

Приоритетные проекты развития зоны Арктики. Восстановление Северного морского пути

Исаев А. П. *, Фомина И. А.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

*isaev-ap@sziu.ranepa.ru

РЕФЕРАТ

В статье представлена характеристика зоны Арктики и значимость ее ресурсов для Российской Федерации и зарубежных стран. Перечислены базовые стратегические документы Арктической зоны. Рассмотрены приоритетные проекты развития зоны Арктики. Проанализированы опорные зоны развития в Арктике и влияние их формирования на макрорегион. Представлены сферы основных проектов, реализуемых или запланированных к реализации на территории Арктической зоны Российской Федерации в процентном соотношении. Рассмотрена государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», этапы реализации. Раскрыты основные события VII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее». Дана характеристика Северного морского пути, обоснована его социально-экономическая эффективность для Российской Федерации и регионов Севера. Проведено сопоставление Северного морского пути и Южного морского пути. Приведены критерии увеличения пропускной способности Северного морского пути. Обозначены сферы финансирования для усовершенствования инфраструктуры региона. Выявлены проблемные направления развития Северного морского пути: финансовое обеспечение проектов восстановления Северного морского пути, политическое противостояние и недостаток квалифицированных кадров. Представлена характеристика профессиональных стандартов и их польза для предприятий региона. Даны рекомендации по привлечению людей на производство и в регион.

Ключевые слова: Арктика, стратегия, опорные зоны, Северный морской путь, инфраструктурное развитие региона, квалифицированные кадры, профессиональные стандарты

Priority Development Projects of the Arctic Zone. Reconstruction of the Northern Sea Way

Isaev F. P. *, Fomina I. A.

Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), Saint-Petersburg, Russian Federation

*isaev-ap@sziu.ranepa.ru

ABSTRACT

The article describes Arctic zone and the significance of its resources for the Russian Federation and foreign countries. The basic strategic documents of the Arctic zone are listed. Priority projects for the development of the Arctic zone are considered. The reference zones of development in the Arctic and the influence of their formation on the macro region are analyzed. Areas of the main projects implemented or planned for implementation in the Arctic zone of the Russian Federation in percentage terms are presented. The state program of the Russian Federation «Socio-economic development of the Arctic zone of the Russian Federation», stages of implementation are considered. The main events of the VII International Forum «The Arctic: the present and the future» are revealed. The characteristic of the Northern Sea Route is given, its social and economic efficiency for the Russian Federation and the regions of the North is justified. The Northern Sea Route and the Southern Sea Route are compared. The criteria for increasing the carrying capacity of the Northern Sea Route are given. Areas of funding for improving the infrastructure of the region are indicated.

The problem directions of the Northern Sea Route development have been identified: financial support for Northern Sea Route rehabilitation projects, political confrontation and a lack of qualified personnel. The characteristic of professional standards and their benefits for the enterprises of the region is presented. Recommendations are given on involving people in production and in the region.

Keywords: Arctic, strategy, supporting development zones, Northern Sea Route, infrastructure development of the region, qualified staff, professional standard

Введение

Развитие зоны Арктики является одной из приоритетных задач российской государственной политики на современном этапе. Актуальность проектов развития обусловлена желанием России освоить природные ресурсы Крайнего Севера и арктического шельфа, а также восстановить главную арктическую судоходную магистраль — Северный морской путь.

Многие страны, в том числе США и Россия, утвердили ряд национальных программ освоения Арктики, объявили арктическую зону сферой своих фундаментальных интересов в научном, экономическом и военно-политическом аспектах¹.

В отличие от быстрого глобального роста населения, численность российского населения Арктики в первое десятилетие XXI в. несколько снизилась. Отток населения провоцирует нехватку квалифицированных кадров в регионе. Люди уезжают по причине неразвитости инфраструктуры региона и недостатков условий жизнедеятельности. Также действующей проблемой является дефицит инвестиций в модернизацию Северного морского пути долгие годы. Но несмотря на это, северные регионы дают стране около 11% национального дохода и около 20% ВВП, однако цель государства как раз и состоит в увеличении этих показателей.

Проекты развития зоны Арктики

Арктика является самым северным регионом Земли и занимает огромную территорию — около 30 млн км². Исторически Россия — ведущая арктическая держава, исходя из особенностей нашей страны, ее места и роли в глобальных и региональных международных отношениях². Этот регион обеспечивает 11% национального дохода России и 22% объема общероссийского экспорта.

