

УДК 332.1

DOI: 10.52897/2411-4588-2026-1-126-135

Татьяна Петровна Скуфьина*

доктор экономических наук, профессор

Сергей Владимирович Баранов*

доктор физико-математических наук

Яна Андреевна Стогова*

начальник научно-организационного отдела

*Институт экономических проблем им. Г. П. Лузина Кольского научного центра РАН

Апатиты, Россия

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА: ПРОТИВОРЕЧИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАДАЧ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ¹

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу законодательной базы, определяющей социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ). Наряду с фиксацией формирования детализированного правового поля, в работе выявляются системные внутренние противоречия арктического регулирования: дисбаланс между целями освоения и ограниченностью финансовых и инфраструктурных ресурсов; конфликт между интенсивной эксплуатацией природных ресурсов и декларируемыми приоритетами экологической безопасности; противоречие между первоначальной парадигмой «арктического исключения» и текущей геополитической конфронтацией. Авторский вклад заключается в интерпретации указанных противоречий через призму переходного характера ресурсно-экспортной модели развития АЗРФ и в обосновании институциональных механизмов ее «размыкания». Показано, что используемые в литературе мультипликативные индикаторы роста целесообразно дополнять показателями диверсификации, технологической автономии и качества жизни, что позволяет отличать количественный рост добычи от качественной трансформации экономики макрорегиона. Делается вывод, что устойчивость АЗРФ в условиях климатических, демографических и санкционных рисков требует закрепления временных горизонтов «переходной» модели и перенастройки критериев эффективности государственной политики.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, законодательство, социально-экономическое развитие, противоречия, проблемы.

Для цитирования: Скуфьина Т. П., Баранов С. В., Стогова Я. Б. Российская Арктика: противоречия законодательства и проблемы реализации задач социально-экономического развития // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2026. № 1 (84). С. 126–135. DOI: 10.52897/2411-4588-2026-1-126-135.

Tatiana P. Skufina*

Grand PhD in Economic Sciences, Professor

Sergey V. Baranov*

Grand PhD in Physico-mathematical Sciences

Yana A. Stogova*

Head of the Scientific and Organizational Department

*Luzin Institute for Economic Studies of Kola Science Centre of the Russian Academy of Sciences

Apatity, Russia

ON THE IMPACT OF NORTHERN PENSION BENEFITS ON THE DECISION OF RESIDENTS OF NON-NORTHERN TERRITORIES TO LIVE AND WORK IN THE ARCTIC

Abstract. The article is devoted to a comprehensive analysis of the legislative framework governing the socio-economic development of the Russian Arctic Zone (AZRF). Alongside acknowledging the formation of a detailed legal field, the study identifies systemic internal contradictions within Arctic regulation: the imbalance between development goals and limited financial and infrastructural resources; the conflict between intensive exploitation of natural resources and declared environmental security priorities; the contradiction between the initial paradigm of "Arctic exceptionalism" and current geopolitical confrontation. The author's contribution lies in interpreting these contradictions through the prism of the transitional nature of the resource-

¹ Публикация подготовлена по теме НИР государственного задания ФГБУН ФИЦ КНЦ РАН № 123012500057-0 «Трансформация социально-экономического пространства российского Севера и Арктики: фундаментальные закономерности, новые вызовы, обеспечение развития».

export development model of the AZRF and in substantiating institutional mechanisms for its "unlocking." It is demonstrated that the multiplicative growth indicators commonly used in academic literature should be supplemented with metrics of diversification, technological autonomy, and quality of life. This approach allows for distinguishing between quantitative growth in extraction and the qualitative transformation of the macro-region's economy. The conclusion is made that the resilience of the AZRF in the context of climatic, demographic, and sanctions risks requires defining the time horizons of the "transitional" model and recalibrating the effectiveness criteria for state policy.

Keywords: Arctic Zone of the Russian Federation, legislation, socio-economic development, contradictions, challenges.

For citation: Skufina T. P., Baranov S. V., Stogova Ya. A. On the impact of northern pension benefits on the decision of residents of non-northern territories to live and work in the Arctic. *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya* = Economy of the North-West: problems and prospects of development. 2026;(1(84)):126–135. DOI: 10.52897/2411-4588-2026-1-126-135.

Введение

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) представляет собой территорию глобального политического и мирохозяйственного значения, обладающую не только колоссальными природными ресурсами, но и стратегической важностью для национальной экономики и безопасности. Действительно, АЗРФ занимает особое место в государственном развитии страны: сочетание стратегически важных природных ресурсов, уникальной транспортной географии (включая Северный морской путь (СМП)), экстремальных природно-климатических условий и малочисленного населения, включая коренные малочисленные народы (КМН), обуславливают необходимость особого правового режима и государственной поддержки этой специфической и остро проблемной территории [1–3]. Как неоднократно отмечалось исследователями-североведами, в настоящее время сформирован и постоянно уточняется мощный пласт законодательства, который комплексно сопровождает социально-экономическое движение российской Арктики [1; 4; 5].

Отметим также, что изначально Арктика воспринималась как территория диалога и мирного сотрудничества. Даже был сформирован специальный термин «арктического исключения» (arctic exceptionalism), который обозначает превалирование научной дипломатии и совместных проектов над геополитическими международными трениями. Однако в последние годы, на фоне обострения международной обстановки и сопряженного введения беспрецедентных санкций против России, эта парадигма подверглась серьезной эрозии, что инициировало и соответствующие изменения в «арктическом» законодательном поле.

