

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего
образования

«КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
(ФГБОУ ВО «КубГУ»)

Факультет управления и психологии

Кафедра организации и планирования местного развития

КУРСОВАЯ РАБОТА

635/18

**УПРАВЛЕНИЕ РАЗВИТИЕМ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ
ФЕДЕРАЦИИ КАК СТРАТЕГИЧЕСКИМ МЕГАПРОЕКТОМ**

Работу выполнил

 18.06.18 В.А.Тикот

Направление подготовки

38.03.04 Государственное и муниципальное
управление

Направленность
(профиль)

Управление государственной и муниципальной
собственностью

Научный руководитель

д.э.н., проф.

 Т.Т.Авдеева

Нормоконтролер,

д.э.н., проф.

 Т.Т.Авдеева

18.06.18

от 

Краснодар

2018

Содержание

Введение	3
1 Арктическая зона Российской Федерации как особый объект государственного управления	5
1.1 Россия в Арктике: особенности экономической деятельности, стратегические приоритеты изучения и комплексного освоения	5
1.2 Нормативное и организационное обеспечение управления территориями российской Арктики	12
1.3 Север и Арктика с позиций реализации государственной политики долгосрочного развития – приоритетные направления и используемые механизмы	18
2 Проблемы и перспективы социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации	23
2.1 Реальный сектор: арктические мегапроекты	23
2.2 Инфраструктурный сектор и инновационное развитие	30
2.3 Сектор услуг: обеспечение производственной и социальной безопасности в Арктике	37
2.4 Пространственное развитие Арктики: арктические кластеры и зоны опережающего развития	46
Заключение	53
Список использованных источников	58
Приложение А	65

ВВЕДЕНИЕ

В последнее время все большее внимание органов власти Российской Федерации уделяется развитию северных территорий страны как основных поставщиков углеводородного сырья. Важность и своевременность изучения данной темы обусловлена предельной значимостью Арктической зоны для ресурсозависимой экономики России, а также обострившимися на сегодняшний день проблемами экономической и социальной безопасности в регионе. Нынешняя политическая обстановка вынуждает представителей власти быстро реагировать на изменяющиеся условия на внешнем рынке, в связи с чем вопросы управления территориями Крайнего Севера приобретают свою актуальность.

Теме развития Арктической зоны РФ уделено достаточно внимания в отечественной литературе. Так в достаточной степени изложили специфические особенности Арктической зоны и отразили основные направления развития в своих трудах Цукерман В.А., Смирнова О.О., Липина С.А., Селин В.С., Пилясов А.Н. и др. Вместе с тем, потенциал развития Арктической зоны РФ не раскрыт в полной мере. Кроме того, на практике проекты развития Арктической зоны сложнореализуемы из-за проблем, связанных с тяжелыми климатическими условиями и недостаточностью финансового обеспечения. Это и определило объект и предмет исследования, а также его цель и задачи.

В качестве объекта исследования выступает развитие Арктической зоны РФ.

Предметом исследования являются механизмы управления развитием территории российской Арктики.

Цель данного исследования: определить специфические особенности развития Арктической зоны РФ, а также выявить стратегические приоритеты её экономического роста.

Для достижения поставленной цели были определены следующие

задачи:

- рассмотреть особенности экономической деятельности, стратегические приоритеты изучения и комплексного освоения Арктической зоны РФ;
- изучить нормативное и организационное обеспечение управления территориями российской Арктики;
- определить приоритетные направления и используемые механизмы государственной политики;
- исследовать особенности реализации арктических мегапроектов;
- проанализировать состояние инфраструктурного сектора и возможности инновационного развития;
- оценить степень развития сектора услуг;
- определить возможности пространственного развития.

При проведении исследования использовались такие методы, как анализ нормативно-правовых актов и сбор теоретической базы путем изучения научной и монографической литературы, а также анализ статистических данных.

Курсовая работа имеет следующую структуру: введение, два раздела (первый – «Арктическая зона Российской Федерации как особый объект государственного управления», второй – «Проблемы и перспективы социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации»), заключение, список использованных источников, приложение А.

1 Арктическая зона Российской Федерации как особый объект государственного управления

1.1 Россия в Арктике: особенности экономической деятельности, стратегические приоритеты изучения и комплексного освоения

Как известно, Россия по размерам территории является самым крупным государством в мире. Ее большая территория включает в себя полный спектр природных зон: от арктических пустынь до степей и полупустынь. В одной из таких природных зон расположился самый северный регион Российской Федерации – Арктика.

К Арктическому пространству приковано внимание многих стран мира, причём не только тех, территория которых непосредственно примыкает к акватории Северного Ледовитого океана, но и некоторых государств, удалённых от него на огромные расстояния. Это обусловлено двумя главными причинами: во-первых, наличием в Арктике крупных запасов нефти и природного газа; во-вторых, возможностью осуществления транспортно-экономических связей Северной Европы и Юго-Восточной Азии по Северному морскому пути. Россия, имеющая наибольшее протяжение континентальных арктических границ, а также многочисленных арктических островов и подводных хребтов, как продолжений геологических структур Сибирской платформы, а, следовательно, и обладающая наибольшей площадью шельфа, не могла оставаться в стороне от этих событий [1].

«Арктика - одна из самых крупных и богатых ресурсами территорий. Площадь региона составляет примерно шестую часть Земли и, по оценкам геологов, на шельфе обнаружено около 134 миллиардов баррелей нефти и еще больше - газа (в нефтяном эквиваленте - 279 миллиардов баррелей). Причем около 70 процентов газа сосредоточено именно в российском сегменте Арктики. Вместе с тем освоение этих запасов связано с уникальными условиями Арктики - малонаселенными пространствами, почти полным

отсутствием инфраструктуры, суровым климатом, хрупкой экологической обстановкой» [2].

Эти особенности диктуют необходимость объединения арктических субъектов в более комплексную сложную систему – арктическую систему, обусловленную особыми национальными интересами (геополитическими, оборонными, экономическими, экологическими и научными) в этом регионе и его яркой спецификой.

На основе анализа специфики Арктической зоны Российской Федерации, ее места и роли в социально-экономическом развитии России и обеспечении национальной безопасности обоснована необходимость ее выделения в особый объект государственного управления. Здесь сосредоточено, по разным оценкам, свыше 95 % металлов платиновой группы, более 90 % никеля и кобальта, 60 % меди, практически все разведанные российские залежи титана, олова, сурьмы, апатита, флогопита, вермикулита, барита. Недра региона содержат до 90 % российских запасов золота, алмазов, свинца, бокситов и многих других полезных ископаемых, имеющих стратегическое значение для страны и наибольшую экспортную привлекательность, к тому же во многом безальтернативных для обеспечения устойчивого социально-экономического роста Российской Федерации [3].

Решением Государственной комиссии при Совете Министров СССР по делам Арктики от 22 апреля 1989 г. впервые было введено понятие об Арктической зоне РСФСР. Позднее состав этих территорий неоднократно пересматривался в рамках широкой научно-практической дискуссии, в ходе которой были подготовлены различные проекты нормативных актов, в которых упоминались границы АЗРФ, в числе которых: проекты Федерального закона «Об Арктической зоне Российской Федерации» (1998 г., 2013 г.); проект Федерального закона «Об основах районирования Севера» (1999 г.) [1].

В итоге Арктическая зона Российской Федерации сформирована как неразрывное пространство площадью 3701,90 тыс. км² (21,64 % территории

РФ), включающее все российское побережье и острова Северного Ледовитого океана и его морей, а также весь север материковой части России с населением 2371,65 тыс. чел. (1,6% населения РФ).

Состав территорий АЗРФ на текущем этапе закреплён Указом Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 г. № 296 (рисунок 1).

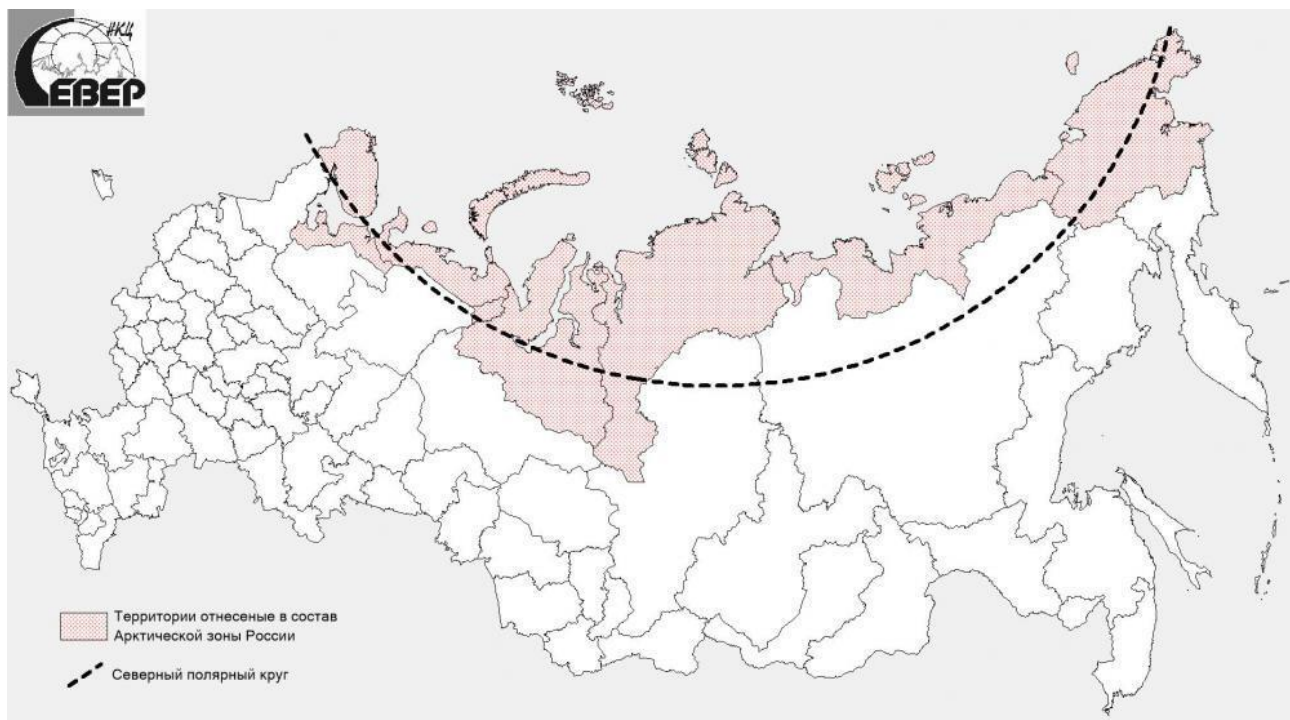


Рисунок 1 – Состав территорий Арктической зоны РФ

В состав сухопутной территории АЗРФ включены полностью или частично территории восьми субъектов РФ [4]:

- 1) территория Мурманской области;
- 2) территория Ненецкого автономного округа;
- 3) территория Чукотского автономного округа;
- 4) территория Ямало-Ненецкого автономного округа;
- 5) территория муниципального образования городского округа «Воркута» (Республика Коми);
- 6) территории Аллаиховского улуса (района), Анабарского национального (Долгано-эвенкийского) улуса (района), Булунского улуса

(района), Нижнеколымского района, Усть-Янского улуса (района) (Республика Саха (Якутия);

7) территории городского округа города Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, Туруханского района (Красноярский край);

8) территории муниципальных образований «Город Архангельск», «Мезенский муниципальный район», «Новая земля», «Город Новодвинск», «Онежский муниципальный район», «Приморский муниципальный район», «Северодвинск» (Архангельская область).

Также в состав АЗРФ входит часть обширной акватории Баренцева, Белого, Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского, Берингова и Охотского морей на основе международного морского права.

С точки зрения экономики валовый региональный продукт в расчете на душу населения большинства территорий Арктической зоны значительно превышает общероссийский показатель, т.е. арктические территории являются донорами федерального и региональных бюджетов, и перспективная система организации государственного управления комплексным развитием этих территорий призвана всячески способствовать укреплению этой их позиции (таблица 1) [5].

Таблица 1 – ВРП по регионам, входящим в состав АЗРФ

Территории, входящие в состав АЗРФ	Общая характеристика (на 01.01.2015 г.)	Валовый региональный продукт (на 01.01.2015 г.)
Мурманская область	Площадь – 145 тыс. км ² Население – 766,3 тыс. чел.	ВРП – 289 107 млн руб. ВРП на д.н. – 370,8 тыс. руб.
Ненецкий АО	Площадь – 177 тыс. км ² Население – 43 тыс. чел.	ВРП – 156 560 млн руб. ВРП на д.н. – 3 673,9 тыс. руб.
Чукотский АО	Площадь – 722 тыс. км ² Население – 50,5 тыс. чел.	ВРП – 58 271,85 млн руб. ВРП на д.н. – 1 118,9 тыс. руб.
Ямало-Ненецкий АО	Площадь – 769 тыс. км ² Население – 539,9 тыс. чел.	ВРП – 1 024 603,65 млн руб. ВРП на д.н. – 1 881 тыс. руб.
Архангельская область (7 муниципальных образований)	Площадь – 185,6 тыс. км ² (~30 % территории) Население – 656,6 тыс. чел. (~55 % от общего населения)	ВРП – ~191 650 млн руб. (~56 % от регионального) ВРП на д.н. – 292,6 тыс. руб.

