ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА

СБОРНИК ЛУЧШИХ ПРАКТИК РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ РОССИЙСКОЙ И ЗАРУБЕЖНОЙ АРКТИКИ

Часть I

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО
КОНСАЛТИНГА

Сборник лучших практик развития регионов российской и зарубежной Арктики

Часть I

Издательские решения
По лицензии Ridero
2018

УДК 31
ББК 60
К65

Шрифты предоставлены компанией «ПараТайп»

КОНСАЛТИНГА ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО
К65 Сборник лучших практик развития регионов российской и зарубежной Арктики : Часть I / ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА. — [б. м.] : Издательские решения, 2018. — 54 с.
ISBN 978-5-4490-7685-4

Сборник открывает серию описания лучших практик управления социально-экономическим развитием арктических и северных регионов России и зарубежных стран. Тематически описанные кейсы охватывают наиболее острые вопросы регионального и местного развития в условиях Арктики: организация транспорта и связи в условиях бездорожья, энергосбережение, самообеспечение удалённых регионов, проблемы коренных малочисленных народов Севера и др.

УДК 31
ББК 60

12+ В соответствии с ФЗ от 29.12.2010 №436-ФЗ

ISBN 978-5-4490-7685-4
© ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА, 2018

Сборник открывает серию описания лучших практик управления социально-экономическим развитием арктических и северных регионов России и зарубежных стран. Тематически описанные кейсы охватывают наиболее острые вопросы регионального и местного развития в условиях Арктики: организация транспорта и связи в условиях бездорожья, энергосбережение, самообеспечение удаленных регионов, проблемы коренных малочисленных народов Севера и др. Приведены также отдельные лучшие практики социально-экономического развития, применяемые во внеарктических регионах России, однако целесообразные к применению и в Арктике (микрокредитование сельского населения).

По каждому случаю даны описания конкретных проектов, норм, программ, и результаты их реализации.

В подготовке сборника принимали участие сотрудники АНО «Институт регионального консалтинга»: Лидия Юлина (разделы 1 — 3, 5, 6), Татьяна Евсеева (раздел 4), Андрей Шипугин (разделы 7 и 9), Иван Шамало (раздел 8), Константин Ловягин (раздел 10). Составитель: к.г.н., ведущий научный сотрудник МГУ Надежда Замятина.

Зарубежная Арктика

1. Опыт организации транспортного сообщения с удаленными поселками. Социальные рейсы

Регион: Аляска

Большинство удаленных, малонаселенных городов и деревень Аляски не связаны с остальной территорией штата автодорожной сетью, и единственный вид транспорта, который может эту связь обеспечить — воздушный. Чаще всего услуги по перевозке пассажиров и небольших грузов оказываются почтовыми самолетами, так как массовая доставка почты в сельские общины Аляски субсидируется из федерального бюджета. В соответствии с программой этих субсидий основная часть средств направляется компаниям-перевозчикам, чтобы те, в свою очередь, осуществляли транспортное сообщение между населенными пунктами. В результате сельское население штата обеспечено регулярными пассажирскими перевозками и доставкой грузов по доступным ценам.

Детали организации

Система функционирует в рамках федеральной программы Alaska Bypass mail, созданной в 1972 г. Согласно этой программе, Почтовая служба США субсидирует грузоперевозки, ежегодно обеспечивая доставку более 45 млн кг яблок, замороженного мяса, собачьих кормов, памперсов и других предметов домашнего обихода в удаленные деревни Аляски[1].

Одновременно с грузами суда осуществляют перевозку пассажиров. Местные авиалинии, участвующие в программе,

[1] The Washington Post. URL: https://www.washingtonpost.com/politics/alaska-bypass-mail-program-ships-goods-to-rural-villages/2014/06/28/c0245172-fe3c-11e3-8176-f2c941cf35f1_gallery.html?utm_term=.031b355e3bed

обязаны поддерживать установленный минимум рейсов в каждый из обслуживаемых населенных пунктов.

Отправка грузов системы Bypass mail производится из аэропортов Анкориджа и Фэрбанкса. Перевозки осуществляются в 16 региональных центров и до 120—130 удаленных поселений[1] (Рис. 1). В региональные хабы доставку обеспечивают пять наиболее крупных авиаперевозчиков, а малонаселенные пункты и деревни обслуживают порядка 20—25 буш-перевозчиков[2].

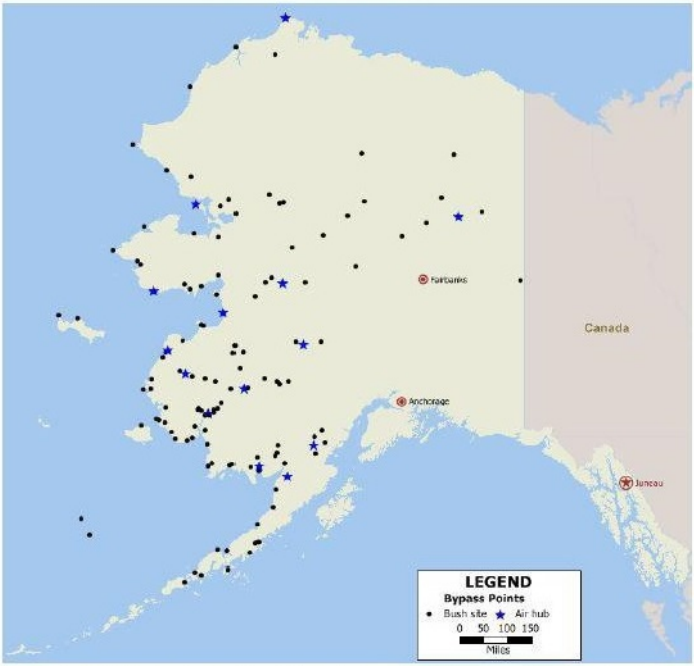

Рисунок 1 — Региональные хабы (обозначены звездочками) и поселки, охваченные программой Alaska Bypass mail. *Источник: Alaska Aviation System Plan*[3]

[1] Alaska Aviation System Plan. URL: http://www.alaskaasp.com/media/1087/mail_service_in_ak_short_paper_-_8-1-11__1_.pdf

[2] От англ. *bush* — глушь, глубинка.

Финансирование

Для обеспечения регулярных перевозок грузов и пассажиров в удаленные поселения была разработана программа субсидирования Essential Air Service. Программа действует по всей стране, а на территории Аляски осуществляет обслуживание сорока пяти удаленных общин[4].

Наряду с прямым субсидированием через эту программу, федеральное правительство предложило оказывать финансовую поддержку местным авиалиниям для осуществления почтовых перевозок. В результате ряда законодательных и организационных изменений была принята схема, согласно которой федеральное правительство финансирует Почтовую Службу США из средств федерального бюджета, а Почтовая Служба направляет 70% средств местным авиаперевозчикам (Табл. 1).

[3] Alaska Aviation System Plan. URL: http://www.alaskaasp.com/media/1087/mail_service_in_ak_short_paper_-_8-1-11__1_.pdf

[4] U.S. Department of Transportation, Office of Aviation Analysis // Управление авиационного анализа Министерства Транспорта США. URL: http://ostpxweb.dot.gov/aviation/rural/easwhat.pdf

Таблица 1 — Участие заинтересованных сторон

Сторона	Выгоды	Потери
Правительство США	Сокращение субсидий на удаленные авиаперевозки	Нет
Почтовая Служба США	Исключает расходы на обработку грузов	Финансовые потери
Налогоплательщики «континентальных» штатов	Нет	Финансируют 70% программы
Грузоотправители Анкориджа и Фэрбанкса	Новый сектор экономики	Нет
Розничные продавцы	Низкие затраты на доставку	Нет
Крупные авиаперевозчики	Прибыльность, защита государства	Нет
Авиалинии малочисленных и удаленных поселений	Прибыльность, защита государства	Нет
Жители Аляски	Пассажирские рейсы, пониженные тарифы на перевозки	Нет
Штат Аляска	Субсидии на инфраструктуру и налоговые выплаты перевозчиков	Нет

Источник: Unites States Postal Office[1]

Чтобы перевозчики не сокращали число пассажирских мест в пользу коммерческих грузов, действует Закон об улучшении обслуживания сельских поселений (Rural Service Improvement Act of 2002)[2]. Закон предусматривает:

[1] Unites States Postal Service // Office of Inspector General// URL: https://www.uspsoig.gov/sites/default/files/document-library-files/2015/rarc-wp-12-005_0.pdf

а) предоставление финансирования только авиалиниям, осуществляющим, помимо грузовых, пассажирские перевозки;

б) запрет в случае неполной занятости пассажирских мест использовать грузоподъемные мощности судов для перевозки коммерческих грузов сверх установленной нормы.

В общей сложности NorthwesTel содержит и обслуживает 156 станций, 87 из которых работают на дорогом и экологически «грязном» дизельном топливе. При этом связь с 37 удаленными станциям поддерживается только вертолетами. Таким образом, эксплуатация и обслуживание этих станций стоят дорого и обходятся компании в 2,5 млн долл. ежегодно (при цене 5 долларов за литр топлива).

Результаты

Через перевозки из Анкориджа и Фэрбанкса программа Alaska Bypass mail обеспечила регулярную и надежную транспортную связь с удаленными населенными пунктами штата. Наглядный пример: между Анкориджем и городским поселением Кинг Сэлмон, насчитывающим 374 жителя, производится 90 рейсов ежемесячно. Для сравнения — между Анкориджем и столицей штата Джуно (более 31 тыс. жителей) в месяц осуществляется только 80 рейсов.

При этом социально ориентированный характер программы характеризуют данные о заполняемости пассажирских посадочных мест: в среднем по стране этот показатель превышает 80%, в то время как в Аляске заполняется лишь 40—50% мест.