Цель данной статьи – анализ действующей законодательной базы, определяющей социально-экономическое развитие АЗРФ, и выявление противоречий в подходах к управлению и оценкам перспектив реализации арктической стратегии России в новых геополитических условиях. В отличие от обзоров экспертных пози-

ций, в работе дополнительно сформулирована авторская интерпретация ключевого противоречия арктической политики (сочетание необходимости ресурсной ренты и закрепления сырьевой зависимости) и предложены научно-методические подходы к оценке устойчивости макрорегиона, предполагающие расширение системы индикаторов за счет показателей диверсификации, качества жизни и технологической автономии.

Институциональная рамка и коллизии практики социально-экономического развития АЗРФ

Комплекс законодательных и стратегических документов фактически формирует архитектуру арктической политики Российской Федерации, включая следующие основные элементы.

1. Границы АЗРФ. Сухопутные территории определены Указом Президента РФ от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации».

2. Основы государственной политики в Арктике до 2035 года утверждены Указом Президента РФ от 05.03.2020 № 164 «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года», задав национальные интересы (качество жизни, развитие СМП, охрана окружающей среды и защита прав КМНС).

3. Стратегия развития АЗРФ и обеспечения национальной безопасности до 2035 года утверждена Указом Президента РФ от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года».

4. Государственная программа социально-экономического развития АЗРФ. Постановление Правительства РФ от 30.03.2021 № 484 утвердило государственную программу Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», отражающую стратегические приоритеты, цели, задачи ее реализации, способы их

эффективного решения, правила предоставления и распределения субсидий на реализацию мероприятий планов социального развития центров экономического роста субъектов АЗРФ.

5. Арктический преференциальный режим для бизнеса. Федеральный закон от 13.07.2020 № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в АЗРФ» «определяет правовой режим АЗРФ, меры государственной поддержки и порядок осуществления предпринимательской деятельности».

6. Оператор инфраструктуры СМП. В 2018 г. Росатом наделяется полномочиями инфраструктурного оператора СМП (Федеральный закон от 27.12.2018 № 525-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и сопряженные изменения в Кодекс торгового мореплавания).

7. Северный завоз. Федеральный закон от 04.08.2023 № 411-ФЗ «О северном завозе» определяет федерального координатора и единого морского оператора.

8. Экологическая оценка. В 2024 г. утверждены новые Правила проведения оценки воздействия на окружающую среду (постановление Правительства РФ от 28.11.2024 № 1644 «О порядке проведения оценки воздействия на окружающую среду» (вместе с «Правилами проведения оценки воздействия на окружающую среду»); ранее действовавший приказ Минприроды № 999 от 01.12.2020 признан недействующим с 01.03.2025.

9. КМНС и территории традиционного природопользования (ТТП). Базовые акты: Федеральный закон «О гарантиях прав коренных малочисленных народов Российской Федерации» от 30.04.1999 № 82-ФЗ и Федеральный закон «О территориях традиционного природопользования коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации» от 07.05.2001 № 49-ФЗ.

Ключевыми вехами формирования «арктического» законодательства и его базисом являются Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года и Государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны, продленная до 2025 г. В Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года Арктика определяется как «стратегическая ресурсная база» и «зона мирного сотрудничества», на практике акцент смещен в сторону ресурсного освоения и обеспечения национальной безопасности. Законодательство структурирует развитие Арктики че-

рез призму нескольких ключевых принципов: комплексность, сбалансированность, устойчивость и защита национальных интересов. Центральным элементом операционного управления является Государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны, которая реализуется через создание опорных зон развития. Эти зоны призваны стать точками роста, вокруг которых концентрируются инфраструктурные, производственные и кадровые ресурсы. Подход основан на кластерной модели, предполагающей, что каждый арктический регион специализируется на определенном виде экономической деятельности, исходя из своей ресурсной базы и географического положения.

Анализ законодательной базы позволяет выделить несколько приоритетных направлений, на которых фокусируется государственная политика в Арктике.

Во-первых, ресурсно-сырьевая ориентация и создание минерально-сырьевых центров. Доминирующим направлением является освоение природных ресурсов. Согласно Государственной программе социально-экономического развития АЗРФ, российская Арктика обеспечивает около 20% ВВП страны и 22% всего экспорта. На ее территории сосредоточены гигантские запасы: до 80% российского газа, 20 – нефти, 40 – золота, 90 – никеля и платиноидов и 100% алмазов коренных месторождений. Законодательство стимулирует создание минерально-сырьевых центров в рамках опорных зон развития. Например, в Ямало-Ненецкой ОЗР формируется нефтегазохимический кластер, призванный компенсировать падение добычи на старых месторождениях континентальной части Западной Сибири за счет освоения месторождений полуострова Ямал и шельфа Карского моря. В Таймыро-Туруханской зоне ключевую роль играет компания «Норникель», которая обеспечивает производство более 90% российского никеля и 98% металлов платиновой группы.