Продолжение таблицы 1

Территории, входящие в состав АЗРФ	Общая характеристика (на 01.01.2015 г.)	Валовый региональный продукт (на 01.01.2015 г.)
Республика Коми (1 муниципальное образование)	Площадь – 24,4 тыс. км ² (~5,8 % территории) Население – 84,7 тыс. чел. (~9,7 % от общего населения)	ВРП – ~48 104,5 млн руб. (~9,6 % от регионального) ВРП на д.н. – 567,9 тыс. руб.
Красноярский край (3 муниципальных образований)	Площадь – 1095 тыс. км ² (~46 % территории) Население – 210,7 тыс. чел. (~7,2 % от общего населения)	ВРП – ~102 515,65 млн руб. (~7,4 % от регионального) ВРП на д.н. – 486,5 тыс. руб.
Республика Саха (5 муниципальных образований)	Площадь – 605,1 тыс. км ² (~19 % территории) Население – 26,2 тыс. чел. (~3,9 % от общего населения)	ВРП – ~20 261,43 млн руб. (~3,9 % от регионального) ВРП на д.н. – 543,2 тыс. руб.
Арктическая зона Российской Федерации	Площадь – 3723,1 тыс. км² Население – 2392 тыс. чел.	ВРП – 1 891 074 млн руб. ВРП на д.н. – 790 582 тыс. руб.

Арктические регионы с высоким ВРП (Ямало-Ненецкий АО, Ненецкий АО) обладают промышленно-производственным потенциалом, включающим преимущественно добывающие экспортоориентированные отрасли экономики (нефтедобывающая, газовая отрасли). В менее благополучных регионах Арктической зоны преобладают, как правило предприятия, ориентированные на внутренний рынок (рыболовство, лесозаготовительные, лесоперерабатывающие комплексы, оленеводство, охота).

Несмотря на существующую неоднородность экономики регионов, все Арктические территории имеют определенные сходные характеристики, оказывающие негативное влияние на региональное развитие.

Экономика АЗРФ имеет огромный ресурсный сектор по сравнению с другими территориями страны. В соответствии со спецификой региона ей присущи самые высокие риски нестабильности, значительные по амплитудам ресурсные циклы подъемов и спадов. В отличие от бизнес-циклов обрабатывающей промышленности экономики умеренной зоны, в ресурсных циклах арктической зоны нет встроенных механизмов возрождения. Именно поэтому здесь значительная нагрузка приходится на инструменты финансовой политики, которая перераспределяет рентный доход от эксплуатации невозобновляемых природных ресурсов в пользу других секторов или

осуществления межрегионального перераспределения бюджетных ресурсов на вышестоящем уровне управления [6].

Другая особенность российской модели арктического развития – значительное число моноресурсных городов и поселков, созданных в индустриальный период хозяйственного освоения. Пути их реструктуризации индивидуальны, но подчиняются общим закономерностям инновационной модернизации, развития экономики знания. Эту проблему также нужно успешно решить в рамках создания крупной системы, при которой локальные системы являются составной частью единого экономического и правового пространства Арктики, на которой действуют общие законодательные правила, специфические экономические условия и социальные ориентиры [7].

Если рассматривать особенности экономической деятельности в Арктике, то можно отметить некоторые из них, которые могли бы стать основой при дальнейшей разработке арктической модели экономики [8]:

1) климат и экология. Первая и главная особенность – это тотальное влияние климатических условий и экологии, выступающих в качестве ограничителей хозяйственной деятельности в высоких широтах. Как отмечает А. Н. Пилясов: «холодовая дискомфортность здесь оказывает лимитирующее влияние на все виды деятельности, ставит под угрозу само существование человека» [9]. С таким пониманием климатических особенностей Арктики в общем-то согласны многие исследователи. Дискомфортная среда для постоянного проживания людей обуславливает необходимость выполнения особых требований в части социально-экономического и экологического развития, всемерной экономии живого труда, вахтового метода освоения ресурсов, очагового расселения.

С учетом тренда глобального потепления одной из опасных угроз сегодня становится вечная мерзлота, так как в случае её таяния возникнет коллапс хозяйственной деятельности, что может привести к негативным последствиям изменении всего ландшафта приарктических территорий. Учет климатического фактора находит отражение в разрабатываемой арктической

модели экономики, одним из главных критериев эффективности которой становится экология. Экологические ограничения на континентальном шельфе Арктики временно сдерживают сегодня рост добычи углеводородов. Возникает потребность в разработке модели и нормативов деятельности экономических субъектов с учетом климатических и экологических особенностей, которые необходимо будет тщательно соблюдать;

2) ресурсная направленность проявляется в том, что фактически экономика Арктики ориентирована в основном на добычу природных ресурсов. Структура и состав экспорта свидетельствуют об ограниченной конкурентоспособности экономики, поддерживаемой в первую очередь сугубо природными богатствами и их разнообразием. Ресурсная зависимость подталкивает к узкой специализации региональных экономик, их монопрофильной ориентации. В регионе затруднено функционирование иных отраслей, хотя с развитием экономики знаний возможно развитие IT-индустрии. Но во многих случаях требуется прямое государственное регулирование экономической деятельности [10].

Также следует отметить, что хозяйственная деятельность, осуществляемая на арктических территориях РФ, является высокоэффективной: при мизерной доле проживающего там населения обеспечивается значительный вклад в социально-экономическое развитие страны;

3) северный завоз характеризуется тем, что ресурсы, необходимые для хозяйственной деятельности и жизнедеятельности населения, поступают из внешней среды. Местные ресурсы – трудовые, финансовые, энергетические в ряде муниципальных образований АЗРФ не могут обеспечить устойчивое развитие.

Наиболее предпочтительной формой обеспечения требуемых объемов продовольствия следует признать не местное производство, а завоз большей части продовольствия из сельскохозяйственных регионов, что требует создания устойчиво функционирующей логистической схемы поставок

продовольствия. Негативный опыт функционирования систем продовольственного обеспечения, основанных на преимущественно коммерческих принципах, требует приоритетного участия государственных органов и органов местного самоуправления в организации и регулировании функционирования, как системы поставок продовольствия, так и системы его распределения;

4) инвестиции. Для повышения эффективности освоения арктического пространства необходимо привлечение больших инвестиционных ресурсов. По причине необходимости масштабных инвестиций в хозяйственную деятельность в Арктике могут работать преимущественно государственные структуры и транснациональные корпорации. Малое предпринимательство в промышленном секторе экономики в значительной степени ограничено из-за высоких рисков и необходимости больших вложений;

5) транспорт. Сложившаяся транспортная направленность арктической модели экономики не отвечает современным требованиям. Путей наземных сообщений недостаточно для активного социально-экономического развития региона, что значительно сокращает грузовые и пассажирские перевозки. Россия в советском периоде использовало Арктику как транспортный коридор, соединяющий европейскую часть с Дальним Востоком. Сегодня транспорт необходимо переводить в новое качественное состояние, позволяющие объединить Российскую Арктику в единое целое. Это основа социально-экономической интеграции арктических регионов РФ [11];

6) трудовые ресурсы. Существует сильная зависимость работающих от результатов деятельности предприятия, особенно в моногородах. Вопрос существования, людей полностью зависит от эффективной деятельности организации [12].

1.2 Нормативное и организационное обеспечение управления территориями российской Арктики

Природные богатства Арктики, с одной стороны, и геополитические вызовы рубежа XX–XXI вв., связанные с возрастанием интереса десятков стран к Арктике, с другой стороны, побудили нынешнее руководство Российской Федерации к формированию Арктической стратегии и реализации на ее основе государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации. Данную зону следует рассматривать как территорию (административную, экономическую) с приоритетами государственного регулирования и управления, обеспечения национальной безопасности, суверенитета, геополитических интересов в Арктике [13].

Еще четверть века назад, в 1990-х г. ситуация в российской Арктике характеризовалась наличием тех же проблем, что и в стране в целом. Разгосударствление предприятий привело к дезинтеграции единого хозяйственного комплекса Северного морского пути, начался промышленный спад и отток людей, в особенности квалифицированных специалистов. В это же время появляются первые документы, касающиеся социально-экономического развития Севера: федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации», отмененный в 2004 г. В 1997 г. Правительство Российской Федерации приняло постановление «О реформировании системы государственной поддержки районов Севера». Основными задачами провозглашались создание благоприятных условий для жизни и хозяйственной деятельности, в том числе малочисленных коренных народов, повышение адресности и эффективности государственной поддержки.

Из анализа упомянутых выше документов, а также государственной политики можно увидеть, что на протяжении 1990-х г. внимание было закономерно сосредоточено на решении наиболее острых социально-экономических проблем и предотвращении социального кризиса. Государство проявляло скорее эпизодический интерес к региону, в то же время стратегия арктической политики уже понималась как необходимость, но ее выработка растянулась на долгое время. Отсутствие единой концепции вполне

объясняется отсутствием как материальных средств на ее осуществление, так и консенсуса в рядах национальной элиты по идеологическим и прагматическим аспектам решения наиболее острых проблем [14].

С началом 2000-х годов отмечаются существенные изменения в государственной политике в Арктике, которая приобрела комплексный характер в соответствии с национальными интересами России в регионе.

В настоящее время действуют следующие нормативно-правовые акты, закрепленные соответствующими постановлениями Правительства РФ:

- «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» [15];

- «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (далее Стратегия) [16] (согласно Постановлению Правительства от 31.08.2017 N 1064 срок реализации Стратегии продлен до 2025 года);

- Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (далее Программа) [17] (согласно Постановлению Правительства от 31.08.2017 N 1064 срок реализации Программы продлен до 2025 года), состоящая из 3 подпрограмм:

- 1-я подпрограмма посвящена созданию новых объектов управления – формированию опорных зон развития;

- 2-я подпрограмма фокусирует внимание на развитии Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике;

- 3-я подпрограмма ориентирована на создание оборудования и технологий, необходимых для освоения ресурсов АЗРФ.

Помимо перечисленных документов следует отметить ряд важных законов, направленных на урегулирование наиболее острых проблем Севера России: Закон РФ от 19.02.1993 № 4520-1 (ред. от 07.03.2018) «О государственных гарантиях и компенсациях для лиц, работающих и проживающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях»,

Федеральный закон от 30.04.1999 № 82-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О гарантиях прав коренных малочисленных народов», Федеральный закон от 07.05.2001 № 49-ФЗ (ред. от 31.12.2014) «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» и ряд других. В целом к арктическому законодательству относится более 500 нормативно-правовых актов [1].

Во всех перечисленных документах Арктическая зона Российской Федерации рассматривается как самостоятельный и особый объект государственного управления. Это означает, что такому объекту должны быть присущи все требования и характеристики, предъявляемые к объектам государственного и муниципального управления, включая разработку документов стратегического и пространственного планирования.

В соответствии со «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», первым приоритетным направлением развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности является ее комплексное социально-экономическое развитие.

В Стратегии выделены три важных принципа развития:

- возрастание роли и эффективности национальной арктической политики России в укреплении основ российской государственности, включая реализацию ее суверенных прав и стратегических интересов в Арктике;
- развитие человеческого капитала, переход к экономике знаний и улучшение стандартов качества жизни (до сопоставимого с развитыми арктическими державами уровня);
- комплексность, ориентация на гармонизацию интересов всех субъектов национальной арктической политики — государства, институтов гражданского общества, деловых кругов, науки и коренных народов Севера.

Согласно Стратегии, цель развития Арктической зоны Российской Федерации выражается в обеспечении национальной безопасности в

акватории и на суше макрорегиона, укреплении роли и места Арктики в экономике страны на основе инновационной модернизации экономики и устойчивого экономического роста.

Что касается Программы социально-экономического развития, то, по мнению Скуфьиной Т.П. и Баранова С.В., в содержании программы уделено мало внимания к качеству жизни населения Арктики, а сам документ фактически состоит из отдельных участков стратегического планирования арктических регионов и т.д. «Но сегодня эта критика не конструктивна. Главная задача этой редакции – формально закрепить переход на новые принципы управления и схематично обозначить последовательность реализации управленческих мероприятий. Именно эта схематичность в условиях принципиальной новизны управления Арктикой и относительной неопределенности внешней среды являются как раз сильными, сторонами Программы. Таким образом, Программа соответствует современной политической, экономической, управленческой реальности. Возможности законодательства Российской Федерации, регулирующие вопросы разработки государственных программ позволяют вводить новые редакции в соответствии с вновь возникающими обстоятельствами» [18].

В 2015 году на основании Указа Президента Российской Федерации от 3 февраля 2015 года № 50 «О Государственной комиссии по вопросам развития Арктики» создана Государственная комиссия по вопросам развития Арктики. Комиссия является координационным органом, обеспечивающим взаимодействие федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, иных государственных органов, органов местного самоуправления и организаций при решении социально-экономических и других задач, касающихся развития арктической зоны Российской Федерации, повышения эффективности программ и проектов устойчивого развития и обеспечения национальной безопасности [19]. Следует отметить, что реальными полномочиями по

проведению государственной политики в Арктике комиссия не наделена и управление носит отраслевой и фрагментированный характер.