Программа решает острую транспортную проблему по обеспечению территории социальными рейсами, но является убыточной: за 2010 г. доходы Почтовой службы от организации перевозок составили 30 млн долл., расходы — 103 млн долл. Таким образом, государство понесло 73 млн долл. чистых финансовых потерь. За три десятилетия действия программы неокупившиеся затраты составили 2,5 млрд долл.[3]

[2] Public Law // URL: Public Law 107—206, Sec. 3002, August 2, 2002.

[3] The Guardian // URL: https://www.theguardian.com/world/2014/jul/01/us-postal-service-alaska-bypass

Дополнительная информация

Дополнительное преимущество системы Bypass mail для жителей Аляски заключается в стоимости тарифов на почтовые перевозки. Воздушным транспортом на территории «континентальных» штатов доставляются только грузы премиальной категории, доставка посылок непремиального класса обеспечивается через наземное сообщение (как правило, почтовыми трейлерами)[1]. Авиаперевозки сокращают затраты по времени[2] и, соответственно, стоят дороже. Однако отсутствие развитого наземного сообщения в Аляске делает воздушный транспорт безальтернативным способом надежной доставки. Таким образом, все перевозки любой категории доставляются в общины Аляски самолетами или вертолетами, и жители штата могут, заплатив цену непремиального тарифа, получить посылку в срок как по премиальному тарифу.

2. Поддержка удаленных аэропортов

Регион: Канада

Программа Airports Capital Assistance Program (ACAP)[3] осуществляет финансирование небольших аэропортов, направленное на поддержание и совершенствование воздушно-транспортной инфраструктуры и логистики.

Детали организации

Программа предусматривает финансирование только для удаленных аэропортов. Статус удаленного аэропорта присваи-

[1] Unites States Postal Service // Office of Inspector General// URL: https://www.uspsoig.gov/sites/default/files/document-library-files/2015/rarc-wp-12-005_0.pdf

[2] Доставка почты премиального класса производится в срок от 2 до 8 дней, непремиального класса — от 7 до 14 дней. Доставка по системе Bypass mail — от 2 до 7 дней.

[3] Transport Canada [Министерство транспорта Канады: официальный сайт]. URL: https://www.tc.gc.ca/en/programs-policies/programs/airports-capital-assistance-program.html

вается авиаплощадкам в том случае, если воздушное сообщение является единственным круглогодичным способом связи с населенным пунктом, который она обслуживает.

В рамках ACAP средства направляются на решение таких задач как:

— повышение безопасности региональных аэропортов;

— защита объектов аэропортовой инфраструктуры (оборудование, взлетно-посадочная полоса);

— сокращение расходов на перевозки.

Наряду с осуществлением внутренних пассажирских перевозок и транспортным обеспечением туристических туров, региональные аэропорты получают возможность:

— организации вылетов медико-санитарных, поисково-спасательных рейсов и службы противопожарной охраны леса;

— получения необходимых промышленных грузов и товаров жизнеобеспечения через организованные и чартерные перевозки;

— предоставления коммерческих полетных услуг (аэрофотосъемка, курсы летчиков).

Параллельно с программой ACAP, принята Национальная политика аэропортов (National Airports Policy — NAP), в рамках которой федеральное правительство планирует в дальнейшем финансировать удаленные аэропорты в целях поддержания их эффективного функционирования в течение всего года.

Финансирование

Финансирование программы осуществляет Федеральное правительство Канады.

Результаты

По программе инвестиционной помощи аэропортам финансируются проекты по благоустройству региональных аэропортов с 1995 г. По состоянию на 2018 г.:

— Правительство выделило в общей сложности около 786 млн долл.;

— всего было реализована 904 проекта;

— ремонт, модернизационные работы и строительство в рамках обновления фондов проведены в 182 аэропортах.

Дополнительная информация

По инициативе организаций инуитов и других коренных народов созданы авиалинии, которые находятся в полной или совместной собственности территорий и финансируются региональным правительством. Система согласована и внедрена Организацией по делам Севера и коренного населения (Indigenous and Northern Affairs Canada — INAC)[1].

Авиалинии осуществляют перевозки по льготной системе для коренного населения северных территорий (членов сообществ инуитов и коренных народов).

3. Программы поддержки и развития образования в сфере воздушного транспорта для жителей удаленных территорий

Регионы: Северо-Западные Территории и Нунавут (Канада)

В Северо-Западных Территориях (СЗТ) и Нунавуте действуют стипендиальные программы, которые направлены на оказание финансовой поддержки лицам, получающим или планирующим получить образование по специальностям в сфере авиации и авиационного бизнеса. Цель проекта — создание в северных провинциях Канады собственного пула квалифицированных кадров для пополнения рынка труда авиационной индустрии.

Детали организации

Наименование стипендиальной программы Северо-Западных Территорий — «Программа развития карьеры в авиации» (Aviation Career Development Program — ACDP)[2].

[1] Indigenous and Northern Affairs Canada // Government of Canada [Правительство Канады]. URL: https://www.aadnc-aandc.gc.ca/eng/1100100010002/1100100010021

[2] Government of Northwest Territories // URL http://www.gov.nt.ca/newsroom/5000-aviation-career-development-program-scholarships-available

Стипендия составляет 5000 долл. и может выплачиваться обучающимся в северных регионах Канады: Нунавуте, Северо-Западных Территориях и Юконе. Набор стипендиатов проходит ежегодно.

Действие программы распространяется на постоянных жителей Северо-Западных Территорий (проживающих в Северо-Западных Территориях не менее двух лет). Необходимые условия для получения стипендии предусматривают:

— выбор образовательной программы в сфере авиации, аэропортовой логистики и обеспечения, авиа-менеджемента и профессиональной подготовки пилотов;

— полноценное очное обучение по избранной программе;

— работу в Северо-Западных Территориях после завершения обучения.

Аналог программы в Нунавуте — «Авиационная стипендия»[1] (Aviation Scholarship), которая в 1,5 раза превышает выплаты в СЗТ и составляет 7500 долл. В отношении правил участия программа действует на тех же условиях, что и стипендия ACDP.

Финансирование

Средства на стипендиальную программу в Северо-Западных Территориях выделяются Министерством транспорта Канады и региональным правительством. Также спонсорами выступают авиакомпании Adlair Aviation[2] — частный чартерный перевозчик с приписным аэропортом в столице СЗТ Йеллоунайфе — и Discovery Air — частная компания, осуществляющая вертолетные чартерные и грузовые перевозки[3]. С 2012 г. к спонсорам программы присоединилась региональная авиакомпания First Air[4]. Компания осуществляет регулярные гру-

[1] Government of Nunavut // Правительство Нунавута. URL: https://www.gov.nu.ca/edt/programs-services/aviation-scholarship

[2] Adlair Aviation [Официальный сайт авиакомпании]. URL: http://www.adlairaviation.ca/

[3] Discovery Air [Официальный сайт авиакомпании]. URL: http://discoveryair.fuegodigitalmedia.com/

[4] First Air [Официальный сайт авиакомпании]. URL: https://firstair.ca/

зовые и чартерные пассажирские перевозки в северных районах Канады.

Финансирование Aviation Scholarship Нунавута обеспечивает специальный фонд, главным спонсором которого является Министерство экономического развития и транспорта Нунавута.

Результаты

Стипендиальная программа Северо-Западных Территорий действует с 2001 г. За 10 лет набора учащихся в рамках программы оказано финансирование в размере свыше 400 тыс. долл.[1]

Дополнительная информация

Из интервью с представителями заинтересованных сторон:

«С точки зрения создания мощного транспортного сектора в Северо-Западных Территориях местные специалисты в сфере авиации всегда подвергались критике. С помощью стипендиальной программы ACDP мы сможем обеспечить эту индустрию квалифицированными работниками из Северо-Западных Территорий», — Майкл Мак-Леод, министр транспорта СЗТ в 2007—2011 гг.[2].

«Замечательная черта программы ACDP заключается в том, что она всегда отвечает потребностям нашего авиационного сообщества и способствует тому, чтобы в авиационной промышленности Севера работало как можно больше уроженцев этих территорий», — Дэйв Рэмзи, член Законодательного Собрания Северо-Западных Территорий. О присоединении First Air к программе ACDP: «Участие First Air улучшит перспективы для сотрудников северной авиации и поможет обеспечить, чтобы авиационная промышленность в Северо-Западных Территориях и Нунавуте оставалась сильной».

«Одной из целей Правительства Нунавута является развитие рабочей силы в сфере авиации. Участие First Air в про-

[1] Около 11,9 млрд рублей в соответствии с курсом доллара на январь 2011 г.

[2] Government of Northwest Territories. URL: http://www.gov.nt.ca/newsroom/5000-aviation-career-development-program-scholarships-available

грамме будет этому способствовать», — Питер Таптуна, министр экономического развития и транспорта Нунавута[1].

4. Опыт использования беспилотных летательных аппаратов в условиях Севера

Регион: Северные районы Канады

Северная часть Канады — слабо заселенная местность, зачастую с отсутствующим регулярным транспортным сообщением. Доставка грузов в этот регион — затратное и сложное мероприятие. Идет экспериментальный поиск путей создания гибкой логистической системы — в том числе с использованием беспилотных летательных аппаратов.

Нормативное обеспечение

В Канаде управление беспилотными летательными аппаратами (БПЛА) (Unmanned Air Vehicle или UAV) находится под юрисдикцией Федерального правительства и требуют подчинения особым «Канадским авиационным правилам» (Canadian Aviation Regulations. Section 602.41[2]) и муниципальным и региональным законам. Контроль и координация осуществляется Министерством транспорта Канады и подотчетными структурами[3]. Нарушение правил (создание условий, подвергающих кого-либо риску, создание рисковой ситуации или полет в ненадлежащих местах) может караться штрафом до 25 тыс. долл. или тюремным сроком.