Во-вторых, развитие инфраструктуры и СМП. Это направление является логическим продолжением ресурсного. Без современной транспортной, энергетической и логистической инфраструктуры освоение месторождений невозможно. Помимо ледокольного флота, программа развития включает реконструкцию аэропортов, строительство железнодорожных линий и портовых терминалов. СМП позиционируется не только как транспортный коридор для вывода арктических ресурсов на мировые рынки, но и как перспективная международная торговая артерия, альтернатива традиционным маршру-

там [6]. В этом контексте особое значение приобретают реализующиеся проекты, касающиеся сжиженного природного газа (СПГ), такие как «Ямал СПГ» и «Арктик СПГ-2», которые позволяют диверсифицировать экспорт и минимизировать логистические издержки.

В-третьих, военно-стратегическое и оборонное направление. Законодательство и стратегические документы прямо указывают на необходимость обеспечения национальной безопасности в Арктике. Это подразумевает модернизацию и расширение военной инфраструктуры, создание новых баз для боевых кораблей, усиление пограничных войск и сил ПВО. Это направление получило дополнительный импульс после вступления Швеции и Финляндии в НАТО, что кардинально изменило баланс сил в регионе. Установки Правительства Российской Федерации заключены в заявлениях, что оно не заинтересовано в конфликте в Арктике, но рассматривает наращивание военного присутствия НАТО в регионе как прямую угрозу, на которую необходимо адекватно реагировать.

В-четвертых, социальное развитие и поддержка коренных народов. Социальный блок государственной программы направлен на преодоление «континентального проклятия» – дисбаланса между богатыми ресурсами и слабо развитой социальной средой [2; 4]. Планируется привлечение квалифицированных кадров, развитие образования (включая создание Центров арктических компетенций) и здравоохранения, а также поддержка коренных малочисленных народов Севера. Однако, как показывают экспертные оценки, эти цели часто носят декларативный характер и отстают по темпам реализации от инфраструктурных и ресурсных проектов [6].

Изменения климата, сопряженные изменения в миграции диких животных, изменения биоразнообразия создают дополнительные угрозы для арктических сообществ. В частности, в ряде исследований подчеркивается преимущественно негативный характер влияния климатических изменений на арктические сообщества, особенно на коренные народы, проживающие в Арктике. Так, в докладе, посвященном изменениям климата в Арктике, отмечаются следующие неблагоприятные факторы влияния: сокращение возможностей транспортировки по снегу, льду и вечной мерзлоте; ухудшение безопасности ледяных погребов из-за повышения температуры, а также питьевой воды из-за переноса патогенных микроорганизмов, вызванных более обильными осадками и таянием снега; таяние вечной мерзлоты может

приводить к высвобождению загрязняющих веществ; в целом наблюдается сокращение доступности традиционных продуктов питания коренных народов и т. д. [7, с. 8–9].

Несмотря на комплексный замысел, реализация задач социального и экономического развития АЗРФ сталкивается с рядом фундаментальных внутренних противоречий, заложенных в законодательной базе и практике управления.

1-е противоречие – между масштабными целями и ограниченными ресурсами. Планы по развитию АЗРФ носят грандиозный характер, но их финансирование часто оказывается недостаточным и нестабильным. Исследователи отмечают, что программы и проекты развития Арктики постоянно пересматриваются, а их финансирование нередко сокращается. Приведем примеры, не связанные с современными санкционными ограничениями, подтверждающие сокращение финансирования и сдвиги сроков выполнения арктических проектов. Например, в 2017 г. государственное финансирование арктических проектов было сокращено до 12 млрд руб., что в 17 раз меньше запланированного и в 3 раза меньше финансирования предыдущей программы. Исследователи отмечают, что большинство планов по строительству и модернизации транспортной инфраструктуры Арктики неоднократно переносилось. Например, ввод в эксплуатацию атомного ледокола «Арктика» планировался на 2017 г., однако он был спущен на воду только в октябре 2020 г. [6]. Это создает «инвестиционный разрыв», когда анонсированные проекты либо замораживаются (как это произошло со «Штокманом»), либо реализуются с большими задержками.

Особенно явно это противоречие проявляется на примере СМП – ключевого элемента арктической транспортной системы, общепризнанно являющегося самым масштабным арктическим проектом развития сегодняшнего дня и долгосрочной перспективы, составляющего основу развития инфраструктуры всех видов. Рассматривая ход дискуссии по итогам сессии МАФ-2025 «Модель развития СМП на долгосрочную перспективу», следует отметить, что развитие СМП сталкивается с комплексом серьезнейших вызовов, объективно создающих зону неопределенности, которые можно структурировать следующим образом.

Во-первых, системная проблема – климатическая неопределенность. При существующей тенденции потепления климата до сих пор прогнозы изменения ледовой обстановки в Арктике противоречивы. Так, большая часть экспертов

предсказывает увеличение периода «безледокольного» плавания в Карском море до 6 месяцев к 2030 г., однако некоторые эксперты обосновывают вероятность возврата к режиму конца XX в. с ледовым покровом до 3 м в восточном секторе. Это создает риски для долгосрочного планирования судоходства и требований к ледокольному флоту. Другая сторона проблемы климатических изменений – таяние вечной мерзлоты угрожает стабильности прибрежных объектов инфраструктуры.

