

УДК 332.1

JEL O18

DOI: <http://doi.org/10.25728/econbull.2020.1.6-roslyakova>

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ АРКТИКИ: ОСНОВНЫЕ ПРОТИВОРЕЧИЯ

Рослякова Наталья Андреевна

*Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, Москва, Россия,
e-mail: roslyakovaNA@gmail.com; SPIN-код: 7405-4998; <https://orcid.org/0000-0002-7511-2141>*

***Аннотация:** в статье рассматриваются особенности функционирования арктических территорий Российской Федерации. Учитывая ряд законов, который определил статус Арктики как геостратегической территории, а также оформил целевой ориентир в виде многократного наращивания грузооборота по Северному Морскому Пути. Автор рассматривает существенные противоречия, которые сформировались на уровне целей и приоритетов развития Арктики. На основе методов математической кластеризации обосновывается выделение части арктической территории, которой может выступить базой для формирования опорного каркаса расселения и центров экономической активности.*

***Ключевые слова:** арктическая зона России, северный морской путь, развитие Арктики, кластеризация регионов, национальные проекты.*

THE ARCTIC DEVELOPMENT PROSPECTS: BASIC CONTRADICTION

Roslyakova Natalia Andreevna

*V.A. Trapeznikov Institute of Control Sciences RAS, Moscow, Russia,
e-mail: roslyakovaNA@gmail.com; SPIN code: 7405-4998; <https://orcid.org/0000-0002-7511-2141>*

***Abstract:** the article deals with the specificity of the Russian Federation Arctic territories functioning. Given the number of laws which defined the status of the Arctic as a geo-strategic territory of Russia, and also made goal in a multiple increase of cargo turnover on the Northern Sea Route. The author considers the significant contradictions that are in the goals and priorities of development of the Arctic. On the basis of mathematical clustering methods, the author confirms that a part of the Arctic territory can be as a base for the formation of a support framework for settlement and centers of economic activity.*

***Keywords:** Russia's Arctic zone, the Northern sea route, Arctic development, regional clusterization, national projects.*

Введение. В рамках системы национальных проектов для Арктики был оглашен ключевой ориентир, который заключается в росте к 2024 году объёма перевозок грузов по Северному Морскому Пути (СМП) до уровня 80 млн. тонн от текущего уровня около 10 млн. тонн. Это является огромным вызовом, так как требует комплексных решений, связанных с развитием и привлечением грузовых

баз, отлаживанием хозяйственных связей по вопросам доставки, физическим развитием инфраструктуры в сложных северных условиях, развитием систем поддержания и обслуживания работы СМП. Также весьма остро стоят вопросы, связанные с демографической ситуацией в Арктике и обеспечением условий проживания и работы там.

В этом отношении следует сказать, что существует целый ряд противоречий, которые препятствуют выработке перспективного видения жизни на этой территории, формированию условий эффективного функционирования СМП и достижению цели, обозначенной в национальном проекте.

Противоречия развития. Первым из них, на наш взгляд, является отсутствие понимания того, является ли развитие СМП и достижение цели нацпроекта самоцелью (финальной целью) или это только инструмент для обеспечения социально-экономического развития самой Арктики, повышения уровня и качества жизни в ней, формирования привлекательных условий для труда. Наличие очевидных выгод при развитии отдельных секторов экономики в Арктике делает их привлекательными как для российских, так и для зарубежных инвесторов. По отдельным оценкам каждый вложенный рубль инвестиций с учётом мультипликативных эффектов может давать до 13 рублей отдачи. Очень важными проектами в этом отношении являются Белкомур (Белое море – Коми – Урал), представляющий собой железную дорогу Архангельск – Сыктывкар – Соликамск, и СШХ (Северный широтный ход), железная дорога Салехард – Надым – Новый Уренгой. Большое количество российские компании, которые заинтересованы в транспортных путях СМП, смежных рек, железных дорог и т.д., самостоятельно инвестируют уже сейчас, ожидая минимальных государственных преференций. Сложившиеся условия позволяют осуществлять развитие транспортной инфраструктуры через проекты ГЧП, реализуемые крупными частными компаниями при минимальном финансовом участии государства. Цифры здесь очень показательны, в общем объёме инвестиций в транспорт Арктики в 70 млрд. руб. запланированных до 2024 года размер государственных вложений составляет около 1 млрд. руб., и то преимущественно в виде государственных гарантий, а не прямых инвестиций. Тем самым российские компании формируют и усиливают государственный экономический потенциал на территории Арктики.

