



Munich Personal RePEc Archive

**The project of REC “North” “Human capital and social infrastructure of arctic territories next to the northern sea route water area”**

Pitukhina, Maria and Maximova, Daryana and Belykh, Anastasia

, - . .

4 May 2023

Online at <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/117338/>  
MPRA Paper No. 117338, posted 18 May 2023 12:00 UTC

**Питухина М.А.**

*доктор политических наук, ведущий научный сотрудник ИЭ КарНЦ РАН, Петрозаводск  
Email: maria.pitukhina@gmail.com*

**Максимова Д.Д.**

*кандидат политических наук, доцент, исполняющая обязанности заведующей кафедрой  
международных исследований СВФУ, Якутск  
Email: daryana.maximova@gmail.com*

**Белых А.Д.**

*младший научный сотрудник ИЭ КарНЦ РАН, Петрозаводск  
Email: anastasiya.belykh098@gmail.com*

## **О ПРОЕКТЕ ДЛЯ НОЦ «СЕВЕР» «ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ КАПИТАЛ И СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ ВБЛИЗИ АКВАТОРИИ СМП»**

### **THE PROJECT OF REC “NORTH” “HUMAN CAPITAL AND SOCIAL INFRASTRUCTURE OF ARCTIC TERRITORIES NEXT TO THE NORTHERN SEA ROUTE WATER AREA”**

***Аннотация.** В 2022 году СВФУ им. Аммосова и Петрозаводский государственный университет – члены недавно созданного консорциума РАКАИ (Российско-азиатского консорциума арктических исследований) направили в НОЦ «Север» проектную заявку на тему «Человеческий капитал и социальная инфраструктура арктических территорий вблизи акватории СМП». В рамках проекта предполагается комплексное социально-экономическое исследование 19-ти арктических территорий акватории Северного морского транспортного коридора с применением средств визуализации и картографирования на инновационной платформе Microsoft Power BI.*

***Ключевые слова:** человеческий капитал; Арктика; Северный морской транспортный коридор (СМТК)*

***Abstract.** In 2022 the North-Eastern Federal University by M. Ammosov and Petrozavodsk State University – are the two members of a newly established RACAI (Russian-Asian Consortium for Arctic Research) have submitted a project proposal entitled "Human Capital and Social Infrastructure of Arctic Territories next to the Northern Sea Route Water Area". The project envisages a comprehensive socio-economic study of 19 Arctic territories of the Northern Sea Route applying both visualisation and mapping tools on innovative Microsoft Power BI platform.*

***Keywords:** human capital, Arctic, Norther Sea Route*

Россия – арктическая держава – за полярным кругом располагается более 20% ее территории. В районах Крайнего Севера добывается 95% газа, 75% нефти, основная часть никеля, олова, платиноидов, золота и алмазов. Одну треть Северного Ледовитого океана занимает шельф арктических морей России. Для устойчивого развития экономики Российской Арктики в условиях санкций необходимо опережающее развитие арктической транспортной системы.

Важнейшее значение из всех видов транспорта имеет арктическая морская транспортная система, обеспечивающая перевозки по Северному морскому транспортному коридору (типы грузов, каботаж, северный завоз, депонация).

Одной из ключевых задач российской экономики в настоящее время является развитие Северного морского транспортного коридора (СМКТ), включающего в себя Поморский сектор, собственно Севморпуть от Карских ворот до мыса Дежнёва, согласно ФЗ-132, и Камчатский сектор [3].

В новой Морской доктрине РФ, принятой в июле 2022 года, обозначено «всестороннее развитие Северного морского пути в целях превращения его в безопасную круглогодичную и конкурентоспособную на мировом рынке национальную транспортную коммуникацию Российской Федерации» [1].

В августе 2022 утвержден план развития Севморпути до 2035 года, содержащий более 150 мероприятий [2]. Согласно оценкам, на исполнение поручения Президента РФ «по сборке и доделыванию Северного морского пути» необходимо 300 млрд. рублей инвестиций. В целом объем грузоперевозок по Северному морскому пути (СМП) к концу 2021 года уже превышал 34 млн тонн в год, в планах увеличение грузопотока Севморпути до 110 млн тонн к 2030 году.

Активно реализуется федеральный проект «Развитие морских портов» в условиях санкционного давления. Так, планируется продление и расширение Северного морского транспортного коридора с активным развитием Камчатского сектора СМКТ (Камчатского края (Корсаково), Приморского края (Владивосток)) и развитием порта Ненецкого АО (Индига).

В настоящее время особую актуальность приобретают транспортировка СПГ и нефти (ЯНАО), угля (НАО) и никеля (Красноярский край) в страны юго-восточной Азии в связи с санкциями. В последнее время обозначился фактор, имеющий значительный экономический потенциал, а именно – трансарктический транзит по коридорам Владивосток-Ченнаи (Индия) и Владивосток-Шанхай.