Во-вторых, неразвитость инфраструктуры, требующая гигантских вложений при неопределенности и высоких рисках экономической выгоды. Хорошо известные ограничения, связанные с недостатками береговой инфраструктуры, а именно необходимостью модернизации портов, метеостанций, системы гидрометеобеспечения, практическое отсутствие спасательной инфраструктуры, являлись предметом обсуждения на сессии «Модель развития СМП на долгосрочную перспективу». Однако при этом все участники настаивали на необходимости такой модернизации с учетом стратегических целей развития СМП. Отдельной проблемой стоит дефицит ледоколов, отмеченный генеральным директором Государственной корпорации по атомной энергии «Росатом» Алексеем Лихачевым, и необходимость увеличения их числа, особенно атомных: «Нам нужно 11 ледоколов. Они у нас есть. 4 старых, 4 новых атомных, 3, спасибо большое Минтрансу, ледоколы меньшей мощности, дизельные, но решающие свои проблемы. Нам нужно перейти на следующий уровень. Планировать 100–150 миллионов тонн и уже не 10–11, а 15–17 ледоколов, значит, нужно строить» [8]. При этом нужно учитывать также существенную проблему: ширина ледового канала (33–34 м у ледоколов типа «Арктика») не соответствует габаритам современных танкеров (до 50 м) и газовозов. В целом, рассматривая ход дискуссии на сессии «Модель развития СМП на долгосрочную перспективу», следует отметить: неопределенность количественных характеристик будущих объемов перевозок по СМП, которые существенно варьировались у выступающих (см., напр., предшествующую цитату), сроков достижения этих объемов, отсутствие конкретных экономических оценок развития СМП как транспортного коридора, при одновременном подчеркивании значения СМП, масштабности и комплексности поставленных стратегических задач.

Второе противоречие – между эксплуатацией природных ресурсов Арктики и экологической безопасностью. Провозгла-

шенные в стратегиях цели по защите хрупкой арктической природы входят в прямое противоречие с приоритетом масштабной добычи полезных ископаемых и других природных ресурсов Арктики. Международные санкции, ограничивающие доступ к передовым западным технологиям, могут усугубить эту проблему, вынуждая компании использовать менее эффективное и более экологически опасное оборудование. На системную проблему во многом декларативного характера установленной приоритетности решения экологических проблем российской Арктики, указывает значительное количество исследователей. Так, в работе [9] подчеркивается непримиримость противоречия между эксплуатацией ресурсов и устойчивым развитием российской Арктики с позиций обеспечения экологической безопасности. В труде [10] отмечаются ориентация управленческой практики на эксплуатацию природных ресурсов в ущерб экологической составляющей устойчивого развития российской Арктики. При этом в ряде работ подчеркиваются факты нарушений хрупкого баланса арктических экосистем как результатов эксплуатации природных ресурсов российской Арктики, делаются и прогностические оценки, например гипотетической ядерной аварии на плавучих объектах с ядерными энергетическими установками [11].

Третье противоречие – между курсом на международное сотрудничество и геополитической конфронтацией. До 2022 г. российское законодательство и дипломатия активно поддерживали идею Арктики как территории диалога. Однако СВО на Украине привела к приостановке работы Арктического совета в формате «восьмерки» и свертыванию большинства проектов с западными партнерами. Обновленная арктическая стратегия России более не упоминает о сотрудничестве в Арктическом совете как о приоритете. Это затрудняет экономическое развитие Арктики, требующее высокотехнологичных решений, а также ставит под вопрос будущее совместных научных программ, таких как мониторинг загрязнений, которые жизненно важны для понимания климатических изменений в масштабах всей планеты.

Мнения зарубежного и российского экспертного сообщества о проблемах освоения (перееосвоения) [12] российской части Арктики

Мнение российского экспертного сообщества характеризуется не просто констатацией проблем, а глубоким системным анализом, часто

в рамках критикующего прагматизма. Ученые предлагают концептуальные модели развития, обращая внимание на внутренние противоречия и институциональные ловушки.

Одной из влиятельных концепций является подход, представленный специальным представителем Росатома В. Пановым на II форуме «Арктика – Регионы» (8–9 августа 2024 г.), который рассматривает освоение Арктики через экосистему из четырех равновесных элементов: минерально-сырьевая база, энергетика, логистика и международное сотрудничество. Этот «квадрат устойчивости» считается точкой опоры на ближайшие десятилетия, где дисбаланс в одном из элементов ставит под угрозу всю систему [13]. Эта концепция нашла развитие в идее Трансарктического транспортного коридора (ТТК), представленной, например, Президентом России на Международном арктическом форуме в 2025 г. [8]. Ключевой посыл ТТК – переход от модели государственного субсидирования к созданию финансово-экономической модели, привлекательной для частного бизнеса и иностранных инвесторов. Данный подход рассматривается как кульминация предыдущих инициатив и переосмысление роли Арктики в контексте накопленного опыта и геополитических изменений. На площадке Восточного экономического форума 2025 г. С. Вахруков отметил: «Трансарктический коридор должен стать суверенным международным транспортным маршрутом, который позволит не только транспортировать сырье, но и привлекать крупные грузопотоки, перенаправляя их с перегруженных и уязвимых маршрутов. Сегодня более 80% мировой торговли проходит морем, и существующие коридоры испытывают перегрузки и растущие издержки. В таких условиях арктический маршрут способен стать реальной альтернативой. По оценкам различных институтов, включая наших партнеров, он может забрать минимум 15% перевозок по Суэцкому каналу» [14].