При этом потенциальный потребительский и инвестиционный интерес европейских партнёров, которые заинтересованы в развитии СМП и повышении доступности китайского и, в целом, азиатского рынка, сопровождается рядом требований. Перовое о прозрачности (дословно, транспарентности) условий работы в Арктике, что подразумевает полное соответствие стандартов работы, законодательства, форм документации, принципов организации и управления, используемых программ и систем управления и т.д., тому, что используется в Европе. Другие условия касаются обеспечения дополнительной привлекательности экономической среды и всесторонняя помощь иностранным инвесторам со стороны российского государства, что предполагает приоритетную реакцию на их запросы.

Таким образом представители иностранных государств, которые предполагая выгодно использовать возможности СМП требует ещё исключительной привлекательности условий для инвестирования в Арктике. И тут на передний план выходит вопрос о национальной безопасности и приоритетах национального развития. В случае если иностранные инвестиции самоцель, то, конечно, следует оказывать широкие преференции, обеспечивать максимальный

доступ к информации о российской Арктике и информационную, технологическую совместимость и т.п. С другой стороны, если цель и смысл инвестиционного процесса в Арктике в развитии наших транспортных возможностей, в совершенствовании российских межрегиональных связей, то, очевидно, что иностранные инвестиции могут привлекаться на совершенно иных условиях, таких которые обеспечивают российские национальные приоритеты и при этом позволяют получать выгоды от использования СМП международным партнёрам.

Также кажется не вполне оправданным мнение о том, что система безопасности на СМП должна строиться на принципах абсолютной открытости и в соответствии с международными стандартами. Если потенциально право владения и распоряжения СМП останется за Российской Федерацией, следовательно, и вся ответственность за обеспечение экологичности, безопасности во всех отношениях будет лежать исключительно на России. По этой причине интеграция в международные системы безопасности не является краеугольным камнем. Более того, силы и средства, которые могут быть истрачены на достижение такой согласованности могут стать излишними расходам, которые возможно употребить на экологические программы в Арктике. В этом смысле важным кажется развитие темы о тех целях развития Арктики, которые приняты государством, и на этой основе описание логики или контура общего развития этой территории.

Ответ на вопрос о том, каких общегосударственных стратегических целей государство пытается достичь в Арктике, по нашему мнению, напрямую связан с пониманием того как именно там следует решать задачи расселения и развития экономики.

В Арктике сложно жить и вести хозяйственную деятельность. Частично проблема происходит из особенностей климата, который, конечно, невозможно изменить, не разрушив уникальные экосистемы. Однако ключевую роль играет несовершенство социальной среды. Это неразвитость инфраструктуры, неразвитость здравоохранения и отсюда кратно большие показатели по смертности; проблемы с обеспечением качественного образования. Другой гранью является отсутствие работы в случаях, когда градообразующее предприятие закрылось ещё с распадом СССР, а слабый местный спрос не может стать источником роста для малого и среднего бизнеса (МСБ). Всё это складывает комплекс условий, который сейчас характеризует мощный отток населения и сохранение этой тенденции, а также общее отставание Арктики по показателям социально-экономического развития. Именно поэтому все нацпроекты, который были сформулированы для Арктики актуальны в гораздо более высокой степени.

Усложнение условий жизни и обострение проблемы Арктики проистекает из той государственной политики и приоритетов, которые были обозначены ещё в 1990-е гг. Пространство Арктики, исторически оформленное на принципах небольших посёлков и городов, не вписалось в новую концепцию экономического роста и развития на принципах глобальной конкурентоспособности, в которой особое преимущество получили мегаполисы. Следствием стало банкротство и сворачивание деятельности большого числа предприятий в Арктике, вывод из эксплуатации сотен аэропортов и перевод авиации на режим коммерческой окупаемости, что резко сократило транспортную доступность территорий и подвижность населения, спровоцировало закрытие множества социальных учреждений.