Существует много нерешенных проблем по всему спектру правового регулирования: от конкретных вопросов предоставления льгот населению арктических районов до установления правового режима Северного морского пути и определения границ суверенных прав России в Арктике. Также стоит важная задача по установлению особых режимов природопользования и охраны окружающей среды в Российской Арктике. Решение данной задачи, очевидно, требует законодательных мер на федеральном уровне. Существует несколько сотен актов нормативного характера, регулирующих отношения в Арктическом регионе, но только 6 законов посвящены специальным вопросам развития полярных территорий (в основном правам коренных малочисленных народов) [20].

Рассматривая Арктическую зону как особый объект государственного управления, становится понятной необходимость установления единых правил осуществления практической деятельности всех, и в первую очередь властных, субъектов возникающих отношений. По сути, речь идет о формировании особого порядка управления в Арктической зоне, т. е. о формировании особого административно-правового режима Арктической зоны РФ [21].

В июле 2016 г. советом по Арктике и Антарктике при Совете Федерации совместно с Государственной комиссией по развитию Арктики и Министерством экономического развития был разработан проект Федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации».

Разработка законопроекта обусловлена геополитической, социально-экономической, природно-географической, исторической и этнокультурной, управленческой и правоприменительной целесообразностью выделения Арктической зоны как отдельного макрорегиона. Законопроект подготовлен в целях создания единой нормативной правовой базы для эффективного функционирования и развития Арктической зоны, комплексного решения

стратегических задач развития входящих в макрорегион территорий в рамках реализации единой долгосрочной государственной политики и применения специальных мер государственного стимулирования и поддержки, а также выделения Арктической зоны в качестве самостоятельного объекта государственного управления.

Необходимость формирования единого арктического экономического и административного пространства путём создания нового административно-территориального образования диктуется тем, что конструкция всех существующих федеральных округов, в границы которых входят арктические территории, несет в себе неустранимое противоречие, вызванное различными климатическими условиями в северной и южной частях округа, и, следовательно, различием экономических эффектов от хозяйственной деятельности. Данное противоречие при условии положительной динамики может проявиться в форме неравномерного развития северных и южных территорий федерального округа, что может привести к социальной напряженности. Только при решении организационных вопросов управления можно вести речь о наращивании экономической мощи в Российской Арктике [8].

1.3 Север и Арктика с позиций реализации государственной политики долгосрочного развития – приоритетные направления и используемые механизмы

Ключевыми факторами, оказывающими влияние на социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации, являются экстремальные природно-климатические условия, очаговый характер промышленно-хозяйственного освоения территорий, низкая плотность населения, удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и зависимость хозяйственной деятельности и

жизнеобеспечения населения от поставок из других регионов России топлива, продовольствия и товаров первой необходимости [16].

Многочисленные вызовы перед арктическими территориями России требуют существенно модернизировать основы управления арктическими регионами и муниципальными образованиями России как на федеральном, так и на региональном и муниципальном уровнях. Ввиду очень быстрых природно-климатических и социально-экономических изменений необходима организация арктического управления в среде исключительно высоких рисков.

Уникальность Арктических богатств (минерально-сырьевых и биологических), стратегическое значение морских транспортных артерий, и, вместе с тем, хрупкость полярной экосистемы, суровые условия жизни и труда, недостаточное развитие транспортнологистической и информационно-коммуникационной инфраструктуры и необходимость улучшения качества жизни населения Арктических территорий – все это требует организации комплексного целенаправленного управления развитием Арктического пространства [22].

Общая природа и государственного, и муниципального, и корпоративного управления в арктических условиях будет состоять именно в высокой неопределенности как внешней среды, так и всей траектории будущего развития. Ввиду общих вызовов перед государством стоит задача объединить разные уровни управления в единый системный блок арктического управления, обладающий следующими особенностями:

- необходимостью более быстрого, чем в остальных районах России, внедрения технологий дистанционного управления, способного частично компенсировать издержки управления в условиях арктической удаленности сел и поселков;
- необходимостью нейтрализации издержек неустойчивости широко распространенной монопрофильной специализации арктических поселений

одновременно реализуемыми мерами миграционной, структурной, региональной и социальной политики;

- потребностью в межрегиональной экономической, социальной, политической координации деятельности арктических территорий России с целью сглаживания контрастов развития внутри Арктической зоны;

- потребностью внутреннего взаимодействия между властью, бизнесом, структурами национального самоуправления коренных малочисленных народов Севера и некоммерческими организациями с целью подготовки и реализации планов местного развития;

- постоянным поиском компромисса между необходимостью масштабного хозяйственного освоения и сохранением уникальной природной среды в состоянии, максимально близком к естественному;

- необходимостью привлечения талантливых квалифицированных кадров в условиях многочисленных экономических, социальных и природных барьеров к этому.

Приоритетные направления, цели и задачи деятельности органов государственной власти в Арктике определены в Стратегии и Программе развития Арктической зоны РФ, утвержденных Постановлениями Правительства РФ. Заданный целевой вектор стратегии Арктической зоны требует реализации комплексных преобразований по основным направлениям перехода экономики макрорегиона к инновационному пути развития (таблица 2) [23].

Таблица 2 – Приоритетные направления и цели деятельности органов государственной власти в Арктике

1 Наукоемкое присутствие России в Арктике и обеспечение национальной, промышленной и личной безопасности на основе накопления новых знаний о природных условиях и ресурсах Арктики.
1.1 Обеспечение дальнейшего накопления знаний о северной полярной области Земли, необходимых для решения хозяйственных, оборонных, социальных задач и проблем фундаментальной науки.
1.2 Обеспечение личной безопасности в Арктике (последовательное снижение рисков чрезвычайных ситуаций, повышение защищенности населения и критически важных объектов от угроз природного и техногенного характера, а также в обеспечение необходимых условий для общественной безопасной жизнедеятельности).

Продолжение таблицы 2

1.3	Создание достойных условий жизни населения в жестких природно-климатических условиях (в том числе для коренных малочисленных народов Севера).
2	Устойчивое природопользование на основе инновационного развития арктической экономики.
2.1	Развитие нефтегазового сектора Арктики (выход в новые районы пионерного освоения на суше и в арктической акватории, формирование нормативных правовых условий, обеспечивающих стабильность условий реализации новых проектов и т.д.).
2.2	Развитие рыбопромышленного сектора Арктики (сохранение и приумножение ресурсного потенциала рыбного хозяйства и реализации мероприятий по техническому перевооружению и вводу новых мощностей по глубокой переработке рыбы и морской биотехнологии).
2.3	Развитие агропромышленного сектора, ориентированного на удовлетворение внутренних потребностей населения Арктики.
2.4	Развитие рекреационного комплекса Арктики (превращение туризма в новый перспективный вид деятельности многих арктических территорий).
2.5	Развитие основных ресурсных комплексов Арктики в соответствии с требованиями экологической безопасности.
3	Обеспечение устойчивого функционирования Северного морского пути и всей арктической транспортной системы.
3.1	Развитие комплекса арктического сервиса, обслуживающего судоходство по Северному морскому пути.
3.2	Строительство и реконструкция портовых транспортно-технологических комплексов.
3.3	Развитие ледокольно-транспортного флота.
3.4	Развитие коммерческого флота.
3.5	Развитие арктической транспортной системы путем совершенствования ее материально-технической базы и организационной структуры.

Система мер государственного управления по реализации обозначенных направлений и целей включает организационные, правовые, финансовые и информационные механизмы [24].

1. Организационные механизмы подразумевают создание ряда государственных институтов развития. Эти инициативы на региональном уровне проявляются в виде создания наукоградов, технологических центров, парков, бизнес-инкубаторов и других структурных элементов инновационной инфраструктуры Арктики. Значительный потенциал для развития Арктической зоны имеет институт государственно-частного партнерства.

2. Правовые механизмы используются органами власти при принятии нормативно-правовых актов. Основной вектор нормотворческой работы состоит в укреплении блока «арктического» законодательства, призванного обеспечить успешную адаптацию арктической экономики к вызовам быстро меняющейся природной и социальной среды. Следует отметить, что до сих пор отсутствует федеральный закон «Об арктической зоне Российской Федерации». Необходимо законодательно закрепить организационно-

правовой механизм реализации основных целей и направлений государственной политики в АЗРФ с учетом ее специфических особенностей, зафиксировать государственные приоритеты, льготы, преференции и другие конкретные меры государственного стимулирования региона [25].

3. Финансовые механизмы предусматривают рациональное использование средств федерального и регионального бюджетов, их концентрацию на решении ключевых проблем арктических территорий; максимальное привлечение внебюджетных источников финансирования, в том числе через привлечение частного капитала, активное участие в проектах международных организаций, субсидирование процентной ставки по кредитам коммерческих банков, развитие образовательных кредитов, лизинговой деятельности.

4. Информационные механизмы предусматривают формирование системы мониторинга и анализа социально-экономического и культурного развития Арктической зоны РФ. Арктические территории необходимо рассматривать как отдельный объект государственного статистического наблюдения для мониторинга развития региона по основным показателям.

2 Проблемы и перспективы социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации

2.1 Реальный сектор: арктические мегапроекты

Высокие издержки хозяйственной деятельности в Арктике определяют целесообразность развертывания здесь масштабных мегапроектов, способных максимально использовать эффекты экономии на масштабе операций. Эти крупные новые стройки, помимо экономической, выполняют еще и внешнеполитическую функцию укрепления присутствия страны на отдаленных территориях. Они обеспечивают устойчивый позитивный эффект в бюджетных доходах, доходах местных домохозяйств, становятся генераторами прямой и опосредованной занятости, обеспечивая тем самым защищенность жителей Арктики, комфортность и безопасность их существования. Мегапроекты способствуют к формированию на территории Арктической зоны РФ нескольких центров экономического роста и по-новому определяют роль и место Арктики в России и мире [26].

Среди них можно выделить группу проектов, которые интегрируют Арктику с освоенными районами страны, и другую, проекты которой целиком приурочены к Арктической зоне.

К первой группе относятся проекты, обеспечивающие создание новых транспортных коридоров в меридиональном и широтном направлениях:

- 1) «Урал Полярный – Урал Промышленный». В результате строительства железной дороги Полуночная-Обская, достройки линии Обская – Бованенково с последующим выходом на порт Харасавей, создания железнодорожного сообщения Надым-Салехард и далее через Салехард до Лабытнанги, также линии Коротчаево-Игарка с перспективой выхода на Дудинку и Норильск, строительства автодороги Тюмень-Урал-Агириш-Салехард, рудные ресурсы Полярного Урала, зона нефтегазодобычи Ямала будут связаны по железнодорожной трассе с освоенными районами

Промышленного Урала – промышленными предприятиями-потребителями Челябинской и Свердловской областей;

2) проект «Белкомур» предусматривает строительство недостающих участков железной дороги по трассе «Архангельск-Пермь» для связи Архангельского морского порта с Сыктывкаром, Кудымкаром и Пермью (Соликамском), что обеспечит выход на внешние рынки продукции этих регионов [27];

3) к перспективным проектам относится также строительство сети железнодорожных линий «Сосногорск – Индига», «Воркута – Усть-Кара», а также трансконтинентальной полимагистрали через Берингов пролив.

Вторая группа арктических мегапроектов включает освоение крупной Тимано-Печорской нефтегазовой провинции и месторождений углеводородов на шельфе Баренцева и Печорского морей.

Использование механизмов государственно-частного партнерства, которые предполагают согласование интересов каждой из сторон, соединение финансовых сил государства и бизнеса имеют важное значение при реализации данных мегапроектов. Государство в лице федеральных и региональных органов исполнительной власти участвует в сооружении инфраструктурных объектов для комплекса отраслей и предприятий, компании разрабатывают месторождения природных активов, осуществляют первичную их переработку, выплачивают налоги в бюджетную систему всех уровней, генерируют новую занятость и доход для местных жителей. В арктических мегапроектах освоения новых месторождений углеводородов на суше, на море и в шельфовой зоне будут участвовать предприятия российского судостроительного комплекса, строительные, транспортные и другие крупные и малые предприятия в центральной России и в АЗРФ.

Значительную специфику имеет мегапроект освоения ресурсов углеводородов на шельфе арктических морей, где содержится около четверти мировых запасов нефти и половины запасов газа. Распределены запасы неравномерно. В Баренцевом и Печорском морях 49 %, в Карском море 35 %, в

в Охотском около 15 %, оставшийся 1 % приходится на Балтийское и Каспийское моря [28].

Первоочередным для промышленного освоения в российской арктической акватории является западно-арктический шельф в составе трех крупных узлов (Центрально-Баренцевский, Южно-Карский газоконденсатные и Печороморский нефтегазоконденсатный). В перспективе эта часть Арктики может стать одной из основных энергетических провинций страны.

Структурными элементами развития Штокмановского проекта, представляющим одним из важнейших в составе Центрально-Баренцевского узла, являются морской добычный комплекс, береговая инфраструктура, завод по производству сжиженного природного газа, производству моторных топлив в Мурманске, терминал по отгрузке сжиженного природного газа и технологический флот.