В 2022 году СВФУ им. Аммосова и Петрозаводский государственный университет – члены недавно созданного консорциума РАКАИ (Российско-азиатского консорциума арктических исследований) [5] направили в НОЦ «Север» проектную заявку на тему «Человеческий капитал и социальная инфраструктура арктических территорий вблизи акватории СМП».

Цель проекта – комплексное социально-экономическое исследование арктических территорий акватории Северного морского транспортного коридора с применением средств визуализации и картографирования на инновационной платформе Microsoft Power BI.

Предметная область проекта – 19 арктических территорий акватории Северного морского транспортного коридора (СМТК). Перечень арктических территорий Севморпути для анализа включает Анадырь, Архангельск, Беломорск, Беринговский, Варандей, Витино, Диксон, Дудинка, Кандалакша, Мезень, Мурманск, Нарьян-Мар, Онега, Певек, Провидения, Сабетта, Тикси, Хатанга, Эгвекино (рис. 1).

Подчеркнем, что 98% грузооборота приходится на западный сектор (Поморский) и концентрируется в небольшом числе эффективно работающих портов – Мурманске (58%), Сабетте (17%), Варандее (7%). Порты восточной Арктики перерабатывают лишь 2% арктического грузооборота страны, что объясняется низким уровнем освоенности региона и слабым внутренним спросом. Все порты восточной Арктики (Тикси, Певек, Эгвекино, Провидения, Анадырь, Беринговский) относятся к категории мелких [4].



**Рисунок 1. Северный морской транспортный коридор (СМТК)**

В рамках проекта «Человеческий капитал и социальная инфраструктура арктических территорий вблизи акватории СМП» планируется также провести анализ социальной инфраструктуры и человеческого капитала Северный морской транспортный коридор. В табл. 1 представлены показатели анализа как социальной инфраструктуры (практики перемещений людей по СМТК – по рекам, воздуху, автомобильным и железным дорогам, зимникам), так и человеческого капитала СМТК.

**Таблица 1. Показатели для анализа социальной инфраструктуры и человеческого капитала СМТК**

Анализ социальной инфраструктуры СМТК	Анализ человеческого капитала СМТК
Свойства логистики: 1.1 интенсивность пассажиропотока в день через терминал СМТК (дальность поездки, цели поездок (вахта, туризм, работа), поло-возрастные и профессиональные категории приезжающих). 1.2 грузоперевозки (типы грузов, северный завоз).	1.1 Показатели рынка труда – это доходы портов (профицит/дефицит бюджета), предприятия согласно объему выручки из БД СПАРК, востребованные профессии согласно опросам работодателей, топ-5 предприятий в портах СМТК СЧР. 1.2 Демографические показатели – данные по населению в разрезе пола и возраста за последние 10 лет; естественное движение (число родившихся/умерших), миграция (число прибывших/выбывших с 2012). 1.3 Экологические показатели – «горячие точки» АЗ РФ. 1.4 Социальные показатели – данные по количеству заболеваний, зарегистрированным НКО. 1.5 Показатели экономики знаний – количество учреждений СПО и филиалов учреждений ВО; количество промышленных и промышленных парков; количество резидентов ТОСЭР.

В рамках проекта также запланирована международная экспедиция по Севморпути. Организаторами выступают СВФУ им. Аммосова и ЛОРП (ПАО «Ленское объединенное речное пароходство»). Участниками от России выступают Петрозаводский государственный университет и МИД России. Зарубежные участники будут представлены Океанологическим университетом КНР во главе с профессором Го Пейцином. Также определен маршрут международной экспедиции по Севморпути – «Тикси-Певек».

В рамках проекта отдельный интерес представляет анализ публикаций китайских экспертов по тематике Севморпути. Так, профессор Океанологического Университета КНР Го Пэйцин в своей статье «Стратегическое значение и вызовы Северного морского пути России» [7] подчеркивает, что СМП может позволить России открыть больше морских портов вдоль северного побережья, облегчить освоение Арктики, предоставить новый канал для маневра и пространственной интеграции российской экономики и морской мощи. Однако строительство СМП в России сталкивается с такими вызовами, по мнению китайского специалиста, как окружающая среда, воздействие эпидемии, отказ от СМП европейскими и американскими компаниями, собственная система управления водными путями. Кроме того, Го Пейцин отмечает, что американский производитель Nike и НКО «Общество охраны морской среды» объявили об инициативе (Arctic Shipping Corporate Pledge / ASCP), призывая судоходные компании, грузоотправителей и других лиц добровольно отказаться от перевозки грузов по СМП, чтобы избежать вредного воздействия на окружающую среду. Эту «экологическую инициативу» поддержали десятки компаний и в Европе и США в 2020 году. В свою очередь, Россия ответила развитием проектной инициативы «устойчивого арктического судоходства», однако, пока неизвестно, насколько она эффективна, потому что эта деятельность требует сотрудничества европейских и американских компаний. Проект устойчивого судоходства в Арктике был заявлен в Арктический Совет в 2020 году Минвостокразвития России.