Россия в ходе освоения Арктики стремится занять лидирующие позиции. Добыча полезных ископаемых (нефти, газа, углеводорода, металлов и минералов) в промышленных масштабах и их ограниченная переработка — одна из основ российской экономики³. Эти же направления важны и для других арктических государств. Международный статус Арктики закреплён в международных соглашениях по Арктике. Сама Арктика поделена на пять секторов ответственности между Россией, США, Норвегией, Канадой и Данией. Тем не менее, точная граница Арктики не определена.

¹ Постановление Правительства от 21 апреля 2014 г. № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»» (ред. Постановление Правительства от 31 августа 2017 г. № 1064. Срок реализации госпрограммы продлен до 2025 года). См. также [6].

² Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года. Приказ Президента Российской Федерации от 27 июля 2001 г. № 1387.

³ Экономика Арктического района. Официальный сайт Российского Арктического района земли. URL: <https://ru.arctic.ru/economics/> (дата обращения: 14.05.2018).

Ключевую роль в освоении Арктики играют «Росатом» (строительство ледокольного флота, развитие энергетики), Минобороны (строительство военных аэродромов, очистка региона) и Минэкономразвития (совершенствование нормативно-правовой базы)¹.

Комплекс базовых стратегических документов Арктической зоны состоит из «Основ государственной политики в Арктике» (2008), «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013) и государственной программы РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (2014). Однако весь перечень инструментов достижения базовых стратегических целей в Арктике гораздо шире. Они отражены в стратегиях и программах федерального и регионального уровня, в стратегиях развития отраслей экономики и социальной сферы и федеральных округов [4].

В связи с резко меняющимися экономическими условиями страны и частичным сокращением бюджетных ресурсов важной задачей становится определение приоритетных комплексных инвестиционных проектов, а также приспособление проектов к изменениям социально-экономической среды. Вместе с тем суровые условия Арктики накладывают свои требования к отбору приоритетных проектов на ее территории. На первый план выходят задачи геополитики, национальной безопасности, активизации хозяйственной деятельности, социально-экономическая сторона развития.

Предложенный Минэкономразвития России подход по формированию «Опорных зон развития в Арктике» связан с реализацией приоритетных проектов. Опорная зона — это территория Арктической зоны, на которой реализуются взаимосвязанные проекты, направленные на комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны, достижение стратегических интересов и обеспечение национальной безопасности в Арктике². Опорные зоны должны стать основным механизмом развития арктического региона РФ. Они предусматривают развитие территории как целостного проекта, где все отраслевые мероприятия взаимно увязаны на этапах планирования, финансирования и реализации. Осуществление пилотных проектов по непосредственному созданию опорных зон намечено на 2018–2020 гг., а их функционирование — на 2021–2025 гг.³

Формирование «опорных зон» предусматривает развитие макрорегиона в целом, а не только отдельных его субъектов. Проекты могут быть реализованы в границах нескольких регионов. «Опорные зоны» будут напрямую влиять на территории, зависящие от состояния Арктической зоны и ее инфраструктуры. Комплексные проекты обеспечивают взаимосвязку мероприятий по созданию арктической транспортной системы, развитие энергетической инфраструктуры, объектов промышленности, синхронное взаимосвязанное применение действующих инструментов территориального развития и механизмов поддержки реализации инвестиционных проектов. Каждый проект — это вклад в вопросы, как развития опорной зоны, так и Северного морского пути [5].

Таким образом, в процесс включаются предприятия, научно-образовательные центры, заводы, расположенные вне Арктической зоны, но в силу своей специали-

¹Russian RT. «Время серьезных перемен: каких результатов достигла Россия в освоении Арктики». Новости. 06.12.2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://russian.rt.com/russia/article/456782-rossiya-arktika-razvitiye> (дата обращения: 11.05.2018).

²Закон об Арктике: вместо «Арктического кодекса» — ставка на опорные зоны. Новости. 11.11.2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://regnum.ru/news/2344197.html> (дата обращения: 12.05.2018).

³Ria новости «Порт Индига включили в приоритетные проекты развития Арктики». Новости. 04.12.2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/economy/20171204/1510147740.html> (дата обращения: 12.05.2018).

зации осуществляющие заказы на выпуск продукции, развитие услуг либо подготовку кадров для арктических нужд. Благодаря такому взаимовыгодному влиянию возрастает научный, промышленный и кадровый потенциал зоны Арктики.