В дальнейшем ожидается освоение объектов Ямальского шельфа, Обской и Тазовской губы, севера Баренцева, Карского, моря Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского. Эти месторождения ввиду сложных природных и геологических условий требуют значительных ресурсов и прямого участия государства.

Поскольку необходимы надежные и безопасные технические решения для промышленного освоения месторождений углеводородов в акваториях со сложной ледовой обстановкой, предполагается мощное и постоянное научное сопровождение этих мегапроекта на всех его стадиях – от проектирования до эксплуатации и ремонта оборудования и тесное международное сотрудничества экспертов. Освоение морских нефтегазовых месторождений в сложных ледовых условиях – это высокотехнологичный процесс, который обуславливает инновационное развитие отраслей и видов деятельности, занятых созданием средств разведки, поисков, добычи, транспортировки и переработки нефти и газа. Проект несет значительные экологические, социальные и технологические риски, потому имеет характер опытно-экспериментального производства. Именно поэтому изучение и освоение

ресурсов арктического континентального шельфа станет катализатором для перехода и арктической и всей российской экономики на инновационный путь развития.

Безусловными достоинствами месторождений АЗРФ являются их значительные запасы, близость к крупным рынкам сбыта Европы и Америки. Сложности эксплуатации месторождений российского арктического шельфа состоят в больших глубинах, длительном ледовом периоде, необходимости повышенных затрат на сохранение и поддержание хрупкой морской экосистемы Арктики. Хозяйственное освоение этих ресурсов сопряжено с необходимостью поддерживать сложные коммуникационные системы мониторинга, аварийно-спасательные отряды, осуществлять значительные мероприятия по охране морской среды и соблюдению норм экологической безопасности и др.

Как отмечает Цукерман В.А. «нельзя констатировать благополучное состояние освоения природных ресурсов, в первую очередь, в нефтегазовом секторе Арктической зоны. Следует признать отставание по реализации инновационных технологий при освоении новых шельфовых месторождений и отсталости транспортной инфраструктуры» [29].

Серьезными вызовами для реализации шельфового мегапроекта являются ряд проблем:

- 1) в России не сформирована законодательная база для недропользования в условиях арктического шельфа. Современная система государственного регламентирования недропользования чрезвычайно негибка. Однако осенью 2013 г. был принят закон РФ «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса РФ и отдельные законодательные акты РФ в связи с осуществлением мер налогового и таможенно-тарифного стимулирования деятельности по добыче углеводородного сырья на континентальном шельфе РФ». По мнению Васильцева В.М., «применение этого закона позволит сформировать благоприятные налоговые условия освоения шельфа» [30];

2) значительные инвестиционные риски связаны с высокой долей изъятий доходов государством, снижающих экономический эффект от освоения месторождений на континентальном шельфе, генерирующих повышенные издержки на изучение, поиск, разведку и освоение этих месторождений. Пакет финансовых стимулов должен включать различные налоговые и таможенные льготы инвестору;

3) в России нет сегодня достаточного числа специализированных научных и проектно-конструкторских (инжиниринговых) организаций для таких проектов, квалифицированных кадров в сфере обслуживания и управления подводными техническими средствами, морскими нефтепромысловыми установками и платформами, системами навигации, проведения экологического мониторинга морских объектов, выполнения аварийно-спасательных работ. Нужны специалисты в области проектирования, строительства, эксплуатации и ремонта подводных буровых и добычных платформ, морской транспортировки, ледокольной проводки. Привлечение молодых специалистов в эти области требует формирования новой миграционной, образовательной, информационной политики для Арктики. Государственный и корпоративный социальный пакет арктического шельфового мегапроекта должен быть привлекательным для квалифицированных кадров СНГ и России;

4) инженерные проблемы связаны с отставанием в развитии отечественных технологий морской добычи на шельфе, производства и реализации сжиженного и сжатого газа. В связи с политической обстановкой, ограничен доступ ресурсных корпораций к тем новейшим технологиям, в которых доминируют западные страны (Европейский Союз и США), также можно отметить сокращение возможностей кредитных заимствований, что осложнило инвестиционный климат в целом [31];

5) информационные проблемы реализации мегапроектов связаны с отсутствием единой общегосударственной информационной базы по континентальному шельфу, распыленности информации по разным

организациям. Очевидно, что такая систематизация сведений из разных источников требуется уже на самом старте их реализации;

б) инфраструктурные проблемы связаны с отсутствием береговых баз обеспечения, средств оперативного космического мониторинга. Для решения проблемы необходимо переоборудование морских портов западного побережья АЗРФ в multifunctional структуры, чтобы обеспечить весь спектр услуг для шельфовых добычных комплексов.

Мегапроект освоения месторождений углеводородов на шельфе опирается на создаваемый специально для его сопровождения наукоемкий морской сервисный комплекс в составе мобильной мультисервисной связи, морской геологоразведки, служб промышленной безопасности, спутникового комплексного мониторинга, ледового обеспечения и экологической безопасности. Ядром этой системы арктического производственного сервиса являются средства мобильной связи, потому что сама возможность реализации проекта и эффективной деятельности остальных составляющих сервисного комплекса напрямую зависят от ее устойчивости. Именно поэтому важнейшей составляющей проекта является создание новой системы космической связи и мониторинга, состоящей из трех группировок космических аппаратов (гидрометеорологического мониторинга, дистанционного зондирования и связи) и наземного сегмента – комплексы приема, обработки, распространения данных, предоставления услуг связи, планирования работы и управления [32]. Спутниковые комплексы позволяют обеспечить круглосуточными данными систему мониторинга за метеорологическими параметрами, гелиогеофизической, ледовой обстановкой и загрязнением окружающей среды. Для реализации мегапроекта освоения углеводородов шельфовой зоны предусматривается строительство нескольких новых ледоколов.

Еще одним структурным элементом арктического производственного сервиса при освоении шельфа должны стать службы промышленной безопасности, призванные оперативно реагировать (предупреждать и

ликвидировать) на чрезвычайные ситуации при разведочном и эксплуатационном бурении.

Помимо развертывания новых мегапроектов, принципиальное значение в прогнозный период уделяется формированию благоприятных условий для модернизации базовых отраслей арктической экономики: предприятий горнопромышленного комплекса и рыбной отрасли.

В арктических регионах России находится около 10% мировых запасов никеля, 19% металлов платиновой группы, 10% титана, более 3% цинка, кобальта, серебра, а также редкоземельных металлов. Можно выделить уникальные месторождения золота, олова, меди (Песчанка) на Чукотке, алмазов, редкоземельных металлов Томтора с содержаниями до 10-11% по полезным компонентам, коксующегося каменного угля, перспективного месторождения Анабарского щита с содержанием урана более 10% в Якутии, никеля, меди, кобальта с 18 сопутствующими извлекаемыми элементами Норильской группы, месторождения чистого графита, каменного угля на Диксоне, хрома, бокситов, благородных металлов на Полярном Урале, алмазов Архангельской группы. Кольский полуостров является флагманом по фосфатному сырью, танталу, ниобию, редкоземельным металлам. Запасы минерального сырья в Арктике свидетельствует о больших возможностях социально-экономического и инновационного развития страны.

Для освоения месторождений в условиях Арктики, где практически нет инфраструктуры, требуются серьезные инвестиции. Поэтому на первом этапе нужна государственная поддержка, особенно для разработки месторождений стратегического сырья, в том числе редких металлов. Создание горнообогатительных предприятий является очень долгим и трудоемким процессом с большим сроком окупаемости крупных вложений. Участие частных инвестиций в долевой пропорции или при определенной капитализации возможно, но начальный этап освоения месторождений требует господдержки, в том числе через специальные Госпрограммы на

доразведку месторождений, производство проектных и опытно-промышленных работ [33].

Реструктуризация предприятий горнопромышленного комплекса Арктики следует двигаться в направлении расширения номенклатуры, повышения качества и конкурентоспособности продукции за счет создания новых перерабатывающих производств на базе комплексного использования минерального сырья, внедрения современных энергосберегающих технологий замкнутого цикла с минимальным негативным воздействием на окружающую среду. В связи с истощенностью многих ранее высокопродуктивных месторождений, вокруг которых возникали локальные промышленные зоны, необходимо вовлечение в хозяйственное освоение новых ареалов на флангах норильских месторождений, в арктических районах Якутии, в прибрежной зоне Чукотки.

Что касается рыбной отрасли, то тут следует отметить недостаточно эффективную существующую систему доставки рыбопродукции в центральную часть Российской Федерации, поскольку зачастую насчитывается большое число посредников. Сложившаяся структура логистики рыбопродукции требует модернизации, а именно – централизации товарных потоков. Реструктуризация рыбной отрасли обеспечит прозрачность процессов добычи, переработки и реализации водных биоресурсов, обновление технического ресурса рыболовецкого и транспортного морского флота, основных фондов и технологий в области переработки рыбной продукции [34].

2.2 Инфраструктурный сектор и инновационное развитие

Динамичное развитие транспортно-коммуникационной инфраструктуры Арктики является важнейшим условием эффективной экономической и социальной деятельности. Внутренняя связность АЗРФ очень низкая из-за редкой сети городов и слаборазвитой сети наземных дорог.

В этих условиях для многих арктических районов морской транспорт является единственным средством обеспечения массовых перевозок грузов.

Арктическая транспортная система включает Северный морской путь (СМП) как исторически сложившуюся единую национальную транспортную коммуникацию, комплекс транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта, а также береговой инфраструктуры (порты, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи), обеспечивающих транспортную деятельность в АЗРФ. Развитие транспортной системы подразумевает реализацию приоритетных транспортных проектов на территории регионов Арктической зоны РФ, приведенных в Приложении А [35].

Арктическая зона РФ становится зоной сосредоточения магистральных транспортных коммуникаций. Особая роль в транспортном обслуживании северных территорий России отводится Северному морскому пути – кратчайшему морскому пути между европейской частью России и Дальним Востоком. Исключительно важную роль Арктика играет в обеспечении обороноспособности страны.

Северный морской путь является важнейшей коммуникационной инфраструктурой АЗРФ, связывает районы Европейского Севера, Севера Сибири и Дальнего Востока России, обеспечивает экономическую интеграцию арктических территорий с освоенными районами страны. Как отметил Президент РФ Путин В.В., Северный морской путь в ближайшей перспективе станет «ключом к развитию русской Арктики и регионов Дальнего Востока» [36]. Его западная часть работает круглогодично, а восточная ввиду сложной ледовой обстановки – сезонно. В федеральной собственности находятся ледокольный и аварийно-спасательный флот, сеть полярных станций, средства навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения, связи; субъектам Российской Федерации переданы большинство арктических портов; транспортный флот находится в акционерных обществах.

В настоящее время в стадии разработки находится законопроект о наделении Госкорпорации «Росатом» полномочиями и функциями по оказанию государственных услуг в области морской деятельности и управлению государственным имуществом в рамках Северного морского пути и прилегающих территорий [37].

Государственная политика в отношении Северного морского пути основывается на следующих принципах:

- государство поддерживает приоритетные отрасли арктической экономики, способные в короткие сроки увеличить грузопотоки;
- создает благоприятные нормативные правовые и финансово-экономические условия для деятельности российских коммерческих предприятий и иностранных инвестиций в этих отраслях;
- развивает федеральную транспортную инфраструктуру (ледоколы, гидрографический флот, средства навигации, гидрометеорологии, связи, спасания) как основу единой национальной транспортной коммуникации в Арктике [38].

По данным «Атомфлота» грузоперевозки за период с 2010 по 2013 год увеличились практически вдвое, объем перевозимых по Северному морскому пути грузов вырос с 2 млн т до 3,9 млн т, (рисунок 2) в том числе доля транзитных грузов возросла с 0,15 млн т до 1,36 млн т. [39]

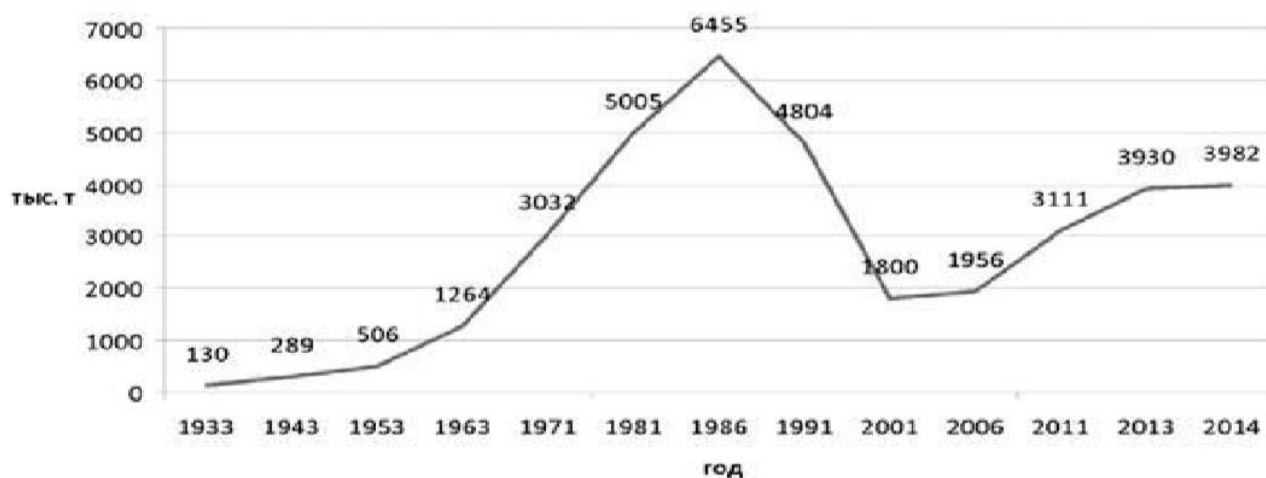


Рисунок 2 - Грузопоток по Северному морскому пути в период 1933-2014 гг. (включая транзитный)

Эксперты прогнозировали дальнейший устойчивый рост объема перевозок, особенно за счет транзита. Однако после введения санкций в 2014 г. транзитный грузопоток, значительно сократился (рисунок 3).