Также интерес представляет статья другого китайского исследователя Юнь Сунь на тему «Северный морской путь: миф о китайско-российском сотрудничестве» [6]. Она подчеркивает, что Россия не вкладывает достаточных инвестиций в поддержание и развитие СМП с момента распада Советского Союза. Отмечается, что Москве хотелось бы заявить, что она вкладывает значительные средства в инфраструктуру СМП, однако факт остается фактом: ее руки связаны ограниченным бюджетом. Кроме того, китайские эксперты отмечают, что портовые сооружения СМП устарели и неэффективны: только 4 из 20 арктических портов, расположенных вдоль СМП, подключены к национальной транспортной системе России, а 40% портов не хватает функциональности и/или способности принимать суда.

При этом Юнь Сунь отмечает, что китайские аналитики выделяют 3 типа перевозок на Северном морском пути: внутренние перевозки, экспортные перевозки ресурсов и транзитные перевозки. Среди этих трех категорий транзитные перевозки имеют наибольшее значение для развития СМП как международного судоходного маршрута. Для расширения СМП как международного судоходного маршрута России необходимо продвигать и значительно увеличивать транзитные перевозки. Именно в этом китайские аналитики видят главную цель развития СМП.

Результаты проекта будут направлены в НОЦ «Север»; Минвостокразвития России; 19-ть ОМСУ арктических субъектов, аффилированных с СМП; Индустриальным партнерам проекта (ЛОРИП).

Планируется создание платформы проекта в инновационной среде Microsoft Power BI, в которую будут загружены показатели демографии, транспорта и рынка труда, социальные и экологические показатели арктических территорий Северного морского транспортного коридора.

Благодарности: работа выполнена при поддержке Российского научного фонда по гранту № 21-18-00500 «Институциональное проектирование моногородов Арктической зоны – модернизация и устойчивое развитие».

## Список литературы

1. Морская доктрина Российской Федерации: утверждена указом президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 // Администрация президента. – URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdddWPol32UekiLMTAycW.pdf> (дата обращения: 01.11.2022).
2. План развития Северного морского пути на период до 2035 года: утвержден распоряжением Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р // Правительство Российской Федерации. – URL: <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf> (дата обращения: 01.11.2022).
3. Григорьев М.Н. Развитие транзитного потенциала Северного морского пути / М.Н. Григорьев // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. – 2019. – Т. 12. – № 5. – С. 109–129. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129.
4. Леонов С.Н. Влияние портов Северного морского пути на формирование очаговых зон освоения восточной Арктики / С.Н. Леонов, Е.А. Заостровских // Арктика: экология и экономика. – 2021. – Т. 11. – № 1. – С. 6–18. DOI: 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18.
5. Декларацию о создании консорциума арктических исследований подписали в Якутии (11.06.2022) // Якутск Медиа. – URL: <https://yakutiamedia.ru/news/1304019/?from=70> (дата обращения: 01.11.2022).
6. Sun Y. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / Y. Sun // The Stimson Center. – 2018. – V. 16.
7. 郭培清 俄罗斯北方航道的战略价值及面临的挑战 // 人民论坛. – 2021. – URL: <http://www.rmlt.com.cn/2021/0507/613396.shtml> (date of access: 01.11.2022).

## References

1. Maritime Doctrine of the Russian Federation: approved by Presidential Decree No. 512 of 31 July 2022 // Presidential Administration. – URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfdddWPol32UekiLMTAycW.pdf> (date of access: 01.11.2022).
2. Plan for Development of the Northern Sea Route for the period until 2035: approved by Decree of the Government of the Russian Federation dated August 1, 2022, No. 2115-r // Government of the Russian Federation. – URL: <http://static.government.ru/media/files/StA6ySKbBceANLRA6V2sF6wbOKSyxNzw.pdf> (date of access: 01.11.2022).
3. Grigoriev M.N. Development of the transit potential of the Northern Sea Route / M.N. Grigoriev // Contours of global transformations: politics, economy, law. – 2019. - V. 12. – No. 5. – P. 109–129. DOI: 10.23932/2542-0240-2019-12-5-109-129.
4. Leonov S.N. Impact of the Northern Sea Route ports on the formation of focal zones of development of the Eastern Arctic / S.N. Leonov, E.A. Zaostrovskikh // The Arctic: Ecology and Economics. – 2021. – V. 11. – No. 1. – P. 6–18. DOI: 10.25283/2223-4594-2021-1-6-18.
5. Declaration on Establishment of Arctic Research Consortium signed in Yakutia (11.06.2022) // Yakutsk Media. – URL: <https://yakutiamedia.ru/news/1304019/?from=70> (date of access: 01.11.2022).
6. Sun Y. The Northern Sea Route: The Myth of Sino-Russian Cooperation / Y. Sun // The Stimson Center. – 2018. – V. 16.
7. 郭培清 俄罗斯北方航道的战略价值及面临的挑战 // 人民论坛. – 2021. – URL: <http://www.rmlt.com.cn/2021/0507/613396.shtml> (date of access: 01.11.2022).