С правовой точки зрения, в Канаде использование дронов подразделяется на два вида: развлекательное и прочее. Если

[1] Government of Northwest Territories // Правительство Северо-Западных Территорий // Новостной раздел. URL: http://www.gov.nt.ca/newsroom/applications-aviation-scholarships-open-first-air-becomes-newest-program-partner

[2] http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-96-433/FullText.html#s-602.41

[3] https://www.loc.gov/law/help/regulation-of-drones/canada.php

дрон используется в развлекательных целях и весит меньше 35 кг, то разрешение на его использование не требуется. Во всех остальных случаях (за некоторым исключением, описанным ниже) необходимо получить разрешение, которое называется «Специальной сертификат на проведение перелетов» (Special Flight Operations Certificate или **SFOC**)[1]. Чтобы получить данное разрешение на использование дронов, необходимо заполнить заявку[2] на официальном сайте «Транспорт Канады». Заявка рассматривается около 20 дней.

Существуют исключения, при которых не требуется получение сертификата (но правила безопасности все равно действуют) для использования дронов в неразвлекательных целей:

— БПЛА весит 1 и менее кг;

— БПЛА весит 25 кг и менее и передвигается с максимальной воздушной скоростью 87 узлов (примерно 45 м/с).

Стоит особо отметить лояльность и гибкость законодательства в области воздушного транспорта в Канаде. К примеру, в России любой БПЛА (даже игрушечный), весом более 250 г подлежит регистрации. При этом постановление о постановке дронов на учет не вступило в силу и не создана инстанция, где можно официально регистрировать БПЛА при том, что изменения в Воздушный кодекс приняты в 2017 году[3]. Существует система добровольной регистрации[4]. При этом максимальный штраф в России за незарегистрированный дрон составляет 300 тыс. руб. (для юридических лиц) и 5 тыс. руб. (для физических лиц), что приблизительно равно 5,2 тыс. долл. и 87 долл. соответственно[5]. Таким образом, гораздо более лояльное и гибкое регулирование в Канаде

[1] https://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/opssvs/getting-permission-fly-drone.html

[2] http://wwwapps.tc.gc.ca/Corp-Serv-Gen/5/forms-formulaires/download/26-0835_BO_PX

[3] https://geektimes.ru/post/290799/

[4] https://uavreg.ru/01003

[5] По курсу на 02.04.2018 http://www.xe.com/currencyconverter/convert/?Amount=1&From=USD&To=RUB

имеет гораздо более жесткую систему наказания за неподчинение.

Федеральное правительство Канады выдало разрешение компании Amazon.com тестировать их дроны в сельской местности провинции Британская Колумбия. Интересно, что подобную инициативу не удалось реализовать даже в США[1], что свидетельствует об усиленном интересе к БПЛА именно в Канаде (как в стране с обширным бездорожьем).

В настоящее время компания Drone Delivery Canada (DDC) — единственная компания в Канаде, которая специализируется на логистических перевозках дронами. Сейчас проводится этап тестирования и получения необходимых разрешений на проведение коммерческих полетов.

Финансирование

Компания DDC — публичная компания, которая в октябре 2017 года выпустила 23,1 млн обыкновенных акций по цене 0,65 долл. за акцию. DDC выпустила также 2020000 опционов на покупку обыкновенных акций компании по 1 долл. за акцию сроком на пять лет для определённых сотрудников, директоров и консультантов компании. В феврале 2018 года Президент компании Ричард Бузбуян объявил, что DDC имеет 23,5 млн долл. в бюджете и больше не выпускает акции[2].

Результат внедрения практики

Компания DDC провела ряд мероприятий, главные из которых описаны ниже в хронологическом порядке.

В ноябре 2017 года организация «Транспорт Канады» выдала разрешение компании DDC на тестирование технологии доставки дронами в поселениях Мус Фэктори и Мусони на севере провинции Онтарио[3], примерно 850 км к северу от Торонто.

[1] http://business.financialpost.com/investing/here-come-the-drones-and-the-investment-opportunities-arent-far-behind

[2] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-receives-7-million-from-warrant-acceleration/

[3] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-flies-in-canadian-northern-communities-of-moose-factory-and-moosonee-ontario/

Мус Фэктори располагается на острове, где единственный вид транспортной связи — паром до Мусони (расстояние около 3 км). Ближайшие крупные поселения, к которым проведена автомобильная дорога — Тимминс и Какрэн. Чтобы добраться из этих городов до Мус Фэктори и Мусони необходимо воспользоваться самолетом или поездом «Полярный Медведь».

Для проведения тестов, компания DDC сотрудничала с компанией NAV Canada[1] (которая занимается гражданской навигационной системой Канады) и станцией воздушных полетов Тимминс (Timmins Flight Service Station) для практики и изучения правил визуальных полетов. Было проделано множество полетов со 100% успехом даже в экстремальных полетных условиях[2] (такие как сильный ветер и холодная температура). Средняя скорость доставки дронами составила 60 км/ч[3].

В декабре 2017 года «Транспорт Канады» принял декларацию о соответствии грузового дрона X1000 Sparrow[4] с грузоподъемностью 4,5 кг. Этот дрон является первым в своем роде, официально принятым в рамках программы развития беспилотной авиационной системы (unmanned aircraft system (UAS)). В январе 2018 DCC тестирует новый грузовой дрон Raven X1400[5], обладающий большей грузоподъемностью, чем X1000 Sparrow (примерно 11 кг) и способностью летать более чем на 60 км[6]. В марте 2018 прошли тесты грузового дрона

[1] http://www.navcanada.ca/splash.htm

[2] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-flies-in-canadian-northern-communities-of-moose-factory-and-moosonee-ontario/

[3] http://www.macleans.ca/news/canada/drone-grocery-delivery-to-first-nations-takes-flight/

[4] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-achieves-compliant-uav-status-with-transport-canada-for-its-sparrow-cargo-delivery-drone/

[5] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-commences-testing-its-larger-25lbs-cargo-delivery-drone-named-the-raven-x1400/

[6] Около 11,3 кг.

The Condor, грузоподъемность которого более 181 кг и дальность перелетов которого может достигать 150 км[1].

В начале февраля 2018 года Федеральное правительство Канады вручило сертификат соответствия БПЛА на проведение перелетов (сертификат **SFOC**) компании Drone Delivery Canada (DDC)[2]. Этот сертификат — один из трех компонентов, необходимых для начала коммерческой деятельности (остальные компанией пока не получены).

Процесс управления дронами также подразумевает создание целой логистической сети. Каждый дрон будет управляться из контрольного центра, выполняя маршрут по примерно пяти безопасным для приземления точкам. Точки приземления будут соединены с главными хабами, из которых операторы смогут доставлять и принимать посылки[3]. Такая система подразумевает создание новых рабочих мест.

Дополнительные сведения

— До сих пор нельзя сказать точно, насколько доставка дронами будет рентабельнее существующих способов доставки вертолетами или автомобильным транспортом. К примеру, доставка вертолетом в поселения Мус Фэктори и Мусони стоит примерно 7—10$ за каждые 0,5кг веса[4]. Общая стоимость использования вертолета для доставки грузов: 1800 канадских долл. в час[5].

— Цитата генерального директора компании DDC: «Я не думаю, что доставка пиццы на две минуты раньше имеет большую пользу для общества. Но если мы можем сдвинуть медицину и спасти человеческие жизни или помочь уменьшить

[1] http://www.dronedeliverycanada.com/news/press-releases/drone-delivery-canada-commences-development-of-the-condor-400lbs-cargo-delivery-drone-next-generation-heavy-lifting-drone/

[2] http://www.dronedeliverycanada.com/

[3] http://www.macleans.ca/news/canada/drone-grocery-delivery-to-first-nations-takes-flight/

[4] https://www.thestar.com/news/canada/2017/10/18/first-nation-in-ontario-using-drones-to-help-lower-costs-create-jobs.html

[5] http://www.macleans.ca/news/canada/drone-grocery-delivery-to-first-nations-takes-flight/

стоимость апельсинового сока за 22$, то это будет реальным применением данной технологии»[1].

— В настоящее время в Канаде существует четыре стартап-компании, которые предоставляют различные сервисы, связанные с дронами[2]:

— Drone Delivery Canada (логистическая компания);

— Deveron resources Ltd. (анализирует урожайность по аэрофотоснимкам);

— Skyguys (широкий набор услуг, связанных с аэрофотосъемкой и картографией);

— Trace Live Network (разрабатывают технологии для использования дронов).

5. Опыт организации сотовой и интернет-связи в удаленных поселках. Удешевление обслуживания инфраструктуры сотовой связи

Регион: Север Канады

Канадский Север характеризуется крайне низкой плотностью населения (0,3% населения — на 1/3 площади страны) и отсутствием на значительной части наземного сообщения. Несмотря на суровый климат и разреженную сеть поселений, большинство из них обеспечены сотовой и интернет-связью.

Детали организации

Телекоммуникационные услуги на канадском Севере обеспечивает частная компания-монополист NorthwesTel[3]. Компа-

[1] Оригинал: «I don't think delivering a pizza two minutes earlier is a positive impact on society. But if we can move medicine and potentially save a person's life or help reduce the cost of a $22 carton of orange juice to something more acceptable, that's a real application for this technology» http://www.macleans.ca/news/canada/drone-grocery-delivery-to-first-nations-takes-flight/

[2] http://business.financialpost.com/investing/here-come-the-drones-and-the-investment-opportunities-arent-far-behind

[3] NorthwesTel // URL: http://www.nwtel.ca/

ния обслуживает 96 населенных пунктов общей численностью более 121 тыс. человек. При этом 46 поселений доступны только посредством воздушного транспорта. В 70% поселений проживает менее 500 человек, 40% клиентов NorthwesTel живут в Уайтхорсе, Йеллоунайфе и Икалуите.

Территориально зона обслуживания NorthwestTel покрывает Юкон, Северо-Западные Территории, Нунавут, север Британской Колумбии и Альберты (Рис. 2).

В 2013 г. был принят 5-летний План Модернизации (Five Year Modernization Plan) сети[1], который предусматривает:

— обеспечение беспроводной 4G интернет-связью 99% населения Севера (в пределах зоны обслуживания NorthwesTel).

— увеличение скорости интернет-связи в 58 населенных пунктах.

