/news/50301>.
 16. Сергей Никоноров — развитие арктических городов как задача государственного стратегического планирования // Портал GoArctic. 22.08.2023. — URL: <https://goarctic.ru/society/sergey-nikonorov-razvitie-arkticheskikh-gorodov-kak-zadacha-gosudarstvennogo-strategicheskogo-planir>.
 17. Опорные населенные пункты Российской Арктики: материалы предварительного исследования. — АНО «Информационно-аналитический центр Государственной комиссии по вопросам развития Арктики», АНО «Институт регионального консалтинга», 2022. — 246 с. — URL: <https://arctic-russia.ru/article/opornye-naselennye-punkty-novyy-subekt-prostranstvennogo-razvitiya-arktiki>.
 18. Данькин М. А., Замятина Н. Ю. Информационная статья по результатам проведения научно-исследовательских работ «Разработка методических основ формирования государственной политики в отношении населенных пунктов Арктической зоны Российской Федерации, в которых расположены органы и организации, выполняющие функции в области обеспечения национальной безопасности и (или) функции базы для развития геолого-разведочных работ и минерально-сырьевых центров» и «Разработка и обоснование переч-
 6. The Northern Latitudinal Passage may be connected to the port of Sabetta // Marine News of Russia (in Russian). — URL: <https://morvesti.ru/news/1678/102105>.
 7. Geroeva A. The port in Indiga and the railway to it will cost 700 billion rubles // Vedomosti. 04/13/2022 (in Russian). — URL: https://www.vedomosti.ru/ecology/protection_nature/articles/2022/04/13/917865-port-v-indige-i-zheleznaya-doroga-k-nemu-budut-stoit-700-mlrd-rublei.
 8. Vladimirov E. The path to Indiga // Magazine «Region». 11/14/2023 (in Russian). — URL: <https://ourreg.ru/2023/11/14/put-na-indigu>.
 9. Belova O. Mega-project for the construction of the Sosnogorsk-Indiga railway will provide Коми with 3 thousand jobs // Information agency «KomiInform». 01/13/2024 (in Russian). — URL: <https://komiinform.ru/news/260524>.
 10. Mendeleev D. I. Cherished thoughts. — SPb.: Typo-lithography of M. P. Frolova, 1903. [1905]. — 428 p. [Reprinted: M.: Mysl, 1995. — 414 p.] (in Russian).
 11. Boriskin K. Minister of Education on the national project «Education», on the Unified State Exam, on a new teacher and a strong school. Interview with TASS correspondents // Portal «Education News». 04/24/2019 (in Russian). — URL: <http://news-edu.ru/intervyu-s-olgoj-vasilevoj>.
 12. Pilyasov A. N. Basic cities of the Arctic frontier // Problems of Geography. Vol. 141: Problems of Regional Development of Russia. — M.: Publishing House «Kodeks», 2016. — Pp. 503–528 (in Russian).
 13. Order of the Government of the Russian Federation dated 11/28/2023 No. 3377-r «On approval of the list of supporting settlements (municipalities) of the Arctic zone of the Russian Federation» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202312040019>.
 14. Meeting on the development of closed administrative towns and cities in the Arctic zone. July 20, 2023, Murmansk (in Russian). — URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/71711>.
 15. The government has approved a list of support settlements in the Arctic zone, which will become the basis for the implementation of economic and infrastructure projects (commentary to the order of the Government of the Russian Federation dated November 28, 2023 No. 3377-r (in Russian)). — URL: <http://government.ru/news/50301>.
 16. Sergey Nikonorov — development of Arctic cities as a task of government strategic planning. 08/22/2023 (in Russian). — URL: <https://goarctic.ru/society/sergey-nikonorov-razvitie-arkticheskikh-gorodov-kak-zadacha-gosudarstvennogo-strategicheskogo-planir>.
 17. Supporting settlements of the Russian Arctic: materials of preliminary research. — ANO «Informational and Analytical Center of the State Commission for Arctic Development», ANO «Institute of Regional Consulting», 2022. — 246 p. (in Russian). — URL: <https://arctic-russia.ru/article/opornye-naselennye-punkty-novyy-subekt-prostranstvennogo-razvitiya-arktiki>.