С принятием Стратегии пространственного развития [1; 2] в 2019 году на федеральном уровне арктические территории были определены как

геостратегические. А система нацпроектов позволяет в конкретном регионе оценить все особенности и проблемы, осуществить финальную сборку тех мероприятий, которые необходимы для решения проблем этого региона [3]. В рамках работы по нацпроектам большая роль была отведена разработке системы показателей, которые точно учтут специфику Арктики (например, для Арктики гораздо более критичным является наличие тёплого спортзала, а не наличие школ как таковых) и на этой основе формировании полной информации [4]. Это необходимо для того, чтобы выстроить систему переноса наработок и успешных практик, которые были получены в рамках Минвостокразвития. Эта новая задача встала после того, как в 2019 г. арктические территории были переданы в ведение этого министерства.

Но даже такое упорядочение с точки зрения подчинённости территорий не поспособствовала снятию острых противоречий. Например, нет единого мнения о том, сколько постоянного населения нужно в Арктике и нужно ли оно вообще. Так полномочный представитель Президента РФ в СФО Сергей Меняйно высказал мнение, что Арктика – это не место постоянного проживания людей [5]. С другой стороны, председатель комитета Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов говорит о том, что Арктику невозможно освоить только вахтовым методом и необходимо население, которое будет здесь постоянно проживать. По его мнению, постоянное население Арктики может быть совсем небольшим, но оно должно быть, поскольку это создаёт особый фон обжитой и освоенной территории [6]. Директор Института проблем транспорта РАН Игорь Малыгин придерживается позиции, что через создание рабочих мест, развитие уровня социального и медицинского обслуживания (на принципах мобильной пунктов, телемедицины) важно остановить отток населения из Арктики [5].

Это противоречие выливается в то, что, во-первых, в ряде городов Арктики, местные власти обязаны содержать и отапливать почти пустующие дома, где осталось жить несколько семей (например, г. Воркута) на фоне того, что в другом месте, люди не могут выехать из аварийного жилья. В настоящее время на севере в аварийном жилье проживают владельцы 214 тыс. жилищных сертификатов, готовые съехать [7]. Однако требование реализовать сертификат в границах того же субъекта Федерации, где он выдан, лишает людей возможности переезда. То есть, при очевидных тенденциях к сокращению рабочих мест и социальной инфраструктуры люди в сущности «закреплены» на территории своего региона.

Во-вторых, в Арктике наблюдается высокая безработица на фоне высокого спроса на кадры определённой квалификации. То есть, имеется много низкоквалифицированного труда, который не может быть вовлечён или переселён, а, с другой стороны, есть спрос на высококвалифицированные кадры, которые не торопятся ехать работать в Арктику [8].

Связанной с предыдущей является проблема с созданием рабочих мест. Противоречие здесь наблюдается между объёмом производительных сил и производственных отношений, с распадом советской плановой системы хозяйствования последние резко сократились [9; 10]. Наследием активного развития Арктики в советский период являются города и крупные предприятия с обширными комплексами производственной и социальной инфраструктуры, которые не могут поддерживаться на прежнем уровне на современном этапе развития из-за резкого падения востребованности и конкурентоспособности продукции, производимой в Арктике. То есть, имеются большие невостребованные

промышленные мощности и нехватка рабочих мест, острая потребность в инвестициях для их создания.

Первыми попытками найти ответ на этот вопрос является совместная работа Минвостокразвития, Минприроды и Минэнерго по анализу товарной и производственной базы в Арктике, которая позволит определить масштабы, направления вывозки, потенциальных интересантов для грузов из Арктики. И именно эта информация ляжет в основу для разработки плана по созданию и развитию транспортно-логистической инфраструктуры и его реализации ГК Росатом. Это позволит определить потенциальные точки экономической активности в Арктике.

В отношении жилищного строительства это может помочь избежать опасность построить новое энергоэффективное жильё, которое будет пустовать и реализовать главный принцип – строить жильё в том количестве и там, где это действительно необходимо для населения, дополняя это понимание оценками перспектив будет ли оно в конкретном месте расти или уменьшаться, как будет при этом развиваться экономика.