— обеспечение всех поселений зоны обслуживания специальными функциями мобильной связи, в т.ч. функцией «распознавание входящих вызовов».

[1] NorthwesTel //URL: http://www.nwtel.ca/sites/default/files/pdf/nwi_5544_year_in_review_2013_wr3.pdf

Рисунок 2 — Зона обслуживания NorthwesTel. *Источник: официальный сайт компании NorthwesTel*[1]

Финансирование

В 2013 г. первоначально на реализацию пятилетнего плана выделено 233 млн долл. За 4 года объем расходов превысил предполагаемые затраты почти в 2 раза (Табл. 2).

Таблица 2 — Расходы на реализацию Плана Модернизации NorthwesTel

Год	2013	2014	2015	2016	Всего
Расходы, млн долл.	44,4	96	154	169	463,4

Источник: составлено по материалам NorthwesTel[2]

Результаты

— По итогам на конец 2016 г.[3] беспроводной интернет-связью были обеспечены 14 новых удаленных поселений: Тулита, Форт-Провиденс, Форт-Резолюшн, Форт Мак-Ферсон, Форт Гуд-Хоуп, Бечоко (Behchoko), Цигетчик (Tsiigehtchic), Ригли, Аклавик, Жан-Мари Ривер, Какиса, Уати (Whati), Ранкин-Инлет, Кэмбридж-Бэй.

— Скорость беспроводной интернет-связи была улучшена до уровня 4G еще в 40 населенных пунктах. Всего 4G-интернетом обеспечено 56 поселений.

[1] Where we operate / NorthwesTel [Официальный сайт компании]. URL: http://www.nwtel.ca/about-us/who-we-are/where-we-operate

[2] NorthwesTel // Архив годовых отчетов. URL: https://www.nwtel.ca/about-us/who-we-are/year-review

[3] NorthwesTel//Годовой отчет 2016 г. URL:http://www.nwtel.ca/ sites/default/files/pdf/About/northwestel_-_year_in_review_ 2016.pdf

— В 51 населенном пункте скорость беспроводного интернета увеличена в три раза — до 15 мегабит/с (в 39 — за 2016 г.).

— Самой скоростной интернет-связью (100 мегабит/с) обеспечены важные северные центры Форт-Нельсон, Уайтхорс и Йеллоунайф. Такая скорость беспроводного интернета доступна менее чем в 40% населенных пунктов Канады.

— Запущена система онлайн-обслуживания и сетка гибких тарифных планов беспроводного интернета.

— Совместно с провайдером Bell Mobility[1] в пределах зоны обслуживания NorthwesTel инвестировано 376 проектов (более 100 — завершены в течение 2016 г.).

— 89% жителей Севера Канады могут совершать звонки, отправлять сообщения и пользоваться услугами беспроводной интернет-связи.

Дополнительная информация. Энергетическое обеспечение

Половина населенных пунктов зоны обслуживания NorthwesTel (48 из 96) подсоединены к наземной оптоволоконной сети, другая часть обеспечивается интернет-связью через радиолокационные станции спутниковой связи (Рис. 3).

В общей сложности NorthwesTel содержит и обслуживает 156 станций, 87 из которых работают на дорогом и экологически «грязном» дизельном топливе. При этом связь с 37 удаленными станциям поддерживается только вертолетами. Таким образом, эксплуатация и обслуживание этих станций стоят дорого и обходятся компании в 2,5 млн долл. ежегодно (при цене 5 долларов за литр топлива).

[1] Подразделение компании Bell Canada. NorthwesTel и Bell Canada являются дочерними предприятиями холдинга BCE Inc.

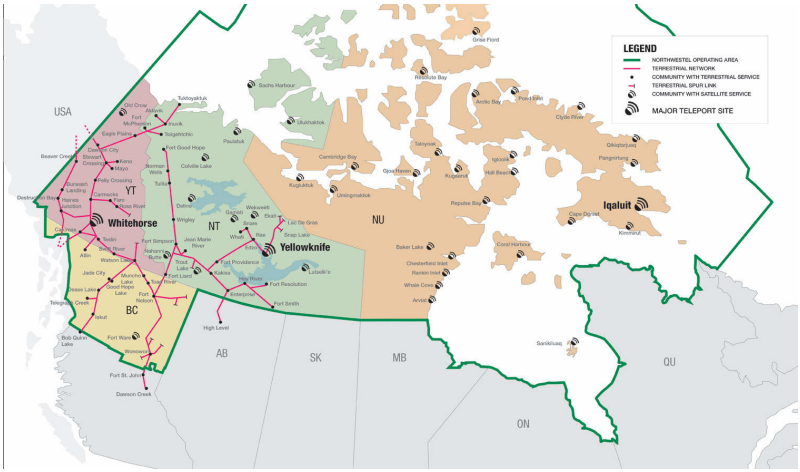

Рисунок 3 — Телекоммуникационная сеть компании NorthwesTel. *Источник: официальный сайт компании NorthwesTel*[1]

Для сокращения расходов на обеспечение работы сети через спутниковые станции Northwestel работает совместно с Центром энергетических решений и Центром инноваций в области холодного климата колледжа в Юконе[2]. Специалисты из партнерских центров провели исследования и технико-экономическое обоснование проекта установки солнечных батарей для диверсификации структуры энергопотребления сети. В результате на станции Энджинир-Крик (Engineer Creek), расположенной на трассе Демпстер в северном Юконе, была установлена гибридная солнечно-дизельная установка для энергообеспечения передатчика. Солнечная энергия используется, когда это позволяют погодные условия, что снижает стоимость эксплуатации станции (Рис. 4).

[1] http://stopthecap.com/category/providers/northwestel/

[2] Yukon College [Официальная страница университета Юкон Колледж]. URL: https://www.yukoncollege.yk.ca/innovation/northwestel-remote-station-solar-diesel-hybrid-power-generation

Финансирование

Средства на исследования и внедрение системы совместного использования солнечной энергии и дизельного топлива были предоставлены компанией NorthwestTel, Центром инноваций в области холодного климата, а также Агентством по развитию северной экономики Канады (Canadian Northern Economic Development Agency — CanNor)[1]. Агентство является структурой федерального правительства Канады.

Рисунок 4 — В удаленных районах Канады Northwestel использует солнечные батареи для электропитания ретрансляционных установок в целях удешевления их обслуживания. *Источник фото: CBC news*[2]

Результаты:

— За первые три месяца работы новых установок, солнечные панели выработали 64% энергии, необходимой для функционирования станции.

— Произведено более 2555 кВт*ч энергии, что позволило сократить потребление дизельного топлива на 1354 литра.

[1] Canadian Northern Economic Development Agency // Агентство по Развитию Северной Экономики Канады // Официальный сайт. URL: http://www.cannor.gc.ca/eng/1351104567432/1351104589057

[2] CBC news. URL: http://www.cbc.ca/news/canada/north/northwestel-tests-viability-of-solar-panels-1.1308696?cmp=rss; http://www.cbc.ca/news/canada/north/northwestel-expands-solar-power-at-remote-sites-in-yukon-n-w-t-1.2727412

— Солнечные панели установлены еще на 10 удаленных станциях NorthwesTel, вследствие эффективной работы новой системы на станции Энджинир-Крик.

По оценкам экспертов Центра инноваций в области холодного климата, внедрение технологий солнечной энергетики позволит:

— сократить расходы на содержание части станций на 80%;

— окупить инвестиции в модернизационный проект в течение 4,5 лет[1].

6. Опыт организации туризма в удаленных районах Норвегии

Регион: Северная Норвегия (провинции Нурланд, Тромс, Финнмарк)

В настоящее время для территорий северной Норвегии характерно старение населения при одновременном миграционном оттоке жителей в более южные регионы страны[2]. При этом стремительно развивается отрасль туризма, открывая позитивные перспективы возрождения региона. За 2016 г. в северной Норвегии зафиксировано наибольшее число иностранных туристских прибытий по сравнению с другими регионами страны (за исключением района наиболее известного норвежского бренда — «страны фьордов»), а доля туризма в ВРП провинций Тромс и Нурланд превышает среднюю по стране[3].

[1] Yukon College // Официальная страница университета Юкон Колледж // Гибридное производство энергии на удаленной станции NorthwesTel. URL: https://www.yukoncollege.yk.ca/innovation/northwestel-remote-station-solar-diesel-hybrid-power-generation

[2] H. Amundsen Differing Discourses of Development in the Arctic: The Case of Nature-Based Tourism in Northern Norway / CICERO (Centre for International Climate and Environmental Research), Tromsø, Norway.

[3] Innovation Norway // Официальный сайт организации // Отчет «Ключевые показатели 2016 г.». URL: http://www.innovasjonnorge.no/

Организация и финансирование

Развитие туризма в северной Норвегии в частности и в стране в целом регулирует и поддерживает государственная организация Innovation Norway[4]. Компания является одновременно национальным банком развития и была образована при слиянии четырех организаций: Норвежского совета по туризму, Норвежского совета по торговле, Норвежского фонда промышленного и регионального развития и правительственного консультационного бюро для изобретателей.

Одна из целей Innovation Norway — выявление локальной специфики регионов и содействие их развитию в рамках курса на экономическое благосостояние всей страны. В этих целях организация взаимодействует с местным бизнесом, агентствами и предприятиями, работающими в сфере туризма. Innovation Norway оказывает помощь местным компаниям в разработке стратегии развития, маркетинговой компании, а также предоставляет полезную статистику и консультации на основе лучших практик[5].

Региональные и местные туристские предприятия получают финансовую поддержку с условием ответного предоставления данных о прибыли своего бизнеса для дальнейшей оценки привнесенной добавленной стоимости в ВРП региона и эффекта от реализации мер, принятых совместно с Innovation Norway. Предварительно Innovation Norway проводит анализ коммерческого и социально-экономического влияния компании на жизнь территории.

Одновременно с государственным участием местный бизнес в муниципалитетах Норвегии может получать спонсорскую поддержку от общественных организаций.