 18. Dankin M. A., Zamyatina N. Yu. Information article based on the results of research works «Development of methodological foundations for the formation of state policy in relation to populated areas of the Arctic zone of the Russian Federation, in which bodies and organizations performing functions in the field of ensuring national security and (or) functions as a base for the development of geological exploration and mineral resource centers» and «Development and justification of a list of settlements in the Arctic zone of the Russian Federation, in which bodies

- на населенных пунктах Арктической зоны Российской Федерации, в которых расположены органы и организации, выполняющие функции в области обеспечения национальной безопасности и (или) функции базы для развития геологоразведочных работ и минерально-сырьевых центров (опорные населенные пункты АЗРФ), разработка рекомендаций по формированию механизмов и мер их государственной поддержки». 02.01.2022. — 16 с. — URL: https://arctic-russia.ru/upload/analitika_red.pdf.
19. Марача В. Г., Красникова Т. С. Опорные населенные пункты в Арктической зоне России: их основные функции и содержание комплексных планов долгосрочного развития // АРКТИКА 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. — 2024. №1 (17). — С. 32–50.
20. Савченко А. Б. Территориальное развитие России как ведущего экспортера на глобальных сырьевых рынках // Известия РАН. Серия географическая. — 2013. № 2. — С. 7–18.
21. Александр Воротников — в результате работы Севморпути складывается новая экономика Арктической зоны // Портал GoArctic. 28.12.2023. — URL: <https://goarctic.ru/work/aleksandr-vorotnikov-v-rezultate-raboty-sevmorputi-skladyvaetsya-novaya-ekonomika-arkticheskoy-zony>.
22. Филин П. А. Мангазея — первый русский город Сибирского Заполярья // АРКТИКА 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. — 2024. № 1 (17). — С. 85–92.
23. Старков В. Ф. Мангазейский морской ход // Очерки истории освоения Арктики. — М.: Научный мир, 2001. — Т. II: Россия и Северо-Восточный проход. — 113 с.
24. Криворотов А. К. Нарастание грузоперевозок по Севморпути не должно быть самоцелью // PublicO. 22.12.2023. — URL: <https://publico.ru/opinions/naraschivanie-gruzoperevozok-po-sevmorputi-ne-dolzno-byt-samocelyu>.
25. На острове Врангеля завершена сборка модульного административно-жилого комплекса военного городка «Полярная звезда» // Сообщение пресс-службы Восточного военного округа Министерства обороны Российской Федерации. 16.10.2014. — URL: https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=11995210@egNews.
26. Первыми на Северном флоте День Победы встретили военнослужащие на острове Котельный // Сообщение пресс-службы Восточного военного округа Министерства обороны Российской Федерации. 09.05.2018. — URL: https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12174635@egNews.
27. Баранец В. В Арктике расцвел боевой «Трилистник» // Комсомольская правда. 18.04.2017. — URL: <https://www.kp.ru/daily/26667/3689394>.
28. Дятел Т., Козлов Д. Расжижение ядра. Новый СПГ-проект «НОВАТЭКа» запитан от Кольской АЭС // Коммерсантъ. 30.05.2023. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6014061>.
29. Дятел Т. НОВАТЭК будет сжигать свое. Компания не собирается покупать газ для «Мурманского СПГ» // Коммерсантъ. 21.06.2023. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6055337>.
30. «НОВАТЭК» учредил ООО «Мурманск СПГ» // Интерфакс. 04.12.2023. — URL: <https://www.interfax.ru/business/934521>.
31. Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения организаций, выполняющих функции в области обеспечения национальной безопасности и (или) функции базы для развития геологоразведочных работ и минерально-сырьевых центров (supporting settlements) are located points of the Russian Arctic), development of recommendations for the government support». 01/02/2022. — 16 p. (in Russian). — URL: https://arctic-russia.ru/upload/analitika_red.pdf.
19. Maracha V. G., Krasnikova T. S. Supporting settlements in the Arctic zone of Russia: their main functions and the content of comprehensive long-term development plans // ARCTIC 2035: current issues, problems, solutions. — 2024. No. 1(17). — Pp. 32–50 (in Russian).
20. Savchenko A. B. Territorial development of Russia as a leading exporter on global commodity markets // Izvestiya RAN. Seriya Geograficheskaya [Izvestia of the Russian Academy of Sciences. Geographical series]. — 2013. No. 2. — Pp. 7–18 (in Russian).
21. Alexander Vorotnikov — as a result of the work of the Northern Sea Route, a new economy of the Arctic zone is emerging // GoArctic Portal. 12/28/2023 (in Russian). — URL: <https://goarctic.ru/work/aleksandr-vorotnikov-v-rezultate-raboty-sevmorputi-skladyvaetsya-novaya-ekonomika-arkticheskoy-zony>.