Согласно Стратегии развития Арктики, всего опорных зон будет восемь: Кольская (Мурманская область), Архангельская, Ненецкая, Воркутинская, Ямало-Ненецкая, Таймыро-Туруханская (Красноярский край), Северо-Якутская и Чукотская.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. направлена на реализацию национальных интересов Российской Федерации в Арктике и способствует решению основных задач государственной политики Российской Федерации в Арктике.

Приоритетными направлениями развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности являются:

- а) комплексное социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации;
- б) развитие науки и технологий;
- в) создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры;
- г) обеспечение экологической безопасности;
- д) международное сотрудничество в Арктике;
- е) обеспечение военной безопасности, защиты и охраны государственной границы Российской Федерации в Арктике¹.

Сферы основных проектов, реализуемых или запланированных к реализации на территории Арктической зоны Российской Федерации, состоят из 145 проектов². В процентном соотношении (рис.).

Обновленная на заседании правительства 31 августа 2017 г. № 24 прилагаемая государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (Срок реализации госпрограммы продлен до 2025 г.) направлена на: формирование опорных зон развития и обеспечение их функционирования, создание условий для ускоренного социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации, развитие Северного морского пути и обеспечение судоходства в Арктике, создание оборудования и технологий нефтегазового и промышленного машиностроения, необходимых для освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктической зоны Российской Федерации³.

Первый этап госпрограммы (2015–2017 гг.) носил аналитический характер и не предполагал финансового обеспечения. Предусматривалось создание Государственной комиссии по вопросам развития Арктики, выделение Арктической зоны в качестве самостоятельного объекта статистического наблюдения, разработка условий для формирования опорных зон развития.

На втором этапе госпрограммы (2018–2020 гг.) планируется реализация проектов по формированию опорных зон развития, введение в эксплуатацию ледостойкой самодвижущейся платформы «Северный полюс», создание современной высокотехнологичной судостроительной верфи в Республике Саха (Якутия). Финансирование госпрограммы на втором этапе планируется в объеме около 12 млрд руб.

¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. Утверждена Президентом Российской Федерации 20 февраля 2013 г.

² Поручение Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2016 г. № РД-П16-2680 (п. 3) «О перечне приоритетных проектов, реализуемых на территории Арктической зоны Российской Федерации».

³ Постановление Правительства от 21 апреля 2014 г. № 366 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»».

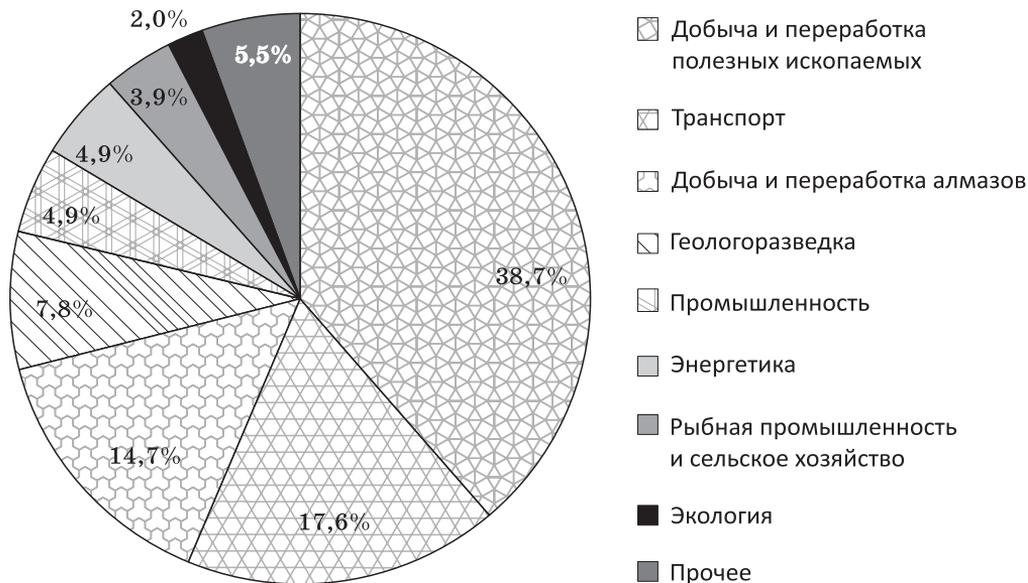


Рис. Сферы основных проектов в процентном соотношении
Fig. Areas of major projects in percentage terms

На третьем этапе (2021–2025 гг.) предусматриваются формирование и обеспечение функционирования опорных зон развития; создание технологий для производства перспективной техники и развития электронной компонентной базы для решения задач в области социально-экономического развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности¹.