Программы

contentassets/0d32e3231c0a4367a96838ee3bb5b294/key-figrues-2016.pdf

[4] Innovation Norway // Официальный сайт организации. URL: http://www.innovasjonnorge.no

[5] Стратегия развития туризма в 2014—2020 гг. // Innovation Norway. URL: http://www.innovasjonnorge.no/globalassets/reiseliv/tourism-strategy-innovation-norway-2014-2020.pdf

Прием туристов и проведение туристских мероприятий осуществляется с учетом природных условий и ресурсов, доступных в тот или другой сезон года[1]. В связи с этим индустрию туризма в Норвегии часто определяют как «основанную на природе» (англ. *nature-based*)[2]. Некоторые дестинации и туры действуют только в определенные месяцы, как, например, «весенняя миграция оленей», однако многие услуги доступны для туристов в течение всего года.

Крабовое сафари

Высоко привлекательной и успешно развивающейся находкой провинции Финнмарк в последние годы стал гастрономический туризм[3]. Уникальное предложение региона основано на добыче королевского краба. Помимо самого деликатесного продукта, туристам предлагается активный отдых на катерах или небольших рыболовецких судах, участие в поимке и последующем приготовлении крабов.

Перспективы и популярность данного вида рекреации, привлекающего огромную международную аудиторию, стало основанием для изменения правил регулирования добычи королевского краба в водах северной Норвегии. Ранее ограничения на вылов были общими для всех компаний рыбной индустрии и туристических предприятий. Из всего объема добычи на крабов, пойманных в рамках гастрономических туров, приходится менее 1%. При этом число туристов, желающих участвовать в крабовом сафари, традиционно превышает квоту на вылов. Новые правила, введенные правительством провинции существенно упрощают процедуру получения годовой лицензии компаниями, работающими в туристическом бизнесе; упрощают процедуру регистрацию рыбалки; предоставляют

[1] H. Amundsen Differing Discourses of Development in the Arctic: The Case of Nature-Based Tourism in Northern Norway / CICERO, Tromsø, Norway.

[2] Bibsys Brage // Агентство при Министерстве образования и исследований Норвегии // Публикации. URL: https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/187047?show=full

[3] A. D. Kristensen Food as an element in developing tourist experiences // URL: https://munin.uit.no/bitstream/handle/ 10037/11166/thesis. pdf? sequence=2

право частной компании отлавливать до 500 крабов в месяц, в зависимости от числа туристов на борту судна.

Результаты

Крабовое сафари как местный вид гастрономического туризма вносит заметный вклад в экономику региона: три килограмма крабов, реализованные на классическом рынке, приносят рыбаку 400—500 (около 3000—3500 руб.) крон, добавленная стоимость одного краба, пойманного в рамках гастрономического тура, составляет 3000 крон (около 22 000 руб.).

Морское сафари

В летний сезон в Северной Норвегии действует предложение, привлекающее активных туристов со всего мира — пеший туризм через острова Норвежского моря. Все маршруты пролегают к северу от полярного круга, самый протяженный из них связывает города Бодё и Тромсё и пересекает Лофотенские острова, Вестеролен и Сенья (Рис. 5). Продолжительность тура составляет 12 дней.

Рисунок 5 — Маршрут «Морского сафари» по островам Северной Норвегии. *Источник: Wilderness Travel*[1] .

На морских маршрутных участках туристы переправляются на водных трамваях (небольших паромах), короткие расстояния преодолеваются самостоятельно — на надувных лодках и каяках — традиционных байдарках саамов. По желанию группы возможно посещение саамской оленеводческой фермы, которая расположена на пути маршрута. Туристы также

[1] Wilderness Travel. URL: http://www.wildernesstravel.com/trip/norway/bodo-tromso-lofoten-seafood-culture-hiking

получают возможность наблюдать за живыми китами в естественных условиях, посетить деревни эпохи викингов и остановиться на ночь в исторических хижинах островных рыбаков, стоящих прямо на берегу моря.

Острова, через которые пролегают туристические маршруты Северной Норвегии, обладают обширной и качественной инфраструктурой для организации отдыха. На одних только Лофотенских островах в 33 поселениях действуют гостиницы и отели для приема и размещения туристов (Рис. 6).

Рисунок 6 — Лофотенские о-ва, стационарные пункты отдыха для туристов. *Источник: Официальный туристический сайт Лофотенских о-вов*[1]

Саамская оленеводческая ферма

Приток туристов, как внутри страны, так и из-за рубежа в северной Норвегии привлекают оленеводческие фермы. Главный регион оленеводческого туризма — фюльке Тромс с административным центром в г. Тромсё.

Наиболее популярное предложение — знакомство с культурой и бытом саамов, «погружение» в традиционный образ жизни. Туристам предлагается на один день стать гостями фермы оленеводов, на которой проводятся катание на оленьих упряжках, кормление оленей, обучение набрасыванию лассо, угощение традиционными напитками и блюдами саамской кухни (например, бидос — традиционный суп), лекции о культуре саамов, представление с пением йойк (традиционное саамское пение). Крупнейшая ферма, предоставляющая весь спектр развлечений оленеводческого туризма, расположена в получасовой доступности от Тромсё[2].

Для более активного и экстремального отдыха существует особое мероприятие — «Весенняя миграция саамских оленей»[3]. Тур предполагает переезды на оленях, проживание и ночевки в соответствии с бытом саамов.

Переправа к северному пастбищному району стартует из г. Альта (фюльке Финнмарк). Туристическая группа, оленеводы и инструкторы отправляются на оленьих упряжках и снегоходах. Все туристы обеспечиваются специальной одеждой и оборудованием. Группа направляется к коренным поселениям норвежских саамов, где по прибытии устанавливаются *лаввос* — саамские палатки — и организуется общая трапеза на основе традиционной кухни саамов. В течение пятидневного перехода туристы ночуют в лаввос и спят в спальных меш-

[1] Официальный туристический сайт Лофотенских о-вов. URL: https://kart.lofoten.info.wips.no/en

[2] Арктическое оленеводство в Тромсё [Официальный информационный сайт]. URL: http://tromsoarcticreindeer.com/

[3] Лапландия Тромсё [Официальный информационный сайт для туристов]. URL: http://www.tromsolapland.no/activities/sami-reideer-spring-migration-tour-of-a-life-time

ках на оленьих шкурах.

Эко-ферма

Популярной туристской дестинацией норвежского Севера является эко-ферма Гордсистери (норв. Gårdsysteri)[1], которая находится в коммуне Вествогёй на одноименном острове, входящего в фюльке Нурланд. Она также известна как Лофотенская молочная ферма: хозяйство основано на разведении коз и производстве продуктов из козьего молока.

Помимо продажи продукции, доход ферме приносит организации туристических экскурсий по ферме, мастер-классов по изготовлению сыра и интерактивных семинаров об органических продуктах и питании. Гостям также предлагается приобрести органический кофе, хлеб, сыр и другие продукты домашнего производства[2].

Ферма является частным предприятием и принадлежит одной семье. Таким образом, эко-ферма стала успешным образцом малого бизнеса в туристической индустрии Северной Норвегии.

Дополнительная информация

Туристический бум последних лет в Норвегии связан отчасти с эффектом популярного мультфильма «Холодное сердце» (англ. *Frozen*), вышедшего в 2013 г.: картина имеет отчетливый норвежский колорит, переданный через типичные для страны пейзажи, имена героев. Приток туристов из-за рубежа в течение следующего года увеличился более чем в три раза[3]. Мультфильм был выпущен компанией Дисней при поддержке Туристического агентства Норвегии.

[1] Лофотенская эко-ферма «Гордсистери» [Официальный сайт]. URL:http://www.lofoten-gardsysteri.no/?utm_source=visitnorway.com&utm_medium=listing&utm_content=visit-website-link

[2] Visit Norway. URL: https://www.visitnorway.com/listings/make-your-organic-cheese-on-a-goat-farm-this-summer-in-lofoten!/125898/#maps

[3] NPR — National Public Radio. URL: https://www.npr.org/2014/03/02/284742151/frozen-success-gives-norway-a-potential-tourism-boost.

7. Опыт поддержки аборигенного предпринимательства

Регион: Юкон, Нунавут, Северо-Западные территории

В Канаде с 2009 г. разрабатываются программы, направленные на экономическое развитие северных территорий, в том числе и на поддержку аборигенного предпринимательства. Текущая Программа поддержки аборигенного предпринимательства действует в трёх канадских территориях — Юкон, Нунавут и Северо-Западных территориях — с 2014 г. Она направлена на помощь в планировании бизнеса, развитие инноваций, поддержку существующих фирм.

Организация и финансирование

Канадским агентством северного экономического развития разрабатываются программы, направленные на всестороннее развитие экономики трёх северных территорий страны. Одним из ключевых направлений развития является поддержка аборигенного предпринимательства. В рамках текущей программы предусмотрена гибкая система поддержки аборигенного предпринимательства, включающая финансовую поддержку, оказание юридических и консультационных услуг и т. д.

Программа предоставления экономических возможностей северным аборигенным народам (далее — Программа) подразделяется на две части:

— экономическое планирование для аборигенного населения и сообществ, а также для организаций, предоставляющих услуги по развитию бизнеса, в данном регионе;

— развитие бизнеса и предпринимательства для аборигенного населения и сообществ. Поддержка оказывается для расширения бизнеса[1].

Программа предполагает установление как фиксированного, так и гибкого финансирования аборигенного предпринимательства.

[1] http://www.cannor.gc.ca/eng/1396463487689/1396463603523#chp13

В рамках поддержки аборигенного предпринимательства предполагается:

— увеличить число жизнеспособных предприятий аборигенов и обеспечить благоприятную бизнес-среду для аборигенов в указанных территориях;

— культивировать культуру предпринимательства в общине аборигенов и улучшать доступ аборигенов к экономическим возможностям;

— устанавливать, расширять и диверсифицировать сеть организаций финансового и экономического развития коренных народов, которые функционально дополняют основной финансовый сектор;

— расширить доступ к капиталу для аборигенных предприятий на территориях, которые испытывают трудности с получением обычного коммерческого финансирования;

— расширить возможности организаций финансового и экономического развития коренных народов для предоставления финансовых услуг, деловой информации и служб поддержки развития;

— увеличить участие аборигенов в экономических выгодах от использования ресурсоэффективных технологий[1].