22. Filin P. A. Mangazeya as the first Russian city of the Siberian Arctic // ARCTIC 2035: current issues, problems, solutions. — 2024. No. 1 (17). — Pp. 85–92 (in Russian).
23. Starkov V. F. Mangazeya sea route // Essays on the history of Arctic development. — Moscow: Scientific World, 2001. — Vol. II: Russia and the North-Eastern Passage. — 113 p. (in Russian).
24. Krivorotov A. K. Increasing cargo transportation along the Northern Sea Route should not be an end in itself // PublicO. 12/22/2023 (in Russian). — URL: <https://publico.ru/opinions/naraschivanie-gruzoperevozok-po-sevmorputi-ne-dolzno-byt-samocelyu>.
25. On Wrangel Island, the assembly of the modular administrative and residential complex of the Polar Star military camp has been completed // Message from the Press Service of the Eastern Military District, the Ministry of Defense of the Russian Federation. 10/16/2014 (in Russian). — URL: https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=11995210@egNews.
26. The first in the Northern Fleet to celebrate Victory Day were military personnel on Kotelný Island // Message from the Press Service of the Eastern Military District of the Ministry of Defense of the Russian Federation. 05/09/2018 (in Russian). — URL: https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12174635@egNews.
27. Baranets V. The combat «Shamrock» has blossomed in the Arctic // Komsomolskaya Pravda. 04/18/2017 (in Russian). — URL: <https://www.kp.ru/daily/26667/3689394>.
28. Dyatel T., Kozlov D. Core liquefaction. NOVATEK's new LNG project will be powered by the Kola Nuclear Power Plant // Kommersant. 05/30/2023 (in Russian). — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6014061>.
29. Dyatel T. NOVATEK will liquefy its own. The company is not going to buy gas for Murmansk LNG // Kommersant. 06/21/2023 (in Russian). — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6055337>.
30. NOVATEK established Murmansk LNG LLC // Interfax. 12/04/2023 (in Russian). — URL: <https://www.interfax.ru/business/934521>.
31. Decree of the President of the Russian Federation dated 10/26/2020 No. 645 «On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National

- чения национальной безопасности на период до 2035 года». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033>.
32. Указ Президента Российской Федерации от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202003050019>.
33. Указ Президента Российской Федерации от 02.07.2021 № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202107030001>.
34. Указ Президента Российской Федерации от 31.03.2023 № 229 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202303310007>.
35. Распоряжение правительства Российской Федерации от 01.08.2022 № 2115-р «Об утверждении плана развития Северного морского пути на период до 2035 года». — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008>.
36. Федеральный закон «О северном завозе» от 04.08.2023 № 411-ФЗ. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040016>.
37. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 № 172-ФЗ. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201406300016>.
38. Вершинин В. Диксон. Самый северный форпост // Портал «Дилетант». 21.05.2018. — URL: <https://diletant.media/articles/41013951>.
39. Федеральный закон от 21.02.1992 № 2395-1 «О недрах». — URL: <https://fzrf.su/zakon/o-nedrah-2395-1>.
- Security for the Period up to 2035» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202010260033>.
32. Decree of the President of the Russian Federation dated 03/05/2020 No. 164 «On the Fundamentals of the State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the Period up to 2035» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202003050019>.
33. Decree of the President of the Russian Federation dated 07/02/2021 No. 400 «On the National Security Strategy of the Russian Federation» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202107030001>.
34. Decree of the President of the Russian Federation dated 03/31/2023 No. 229 «On approval of the Concept of Foreign Policy of the Russian Federation» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202303310007>.
35. Order of the Government of the Russian Federation dated 08/01/2022 No. 2115-r «On approval of the plan for the development of the Northern Sea Route for the period up to 2035» (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001202208040008>.
36. Federal Law «On Northern Delivery» dated 08/04/2023 No. 411-FZ (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202308040016>.
37. Federal Law «On Strategic Planning in the Russian Federation» dated 06/28/2014 No. 172-FZ (in Russian). — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201406300016>.
38. Vershinin V. Dixon. The Northernmost Outpost // Portal «Dilettante». 05/21/2018 (in Russian). — URL: <https://diletant.media/articles/41013951>.
39. Federal Law «On Subsoil» dated 02/21/1992 No. 2395-1 (in Russian). — URL: <https://fzrf.su/zakon/o-nedrah-2395-1>.