На заседании правительства 31 августа 2017 г. № 24 премьер-министр Д. Медведев также акцентировал внимание на необходимости активного привлечения к госпрограмме предпринимателей и упомянул об использовании принципа государственно-частного партнерства.

24 ноября 2017 г. на встрече с главами 11 регионов, входящих в «Стратегическое партнерство Северо-Запада России» исполнительный директор партнерства Алексей Багаряков сообщил о создании пяти проектных офисов по наиболее значимым для регионов направлениям: развитие арктической зоны, синхронизация стратегических документов и схем территориального планирования субъекта, вопросы лесного комплекса, «Серебряное ожерелье», цифровая экономика. Создание проектных офисов осуществится в рамках некоммерческого объединения «Стратегическое партнерство Северо-Запада России» для оказания помощи в реализации приоритетных проектов развития Арктики, туризма, лесной отрасли, цифровой экономики².

На VII Международном форуме «Арктика: настоящее и будущее», прошедшем 4–6 декабря 2017 г., обсуждались важнейшие направления развития региона: добыча по-

¹ Заседание Правительства № 24 от 31 августа 2017 г. [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/meetings/29060/stenograms/> (дата обращения: 14.05.2018).

² Пять офисов стратегического партнерства СЗФО помогут в реализации приоритетных проектов. Новости. 24.11.2017 [Электронный ресурс]. URL: https://news.rambler.ru/other/38509081/?utm_content=news&utm_medium=read_more&utm_source=copylinl (дата обращения: 12.05.2018).

лезных ископаемых, проводка судов по северному пути, социально-экономическое развитие региона. Организатором форума выступила Ассоциация полярников. В рамках Форума был подписан ряд соглашений о сотрудничестве с Ассоциацией полярников. Они направлены на реализацию основных аспектов государственной политики Российской Федерации в Арктике, совершенствование законодательства, обеспечение благоприятных условий жизни, на реализацию инвестиционных проектов, а также научных, социальных, историко-культурных, экологических, рекреационных программ на Крайнем Севере и в Арктике, развитие арктического туризма¹. Предложения и инициативы форума будут включены в «Итоговую общественную резолюцию по вопросам социально-экономического развития Арктической зоны РФ», которая ежегодно направляется в Государственную комиссию по вопросам развития Арктики, профильным министерствам и ведомствам и другим заинтересованным органам.

Значимым событием на форуме стало подписание трехстороннего соглашения между «Норникелем», ФГУП «Атомфлот» и «Совфрахтом». Документ предусматривает взаимовыгодное сотрудничество этих сторон в Арктической зоне и прилегающих к ней территориях. Его цели: обеспечение максимально эффективной коммерческой загрузки имеющихся мощностей, выработка методологических подходов и подготовка типовых логистических решений для сложных транспортных проектов и их практическая реализация².

Помимо вопросов нефти и газа, экологии и социально-экономической сферы, важной темой форума стало развитие Северного морского пути (СМП), который является кратчайшим морским маршрутом из Азии в Европу. России необходимо обновить ледокольный флот и модернизировать береговую инфраструктуру.

Положительные перемены ожидают атомный ледокольный флот. Как сообщил Д. О. Rogozin, Балтийский завод должен передать «Росатому» атомоход проекта 22220: На смену трем действующим российским атомоходам должны прийти «Арктика» в 2019 г. и еще два аналогичных корабля («Сибирь» и «Урал») — до 2021 г. А в 2019 г. должна заработать уникальная плавучая атомная электростанция «Академик Ломоносов» на Чукотке. В июне 2017 г. состоялся спуск на воду самого большого и мощного двухреакторного атомного ледокола в мире — «Арктика», а в 2018 г. ожидается вывоз сжиженного газа с «Ямал СПГ».

Проект Ямал СПГ — проект по добыче, осуществлению технологии сжатия газа и транспортировки. Газ сжижают для того, чтобы удобнее было хранить и перевозить. Его поэтапно охлаждают до минус 160, из-за этого он меняет свою консистенцию и, главное, уменьшается в объеме примерно в 600 раз.