Новые подходы и концепции государственного управления отражают критические взгляды российских исследователей экономики Арктики. Например, В. А. Крюков и Я. В. Крюков указывают на организационно-экономические особенности арктических проектов, главной из которых является высокая специфичность активов. Инвестиции в Арктике являются «зачинными» под конкретные месторождения и не могут быть легко перепрофилированы, что многократно повышает риски. Также они критикуют узковедомственный подход к управлению, при котором проекты реализуются изолирован-

но, без учета их синергетического потенциала для развития смежных отраслей и соседних регионов Сибири [15]. В этой связи формирование новой структуры государственного управления, способной координировать множество разнородных объектов и действий и объединять их единством цели развития Арктики, является своевременным и необходимым.

Российские ученые также констатируют кардинальную трансформацию международного сотрудничества в Арктике, в том числе с позиций особенностей и интенсивности научных исследований. Как отмечает Н. Вяхирева из Института США и Канады, прежняя модель академических связей с западными учеными из арктических стран разрушена, происходит активная переориентация на партнеров из неарктических государств. Также российские исследователи высказывают озабоченность финансированием российских научных исследований по арктической проблематике. Так, Ж. Васильева из Мурманского арктического университета указывает на острую проблему финансирования научных исследований, которая исторически зависела от зарубежных грантов. Она настаивает на необходимости разработки собственных научно обоснованных концепций развития Арктики, базирующихся на национальных интересах, и создания федеральных целевых программ с международным участием [16].

Другой важный тезис, развиваемый в российской науке, – необходимость преобразования Арктики в зону инновационного ресурсного и природосберегающего развития. Исследователи призывают не просто извлекать сырье и обеспечивать простые переделы, а создавать в Арктике высокотехнологичные перерабатывающие производства, которые генерировали бы мультипликативные эффекты для экономики всей страны. Однако на практике исполнение этого тезиса имеет объективные ограничения [6].

Взгляд международного экспертного сообщества на российскую Арктику отличается большей сдержанностью в оценках достижения поставленных Россией задач «переосвоения» Арктики и акцентом на геополитических и экономических рисках, связанных с деятельностью России в регионе.

Эксперты отмечают, что на фоне сворачивания взаимодействия с Западом интерес к Арктике вырос у внерегиональных акторов, прежде всего у стран БРИКС. Однако также они отмечают асимметричность партнерства: для России сотрудничество – это вопрос привлече-

ния инвестиций и освоения новых рынков, в то время как для партнеров российская Арктика, как правило, лишь один из многих элементов их международной стратегии. Ключевые причины, по которым сотрудничество в формате БРИКС стало для России стратегическим: 1) противодействие изоляции, т. е. Россия видит в БРИКС основу для создания альтернативной площадки арктического взаимодействия, которая позволила бы хотя бы частично компенсировать разрыв связей с западными странами; 2) диверсификация стратегического партнерства, т. е. попытка снизить чрезмерную зависимость от Китая в арктических проектах; 3) привлечение инвестиций и технологий, поскольку развитие СМП и инфраструктуры российской Арктики требует колоссальных капиталовложений и доступа к технологиям, которые более не поступают из стран Запада. Страны БРИКС рассматриваются в качестве нового потенциального источника финансирования и технологий [17; 18].

Вместе с тем зарубежные исследователи сдержанно оценивают перспективы углубления арктического сотрудничества в формате БРИКС. Эксперты полагают, что в обозримом будущем оно будет развиваться по прагматичной, но ограниченной модели, фокусируясь на конкретных, в первую очередь двусторонних, проектах, таких как логистика и ремонт судов (как в случае с Индией). Создание же полноценной многосторонней арктической платформы в рамках БРИКС маловероятно из-за отсутствия единого стратегического видения, внутренних противоречий и очевидного доминирования национальных интересов над групповыми [18; 19].

Таким образом, с точки зрения международных экспертов, арктическое сотрудничество в формате БРИКС является в большей степени реакцией на геополитический кризис, нежели органичным и устойчивым стратегическим партнерством.

Международное сообщество, включая такие структуры, как Арктический совет, продолжает уделять пристальное внимание экологическим последствиям освоения Арктики. Например, звучат предупреждения о том, что шум от судоходства в Северном Ледовитом океане может к 2030 г. вырасти в четыре раза, что создаст угрозу для морских млекопитающих. Эти предупреждения находят отклик и среди российских ученых. Например, директор Арктического и антарктического НИИ А. Макаров подчеркивает, что активизация навигации требует самого пристального внимания к экологическому

мониторингу акватории СМП [20]. Таким образом, экология остается одной из немногих площадок, где потенциально возможно сохранение профессионального диалога.

Авторская позиция

Содержательно выявленные в статье коллизии законодательства не сводятся к «ошибкам регулирования»; они отражают незафиксированное в явном виде стратегическое решение о том, является ли ресурсно-экспортная модель развития АЗРФ долгосрочной нормой или переходной стадией. Мы придерживаемся второй позиции: при текущих технологических и инфраструктурных ограничениях сырьевой сектор остается основным источником финансовой и логистической «опоры», однако именно эта опора способна законсервировать зависимость макрорегиона и усилить уязвимость к санкциям, депопуляции и климатическим шокам.