Также возможна разработка программ переселения в пределах самой арктической зоны. В этом плане весьма привлекательными могут быть Мурманская область, Республика Карелия, где гораздо выше транспортная доступность и качество среды, при этом сохраняются северные предпочтения. Реализация данного подхода, позволит сократить аварийный фонд и излишние затраты на его поддержание и модернизацию, там, где это не нужно; обеспечит строительство жилья для северян в регионах, где оно дешевле; и создаст условия для комфортного проживания в активно развивающихся точках Арктики, что в конечном итоге позволит получить обширные выгоды.

Ещё одним важным противоречием является нерешённость вопроса о том, кто же в Арктике ответственный за формирование и поддержание социальной инфраструктуры. Руководители регионов, часто апеллируют к советскому опыту, говоря о том, что развитие экономики для обеспечения условий повышения качества жизни в Арктике должно реализовываться через крупнейшие проекты промышленных предприятий. При этом важно учитывать, что по существу в советский период арктическая территория развивалась для стратегических задач государства, и привлечение трудовой силы сюда, было одним из элементов решения этих задач. Именно это обуславливало не только роль предприятий в обеспечении социально-экономического развития территории, но и их гораздо большую роль в обеспечении всех сторон жизни населения в Арктике.

Естественно, что при изменении государственных ориентиров, население Арктики быстро почувствовало сокращение ответственности по отношению к ним и к данной территории и стало покидать её, для обеспечения качества жизни, роста и развития там, где это сейчас приоритетно для государства. На современном этапе нацпроекты рассматриваются как механизмы рассеивания положительных эффектов от крупных бизнеса и проектов для решения проблем с социальными диспропорциями и повышением качества жизни. При этом бизнес готов быть социально ответственным и национально ориентированным при осуществлении хозяйственной деятельности в Арктике. В частности, ПАО «Транснефть» рассматривает возможность дополнить проекты создания наземной цифровой инфраструктуры для нефтепроводов (прокладка системы оптоволоконных кабелей вместо спутниковых систем) мероприятиями, ориентированными для доведения такой инфраструктуры до конечных потребителей в отдалённых городах

и посёлках [11]. Такие мероприятия могут обеспечить существенное сокращение затрат населения на доступ в интернет. Другим направлением, где бизнес также может стать серьезным помощником в направлении развития социальной инфраструктуры является возможность формировать опорную сеть электростанций на СПГ, которая может быть дополнена плавучими ТЭС (теплоэлектростанциями), организованными на списанных ледоколах.

В ответ предприятия не ожидают полной компенсации своих социальных расходов, однако заинтересованы в поддержке государства по линии основного бизнеса. Мерами поддержки могут быть учёт специфики порта в тарифной политике (например, в порту Архангельск из-за более протяжённой ледовой проводки разница в сборах может отличаться более чем в 3 раза), присвоение статуса свободного порта. Также российские инвесторы ожидают последовательной политики защиты национальных интересов и поддержки отечественных компаний на международном рынке. Также компании выступают за приоритетные преференции российским, а не международным компаниям, что позволит расширять возможности для восстановления портов и внутреннего водного транспорта, развития малой авиации, что в конечном итоге обеспечит комплексное развитие Арктики, через повышения качества социальной среды, обеспечение населения рабочими местами и развитие опорных зон СМП (Дудинка, Диксон, Хатанга).

Материалы и методы. Авторы уже обращались к вопросу условий развития хозяйства в северных регионах [12; 13]. Тогда для северных регионов была доказана обратная зависимость уровня ВРП от импорта иностранных технологий и прямая зависимость от уровня развития транспортной инфраструктуры. В настоящей работе мы попытаемся ответить на вопрос о внутреннем делении арктической территории и наметить некоторые направления её развития. Материалами исследования послужили данные о социально-экономическом развитии регионов Российской Федерации в 2018 г. Для типологизации регионов мы решили воспользоваться кластеризацией. Потенциал и структура экономики региона задавались через экономические показатели – ВРП и структуру занятости. Эти данные были дополнены параметрами, связанными с демографическим, социальным состоянием регионов и оценками уровня благосостояния, чтобы максимально полно учесть сложившийся в регионе характер не только экономических, но и социальных отношений (всего в кластеризации участвовало 12 показателей). Дендрограмма кластеризации по методу Варда представлена на рисунке 1.