При поддержке аборигенного предпринимательства предусмотрены три категории получателей:

1) организации под контролем аборигенного населения — за исключением благотворительных и религиозных организаций;

2) представители аборигенного населения;

3) предприятия и коммерческие организации, принадлежащие и контролируемые аборигенами / общинами аборигенов / правительствами аборигенов.

Мероприятия, проводимые в рамках поддержки аборигенного предпринимательства:

— бизнес-консультация и развитие предпринимательства, включая переговоры, наставничество, коучинг, идентифика-

[1] http://www.cannor.gc.ca/eng/1396463487689/1396463603523#chp13

цию возможностей (внутренних и международных), посредничество в партнерстве, идентификацию источников частного капитала;

— планирование и исследовательская деятельность, включая: технико-экономические обоснования, рыночные оценки, бизнес-планирование и финансовое планирование, экологическую оценку, сбор информации и диагностические исследования;

— навыки и развитие потенциала, включая поддержку развития в областях управления, организационного проектирования, финансового управления и развития бизнеса;

— капитал для поддержки создания, приобретения посредством капитальных активов или покупки акций, расширения или модернизации бизнеса;

— эксплуатационные расходы, необходимые для успеха бизнеса, осуществляемого в Канаде;

— развитие и продвижение на рынке, в том числе: маркетинг, реклама, продвижение, выставки, развитие экспорта, торговые миссии, форумы, семинары, конференции и другие подобные мероприятия;

— развитие инфраструктуры;

— инновации, в том числе: исследования и разработки, разработка продуктов или процессов, повышение производительности и контроль качества, доступ к информационным магистралям и передовым технологиям, а также улучшение качества;

— капитализация, в том числе: установление, расширение или диверсификация финансовых инструментов для предприятий и предпринимателей-аборигенов;

— развитие предприятий, принадлежащих общинам и сообществам, включая финансирование долевого участия для предприятий, принадлежащих общинам и сообществам[1].

Для реализации данной Программы из федерального бюджета Канады ежегодно выделяется 42 млн. долларов США[2].

[1] http://www.cannor.gc.ca/eng/1396463487689/1396463603523#chp13

Результаты

Результаты деятельности текущей Программы:

— ежегодный прирост количества компаний, созданных аборигенным населением, составлял 2% за период 2012—2016 гг.;

— увеличение суммы кредитных займов предпринимателей аборигенов на 1% ежегодно за тот же период;

— доля компаний, погашающих кредиты, взятые на развитие бизнеса, составляет 80% в среднем за тот же период[3].

Дополнительная информация

В 2009 г. для развития диверсифицированной и устойчивой экономики в трёх канадских территориях было создано Канадское агентство экономического развития Севера (CanNor). Агентство является политической инициативой бывшего премьер-министра Канады Стивена Харпера. Агентство занимается разработкой региональных программ экономического развития коренных народов, тесно сотрудничает с правительствами и организациями аборигенов.

[2] http://www.aadnc-aandc.gc.ca/eng/1453826795178/1453826845637#P3_1

[3] http://www.aadnc-aandc.gc.ca/eng/1453826795178/1453826845637#P3_1

Российская Арктика

8. Опыт микрофинансирования в малонаселенных и удаленных районах

В России существует несколько примеров организации фондов поддержки предпринимательской деятельности в малонаселенных и удаленных районах. В России данная практика распространяется, в первую очередь, руководством особо охраняемых природных территорий (ООПТ), стремящимся заручиться поддержкой местного населения, а также снизить их заинтересованность в нелегальном использовании ресурсов ООПТ. По итогам применения данной стимулирующей меры в российских реалиях она эволюционировала от безвозвратных грантов в беспроцентные микрозаймы для создания рабочих мест в тех сферах деятельности, которые наносят минимальный ущерб окружающей среде. Важную роль играет социальный капитал удаленных территорий: в изолированных деревнях с малой численностью населения гарантией возврата займа зачастую служит стремление «не потерять лицо» перед односельчанами.

8.1. Всемирный фонд защиты дикой природы и фонд Citi

Регион: Республика Алтай

Программа

Всемирным фондом защиты дикой природы и АО КБ «Ситибанк» с 2011 по 2012 г. осуществлялась сперва грантовая, а затем микрокредитная поддержка населения, имеющего желание начать свой легальный бизнес, направленный на сохранение природы региона (сельский туризм и экотуризм в местах обитания алтайского горного барана аргали и снежного

барса, производство сувениров и изделий из войлока, улучшение показателей качества поголовья скота и т. д.).

Детали организации

Важной составной частью этой программы являлись семинары, направленные на повышение финансовой грамотности населения, которые проводились некоммерческим партнёрством «Алтае-Саянское горное партнёрство» (учредители — Алтайский и Катунский биосферные заповедники) при активной поддержке администрации Улаганского района и природного парка «Ак — Чолушпа».

Финансирование

Средства в размере 100 тыс. долларов США выделены фондом Citi, созданным АО КБ «Ситибанк».

Результаты

В первый год реализации программы были выделены гранты на 31 проект, на общую сумму 1,3 млн рублей, что позволило создать 59 новых рабочих мест, во второй год — одобрена выдача микрозаймов для 43 проектов на общую сумму 2 млн рублей. Более 2 тыс. человек смогли улучшить свое благосостояние благодаря данной программе[1].

8.2. Центр охраны дикой природы

Регионы: Калужская область, Республика Алтай, Смоленская область, Тверская область

Программа

В 2000—2001 гг. совместно с Центром охраны дикой природы в четырех модельных ООПТ (национальные парки «Угра» и «Смоленское Поозерье», и Катунский биосферный и Цен-

[1] WWF. Местные жители Алтая на страже природы. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://new.wwf.ru/regions/altay/mestnye-zhiteli-altaya-na-strazhe-prirody/ (Дата обращения: 16.03.18); Банкфакс. 30 жителей отдаленных сел горного Алтая получили микрогранты WWF на открытие собственного дела. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.bankfax.ru/news/81188/97098/ratings (Дата обращения: 16.03.18)

трально-лесной заповедники) были организованы фонды, предоставляющие микрозаймы местному населению.

Детали организации

Финансирование проектов населения реализуется по так называемому «револьверному» принципу (средства, возвращенные одним из заемщиков, используются для кредитования следующего). По условиям, местные органы власти или представители национального парка (заповедника) должны быть обязательным участником подобной финансовой схемы, т. к. это позволит установить доверительные отношения с заемщиком.[1]

Финансирование

Средства в фонд в случае «Угры» вносились Калужским государственным фондом поддержки малого предпринимательства, «Смоленского Поозерья» и Центрально-лесного — администрациями некоторых районов, входящих в границы парка, Катунского — самим заповедником.

Результаты

В «Смоленском Поозерье» за неполных два года ресурсы фонда были полностью использованы (совершили оборот) более двух раз, возвратность кредитов полная, и только в двух случаях имело место нарушение графика возврата. Всего было одобрено порядка 20 заявок. В «Угре» было одобрено и профинансировано четыре заявки, кроме того, были выданы две премии за перспективные предложения сотрудничества местного населения с парком. В заповеднике «Центрально-Лесной» были выданы кредиты на три проекта, также был проработан механизм страхования рисков, связанных с сельским хозяйством; возврат кредитов осуществляется по установленным графикам. В Катунском заповеднике на общую сумму 140 тыс. рублей было одобрено кредитование пяти проектов, направленных на развитие производства и упаковку натуральной экологически чистой продукции[2].

[1] Центр охраны дикой природы. Как людям жить в национальных парках? [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.biodiversity.ru/publications/odp/archive/25/st02.html (Дата обращения: 16.03.18)

8.3. «Искры надежды для российских деревень»

Регионы: Алтайский край, Архангельская область, Калининградская область, Краснодарский край, Республика Алтай

Программа «Искры надежды для российских деревень» реализована в 2014—2016 гг. при поддержке Евросоюза. Её главная цель — содействие развитию инициатив в российских деревнях, направленных на устойчивое социально-экономическое развитие, например, в сфере сельского и познавательного туризма.

Детали организации

В Архангельской области в рамках программы жителям Кенозерья и окружающих территорий по заявке предоставлялись микро-займы с целью развития таких видов предпринимательства как гостевые дома, фермерские хозяйства и т. д. В Кенозерье в рамках деятельности по проекту для местных жителей были проведены семинары, круглые столы, мастер-классы, стажировки, в т.ч. — зарубежные, направленные на ознакомление с опытом возрождения деревень, развития сельского туризма и малого бизнеса, функционирования товариществ общественного самоуправления (ТОС).

Финансирование

Средства в размере 83 тыс. евро были выделены Евросоюзом, основным оператором проекта был выбран эколого-просветительский центр «Заповедники».[3]

Результаты

Одиннадцать жителей Кенозерья в результате проведенного конкурса проектов получили грантовую поддержку на об-

[2] Опыт проекта «устойчивое жизнеобеспечение населения в национальных парках России». URL: https://ecodelo.org/3473-34_opyt_proekta_ustoichivoe_zhizneobespechenie_naseleniya_v_natsionalnykh_pa opyt_r (Дата обращения: 16.03.18)

[3] Проект «Искры надежды для российских деревень». URL: https://eeas.europa.eu/ headquarters/headquarters-homepage_ru/ 13533/Проект%20»Искры%20надежды%20для%20российских %20деревень» (Дата обращения: 16.03.18)

щую сумму 1,5 млн рублей[1]. Всего в рамках всей программы «Искры надежды для российских деревень» было профинансировано 57 проектов в 5 регионах России[2].