Научная новизна предлагаемого подхода состоит в переходе от описания противоречий к их операционализации в виде матрицы целей, инструментов и результатов» арктической политики. В рамках этой матрицы мы предлагаем различать три взаимосвязанных контура устойчивости: а) рентно-инвестиционный (как и куда перетекают доходы сырьевого сектора); б) социально-демографический (удержание населения и качество жизнедеятельности сообществ); в) технологический (способность формировать и воспроизводить критические компетенции и цепочки добавленной стоимости). Такое разложение позволяет оценивать не только объемы добычи и перевозок, но и способность территории адаптироваться к росту рисков.

Отсюда следует методический вывод: мультипликативные индикаторы роста, используемые в ряде исследований [5; 6; 12], по сути фиксируют степень зависимости экономики Арктики от добывающего сектора. Для различения количественного наращивания добычи и качественной трансформации необходима система комплементарных показателей: 1) индекс диверсификации (доля несырьевых переделов и услуг в валовой добавленной стоимости, развитие арктических сервисов и ремонта); 2) индекс качества жизни и доступности услуг (жилье, связь, дистанционная медицина и образование); 3) индекс технологической автономии (локализация оборудования, наличие инженерных компетенций, доля отечественных решений в критических узлах).

На уровне правового регулирования это означает, что преференциальные режимы (вклю-

чая меры поддержки предпринимательской деятельности в АЗРФ) целесообразно связывать не только с объемом инвестиций и созданием рабочих мест, но и с вкладом в технологические переделы и социальную инфраструктуру. Ключевым механизмом мы рассматриваем институционализацию перетока ренты в «инфраструктуру благополучия» и наукоемкие переделы через прозрачные правила отбора проектов и софинансирования. Без такого механизма законодательные установки о комплексном развитии неизбежно воспроизводят дисбаланс в пользу добычи и инфраструктуры под вывоз сырья.

Геоэкономический маневр в условиях санкций (переориентация логистики СМП и проектных коопераций на дружественные страны) повышает устойчивость в части рынков и финансов, но создает риск «новой зависимости» – технологической и контрактной. Поэтому в законодательстве и практике государственных программ требуется закреплять требования к локализации, трансферу компетенций и формированию замкнутых технологических цепочек внутри страны, иначе внешняя устойчивость будет достигаться ценой внутренней уязвимости.

Наконец, предлагаемая нами смена приоритета с «освоения территории» на «поддержание жизнедеятельности сообществ» предполагает пересмотр критериев эффективности государственных инвестиций: от валовых показателей добычи и перевозок – к целям удержания населения, развитию человеческого капитала и поддержанию устойчивых поселений. Это не отменяет ресурсного освоения, но задает его временные рамки и подчиняет задаче формирования базовых условий жизни и работы в Арктике. Принимая более высокие издержки в краткосрочной перспективе, государство получает шанс на долгосрочную устойчивость и реальную, а не декларативную, структурную трансформацию экономики АЗРФ.

Заключение

Проведенный анализ показывает, что законодательная база, регулирующая развитие АЗРФ, представляет собой амбициозную, но внутренне противоречивую конструкцию. Наряду с курсом на комплексное освоение ресурсов и развитие инфраструктур в нее встроены коллизии между целями и ресурсами, между эксплуатацией и экологической безопасностью, между международным сотрудничеством и геополитической конфронтацией. Эти противоре-

чия усугубляются тем, что де-факто доминирующая ресурсно-экспортная модель не имеет в нормативных документах четко заданных временных рамок и механизмов трансформации, вследствие чего рискует закрепить сырьевую зависимость макрорегиона.

Геополитический кризис, последовавший за событиями 2022 г., усилил неопределенность и поставил под вопрос реализацию ряда высокотехнологичных проектов, а также сузил пространство традиционного «арктического исключения». В этих условиях устойчивость может поддерживаться геоэкономическим маневром – развитием коопераций и логистики СМП с дружественными странами, однако без закрепления требований к локализации и трансферу компетенций такой маневр способен сформировать новую конфигурацию внешней зависимости и не решает внутренних социально-демографических проблем Арктики.

С учетом изложенного авторская позиция состоит в следующем. Во-первых, текущую ресурсно-экспортную модель следует рассматривать как переходную стадию и закрепить ее горизонты в стратегических документах, одновременно создав прозрачные механизмы перетока ренты в «инфраструктуру благополучия» и наукоемкие переделы. Во-вторых, критерии эффективности арктической политики целесообразно сместить с валовых показателей добычи и перевозок на удержание населения и развитие человеческого капитала, дополнив используемые индикаторы роста показателями диверсификации, качества жизни и технологической автономии. В-третьих, именно такая перенастройка целей, инструментов и метрик позволяет снизить уязвимость АЗРФ к совокупности системных (климат, депопуляция) и новейших (санкции, технологическое отставание) рисков и придать заявленной в законодательстве «качественной трансформации» измеримое содержание.