Проект вступил в действие на полуострове Ямал за Полярным кругом на базе Южно-Тамбейского месторождения.

Значимым стратегическим проектом для развития Арктической зоны Российской Федерации является Северный морской путь.

Северный морской путь

В настоящий момент существуют два морских транспортных пути для доставки грузов из одной части света в другую: Южный морской путь (через Суэцкий канал) и Северный морской путь (Севморпуть).

¹Итоги VII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее». 4–6 декабря 2017 г., Санкт-Петербург [Электронный ресурс]. URL: <http://www.forumarctic.com/conf2017/about/> (дата обращения: 11.05.2018).

²«Норникель» выступил официальным партнёром форума «Арктика: настоящее и будущее» Новости. 06.12.2017 [Электронный ресурс]. URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2017/12/06/nornikel-vistupil-ofitsialnim-partnerom-foruma-arktika-nastoyashee-i-budushee (дата обращения: 11.05.2018).

Северный морской путь (СМП) — главная арктическая судоходная магистраль России, главная российская морская коммуникация в Арктике, кратчайший водный маршрут между Дальним Востоком и европейской частью страны. Путь связывает порты Арктики и крупные реки Северного региона. Законодательно СМП определен как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация России в Арктике» [3].

Восстановление Северного морского пути является приоритетной частью российской государственной политики в Арктике. С точки зрения международного сотрудничества Северный морской путь выгодно скажется на перевозке минерального сырья из арктических регионов России в страны ближнего и дальнего зарубежья.

СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны [1, с. 56]. Северный морской путь необходим отдаленным регионам России, поскольку является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. Через порты на территории доставляют продовольствие и медикаменты.

С одной стороны, Северный морской путь экономичнее Южного морского пути в связи с расстоянием и безопаснее по причине отсутствия террористической угрозы (в начале 2010-х гг. на территориях поблизости от Суэцкого канала стала действовать группировка «Исламское государство», запрещенная в России. Пока террористы не нападали на проходящие по каналу суда, но эта вероятность сохраняется). С другой, продолжительная и суровая зима являются главным препятствием для прохода судов на значительных отрезках пути. Наиболее трудные условия плавания складываются в Таймырском и Айонском ледовых массивах. В настоящее время большинство морских перевозок в мире осуществляется в определенных временных рамках. В ситуации с Северным морским путем из-за особенностей полярного климата необходимо применять наиболее современные средства мониторинга возможности ледокольной проводки. Суда, проходящие по СМП, должны отвечать высоким требованиям ледовой проходимости, должны быть оборудованы плавучими госпиталями и всем необходимым для проведения первичных мероприятий по ликвидации разливов нефти. Необходимо обеспечить постоянное передвижение ледоколов, полное навигационное обслуживание, аварийно-спасательную систему. Обновление ледокольного флота позволит увеличить пропускную способность Северного морского пути и тогда СМП сможет конкурировать с Южным морским путем.

Северный морской путь имеет значение для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. В прилегающих к нему районах содержится 35% мировых запасов нефти и газа. Перевозки российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства и эксплуатации газо- и нефтепроводов [2]. Поэтому развитие Северного морского пути — это еще и новые разработки в области разведки, добычи, переработки и транспортировки полезных ископаемых. Ожидается, что судоходство через СМП увеличится в ближайшие годы [7].

Обсуждение

Реализация проекта СМП улучшит слабую инфраструктуру региона. Но нужно отметить, что модернизация инфраструктуры также требует значительных инвестиций. Для того чтобы в короткие сроки повысить эффективность транспортировок по СМП, необходимы дополнительные вложения на организацию транспортной, навигационной инфраструктуры, в строительство судов, восстановление портов, вложения в развитие привлекательности северных областей, инвестиции в развитие образования и привлечение профессиональных специалистов для развития территорий. Только в комплексе таких мероприятий возможно преобразование Северного морского пути.

Перспективным направлением деятельности может стать туризм, круизные маршруты по Северному морскому пути. Ростуризм планирует создать туристическую инфраструктуру в арктическом направлении, развить инвестиционный интерес к северным районам страны и увеличить приток людей для дальнейшего развития индустрии. Для этого необходимо обеспечить все условия для комфортного проживания и досуга отдыхающих.

Проблемными направлениями развития СМП остаются три сферы: финансовое обеспечение проектов восстановления СМП, политическое противостояние и недостаток квалифицированных кадров.