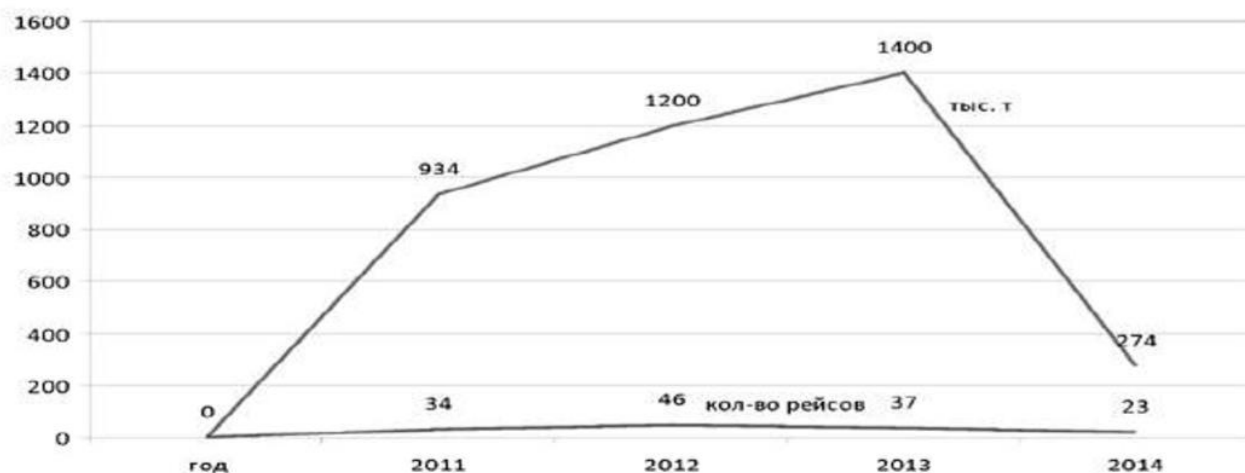


Рисунок 3 - Международный транзит по СМП

По мнению специалистов, сейчас, с учетом международной обстановки, основным инвестором должно быть государство. Внимание государства к арктическому региону позволит решить такие задачи, как эффективное освоение биологических, минеральных и энергетических ресурсов, которыми так богата Арктика, а также охрана окружающей среды и обеспечение жизнедеятельности населения этого региона [40].

Для арктических регионов СМП является главным фактором развития международных и межрегиональных экономических, социальных и культурных связей. По трассам Северного морского пути, арктическим рекам и зимним дорогам осуществляются коммуникации коренных малочисленных народов Севера, а также завоз различных грузов, необходимых для обеспечения жизнедеятельности населения АЗРФ.

Важнейшие задачи развития Северного морского пути в прогнозный период предусматривают:

- сохранение СМП как единой национальной транспортной магистрали России в Арктике;

- обеспечение устойчивого и безопасного функционирования СМП в интересах экономики Арктической зоны, транзитных и региональных перевозок и северного завоза грузов;

- защиту приоритета российского флота и укрепления безопасности России в Арктике.

Реализация мегапроекта на арктическом шельфе неизбежно усилит роль СМП в развитии арктических территорий [41].

СМП и основные хозяйственные объекты на арктическом побережье и на шельфе взаимно влияют друг на друга. С одной стороны, наращивание грузовой базы в результате повышения экономической активности хозяйствующих субъектов делает СМП экономически устойчивым. С другой стороны, модернизация инфраструктуры СМП может создать импульс для развития арктических горнометаллургических и горнохимических предприятий Кольского полуострова, ямальского газового комплекса, Норильского промышленного района, добывающей промышленности Республики Саха (Якутия), Чукотского автономного округа, лесоэкспортирующих предприятий Архангельской области, Красноярского края, Якутии, отдельных промышленных предприятий,строек, авиапортов, экспедиций, научных станций, малых поселений.

Развитие СМП предусматривает модернизацию инфраструктуры водных путей, первоочередное развитие и техническое перевооружение с созданием терминальных логистических комплексов портов Хабаровск, Благовещенск, Поярково, Покровка, Зея, Свободный, Якутск, Осетрово, Олекминск, Ленск, Зырянск, Черский, Белая гора и Хандыга, развитие инфраструктуры арктических портов Мурманск, Архангельск, Тикси и Зеленый Мыс. Однако из-за отсутствия средств модернизация технического оборудования портов проводится очень медленно.

Развитие ледокольного и транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания по трассе Северного морского пути направлено на круглогодичный вывоз нефти, газа и конденсата из

месторождений на побережье и шельфе Баренцева, Печорского и Карского морей, регулярные перевозки для Норильского горнометаллургического комбината, осуществление транзита и северного завоза энергоресурсов для энергетической безопасности арктических сообществ.

Ледокольная проводка и аварийная готовность выступают важными составляющими обеспечения безопасности мореплавания на трассах СМП (особенно для реализации планов по доставке углеводородов в Европу и США, а также использованию СМП для транзитных перевозок между странами Северо-Западной Европы и тихоокеанского региона).

Внедрение инновационных высокоэффективных технических средств и процессов в навигационном, гидрографическом, гидрометеорологическом, логистического портовом, телекоммуникационном сервисе должно стать стержнем технической политики при развитии СМП. Это означает, что эффективность использования СМП будет в возрастающей степени зависеть не столько от наращивания количества и мощности судов морского транспорта, как от внедрения новейших технологий в системе управления перевозками и переработки грузов, в навигационно-гидрографическом обеспечении.

С проблемой модернизации Северного морского пути тесно сопрягается создание эффективной системы авиационного обслуживания северных районов на базе глубокой модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации. Основной задачей авиационного транспорта Арктики в предстоящие годы должно стать полное удовлетворение спроса населения на воздушные перевозки и обеспечение его доступности [42].

Крупными транспортно-логистическими узлами для магистральных и международных перевозок станут аэропорты Мурманска, Архангельска и Анадыря. Аэропортами федерального значения будут Нарьян-Мар, Салехард, Норильск (Алыкель), Хатанга, Тикси, Певек. Кроме этого необходимо развитие сеть малых аэропортов с взлетно-посадочными полосами для грузопассажирских перевозок в районы Арктики.

Важным направлением развития транспортной системы также является укрепление сети круглогодичных и сезонных автомобильных дорог: Зеленый Мыс-Билибино-Певек, Эгвекино-Мыс Шмидта – Певек, Надым-Салехард и другие. Ввиду внушительных расстояний между поселениями, особую значимость имеет оказание технических и других услуг участникам дорожного движения в Арктике. При содействии государства предполагается создание предприятий дорожного сервиса.

Северный морской путь, будучи интегральной арктической структурой, тесно связан с инновационным процессом в Арктике: все внедряемые здесь новшества неизбежно взаимодействуют с отдельными звеньями трассы, участвуют в их модернизации. В этом состоит ключевая специфика арктических инноваций, направленных прежде всего на преодоление расстояний, снижение пространственных ограничений развитию.

Значительные изменения предполагаются еще в одной критической сфере арктического жизнеобеспечения – малой энергетике. Предполагается создание ветропарков на побережье СМП, геотермальных станций, строительство новых мини-ТЭЦ, парогазовых и газотурбинных установок.

Следует отметить низкую долю внутренних затрат на исследования и в валовом региональном продукте (ВРП) регионов Арктики (таблица 3).

Таблица 3 - Внутренние затраты на исследования и разработки, в % к валовому региональному продукту

	2010	2011	2012	2013	2014
Архангельская область	0,23	0,39	0,38	0,41	0,39
Ненецкий АО	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04
Мурманская область	0,86	0,80	0,85	0,82	0,81
Ямало-Ненецкий АО	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01
Республика Саха (Якутия)	0,43	0,41	0,40	0,41	0,37
Чукотский АО	0,08	0,08	0,07	0,07	0,06
АЗРФ	0,27	0,28	0,29	0,29	0,21
Российская Федерация	1,39	1,35	1,40	1,39	1,44

Внутренние затраты на исследования и разработки в ВРП в Российской Федерации в несколько раз превышает аналогичный показатель АЗРФ. При этом величина этого показателя России значительно ниже, чем в северных и приарктических странах: в Финляндии – 3,55%, Дании – 2,98%, США – 2,79%, Канаде – 1,69%, Ирландии – 1,66%, Норвегии – 1,65% [43].

Для активизации инновационного процесса требуется создание арктической инновационной инфраструктуры. Ее образуют исследовательские университеты (в первую очередь Северный (Арктический) федеральный университет) и колледжи АЗРФ, интеллектуальные территории (как опытно-экспериментальные площадки для пилотных проектов), технопарки, бизнес-инкубаторы, центры трансфера технологий, технико-внедренческие зоны, венчурные фонды и компании которые окажут поддержку местным специфичным направлениям исследований (медицинским, биофармацевтическим, в сфере морской биотехнологии, информационных технологий, сверхчистых производств, сервиса по мониторингу магнитных бурь в вопросах нефтедобычи, морского транспорта, управления морскими ресурсами, охраны окружающей природной среды, изменений климата и др.). Некоторые арктические острова или российские их части целиком станут интеллектуальными (опытно-экспериментальными) территориями отработки новых технологий, видов деятельности, приемов изучения и анализа [44].

2.3 Сектор услуг: обеспечение производственной и социальной безопасности в Арктике

Устойчивость развития арктических территорий тесно связана с обеспечением их безопасности – энергетической, продовольственной, экологической и др., т.е. непосредственным развитием сферы обслуживания. В условиях возникающей экономики знания эта безопасность зависит от степени интеллектуальности сервиса: чем он более наукоемкий, тем в большей

степени обеспечиваются требования безопасности. Так, например, безопасная навигация по Северному морскому пути невозможна без научно обоснованного навигационно-гидрографического и гидрометеорологического обеспечения. Это означает, что устойчивое развитие Арктической зоны России прямо связано с развитием наукоемкого (производственного, социального, коммунального) сервиса вглубь (интеллектуализацией) и вширь (пространственной экспансией наблюдательной сети и мониторинговых платформ) [45].

Научное обслуживание производственных нужд является необходимым условием хозяйственной деятельности в Арктике. Без него она становится неэффективной и опасной в жестких арктических условиях.

Арктический интеллектуальный производственный сервис формируют разные виды экономической деятельности. Несмотря на это, он обладает системным единством, которое создается общей специфичной инфраструктурой сбора и первичной обработки информации: космическая платформа – спутниковая наблюдательная сеть; авиационная платформа – самолетная сеть; морская платформа – сеть элементов морской наблюдательной инфраструктуры; наземная платформа – сеть полярных мониторинговых станций, в том числе наземные центры приема спутниковой информации.

Значение сервиса изучения природной среды и ландшафтов связано с высокой нестабильностью и неустойчивостью наблюдаемых параметров арктической природной среды и климата. Основные наземные элементы системы наблюдения находятся в арктических городах – Мурманске, Архангельске, Диксоне, Хатанге, Певеке, Providения; также Находке и Владивостоке.

Подсектор природно-ресурсного сервиса отвечает за изучение природных активов, управление природными ресурсами (ресурсный менеджмент) на суше и в акватории АЗРФ. Его структуры оказывают услуги базовым ресурсным отраслям арктической экономики. Сама возможность

вовлечения многих труднодоступных ресурсов Арктики в промышленный оборот будет зависеть от деятельности структур производственного сервиса.

В связи с развертыванием мегапроекта освоения арктического шельфа особую важность приобретают интеллектуальные сервисные фирмы морской геологии, прежде всего морской сейсморазведки.

Безопасность поселений Арктики невозможна без устойчивого теплоэнергообеспечения. Для этого необходима реализация организационных и технологических мер, направленных на принятие мотивирующих к нововведениям и энергосбережению технических регламентов, на ускоренное освоение мелких месторождений энергоресурсов, использование возобновляемых источников энергии, реконструкцию и модернизацию энергетических установок, внедрение энергосберегающих материалов и технологий. В теплоснабжении арктических малых поселений выгодным является применение комбинированных схем – оснащение дизельных электростанций и газотурбинных, парогазовых установок котлами-утилизаторами для попутного получения тепловой энергии [46].