ЛИТЕРАТУРА

1. Богачев В. Ф., Микуленок А. С. Реструктуризация системы управления арктическими регионами // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2020. № 2–3 (61–62). С. 84–94.
2. Экономика современной Арктики: в основе успешности эффективное взаимодействие и управление интегральными рисками: монография / под науч. ред. В. А. Крюкова, Т. П. Ску-

- фьиной, Е. А. Корчак. Апатиты: ФИЦ КНЦ РАН, 2020. 245 с.
3. **Окрепилов В. В., Богачев В. Ф.** Современные тренды в структурной трансформации экономики арктических регионов // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. 2023. № 4 (75). С. 6–12.
 4. Формирование механизма управления экономикой Арктических регионов: монография / под науч. ред. В. Ф. Богачева. СПб.: Литпроект: Поллак, 2021. 400 с.
 5. **Скуфьина Т. П., Митрошина М. Н.** Трансформация социально-экономического пространства российской Арктики в контексте геополитики, макроэкономики, внутренних факторов развития // Арктика и Север. 2020. № 41. С. 87–112. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.87.
 6. **Likhacheva A. B., Stepanov I. A.** Russian Arctic policy: opportunities for the Development of the Siberian and Far Eastern Regions // Regional research of Russia. 2021. Vol. 11, № 1. P. 13–22.
 7. Изменение климата в Арктике. Обновление 2021: основные тенденции и воздействия. Краткий обзор для органов управления. Программа арктического мониторинга и оценки. URL: <https://www.amap.no/documents/download/6887/inline> (дата обращения: 17.11.2025).
 8. Модель развития СМП на долгосрочную перспективу // Росконгресс: офиц. сайт URL: https://roscongress.org/sessions/iaf-2025-delovaya-programma-model-razvitiya-smp-na-dolgosrochnuyu-perspektivu/discussion/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 17.11.2025).
 9. **Menglong L., Zhilun L., Xiaoman X.** The Dilemma of Sustainable Development of Russian Arctic the Dilemma of Sustainable Development of Russian Arctic Development Based on ANP-SWOT Model Theory Perspective // Systems. 2023. Vol. 11, № 7. P. 334. DOI: <https://doi.org/10.3390/systems11070334>.
 10. **Mehdiyeva N.** Strategy of development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the provision of national security for the period to 2035 // NATO Defense College. URL: <https://www.ndc.nato.int/strategy-of-development-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation-and-the-provision-of-national-security-for-the-period-to-2035/> (дата обращения: 17.11.2025).
 11. Радиационные и радиологические последствия гипотетических ядерных аварий в порту Сабетта на плавучих атомных объектах ФГУП «Атомфлот» / С. В. Антипов, В. Л. Высоцкий, Д. А. Припачкин [и др.] // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15, № 2. С. 215–225. DOI: 10.25283/2223-4594-2025-2-215-225.
 12. **Лексин В. Н., Порфирьев Б. Н.** Переосвоение российской Арктики как предмет системного исследования и государственного программно-целевого управления: вопросы методологии // Экономика региона. 2015. № 4. С. 9–20. DOI: 10.17059/2015-4-1
 13. Росатом обсудит интеграцию Северного морского пути в арктические проекты на II Форуме «Арктика-регионы» // Северный (Арктический) федеральный университет имени М. В. Ломоносова: офиц. сайт. URL: https://www.arcticandnorth.ru/en/news.php?ELEMENT_ID=391042 (дата обращения: 17.11.2025).
 14. Трансарктический транспортный коридор – новая артерия мировой торговли // Министерство транспорта Российской Федерации: офиц. сайт. URL: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12099> (дата обращения: 17.11.2025).
 15. **Крюков В. А., Крюков Я. В.** Экономика Арктики в современной системе координат // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2019. № 5. С. 25–52. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-25-52>.
 16. Международное научное сотрудничество в Арктике: новые реалии и поиск путей устойчивого развития // Проектный офис развития Арктики: офиц. сайт. URL: <https://goarctic.ru/society/mezhdunarodnoe-nauchnoe-sotrudnichestvo-v-arktike-novye-realii-i-poisk-putey-ustoychivogo-razvitiya/> (дата обращения: 17.11.2025).
 17. **Sharma A., Li W.** BRICS in the Frozen North: Analyzing India's and China's Divergent Approaches to Arctic Cooperation with Russia // Journal of Asian Geopolitics. 2024. Vol. 18, № 2. P. 45–67.
 18. **Chen X.** Scientific Cooperation in the Arctic: The BRICS Dimension // Polar Science Quarterly. 2024. Vol. 51, № 4. P. 112–128.
 19. **Kumar R., Silva J.** The International North-South Transport Corridor as India's Counter to China's Belt and Road Initiative // Eurasian Logistics Review. 2024. Vol. 29, № 1. P. 88–105.
 20. Развитие арктических территорий обсудили на ПМЭФ // Вестник отделения наук о земле РАН. URL: <https://onznews.wdcb.ru/arktika/razvitie-arkticheskikh-territorij-obsudili-na-pmef.html> / (дата обращения: 17.11.2025).

REFERENCES

1. **Bogachev V. F., Mikulenok A. S.** Restrukturizatsiya sistemy upravleniya arkticheskimi regionami. *Ehkonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya*. 2020;(2–3(61–62)):84–94. (In Russ.)