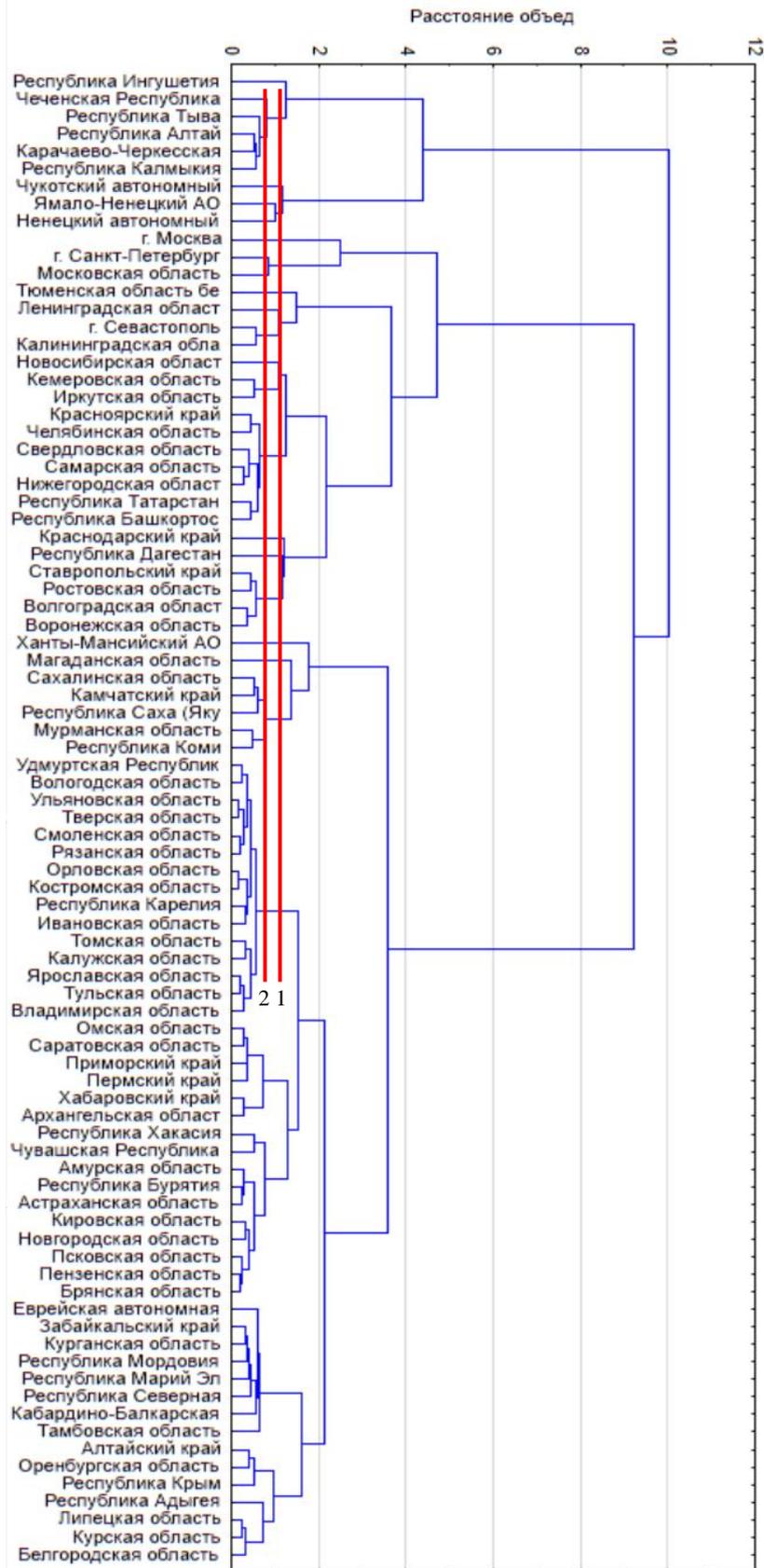


Рис. 1. Дендрограмма объединения регионов в кластеры.
 Источник: разработано автором на основе [14]

Из рисунка 1 хорошо видно разделение на 3 кластера. В случае выделения 4 кластеров (отмечено линией 1 на рисунке 1) образуются две группы: столичные регионов (Москва, Санкт-Петербург, Московская область) и развитые регионы (Тюменская область без АО, Ленинградская области и т.д.). Однако в этом случае в одну группу попадают национальные республики (Ингушетия, Чечня и т.д.) и автономные округа (Чукотский, Ямало-Ненецкий, Ненецкий АО), что кажется не вполне оправданным, если учесть отличия в характере расселения и структуре хозяйства. Поэтому было принято решение выделить 5 кластеров, чтобы данные регионы также были разбиты на две отдельные группы. Это соответствует делению по линии 2 на рисунке 1.