Важными направлениями развития Арктической зоны РФ также являются:

- рынок труда;
- сфера образования;
- сфера здравоохранения;
- культура и туризм.

1. Рынок труда.

Арктические рынки труда обладают яркими особенностями. По сравнению с другими регионами России здесь более высокая доля занятых в природно-ресурсном секторе и сервисе, обслуживающим его – геологоразведочной, гидрометеорологической, гидрографической службах, подразделениях экологического мониторинга и природоохранных. Распределение численности населения АЗРФ по хозяйственным типам муниципальных образований представлено в таблице [47].

Таблица 4 – Распределение численности населения АЗРФ по хозяйственным типам окружных и районных муниципалитетов, %

Хозяйственные типы муниципалитетов	1990 г.	2015 г.
1. Областные (краевые, республиканские) города - центры	26	27
2. Окружные города-центры	2	4
3. Города и районы нефтегазовой специализации в сочетании с оленеводством и (или) сельским хозяйством	15	20
4. Города и районы горнопромышленной специализации в сочетании с оленеводством и (или) сельским хозяйством	28	21
5. Города и районы лесопромышленной и сельскохозяйственной специализации	3	5
6. Районы оленеводства (овцеводства, коневодства), не включенные в третий и четвертый хозяйственные типы	6	5
7. Порты и рыбная специализация	5	3
8. Другие МО, включая ЗАТО	15	15
Всего по АЗРФ	100	100

Арктические рынки имеют большую, чем в южных и центральных районах России, долю занятых на предприятиях государственной и муниципальной собственности, в том числе чиновников всех уровней власти. Поэтому повышение эффективности работы бюджетного сектора, внедрение принципов бюджетирования, ориентированного на результат, обеспечит сравнительно больший эффект, чем в центральных районах России.

Кочевание, мобильность, вахтование являются сущностными чертами организации арктических природных и социальных систем, а также арктического рынка труда. На этих принципах будет работать корпоративный рынок труда новых мегапроектов промышленного освоения ресурсов арктической суши и акватории: вахтовый метод организации работ, основанный на использовании временной внутри- и межрегиональной миграции квалифицированных кадров, обеспечит эффективное по затратам вовлечение в экономический оборот новых природных ресурсов Арктики, строительство новых межрегиональных железнодорожных трасс.

Для арктических рынков характерно очень сильное гендерное обособление видов экономической деятельности на «мужскую» промышленность, оленеводство, традиционные промыслы, и «женские» социальные, торговые, бытовые услуги. И чем сообщество меньше, тем

сильнее проявляется гендерная поляризация занятости. По сравнению с другими регионами, в Арктике относительно немного видов экономической деятельности, которые одновременно являются и мужскими, и женскими. Сервисный сектор предлагает наиболее привлекательные рабочие места в крупных центрах. Именно поэтому реальностью последних десятилетий стала женская миграция из малых сел в крупные центры Арктики. В результате многие малые арктические села и поселки имеют в возрастных когортах 20-35 лет значительный гендерный дисбаланс (численное преобладание мужчин). Данная особенность региона требует внедрения новых и усиление существующих мер, направленных на повышение привлекательности арктических сел и поселков для молодых женщин.

Многие арктические поселки имеют узкопрофильные рынки труда, в которых основным работодателем является одно градообразующее гражданское или военное предприятие. Его ликвидация или банкротство непосредственно оставят людей без работы и средств на существование. В связи с этим необходимо предпринять усилия по инновационной реструктуризации и диверсификации экономической структуры монопрофильных поселков и городов Арктики.

Важнейшим вызовом для арктического рынка труда является количественное сохранение и качественное улучшение человеческих ресурсов АЗРФ в интересах существенного повышения производительности труда. Приоритетные усилия необходимо сконцентрировать на привлечение в Арктику молодых работников высокой квалификации и поддержку возвращения жителей полярных территорий после учебы в университетах центральной России.

2. Образование.

Дефицит квалифицированных кадров, характерный для Арктического региона, вызывает необходимость подготовки собственных кадров учителей, врачей, работников культуры, социальной защиты, государственных и

муниципальных служащих, в том числе из представителей коренных малочисленных народов Севера.

Сегодня возникли принципиально новые обстоятельства в сфере наукоемкого сервиса для потребителей в АЗРФ, когда главный ресурс для развития региона – это не только природные ископаемые, но и талантливые высококвалифицированные специалисты. От того, насколько высоки и соответствуют ли международному уровню их квалификация и творческий потенциал, зависит и потолок развития региона [48].

Система образования арктических территорий будет работать на инновационное развитие, эффективную модернизацию экономики и социальной сферы Арктической зоны. Приоритетные направления ее развития являются:

- повышение инновационности применяемых образовательных технологий (создание медиатек, внедрение в образовательный процесс мультимедийных компьютеров, компьютерных энциклопедий, электронных книг, справочников и др.);
- информатизация образовательного процесса (в т.ч. обеспечение доступа всех образовательных учреждений к глобальным информационным ресурсам, развитие дистанционного образования и другие меры);
- повышение квалификации педагогических и управленческих кадров;
- интеграция учреждений профессионального образования, науки и бизнеса для максимального соответствия системы образования потребностям рынка труда в квалифицированных кадрах.

Одна из главных задач модернизации системы высшего профессионального образования заключается в создании и развитии исследовательских инновационных технических университетов и колледжей и на их основе университетских комплексов, занимающихся подготовкой сертифицированных специалистов информационных технологий и сетевого администрирования, по морской геологии и геофизике, по нефтегазовому бизнесу, морской биотехнологии, по биофармацевтике, туризму,

землеустройству и т.д. Именно такой университет может представлять собой вуз с интеграцией научной, образовательной и инновационной деятельности. Основная идея исследовательского инновационного университета должна заключаться в интеграции учебного процесса и инновационных фундаментальных научных исследований, в том числе связанных с потребностями арктических мегапроектов [49].

Это позволит привести местную систему образования в большее соответствие с быстрыми демографическими и технико-экономическими изменениями. Роль местного сообщества в предоставлении услуг образования и управлении всем образовательным процессом,

Наряду с новыми формами обучения на основе информационно-коммуникационных технологий (дистанционное обучение) должны быть сохранены северные специфичные формы доставки образовательных услуг в малые удаленные села: пришкольные интернаты для детей, родители которых занимаются традиционными промыслами, малокомплектные, кочевые, стойбищные школы.

3. Здравоохранение.

Социальная безопасность Арктической зоны Российской Федерации означает стабильный положительный демографический баланс в субъектах Российской Федерации, входящих в состав Арктической зоны, на который возможно влиять путем реализации системных мероприятий, включающих:

- мероприятия по предотвращению (сокращению) смертности от контролируемых причин (сердечно-сосудистых и онкологических заболеваний, несчастных случаев, травм и отравлений);
- мероприятия по снижению уровня детской и материнской смертности;
- мероприятия по увеличению продолжительности жизни за счет оказания более качественных медицинских услуг;
- мероприятия, направленные на формирование здорового образа жизни у населения, включающие искоренение вредных привычек, снижение уровня

употребления алкоголя и табака, развитие физической культуры, обеспечение здорового питания и др. [50]

В государственной и муниципальной системах здравоохранения субъектов Российской Федерации, входящих в Арктическую зону, особого внимания требует медицинское обеспечение коренных жителей Севера ввиду уникальных особенностей протекания заболеваний в национальных сообществах, в том числе, развитию медицинских услуг, ориентированных на лечение этнически специфичных заболеваний (заболевания печени, сахарный диабет, ранний кариес зубов и др.), а также профилактике данных заболеваний.

Совершенствование муниципальной системы здравоохранения заключается в развитии сети офисов врачей общей практики наряду с существующими врачебными амбулаториями и фельдшерско-акушерскими пунктами.

Совершенствование государственной системы здравоохранения заключается в развитии специализированных и высокотехнологичных видов кардиохирургической, травматолого-ортопедической, нейрохирургической и онкологической помощи в республиканских, областных, окружных и краевых больницах.

Специфическая особенность развития медицины в Арктической зоне - это масштабное применение мобильных и дистанционных форм оказания медицинской помощи. Речь идет, как о применении передвижных амбулаторий, передвижных бригад специализированной медицинской помощи, передвижных лечебно-диагностических комплексов, санитарного автотранспорта повышенной проходимости и санитарной авиации, так и о массовом применении передвижных телемедицинских комплексов для проведения дистанционных клиникодиагностических консультаций врачами-специалистами государственных учреждений здравоохранения и федеральных медицинских специализированных учреждений. Роль мобильных и дистанционных форм оказания медицинской помощи в связи с началом

активной научно-исследовательской деятельности и реализацией крупных проектов на суше и в акватории Арктической зоны, а также в связи с активизацией перевозок по Северному морскому пути существенно возрастет.

4. Культура и туризм.

АЗ РФ обладает необходимыми предпосылками к реализации своего туристического потенциала. Учитывая климатические условия, особенно актуальны экологический и экстремальный виды туризма.

В Арктике в области культуры приоритетно сохранение и развитие традиционной культуры коренных малочисленных народов Севера, сохранение и использование объектов культурного наследия (памятников истории и культуры), накопленного культурного и духовного потенциала; внедрение новых информационных технологий в учреждениях культуры.

Развитие арктического туризма связано с формированием единого кластера туристических видов деятельности (производств услуг, товаров, кадров) и вхождения арктического туризма составной частью в национальный и международный рынок туристических услуг. Привлекательная природная среда Арктики и уникальные явления (полярное сияние, птичьи базары и др.) создают благоприятные предпосылки для ее рекреационного освоения, что поможет в решении социально-экономических и экологических проблем региона путем расширения сети охраняемых природных территорий, разумного ограничения индустриального природопользования, развития народных промыслов, культурных центров, создания новых рабочих мест для коренного населения, в первую очередь женского в сфере обслуживания, расширению профессиональных возможностей для местной молодежи, широкому использованию Северного морского пути.

Препятствием для расширения рекреационного использования арктического Севера является крайняя ранимость и уязвимость его природной среды. Несмотря на это, значительные перспективы имеет круизный туризм по трассе Северного морского пути от Мурманска до Земли Франца Иосифа и от бухты Провидения по трассе СМП. Главные условия для развития туризма

по арктическим морям – создание специального флота и береговой туристической инфраструктуры. К обслуживанию потребностей арктического туризма целесообразно приобщить суда пассажирского и ледокольного транспорта и портовой инфраструктуры. Это будет способствовать расширению экскурсионных посещений отечественными и иностранными туристами примечательных мест континентального арктического побережья, полярных островов и Северного полюса.

В западной части АЗРФ (линия Мурманск – Диксон) сравнительная близость к основным российским и европейским туристическим рынкам обеспечат возможность развития культурного (посещения известных историко-культурных объектов – Соловецких островов, исторических городов Русского Севера), экологического и спортивного туризма. В перспективе возможно активное туристическое освоение территорий Северного полюса, Земли Франца-Иосифа, архипелага Шпицберген.

В восточной части АЗРФ (линия Диксон – Уэлен) развитие туризма предполагается менее активным, чем в западном. Перспективы связаны здесь с посещениями мыса Дежнева, острова Врангеля, геотермальных источников Чукотки, экстремальным туризмом в виде сплава по притокам реки Лена и Индигирке.

Развитие арктического туризма тесно связано с развитием арктической транспортной системы, малой авиации, модернизацией аэропортов, вокзалов, дорог, с развитием художественного промысла коренного населения.

2.4 Пространственное развитие Арктики: арктические кластеры и зоны опережающего развития

Обеспечение территориального единства АЗРФ, проведения согласованной политики по её развитию осложняется тем, что административно зона разделена между субъектами РФ, включённых в различные Федеральные округа. Помимо государственных и муниципальных

органов управления, здесь переплетены интересы естественных монополий и крупнейших национальных компаний [51].

Учитывая сложность процессов, происходящих в Арктической зоне и на Крайнем Севере России, где хозяйственные комплексы, сформировались на базе природоэксплуатирующих отраслей сырьевой специализации, устойчивое экономическое развитие подразумевает совершенствование пространственной структуры экономики с развитием региональных производственно-экономических кластеров и комплексная модернизация всей транспортной инфраструктуры, которая позволит обеспечить, в том числе, и экспорт стратегических товаров.

Модель пространственного развития Арктической зоны РФ строится на принципах формирования новых региональных зон опережающего развития, создания новых территориально-производственных кластеров — конкурентоспособных комплексов взаимосвязанных высокотехнологичных производств на определенной территории, ориентированных на глубокую переработку сырья и производство энергии, обеспечивающих освоение ранее необжитых районов.

Исходя из существующего административно-территориального деления, функционирования транспортных узлов, включая Северный морской путь, и ресурсной базы, Минэкономразвития России на заседании президиума Госкомиссии в марте 2016 г. предложил новый механизм регионального развития — «опорные зоны». В настоящее время определены восемь «опорных зон» в 8 субъектах АЗРФ (рисунок 4) [52].