Основной угрозой развития СМП и прилегающих к нему регионов Арктической зоны РФ является дефицит инвестиций. Развитие требует не малых финансовых вложений по причине отсутствия модернизации СМП долгие годы. Распад Советского Союза повлек за собой трансформацию объектов СМП в разные формы собственности. Вследствие этого сократилось финансирование развития СМП и объема грузоперевозок. Устаревшие ледоколы списывались и их не заменяли новыми. Критическое состояние осложнилось продолжительностью обновления морских судов на суда нового поколения (в среднем это занимает 5–7 лет). Обновление атомоходов, ледоколов и самих портов, сооружений для приема и утилизации судовых отходов и совершенствование аварийно-спасательных, навигационных служб требует безотлагательных вложений также и с точки зрения безопасности страны. За последние годы на этом направлении проделана огромная работа, но еще больше предстоит сделать. Стратегия развития Арктической зоны как раз нацелена на развитие транспортной магистрали и инфраструктуры.

Необходимость развития подтверждается еще и обострившейся конкуренцией за доминирование в регионе другими странами. Экономическими целями многих стран становится борьба за нефть и газ, транспортные коммуникации, обеспечение своего преимущества и задела на будущее в Арктике. Например, использование СМП азиатскими государствами позволило бы значительно сократить время и снизить стоимость перевозок грузов в Европу, но взамен азиатские государства, желающие пользоваться СМП, должны принять участие в его обустройстве и вложить инвестиции в его развитие. Это может стать важным фактором в российских международных отношениях.

Возрастающий интерес к СМП наблюдается у Китая. Использование морских путей и природных ресурсов Арктики может оказать огромное влияние на энергетическую стратегию и экономическое развитие восточноазиатской страны. Северный морской путь позволит Китаю быстрее доставлять грузы в Европу морем, сократить путь на 20–30%, а также сэкономить на топливе и кадровых ресурсах. Учитывая, что 90% китайских товаров доставляется именно по морю, развитие арктического пути предсказывает Китаю экономию и рост прибыли. Взамен КНР принимает большое участие в развитии Архангельской области.

Остро встала проблема нехватки квалифицированных кадров в регионе. Быстрое восстановление такого гигантского проекта, как СМП, невозможно без правильно выстроенной системы кадрового обеспечения. Проект нуждается в компетентных специалистах разных областей для выполнения широкого спектра задач. Наиболее востребованными являются специальности для обрабатывающих производств и машиностроения, добычи полезных ископаемых, разного рода инженеры. Также востребованными сферами деятельности являются: социальная, транспортная, образования и связи.

Вместе с тем специалисты должны соответствовать профессиональным стандартам выбранной специализации. Профессиональный стандарт — это характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности, в том числе выполнения определенной

трудовой функции¹, это четко сформулированные требования к работникам разных специализаций.

Используя Профессиональные стандарты в качестве основы, можно составлять или уточнять должностные инструкции применительно к специфике деятельности предприятий и более точно разграничивать степень ответственности между участниками производственного процесса, а также использовать для организации обучения и аттестации сотрудников.

Профессиональные стандарты облегчат поиск кандидатур на вакантные должности, поскольку содержат в себе требования как к уровню знаний работника, его умениям, профессиональным навыкам, так и к опыту работы. Сами работники должны быть адаптивными, ориентированными на постоянное обучение и самосовершенствование.

Поскольку СМП является развивающимся проектом, характеризующимся частыми изменениями, то и рынок труда, и условия деятельности должны отвечать этим стандартам.

Привлечь людей на производство и в целом в регион можно заработной платой, предоставлением жилья с обязательством отработать некое количество лет на предприятии региона, сделать работу на флоте и в портах СМП альтернативной службе в армии, стимулировать развитой инфраструктурой и возможностью получения качественного образования.

Люди являются главным ресурсом любой организации, поэтому в ближайшем будущем развитие Северного морского пути особенно будет зависеть от системы кадрового обеспечения, поскольку от профессионализма работников зависит эффективность деятельности всего проекта.

Выводы

Приоритетными проектами в освоении зоны Арктики являются: проект по формированию «Опорных зон развития в Арктике»; социально-экономическое развитие Арктической зоны; развитие науки и технологий; создание современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры; обеспечение экологической безопасности; международное сотрудничество в Арктике; обеспечение военной безопасности; обеспечение судоходства в Арктике; проект 22220 «Арктика»; «Ямал СПГ» и развитие Северного морского пути.