Следующим этапом стала кластеризация по методу к-средних с выделением 5 кластеров, которая позволила уточнить состав кластеров, получить оценки дисперсионного анализа для рассматриваемых переменных, и оценить параметры переменных в каждом кластере. В первую очередь, следует отметить, что для всех рассмотренных показатели дисперсионный анализ показывает значимость проведенной кластеризации. Распределение арктических регионов по кластерам и отдельные параметры для регионов представлен ниже в таблице 1.

Таблица 1

Распределение арктических регионов по кластерам и отдельные параметры

Регионы	Валовой региональный продукт на душу населения, тыс. руб.	Среднедушевые реальные денежные доходы населения в месяц, тыс. руб.	Доля населения с денежными доходами ниже величины прожиточного минимума, %
Кластер 1			
Республика Карелия	451.4	29.2	15.6
Архангельская область без АО	464.9	32.1	12.5
Республика Саха (Якутия)	1123.1	42.7	18.6
Мурманская область	642.7	41.6	9.9
Республика Коми	796.8	34.0	14.9
среднее	695.8	35.9	14.3
Кластер 4			
Ямало-Ненецкий АО	5710.1	79.4	5.8
Магаданская область	1196.7	59.8	9.5
Ненецкий автономный округ	6950.4	78.5	9.7
Чукотский автономный округ	1578.5	78.8	8.8
Ханты-Мансийский АО	2680.1	50.7	9.0
среднее	3623.2	69.5	8.6
Кластер 5			
Красноярский край	793.0	30.0	17.1

Примечание: регионы упорядочены по степени близости к центру кластера, то есть в начале стоят наиболее типичные

Из таблицы видно, что арктические регионы составляют несколько групп. В кластер 1 попали те, регионы, которые находятся ближе к развитым и обжитым территориям, поэтому они имеют более высокий уровень связанности территорий

через сеть автомобильных и железных дорог относительно других арктических регионов. Наряду с прочими 50 регионами России, которые также попали в кластер 1, выделенные арктические регионы имеют средний уровень ВРП. Также для большинства регионов характерно, что только часть их территории относится именно к арктической зоне РФ, и это обуславливает умеренные показатели по оттоку населения (коэффициент миграционного прироста -26).

Другая группа, кластер 4, представлена исключительно арктическими регионами. И они характеризуются отличным состоянием от тех регионов, что попали в кластер 1. Первое, что обращает на себя внимание – это их принципиальная удалённость и труднодоступность, отсутствие полноценной связи с сетью регулярных автомобильных и железных дорог, что обуславливает скудность и низкий уровень развития социальной среды, что обуславливает интенсивный отток населения (коэффициент миграционного прироста -56.2). С другой стороны – эти регионы являются лидерами по добыче природных ресурсов, что определяет их высокую значимость в территориальном разделении труда и хозяйственную специализацию. Отсюда можно видеть их высокие показатели по уровню ВРП.

И ещё один арктический регион попал в кластер 5. Он в числе 15 других относится к регионам с относительно высоким уровнем развития как экономики, так и социальной сферы. Однако, если принять во внимание географические особенности Красноярского края, который вытянут с севера на юг, и обозначить, что к арктической зоне относится только самая северная часть с экономическим ценуром в городе Норильск, то разумно предположить, что эта территория ближе по характеристикам к кластеру 4, который также оторван от «большой земли» и ограничен в разнообразии и уровне развития социальных сервисов.

Результаты. Предположения о том, что отдельные арктические территории могут быть относительно более привлекательными действительно подтверждает результаты кластерного анализа. На основе проведённой кластеризации также можно обосновать, что для ряда территорий (кластер 4) действительно оправдано вахтовый способ хозяйствования, тогда как в регионах кластера 1 может быть сформирована опорная сеть населённых пунктов с постоянным населением. Эти же выводы могут быть полезны и для инвесторов. Так организуя работу в регионах, относящихся к кластеру 4, компания сразу же должна формировать минимальные потребности по социальному обеспечению работников (медицинская помощь; доступ к культурно-образовательной среде, организованный на месте или через цифровой доступ в сети интернет; возможности связи и т.д.).