Рисунок 4 – Карта опорных зон АЗРФ

1. Кольская опорная зона. Преимуществами данной «опорной зоны» выступает выгодное географическое положение, незамерзающие круглогодичные порты, наличие запасов полезных ископаемых, а также относительно развитая транспортная, энергетическая, промышленная, научная и образовательная инфраструктура.

2. Архангельская опорная зона характеризуется выгодным географическим положением, связанным с хорошо развитой железнодорожной инфраструктурой и круглогодичным портом (ноябрь — март только для судов ледового класса или с ледокольной проводкой).

3. Ненецкая опорная зона включает в себя ряд перспективных направлений развития экономики, в первую очередь связанных с развитием Северного морского пути и добычи полезных ископаемых.

4. Воркутинская опорная зона включает в себя муниципальное образование городской округ «Воркута» (МО ГО Воркута) Республики Коми.

5. Ямало-Ненецкая опорная зона является одной из наиболее перспективных и способна обеспечить стабильным грузопотоком порты Севморпути.

6. Таймыро-Туруханская опорная зона на территории Красноярского края имеет ресурсодобывающую и промышленную направленности. В её состав входит крупная агломерация в Арктике — Норильский промышленный район (с центром в г. Норильск).

7. Северо-Якутская опорная зона в Республике Саха (Якутия) центром которой является одна из ключевых точек восточной части Северного морского пути — порт Тикси.

8. Чукотская опорная зона, на её территории расположен ряд системообразующих для Чукотского автономного округа объектов транспортной инфраструктуры, которые могут стать основными точками роста в восточном секторе Северного морского пути и Арктической зоне Российской Федерации

Формирование опорных зон предусматривает развитие территории Арктической зоны как целостного проекта через взаимоувязку всех отраслевых мероприятий, включая проекты федерального значения, направленных на социально-экономическое развитие Арктической зоны. Создание опорных зон позволит обеспечить формирование условий для освоения ресурсной базы Арктической зоны и российского континентального шельфа, совершенствование транспортной инфраструктуры, развитие Северного морского пути в качестве национальной транспортной судоходной артерии, а также формирование благоприятных условий для предпринимательской, хозяйственной и иной деятельности в Арктической зоне [53].

Определяющее значение для развития Арктической зоны будет иметь эффект формирования городских агломераций, связанный с формированием транспортных комплексов, логистических центров, информационных узлов, узлов образовательной и инновационной инфраструктуры. В Арктической зоне оформляются Мурманская, Норильская, Архангельская, Билибинская, Певекская, Анадырская, Салехардская, Ноябрьская, Новоуренгойско-Надымская городские агломерации.

С точки зрения вызовов инновационной модернизации, которые стоят перед арктическими территориями, можно выделить две группы регионов – старопромышленные и относительно недавнего хозяйственного освоения. К первому типу относятся Мурманская, Архангельская области, Норильский промышленный район. Их освоение началось более трех поколений назад (более 80 лет). За этот период созданы научные школы, образовательные центры, накоплен человеческий капитал, что является сильной стороной для модернизации. С другой стороны, старые материальные активы, многочисленные монопрофильные города и поселки, консервативные представления местной власти являются барьером, блокируют инновационное развитие. Модернизация старой экономической системы следует проводить через создание инновационных кластеров в результате трансформации ранее сложившихся индустриальных промышленных комплексов и нового комплексирования хозяйственных субъектов [54].

Региональный промышленный сектор здесь трех типов. Норильский промышленный район является местом деятельности одной крупной ресурсной корпорации «Норильский никель». Именно поэтому темпы и направленность инновационной модернизации здесь в значительной степени зависят от внутренней корпоративной политики. Промышленный сектор Мурманской области формируют несколько крупных и средних ресурсных корпораций. Здесь успех инновационной модернизации зависит от совместных действий местной власти и бизнес-сообщества. Промышленный сектор Архангельской области очень дисперсный, представлен малыми и средними хозяйствующими субъектами. Здесь необходимо прямое и активное участие власти в процессе инновационной реструктуризации материальных активов, инфраструктурных и сервисных объектов, формировании новых и кластеризации старых видов экономической деятельности.

Ко второму типу территорий относятся арктические регионы, в которых масштабное хозяйственное освоение началось относительно недавно (35-45 лет назад): Чукотский, Ямало-Ненецкий автономные округа, арктические

районы Республики Саха (Якутия), совсем молодой в хозяйственном отношении Ненецкий автономный округ. Можно отнести к этой группе и малоосвоенный Таймырский муниципальный район Красноярского края. Благоприятные предпосылки для модернизации здесь состоят в молодости материальных активов, значительной мобильности, пластичности основных экономических структур и элементов системы расселения. Барьеры заключаются в дефиците человеческого капитала, местных структур профессионального образования, элементов инновационной и обычной инфраструктуры. Модернизация экономической системы для этих территорий будет проходить через формирование обширных по площади зон опережающего развития.

Региональный промышленный сектор здесь также представлен всеми тремя типами. Промышленную структуру Ямало-Ненецкого автономного округа формирует одна крупная ресурсная корпорация (ОАО «Газпром»). Успех инновационной модернизации местной экономики в прогнозный период в значительной степени определяется ее внутренней политикой, ее корпоративной социальной ответственностью. Промышленную структуру Ненецкого автономного округа в основном формирует нефтегазовая компания ОАО «Лукойл», присутствуют также малые и средние нефтегазовые компании. Темпы и направленность инновационной модернизации в прогнозный период определяется здесь совместными усилиями корпоративной структур и местной власти. В Чукотском автономном округе и арктических улусах Якутии структура промышленного сектора дисперсна и представлена множеством малых и средних предприятий. Именно поэтому здесь необходимо сильное участие государства в процессе инновационного развития.

Итак, внедрение пространственного подхода к управлению развитием АЗРФ посредством развития инструментов территориального и морского планирования, разработки комплексного пространственного документа и соподчинённых ему документов в рамках действующего законодательства для

каждого уровня управления позволит наиболее рационально и оперативно включать новые инвестиционные проекты в документы стратегического и пространственного планирования, обеспечивая их согласованность с текущими и планируемыми государственными инициативами.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с целью курсовой работы необходимо было определить специфические особенности развития Арктической зоны РФ, а также выявить стратегические приоритеты её экономического роста

В ходе исследования автор пришел к следующим выводам и обобщениям:

1) рассмотрены особенности экономической деятельности, стратегические приоритеты изучения и комплексного освоения Арктической зоны РФ.

К Арктическому пространству приковано внимание многих стран мира в связи с наличием в Арктике крупных запасов нефти и природного газа, а также на основе возможностей осуществления транспортно-экономических связей Северной Европы и Юго-Восточной Азии по Северному морскому пути.

Эти особенности диктуют необходимость объединения арктических субъектов в более комплексную сложную систему – арктическую систему, обусловленную особыми национальными интересами (геополитическими, оборонными, экономическими, экологическими и научными) в этом регионе и его яркой спецификой.

Среди особенностей экономической деятельности в Арктике можно выделить:

- суровый климат;
- определяющую ресурсную направленность региона;
- для хозяйственной деятельности и жизнедеятельности населения требуется завоз необходимых ресурсов;
- освоения арктического пространства необходимо привлечение больших инвестиционных ресурсов;
- значительного развития требует транспортная система, не отвечающая современным требованиям;

- монопрофильность многих городов и поселков;

2) изучено нормативное и организационное обеспечение управления территориями российской Арктики.

В настоящее время действуют следующие нормативно-правовые акты, закрепленные соответствующими постановлениями Правительства РФ:

- «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»;

- «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (согласно Постановлению Правительства от 31.08.2017 N 1064 срок реализации Стратегии продлен до 2025 года);

- Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

Существует много нерешенных проблем по всему спектру правового регулирования: от конкретных вопросов предоставления льгот населению арктических районов до установления правового режима Северного морского пути и определения границ суверенных прав России в Арктике. Также стоит важная задача по установлению особых режимов природопользования и охраны окружающей среды в Российской Арктике.

В стадии разработки находится проект Федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации»;

3) определены приоритетные направления и используемые механизмы государственной политики.

Приоритетными направлениями деятельности органов государственной власти в Арктике являются:

- наукоемкое присутствие России в Арктике и обеспечение национальной, промышленной и личной безопасности на основе накопления новых знаний о природных условиях и ресурсах Арктики;

- устойчивое природопользование на основе инновационного развития арктической экономики;

- обеспечение устойчивого функционирования Северного морского пути и всей арктической транспортной системы.

Система мер государственного управления по реализации обозначенных направлений и целей включает организационные, правовые, финансовые и информационные механизмы;

4) исследованы особенности реализации арктических мегапроектов.

Мегапроекты способствуют к формированию на территории Арктической зоны РФ нескольких центров экономического роста и по-новому определяют роль и место Арктики в России и мире. Среди них можно выделить группу проектов, которые интегрируют Арктику с освоенными районами страны, и другую, проекты которой целиком приурочены к Арктической зоне.

Предельную важность среди них имеет мегапроект освоения ресурсов углеводородов на шельфе арктических морей, где содержится около четверти мировых запасов нефти и половины запасов газа.

Реализация шельфового мегапроекта сталкивается с рядом проблем:

- недостаточное развитие законодательной базы;
- значительные инвестиционные риски;
- отсутствие достаточного числа специализированных научных и проектно-конструкторских организаций;
- инженерные проблемы;
- инфраструктурные проблемы;
- информационные проблемы.

Помимо развертывания новых мегапроектов, принципиальное значение в прогнозный период уделяется формированию благоприятных условий для модернизации базовых отраслей арктической экономики: предприятий горнопромышленного комплекса и рыбной отрасли;

5) проанализировано состояние инфраструктурного сектора и возможности инновационного развития.

Важнейшие задачи развития Северного морского пути в прогнозный период предусматривают:

- сохранение СМП как единой национальной транспортной магистрали России в Арктике;
- обеспечение устойчивого и безопасного функционирования СМП в интересах экономики Арктической зоны, транзитных и региональных перевозок и северного завоза грузов;
- защиту приоритета российского флота и укрепления безопасности России в Арктике.

Развитие СМП предусматривает модернизацию инфраструктуры водных путей, первоочередное развитие и техническое перевооружение с созданием терминальных логистических комплексов портов, развитие инфраструктуры арктических портов Мурманск, Архангельск, Тикси и Зеленый Мыс. Однако из-за отсутствия средств модернизация технического оборудования портов проводится очень медленно.

Крупными транспортно-логистическими узлами для магистральных и международных перевозок станут аэропорты Мурманска, Архангельска и Анадыря. Важным направлением развития транспортной системы также является укрепление сети круглогодичных и сезонных автомобильных дорог: Зеленый Мыс-Билибино-Певек, Эгвекинот-Мыс Шмидта – Певек, Надым-Салехард и другие;

б) оценена степень развития сектора услуг.

Устойчивость развития арктических территорий тесно связана с обеспечением их безопасности – энергетической, продовольственной, экологической и др., т.е. непосредственным развитием сферы обслуживания. В условиях возникающей экономики знания эта безопасность зависит от степени интеллектуальности сервиса.

Важными направлениями развития Арктической зоны РФ являются:

- рынок труда (имеет отличительную специфику и испытывает кадровый дефицит);

- сфера образования (требуется создания и развития исследовательских инновационных технических университетов и колледжей);
- сфера здравоохранения (требуется комплексного развития, в особенности развитие мобильных и дистанционных форм оказания медицинской помощи);
- культура и туризм (обладает неплохим потенциалом развития арктического туризма);

7) определены возможности пространственного развития.

Модель пространственного развития Арктической зоны РФ строится на принципах создания новых территориально-производственных кластеров и формирования новых региональных зон опережающего развития.

Создание восьми опорных зон позволит обеспечить формирование условий для освоения ресурсной базы Арктической зоны и российского континентального шельфа, совершенствование транспортной инфраструктуры, развитие Северного морского пути в качестве национальной транспортной судоходной артерии, а также формирование благоприятных условий для предпринимательской, хозяйственной и иной деятельности в Арктической зоне.

Определяющее значение для развития Арктической зоны будет иметь эффект формирования городских агломераций, связанный с формированием транспортных комплексов, логистических центров, информационных узлов, узлов образовательной и инновационной инфраструктуры.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Чистобаев А.И., Малинин П.Ю. Арктическая зона российской федерации как особый объект государственного управления. Региональные исследования. 2016. № 2 (52). С. 122-128.
2. Россия наращивает собственные компетенции в освоении северных месторождений // Госкомиссия по развитию Арктики: оф. сайт по вопросам развития Арктики. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://arctic.gov.ru/News/38078272-df72-e811-80dd-00155d006312?nodeId=9ce9c1ed-d94b-e511-825f-10604b797c23&page=1&pageSize=10> (дата обращения: 20.06.2018)
3. Егоренков Д.А. Этапы разработки и результаты общественного обсуждения проекта федерального закона "О развитии арктической зоны Российской Федерации". Научный вестник Ямало-Ненецкого автономного округа. 2016. № 3 (92). С. 94-101.
4. Указ Президента Российской Федерации «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 года № 296
5. Диденко Н.И., Конахина Н.А., Скрипнюк Д.Ф., Шейкина А.И. Обзор подходов экономического развития территории арктической зоны рф, представленной в виде целевых субпространств. Мир (модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 4-1 (24). С. 148-159.
6. Цукерман В.А., Селин В.С., Горячевская Е.С. Обогащение и комплексная переработка апатитонепелиновых хибинских руд: экономический аспект // Обогащение руд. 2015. № 3. – С.41-45.
7. Цукерман В.А., Горячевская Е.С. Проблемы управления инновационным развитием арктической зоны российской федерации. В сборнике: Современные организационно-экономические тенденции и проблемы развития Европейского Севера - материалы международной научно-

практической конференции. Мурманский государственный технический университет. 2015. С. 275-280.