9. Использование альтернативной энергетики и строительство энергоэффективных домов

Регион: Республика Саха (Якутия)

9.1. Альтернативная энергетика

Из-за больших размеров территории в Якутии сложно создать единую энергосистему, поэтому многие населённые пункты в регионе обслуживаются сравнительно небольшими изолированными энергосистемами. Строительство ЛЭП в Якутии затруднено из-за огромных расстояний и вечной мерзлоты. 64% территории региона относятся к зоне локальной энергетики, основным элементом которой являются дизельные электростанции[3]. Якутия лидирует в России по суммарным расходам на доставку топлива до потребителей. Основная цель применения возобновляемых источников энергии — со-

[1] Кенозерье лайв. Итоги 2015 года подвели в Кенозерском национальном парке. URL: http://kenozerjelive.ru/kenitogi-2015.htm (Дата обращения: 16.03.18); Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. Искры надежды для российских деревень. URL: http://www.kenozero.ru/o-parke/materialy/proekty/iskry-nadezhdy-dlya-rossiyskikh-dereven/ (Дата обращения: 16.03.18)

[2] European Unoin, EXTERNAL ACTION. Проект «Искры надежды для российских деревень». [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_ru/13533/Проект%20"Искры%20надежды%20для%20российских%20деревень"(Дата обращения: 16.03.18)

[3] Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года. URL: http://economy.gov.ru

кращение расхода дизельного топлива, снижение затрат на его завоз и использование.

Континентальный климат Якутии обуславливает, в среднем, 260 солнечных дней в году, что позволяет использовать солнечную энергетику[1]. Республика Саха (Якутия) является лидером в РФ по темпам строительства солнечных электростанций. 16 таких электростанций было введено в эксплуатацию с 2013 по 2017 гг. Также в республике была построена одна ветроэлектроустановка. Общая мощность возобновляемых источников энергии в регионе составляет 1,5 МВт[2].

Нормативное обеспечение

В декабре 2014 г. якутские парламентарии на пленарном заседании Государственного Собрания приняли в окончательном чтении базовый закон республики «О возобновляемых источниках энергии Республики Саха (Якутия)». Он предполагает создание системы правовых и финансово-экономических механизмов, обеспечивающих экономическое стимулирование деятельности в сфере использования возобновляемых источников энергии со стороны органов государственной власти и привлечение инвестиций для реализации данных проектов. В 2014 г. была также разработана программа оптимизации локальной энергетики в Республике Саха (Якутия). Одной из ключевых задач данной программы являлось снижение расходов на использование топлива, которое предполагалось осуществить, развивая собственные возобновляемые источники энергии (вместо опоры на завозимые невозобновляемые).

Финансирование

Ежегодно государственная компания «Сахаэнерго» вкладывает 15—20 млн. рублей в инвестиционные программы по развитию альтернативных источников энергии[3]. В 2014 г. была

[1] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие возобновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL:http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

[2] Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года. URL: http://economy.gov.ru

[3] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие воз-

разработана программа оптимизации локальной энергетики в Республике Саха (Якутия). Согласно ей, начиная с 2014 г. предусмотрено финансирование развития возобновляемых источников энергии за счет средств федерального бюджета (2270,3 млн.руб.) в 2015—2017 гг[4]. Срок окупаемости этих расходов составит 8,5 лет[5].

Стоимость солнечной станции «под ключ» в удаленных населенных пунктах Якутии составляет $2,8—3,2 за Ватт[6]. За счет эффекта масштаба стоимость может быть снижена на 10%-15%[7]. Окупаемость ряда проектов альтернативной энергетики в изолированных зонах составляет 7—10 лет[8]. Стоимость строительства одной солнечной станции мощностью 1 МВт, по данным министерства ЖКХ и энергетики, равна 150—160 млн рублей, срок окупаемости — 6—7 лет[9]. Стоимость ветроэлектроустановки составляет около 400 млн рублей[10].

обновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL:http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

[4] Программа оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия). URL: http://www.rushydro.ru/upload/iblock/5ef/Andrey-Sanachyov_Yakutskenergo.pdf

[5] Программа оптимизации локальной энергетики Республики Саха (Якутия). URL: http://www.rushydro.ru/upload/iblock/5ef/Andrey-Sanachyov_Yakutskenergo.pdf

[6] РАО ЕЭС Востока готовит прорыв в области альтернативной энергетики в ДФО. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://mingkh.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2195052

[7] РАО ЕЭС Востока готовит прорыв в области альтернативной энергетики в ДФО. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://mingkh.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2195052

[8] РАО ЕЭС Востока готовит прорыв в области альтернативной энергетики в ДФО. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://mingkh.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2195052

[9] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие возобновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL: http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

[10] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие возобновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL:http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

Результаты

Установка солнечных станций в поселках Батамай, Ючюгей, Дулгалах и Куду-Кюэль Республики Саха (Якутия) позволила сэкономить от 9,3 до 16,2 тонн дизельного топлива в год[1]. Помимо экономии на топливе, использование альтернативной энергетики позволило предотвратить выброс 800 кг загрязняющих веществ в атмосферу, что благоприятно сказывается на окружающей среде[2].

Опыт использования возобновляемых источников энергии в Якутии признан успешным. В дальнейшем в регионе планируется массовое строительство ветроэлектростанций, солнечных электростанций, установок сезонных микро-ГЭС в 22 районах республики. Всего будет построено девять ветроэлектростанций, 64 солнечных электростанций и 17 сезонных микро-ГЭС[3].

9.2. Энергоэффективные дома

В посёлке Жатай в ходе реализации программы по переселению из аварийного жилья сдаются в эксплуатацию энергоэффективные дома. К используемым энергосберегающим технологиям относятся автоматизированные узлы управления, фотоэлектрические панели, стеклопакеты с аргоном, светодиодные светильники с датчиками движения и т. д. В результате использования данных технологий удалось значительно снизить расходы электроэнергии и уменьшить теплопотери.

[1] РАО ЕЭС Востока готовит прорыв в области альтернативной энергетики в ДФО. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://mingkh.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2195052

[2] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие возобновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL:http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

[3] Энергию Солнца и ветра — людям! Юбилейная Конференция «Развитие возобновляемой энергетики на Дальнем Востоке Якутии». URL: http://dnevniki.ykt.ru/NikBara/1068616

Финансирование

Общий объем средств, направленных на реализацию программы переселения граждан из аварийного жилищного фонда, составил 1,2 млрд. рублей, из них средства Фонда ЖКХ — 544,4 млн. рублей, средства республиканского бюджета — 658,3 млн. рублей[1].

Строительство энергоэффективного дома обходится примерно на 20—30% дороже стандартного[2]. Всего на строительство одного дома было затрачено 136,8 млн. рублей, из них средства Фонда ЖКХ составили 104,3 млн. рублей, республиканского бюджета — 29,9 млн. рублей, местного бюджета — 2,6 млн. рублей[3]. Сметная стоимость последнего введенного дома составляет 83 миллиона рублей, энергоэффективные технологии обошлись в 16,6 миллионов[4]. Без учета резкого роста тарифов, за счет экономии на эксплуатационных расходах, проект должен окупиться через 10—12 лет[5].

Результаты

Всего за 2012—2016 гг. в городском округе Жатай из 53 аварийных домов переселено 1182 гражданина (455 семей)[6]. Жильцы энергоэффективных домов, оборудованных солнеч-

[1] В поселке Жатай Республики Саха (Якутия) сдан в эксплуатацию десятый энергоэффективный дом в рамках реализации программы по переселению граждан из аварийного жилищного фонда. URL: http://fondgkh.ru/news/novosti/v-poselke-zhatay-respubliki-saha-yakutiya-sdan-v-ekspluatatsiyu-desyatyiy-energoeffektivnyiy-dom-v-ramkah-realizatsii-programmyi-po-pereseleniyu-grazhdan-iz-avariynogo-zhilishhnogo-fonda/

[2] В Жатае сдан десятый энергоэффективный дом по программе переселения из аварийного жилья. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2701635

[3] В поселке Жатай Республики Саха (Якутия) сдан в эксплуатацию десятый энергоэффективный дом в рамках реализации программы по переселению граждан из аварийного жилищного фонда. URL: http://fondgkh.ru

[4] Там же

[5] В Жатае сдан десятый энергоэффективный дом по программе переселения из аварийного жилья. Официальный информационный портал Республики Саха (Якутия). URL: https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/2701635

[6] Там же

ными батареями, современными системами утепления и вентиляции, платят примерно на 40% меньше за услуги ЖКХ[1]. В результате использования новейших технологий расход электроэнергии в доме был снижен в несколько раз, а теплопотери — на 45%[2].

10. Опыт противодействия алкоголизму среди коренного населения

Регион: Якутия

Проблема алкоголизма среди представителей коренного населения является для Республики Саха (Якутия) одной из наиболее острых социальных проблем. По данным прокуратуры республики, каждое второе преступление в регионе совершается лицами, пребывающими в состоянии алкогольного опьянения[3]. На протяжении последних семи лет Якутия стабильно входит в число регионов-«лидеров» по этому показателю, занимая, по данным портала правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ места с 34 по 36 среди субъектов Российской Федерации.

Проблема алкоголизма в Республике Саха (Якутия) носит выраженный этнический характер: в наибольшей степени ей подвержены представители коренных малочисленных народов Севера (КМНС): в северных улусах республики доля беременных женщин из числа КМНС, употребляющих алкоголь во время беременности, достигает 8,6%[4]. Особенность женского алкоголизма КМНС в Якутии заключается также в отсут-

[1] Системы «умного дома» позволяют экономить на тепле жителям посёлка в Якутии. URL: https://dront.ru/news/2017/04/18

[2] Там же

[3] http://www.yktimes.ru/%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%B8/prokuratura-rs-ya-kazhdoe-vtoroe-prestuplenie-sovershaetsya-v-pyanom-vide/

[4] http://medical-diss.com/medicina/klinicheskie-i-etnicheskie-osobennosti-techeniya-fetalnogo-alkogolnogo-sindroma-u-detey-v-respublike-saha-yakutiya

ствии социальных предпосылок развития алкоголизма: так, например, среди женщин-эвенок с алкогольной зависимостью 10% имеют высшее образование, 45% — среднее специальное.