Развитие Северного морского пути является приоритетной задачей российской государственной политики в Арктике, потому что СМП — важнейшая часть инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующее звено между российским Дальним Востоком и западными районами страны. Но вместе с тем проблемными направлениями развития СМП остаются три сферы: финансовое обеспечение проектов восстановления СМП, политическое противостояние и недостаток квалифицированных кадров.

Проблема недостатка квалифицированных кадров особенно актуальна, потому что люди являются главным ресурсом, а профессионалы, отвечающие современным требованиям, ценятся вдвойне. Вследствие ожидаемых темпов развития Северного морского пути, приток кадров в регион, соответствующих профессиональным стандартам вакантных должностей, существенно повысит производительность предприятий и уровень привлекательности региона.

На сегодняшний день глобальный проект по восстановлению Северного морского пути только вступает в силу, но с дальнейшим освоением Россией природных

¹Статья 195.1. Понятия квалификации работника, профессионального стандарта. Трудовой кодекс Российской Федерации. Федеральный закон от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 05.02.2018).

ресурсов Севера будут расти и заказы на транспортировку грузов и оборудования. В свою очередь эти грузопотоки привлекут дальнейшие инвестиции в освоение Севера, что повлечет за собой повышение качества жизни населения региона в целом.

Литература

1. *Корняков К. А.* Арктика в моем сердце. М. : Сказочная дорога, 2017.
2. *Николаева А. Б.* Северный морской путь: Проблемы и перспективы // Вестник Кольского научного центра РАН. 2011. С. 108–112.
3. *Половинкин В. Н., Фомичев А. В.* Перспективные направления и проблемы развития Арктической транспортной системы Российской Федерации в XXI веке // Арктика: экология и экономика. 2012. № 3 (7). С. 74–83.
4. *Смирнова О. О.* Вопросы реализации комплексного подхода по стратегированию, бюджетированию, мониторингу на территории Арктической зоны Российской Федерации // Nova-Info. 2016. Т. 1. № 43. С. 185–187.
5. *Смирнова О. О.* Формирование опорных зон в Арктике: методология и практика // Арктика и Север. 2016. № 25. С. 148–157.
6. *Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress.* Ronald O'Rourke, Coordinator Specialist in Naval Affairs. January 19, 2016.
7. *Zysk K.* The evolving Arctic security environment: an assessment // Blank S. Russia in the Arctic. Carlisle, PA : U.S. Army War College, 2011. P. 91–138.

Об авторах:

Исаев Алексей Петрович, декан факультета экономики и финансов Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор исторических наук; isaev-ap@sziu.ranepa.ru

Фомина Инна Александровна, магистрант Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация); xinnna@mail.ru

References

1. Korniyakov K.A. Arctic in my heart. M. : Fantastic road, 2017. (In rus)
2. Nikolaev A.B. Northern Sea Route: Problems and prospects // Bulletin of the Kola scientific center of RAS [Vestnik Kol'skogo nauchnogo tsentra RAN]. 2011. P. 108–112. (In rus)
3. Polovinkin V.N., Fomichev A.V. The perspective directions and problems of development of the Arctic transport system of the Russian Federation in the 21st century // Arctic: ecology and economy [Arktika: ekologiya i ekonomik]. 2012. N 3 (7). P. 74–83. (In rus)
4. Smirnova O. O. Questions of realization of an integrated approach on a strategizing, budgeting, monitoring in the territory of the Arctic zone of the Russian Federation // NovalInfo. 2016. V. 1. N 43. P. 185–187. (In rus)
5. Smirnova O. O. Formation of basic zones in the Arctic: methodology and practice // Arctic and North [Arktika i Sever]. 2016. N 25. P. 148–157. (In rus)
6. Changes in the Arctic: Background and Issues for Congress. Ronald O'Rourke, Coordinator Specialist in Naval Affairs. January 19, 2016
7. Zysk K. The evolving Arctic security environment: an assessment // Blank S. Russia in the Arctic. Carlisle, PA : U.S. Army War College, 2011. P. 91–138.

About the author:

Alexey P. Isaev, Dean of Faculty of Economy and Finance of North-West institute of management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (History); isaev-ap@sziu.ranepa.ru

Inna A. Fomina, Master student of North-West institute of management of RANEPA (St. Petersburg, Russian Federation); xinnna@mail.ru