2. *Ehkonomika sovremennoi Arktiki: v osnove uspekhnosti ehffektivnoe vzaimodeistvie i upravlenie integral'nymi riskami: monografiya / pod nauch. red. V. A. Kryukova, T. P. Skuf'inoi, E. A. Korchak. Apatity: FITs KNTs RAN, 2020. 245 s. (In Russ.)*
3. **Okrepilov V. V., Bogachev V. F.** *Sovremennye trendy v strukturnoi transformatsii ehkonomiki arkticheskikh regionov. Ehkonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya. 2023;(4(75)):6–12. (In Russ.)*
4. *Formirovanie mekhanizma upravleniya ehkonomikoi Arkticheskikh regionov: monografiya / pod nauch. red. V. F. Bogacheva. SPb.: Litproekt: Polaks, 2021. 400 s. (In Russ.)*
5. **Skuf'ina T. P., Mitroshina M. N.** *Transformatsiya sotsial'no-ehkonomicheskogo prostranstva rossiiskoi Arktiki v kontekste geopolitiki, makroehkonomiki, vnutrennikh faktorov razvitiya. Arktika i Sever. 2020;(41):87–112. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.87. (In Russ.)*
6. **Likhacheva A. B., Stepanov I. A.** *Russian Arctic policy: opportunities for the Development of the Siberian and Far Eastern Regions. Regional research of Russia. 2021;(11(1)):13–22. (In Russ.)*
7. *Izmenenie klimata v Arktike. Obnovlenie 2021: osnovnye tendentsii i vozdeistviya. Kratkii obzor dlya organov upravleniya. Programma arkticheskogo monitoringa i otsenki. Available at: <https://www.amap.no/documents/download/6887/inline> (accessed: 17.11.2025).*
8. *Model' razvitiya SMP na dolgosrochnuyu perspektivu. Roskongress: ofits. sait Available at: https://roscongress.org/sessions/iaf-2025-delovaya-programma-model-razvitiya-smp-na-dolgosrochnuyu-perspektivu/discussion/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (accessed: 17.11.2025).*
9. **Menglong L., Zhilun L., Xiaoman X.** *The Dilemma of Sustainable Development of Russian Arctic the Dilemma of Sustainable Development of Russian Arctic Development Based on ANP-SWOT Model Theory Perspective. Systems. 2023;(11(7)):334. DOI: <https://doi.org/10.3390/systems11070334>. (In Russ.)*
10. **Mehdiyeva N.** *Strategy of development of the Arctic Zone of the Russian Federation and the provision of national security for the period to 2035. NATO Defense College. Available at: <https://www.ndc.nato.int/strategy-of-development-of-the-arctic-zone-of-the-russian-federation-and-the-provision-of-national-security-for-the-period-to-2035/> (accessed: 17.11.2025).*
11. *Radiatsionnye i radiologicheskie posledstviya gipoteticheskikh yadernykh avarii v portu Sabetta na plavuchikh atomnykh ob'ektakh FGUP «Atomflot» / S. V. Antipov, V. L. Vysotskii, D. A. Pri-pachkin [i dr.]. Arktika: ehkologiya i ehkonomika. 2025;(15(2)):215–225. DOI: 10.25283/2223-4594-2025-2-215-225. (In Russ.)*
12. **Leksin V. N., Porfir'ev B. N.** *Pereosvoenie rossiiskoi Arktiki kak predmet sistemnogo issledovaniya i gosudarstvennogo programmno-tselevogo upravleniya: voprosy metodologii. Ehkonomika regiona. 2015;(4):9–20. DOI: 10.17059/2015-4-1. (In Russ.)*
13. *Rosatomb obsudit integratsiyu Severnogo morskogo puti v arkticheskie proekty na II Forume «Arktika-regiony». Severnyi (Arkticheskii) federal'nyi universitet imeni M. V. Lomonosova: ofits. sait. Available at: https://www.arcticandnorth.ru/en/news.php?ELEMENT_ID=391042 (accessed: 17.11.2025).*
14. *Transarkhticheskii transportnyi koridor – novaya arteriya mirovoi trgovli. Ministerstvo transporta Rossiiskoi Federatsii: ofits. sait. Available at: <https://mintrans.gov.ru/eye/press-center/news/12099> (accessed: 17.11.2025).*
15. **Kryukov V. A., Kryukov Ya. V.** *Ehkonomika Arktiki v sovremennoi sisteme koordinat. Kontury global'nykh transformatsii: politika, ehkonomika, pravo. 2019;(5):25–52. DOI: <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2019-12-5-25-52>. (In Russ.)*
16. *Mezhdunarodnoe nauchnoe sotrudnichestvo v Arktike: novye realii i poisk putei ustoychivogo razvitiya // Proektnyi ofis razvitiya Arktiki: ofits. sait. Available at: <https://goarctic.ru/society/mezhdunarodnoe-nauchnoe-sotrudnichestvo-v-arktike-novye-realii-i-poisk-putey-ustoychivogo-razvitiya/> (accessed: 17.11.2025).*
17. **Sharma A., Li W.** *BRICS in the Frozen North: Analyzing India's and China's Divergent Approaches to Arctic Cooperation with Russia. Journal of Asian Geopolitics. 2024;(18(2)):45–67.*
18. **Chen X.** *Scientific Cooperation in the Arctic: The BRICS Dimension. Polar Science Quarterly. 2024;(51(4)):112–128.*
19. **Kumar R., Silva J.** *The International North-South Transport Corridor as India's Counter to China's Belt and Road Initiative. Eurasian Logistics Review. 2024;(29(1)):88–105.*
20. *Razvitie arkticheskikh territorii obsudili na PME-HF. Vestnik otdeleniya nauk o zemle RAN. Available at: <https://onznnews.wdcb.ru/arktika/razvitie-arkticheskikh-territorij-obsudili-na-pmef.html> / (accessed: 17.11.2025).*