Среди мужчин-якутов средний возраст начала систематического употребления алкоголя составляет 22,7 лет[1], что приводит к очень раннему развитию алкогольной зависимости. При этом, по данным якутского научного центра комплексных медицинских проблем, срок формирования алкогольной зависимости у якутов вдвое (три года) короче, чем у родившихся на территории Якутии славян (шесть лет)[2].

Для «негативно адаптированных» к потреблению алкоголя КМНС и якутов характерны низкая толерантность к алкоголю и высокая скорость формирования алкогольной зависимости[3].

Правительство Республики Саха (Якутия), понимая серьёзность проблемы, начиная с 2010 г. стало предпринимать попытки противодействия распространению алкоголизма, которые к 2013 г. сложились в оформленный комплекс нормативно-правовых актов регионального уровня. Суть правового механизма заключается в предоставлении отдельным населённым пунктам права законодательной инициативы — возможности ходатайствовать в региональный парламент о введении на территории поселения полного запрета розничной продажи алкогольной продукции.

Организационно-правовой механизм

Суть практики заключается в законодательном оформлении добровольного желания жителей некоторых поселений принять на своей территории «сухой закон», чтобы оградить себя и своих близких от негативных последствий потребления алкоголя.

[1] https://cyberleninka.ru/article/v/rasprostranennost-alkogolizma-sredi-molodezhi-raznyh-etnicheskih-grupp-na-territorii-severnogo-regiona-obzor-literatury

[2] http://sakhapress.ru/archives/193085

[3] https://cyberleninka.ru/article/v/rasprostranennost-alkogolizma-sredi-molodezhi-raznyh-etnicheskih-grupp-na-territorii-severnogo-regiona-obzor-literatury

Правовой механизм осуществления таких инициатив местных сообществ функционирует в рамках федерального законодательства, которое представлено федеральным законом «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» №171-ФЗ, и регионального законодательства республики — Закона Республики Саха (Якутия) от 15.12.2013 1248-З №51-V «Об установлении дополнительных ограничений времени, условий и мест розничной продажи алкогольной продукции в Республике Саха (Якутия)», в соответствии с которым «полный запрет на розничную продажу алкогольной продукции на территориях отдельных населенных пунктов Республики Саха (Якутия) устанавливается законом Республики Саха (Якутия) на основании законодательных инициатив по решениям представительных органов местного самоуправления городских, сельских поселений, городских округов, в состав которых входят данные населенные пункты»[1].

Принятие этого нормативного акта создало инструмент, позволяющий властям реагировать на запрос местных сообществ, которые сами не являются субъектами законотворчества, и формировать специально под их нужды территориально-ориентированное законодательство.

Основываясь на указанных правовых актах, Ил Тумэн (парламент) Республики Саха (Якутии) принимает отдельные законы «о полном запрете розничной продажи алкогольной продукции» на территории ходатайствующего городского или сельского поселения (или группы поселений — наслегов) применительно к организациям и индивидуальным предпринимателям — независимо от времени, условий и мест розничной продажи алкогольной продукции.

Несмотря на отсутствие в Законе прямого указания на необходимость проведения опросов местного населения,

[1] http://base.garant.ru/26744377/

сельские поселения в Якутии перед формированием законодательной инициативы проводят обследование или прямое открытое голосование на общем собрании жителей с целью повышения легитимности принимаемого органами местного самоуправления решения. При этом опросы согласно уставам сельских поселений носят для органов местного самоуправления рекомендательный характер.

Финансирование

Сама по себе реализация норм регионального законодательства не требует прямых финансовых затрат. Косвенными затратами является организация мер по выявлению и пресечению распространения контрафактной алкогольной продукции. Косвенной финансовой потерей является сокращение объёмов финансовых средств, поступивших в бюджет от акцизов.

Однако отказ от употребления алкоголя, как правило, сопровождается получением льгот в рамках программы поддержки здорового образа жизни. Финансовые затраты на субсидирование населённых пунктов, на территории которых полностью запрещена продажа алкогольной продукции связана с реализацией Постановления Правительства Республики Саха (Якутия) №44 от 12 марта 2015 г. «Об опорном центре здорового образа жизни в городских и сельских поселениях». Согласно постановлению, опорный центр здорового образа жизни — это городское или сельское поселение, которому присваивается статус опорного центра по результатам улучшения основных демографических показателей, снижения общей заболеваемости населения, сокращения потребления алкогольной продукции и табачных изделий, организации занятости работоспособного населения, благоустройства и озеленения, сокращения количества преступлений и правонарушений. Поселения, признанные опорными центрами здорового образа жизни, получают дополнительные деньги на развитие.

Дополнительное финансирование предоставляется из государственного бюджета поселениям, осуществившим запрет

розничной продажи алкоголя, и в рамках программы «Моя Якутия в XXI веке»[1].

Результаты

По данным Генеральной прокуратуры в 2017 г. впервые за последние семь лет в Республике Саха (Якутия) произошло заметное сокращение преступлений, совершённых в состоянии алкогольного опьянения: на 5,1% (с 4649 до 4411) с 2016 по 2017 г. Вместе с тем, по сравнению с 2010 г., когда с первым указом Главы республики об ужесточении торговли алкоголем был дан старт антиалкогольной кампании в Якутии, число преступлений, совершённых в состоянии алкогольного опьянения, выросло более чем в 3 раза (рис. 7).

[1] https://www.glavbukh.ru/npd/edoc/81_217643_

Рисунок 7 — Изменение числа преступлений, совершаемых в состоянии алкогольного опьянения в РС (Я) в 2010 —2017 гг. *Источник: Портал правовой статистики Генпрокуратуры РФ*[1] . Примечание: проведенное в указанном источнике сопоставление данных за 2017 год и за два месяца текущего года друг с другом некорректно.

С 2010 г. значительно снизилась реализация алкоголя на душу населения (с почти 9 л. до 6,8 л.), а число торгующих спиртным торговых точек сократилось вдвое[2]. Однако необходимо отметить, что одновременно в республике катастрофически вырос уровень распространения контрафактного алкоголя: если до введения сухого закона в ряде сельских поселений в республике изымали порядка 10 тыс. литров контрафактного алкоголя в год, то в 2015 г. эта цифра составила 80 тыс. л., а в 2016 г. уже 100 тыс. л.[3]. На этом фоне растёт число отравлений суррогатом: число отравившихся алкогольной продукцией выросло до 30 человек в первом полугодии 2016 г. против 25 за аналогичный период 2015 г. Скончались от отравления: двое из 17 мужчин, трое из 13 женщин[4].

К настоящему времени «сухой закон» введён на территории 162 населённых пунктов (1/3 общего числа) республики. Эффективность реализации «сухого закона» местами осложнена недостаточной профилактической работой с населением, отсутствием эффективных мер борьбы с подпольной продажей алкоголя, близостью «трезвых» населённых пунктов к населённым пунктам, где «сухой закон» принят не был. Особенно остро проблема стоит в населённых пунктах, расположенных вблизи крупных автомобильных дорог, на которых можно приобрести алкоголь «с рук»[5]. Транспортно изолиро-

[1] http://crimestat.ru/regions_chart_total

[2] http://ysia.ru/glavnoe/kontrafakt-bez-prekras-v-yakutske-obsudili-protivodejstvie-nelegalnomu-alkogolnomu-rynku/

[3] http://xn--80aa3bndv5cq.xn--p1ai/189107.html

[4] http://www.1sn.ru/175556.html

ванные населенные пункты оказываются в данном случае парадоксально в более благоприятном положении.

В результате, по данным профильного парламентского комитета, из 103 наслегов, по состоянию на конец 2016 г. объявивших на своей территории сухой закон, улучшения в части снижения «пьяной» преступности отмечены в 9 (менее 10%)[6].

[5] https://республика-саха-якутия.рф/stati/raznoe/60-syol-jakutii-objavili-sebja-territori.html

[6] http://www.vecherniy.com/wall?id=538

Оглавление

Зарубежная Арктика 4
1. Опыт организации транспортного сообщения с удаленными поселками. Социальные рейсы 4
2. Поддержка удаленных аэропортов 9
3. Программы поддержки и развития образования в сфере воздушного транспорта для жителей удаленных территорий 11
4. Опыт использования беспилотных летательных аппаратов в условиях Севера 14
5. Опыт организации сотовой и интернет-связи в удаленных поселках. Удешевление обслуживания инфраструктуры сотовой связи 19
6. Опыт организации туризма в удаленных районах Норвегии 25
7. Опыт поддержки аборигенного предпринимательства 33
Российская Арктика 37
8. Опыт микрофинансирования в малонаселенных и удаленных районах 37
8.1. Всемирный фонд защиты дикой природы и фонд Citi 37
8.2. Центр охраны дикой природы 38
8.3. «Искры надежды для российских деревень» 40
9. Использование альтернативной энергетики и строительство энергоэффективных домов 41
9.1. Альтернативная энергетика 41
9.2. Энергоэффективные дома 44
10. Опыт противодействия алкоголизму среди коренного населения 46

ИНСТИТУТ РЕГИОНАЛЬНОГО КОНСАЛТИНГА

Сборник лучших практик развития регионов российской и зарубежной Арктики

Часть I

Редактор Надежда Юрьевна Замятина

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Институт регионального консалтинга: Сборник лучших практик развития регионов российской и зарубежной Арктики. Часть I

Сборник открывает серию описания лучших практик управления социально-экономическим развитием арктических и северных регионов России и зарубежных стран. Тематически описанные кейсы охватывают наиболее острые вопросы регионального и местного развития в условиях Арктики: организация транспорта и связи в условиях бездорожья, энергосбережение, самообеспечение удалённых регионов, проблемы коренных малочисленных народов Севера и др.

ISBN 978-5-4490-7685-4