8. Ямилов Р.М. Позиционирование России в Арктике: проблемные аспекты. Арктика и север. 2014. № 17. С. 91-98.

9. Пилясов А.Н. И последние станут первыми: Северная периферия на пути к экономике знания. М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ» 2009. 544с. - с. 479

10. Коновалов А. М. Стратегия развития Арктической зоны России // Морской сборник. 2010. № 8. С. 70–75.

11. Лукин Ю.Ф. Арктические проекты межрегиональной интеграции // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 14---33. - с. 22

12. Кузнецов С.В. Роль монопрофильных экономик в формировании геоэкономического пространства российской Арктической зоны / Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2015. № 3 (48). С. 30–39.

13. Добромыслова В.Ю. Основные подходы к формированию государственной политики России в Арктической зоне // Региональные исследования. 2011. № 4 (34). С. 42–48.

14. Кокис К.А. К вопросу о формировании арктической политики РФ // Арктика и Север. 2015 № 19. С. 81–95.

15. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утверждены постановлением Правительства РФ от 18.09.08 №1969.

16. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утверждена постановлением Правительства РФ от 08.02.2013 №232.

17. Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года, утверждена постановлением Правительства от 21 апреля 2014 года №366.

18. Скуфьина Т.П., Баранов С.В. Мурманский транспортный узел и обеспечение развития Арктической зоны Российской Федерации. *Фундаментальные исследования*. 2017. № 11-2. С. 445-449.
19. Об утверждении положения о Государственной комиссии по вопросам развития Арктики [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Российской Федерации № 228 от 14 марта 2015 г. Доступ с сайта Правительства России.
20. Чернов С.Н. Конституционно-правовые проблемы макрорегиона Арктика // *Учен. зап. Петрозавод. Гос. ун-та*. 2015. № 3. Т. 2. С. 106–110.
21. Кузнецов В.И. Административно-правовой режим Арктической зоны // *Журнал российского права*. 2015. № 11. С. 130–141.
22. Журавлев П.С. Арктическая стратегия России: оценки, вопросы и проблемы реализации // *Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Серия: Гуманитарные и социальные науки*. 2013. № 3. С. 154–157.
23. Бортников В.С. Арктические стратегии России и США в XXI в.: сравнительный анализ // *Политическая наука*. 2015. № 4. С. 191–203.
24. Хачатурян А., Елисеев Д. Механизмы государственного управления комплексным освоением ресурсного потенциала Арктики. *Проблемы теории и практики управления*. 2017. № 12. С. 48-54.
25. Алексеев Г.Ф. Правовые основы Арктической зоны Российской Федерации // *экономика Востока России*. 2015. № 1 (3). С. 31–34.
26. Шпак А.В., Серова В.А., Биев А.А. Современные проблемы транспортной инфраструктуры регионов российской Арктики // *Север и рынок: формирование экономического порядка*, 2014. - №6(43). - С.31-36.
27. О проекте «Белкомур» // Белое море – Коми – Урал «Белкомур». [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.belkomur.com/belkomur/1.php> (дата обращения: 20.06.2018).

28. Васильцов В.С. Стратегия развития инвестиционного и инновационного потенциала нефтедобывающих корпораций / В.С.Васильцов, А.П.Масловский // Записки Горного института. 2013. Т.201. С.209-213.

29. Цукерман В.А. На пути к высокотехнологическому развитию экономики Севера и Арктической зоны РФ // Кондратьевские волны: длинные и среднесрочные циклы: ежегодник / Отв. ред. Л.Е. Гринин, А.В. Коротаев. – Волгоград: Учитель, 2014. – С.331-342.

30. Васильцова В.М. Проблемы освоения шельфовых месторождений нефти и газа // Записки Горного института. 2016. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-osvoeniya-shelfovyh-mestorozhdeniy-nefti-i-gaza> (дата обращения: 20.06.2018).

31. Селин В.С., Цукерман В.А. Инновационное развитие России и ресурсносырьевой комплекс Севера // Научно-практический журнал «Модернизация. Инновации. Развитие». 2013. № 4. С. 61-67.

32. Касьянова А.К. Инновационные ориентиры современной экономики // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Вып. 9. Ч. 1 / Отв. ред. Ю.С. Пивоваров. – М., 2014. С. 475-479.

33. Бортников Н.С. Стратегические минеральные ресурсы Российской Арктики и проблемы их освоения – научно-технические проблемы освоения Арктики. – М.: Наука. 2014. С. 40-47.

34. Коновалов А.М. Система государственного стратегического планирования и управления развитием арктической зоны Российской Федерации. Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2012. № 34. С. 20-32.

35. Баранов С.В., Биев А.А., Емельянова Е.Е., Серова Н.А., Серова В.А., Скуфьина Т.П., Шаталова Т.А. Регионы севера и Арктики Российской Федерации: современные тенденции и перспективы развития. Апатиты, 2017. 171 с. – 169 с.

36. Ключом к развитию русской Арктики станет Северный морской путь // Госкомиссия по развитию Арктики: оф. сайт по вопросам развития

Арктики. [Электронный ресурс] Режим доступа:
<https://arctic.gov.ru/News/66d8aa68-4b1d-e811-80dd-00155d006312?nodeId=0778abc6-cd4b-e511-825f-10604b797c23&page=1&pageSize=10> (дата обращения: 20.06.2018)

37. Законопроект о наделении Госкорпорации «Росатом» полномочиями для развития СМП в ближайшее время будет внесен в Государственную Думу // Госкомиссия по развитию Арктики: оф. сайт по вопросам развития Арктики. [Электронный ресурс] Режим доступа:
<https://arctic.gov.ru/News/22819ed9-0947-e811-80dd-00155d006312?nodeId=d227de92-dc4c-e511-825f-10604b797c23&page=1&pageSize=10> (дата обращения: 20.06.2018)

38. Северный морской путь против Суэцкого канала // Госкомиссия по развитию Арктики: оф. сайт по вопросам развития Арктики. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://arctic.gov.ru/News/196c198a-de73-e811-80dd-00155d006312?nodeId=9ce9c1ed-d94b-e511-825f-10604b797c23&page=1&pageSize=10> (дата обращения: 20.06.2018)

39. Гольдберг О. Северный путь развития. // Морские вести России. [Электронный ресурс] Режим доступа:
<http://morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53391> (дата обращения: 20.06.2018)

40. Николаева А.Б. Перспективы развития северного морского транспортного коридора. Север и рынок: формирование экономического порядка. 2017. Т. 4. № 55. С. 106-113.

41. Павлов К.В., Селин В.С. Проблемы, тенденции и перспективы развития грузопотоков северного морского пути // Региональная экономика: теория и практика. 2015. № 30 (405). С. 2-12.

42. Кондраль Д.П. Политическое стратегирование в Арктической зоне России как механизм устойчивого развития // Вопросы управления. 2014. № 1 (7). С. 27-32.

43. Россия и страны мира. 2014.: Стат.сб. / Росстат. – М., 2014. – 382с.

44. Клементьева О.В., Черногорский С.А., Швецов К.В. Автоматизация управления инновационным развитием Арктической зоны Российской Федерации. Мир (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 4-1 (24). С. 223-231.
45. Родионова И.А., Липина С.А. Зеленая экономика в России: модель и прогнозы развития. Фундаментальные исследования. 2015. № 2–24. С. 5462–5466.
46. Плисецкий Е.Е., Малицкая Е.А. Специфика государственного и муниципального управления развитием монопрофильных муниципальных образований в Арктической зоне Российской Федерации. Арктика и север. 2017. № 26. С. 85-97.
47. Лаженцев В.Н. Проблемы развития территориально-хозяйственных систем севера. В сборнике: Моделирование сценариев устойчивого развития северных регионов России в современных условиях Сборник статей международной научно-практической конференции. Ответственный редактор А. П. Шихвердиев; Редакционная коллегия: А. А. Вишняков, Л. В. Гудырева, Н. И. Обрезков; Рецензенты: В. И. Кузнецов, С. Н. Большаков. 2017. С. 141-145.
48. Лексин В.Н., Порфирьев Б.Н. Методологические основы системной диагностики сложившейся ситуации и проблем в Арктической зоне России. Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. Т. 8. № 2 (40). С. 47–59.
49. Цукерман В.А. Инновационное промышленное развитие как основа комплексного управления экономикой арктической зоны Российской Федерации. Север и рынок: формирование экономического порядка. 2016. № 2 (49). С. 94-105.
50. Баранов С.В., Скуфьина Т.П. Сравнительная динамика экономического роста и межрегиональная дифференциация территории российского Севера // Вопросы статистики. 2015. № 11. С. 69-77

51. Малинин П.Ю., Мещеряков Е.С. Специфика подготовки документов территориального планирования для территорий Крайнего Севера // Традиционное природопользование и научное обеспечение АПК на Крайнем Севере: сборник науч. ст. / РАСХН. Сиб. отделение. ГНУ НИИСХ Крайнего Севера. СПб.: ГУАП, 2012. С. 107–109.

52. Деттер Г.Ф. О перспективах развития поселенческой структуры Арктической зоны России в условиях формирования опорных зон. В сборнике: Управление инновационным развитием Арктической зоны Российской Федерации. Сборник избранных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции с международным участием. Составители Е.Н. Богданова, И.Д. Нефедова. 2017. С. 143-147.

53. Смирнова О.О., Липина С.А., Кудряшова Е.В., Крейденко Т.Ф., Богданова Ю.Н. Формирование опорных зон в Арктике: методология и практика. Арктика и Север. 2016. № 25. С. 148-157.

54. Пилясов А.Н. Развитие городов-центров - форпостных баз северного фронта / Вестник Северо-Восточного научного центра ДВО РАН. 2016. № 1. С. 107–118.

Перечень приоритетных транспортных проектов, реализуемых в регионах Арктической зоны РФ

Регионы	Название и сроки реализации проектов	Объем финансирования	Влияние на социально-экономическое развитие
Мурманская область	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла (2007-2020 гг.)	144,95 млрд. руб.	-увеличение грузооборота морского порта Мурманск. -ввод в действие объектов портовой инфраструктуры (угольного терминала, ж/д путей)
Архангельская область	Строительство межрегиональной ж/д магистрали «Белкомур» (до 2030 г.)	225 млрд. руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по ж/д. -содействие росту грузооборота СМП. -создание до 28 тыс. рабочих мест.
	Строительство глубоководного района морского порта Архангельск (до 2030 г.)	208 млрд. руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по СМП. -строительство 5-ти терминалов. -создание 7,5 тыс. рабочих мест.
Ненецкий АО	Строительство автомобильной дороги Нарьян-Мар – Усинск, (1991-2020 гг.)	более 8 млрд. руб.	-осуществление круглогодичной связи округа с автодорожной и ж/д сетью России. -решение проблемы «северного завоза» грузов. -повышение уровня жизнеобеспечения населения.
	Строительство глубоководного морского порта Индига (2025 г.)	более 120 млрд. руб.	-обеспечение движения по СМП. -возможность отстоя и ремонта судов. -инфраструктура для транспортировки сырья с месторождений.
	Строительство ж/д Сосногорск-Индига (2025 г.)	около 190 млрд. руб.	-обеспечение выхода на европейский рынок сбыта через СМП.

Перечень приоритетных транспортных проектов, реализуемых в регионах Арктической зоны РФ

Регионы	Название и сроки реализации проектов	Объем финансирования	Влияние на социально-экономическое развитие
Республика Коми	Строительство межрегиональной ж/д магистрали «Белкомур» (до 2020 г.)	294536 млрд. руб.	-рост экспортно-ориентированных перевозок по ж/д. -содействие росту грузооборота СМП.
	Реконструкция аэропортового комплекса г. Воркута (2018-2020 гг.)	225 млрд. руб.	-обеспечение требуемого уровня безопасности полетов. -сохранение аэропорта в составе национальной опорной аэропортовой сети.
Ямало-Ненецкий АО	Строительство объектов морского порта Сабетта (2012-2020 гг.)	97207,1 млн. руб.	-создание морской портовой инфраструктуры для обеспечения экспорта сжиженного природного газа с Южно-Тамбейского месторождения в зарубежные страны.
	Создание и эксплуатация Северного широтного хода (2011-2050 гг.) Ввод объектов в эксплуатацию планируется на 2020 г.	270,8 млрд. руб.	-обеспечение связи между Северной ж/д и Свердловской ж/д. -создание 1600 рабочих мест.
Республика Саха (Якутия)	Реконструкция и модернизация морского порта Тикси (2017-2020 гг.)	36,917 млн. руб.	-обеспечение перевозки грузов в большегрузных контейнерах.