Для решения обозначенных проблем и снятия противоречий большое значение может иметь формирование информационно-аналитической среды нового уровня. Более того, существует очень серьёзный запрос со стороны власти на аналитическую работу и разработку основ и принципов систем поддержки принятия решений на уровне государственного управления. В частности, в настоящее время остаются открытыми следующие вопросы:

- как обеспечить транспортную связанность в Арктике;
- какие решения необходимы, чтобы люди закреплялись в Арктике;
- в каких точках будет развиваться экономика и на этой основе;
- в каком количестве и где необходимо строить жильё в Арктике;
- обоснованность реконструкции и использования отдельных речных систем внутренних водных путей, соотнесение его возможностей и затрат на модернизацию и введение в эксплуатацию;

- оценка эффективности переселения людей в пределах Арктики, оценка потенциального спроса, соотнесение затрат на переезд и реконструкцию пустующих домов;

- оценка последствий повышения сборов в малых северных аэропортах, бюджетная эффективность и потери населения.

Для ответа на эти и многие другие вопросы необходим очень большой объём информации, что затруднено из-за сжатых сроков реализации нацпроектов. По нашему мнению, активно продвигаемая цифровизация может стать главным базисом всей аналитической работы. В том смысле, что системы аналогичные Госуслугам позволяют обеспечивать информационное наполнение автоматически. Несомненными плюсами является её наполнение не просто какими-то общими цифрами, а реальными данными буквально о каждом отдельном человеке или предприятии. Ключевой принцип состоит в возможности разнообразной свёртки информации (что позволит не входить в противоречие с законодательством о персональных данных), этот принцип также способствует снижению бумажного и отчётного давления на всю систему власти при том, что обеспечивается оперативное получение информации. В пределе, организация таких систем информации о территориях и населении может быть совмещена с формированием специальных запросов или государственных заданий от органов власти всех уровней к научному сообществу (по типу тех вопросов, которые были описаны выше). Арктика в этом случае могла бы выступить пилотной территорией, для которой будет сформирована такая система. Она имеет небольшие масштабы (в плане сбора информации о населении и экономических агентах), а формирование системы и разработка решений на её основе станет частью реализации приоритета её развития. Так как многие научные школы методически и инструментально обеспечены, то доступ к достоверной и оперативной информации позволит быстро разработать вопросы развития Арктики, предложить детальные прогнозы и сценарии развития территории.

Выводы. Актуальным вопросом, по наш мнению, является разделение тенденций, складывающихся в Арктике, на те, что схожи с общероссийскими и те, что совершенно отличны и характерны только для Арктики. В этом смысле, проблемы с оттоком населения из Арктики и из периферийных территорий почти любого региона России, определены схожими причинами. Они связаны с отсутствием рабочих мест, низким уровнем зарплат и низким качеством жизни, аналогичные проблемы характерны для Еврейской автономной области, Тамбовской и Курганской областей, которые находится в гораздо более выгодных климатических и транспортных условиях. При работе с такими проблемами нет необходимости вырабатывать специальные решения, здесь Арктические регионы могут полностью вписываться в общероссийскую программу действий.

С другой стороны, детального учёта и понимания требуют подлинно специфические вопросы Арктики такие как крайне низкая доступность объектов социально инфраструктуры (сотни километров расстояния и потребность в воздушном транспорте), малая продолжительность работы дешёвых видов транспорта, условия жизнь малочисленных народов, запрос на специфические технологии отопления, освещения, электрогенерации (автономные и экономичные), учёт условий строительства (сохранение мерзлоты). Эти условия, которые присутствуют только в Арктике и существенным образом влияют на характер жизни и деятельности там, должны стать предметом самостоятельного

изучения, обобщения и учёта при конструировании нацпроектов в арктических регионах.

Литература

1. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13.02.2019 № 207-р «Об утверждении Стратегии пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года» [по состоянию на 31.08.2019].

2. Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» [по состоянию на 05.03.2020].

3. Будущее России: специализированный проект по освещению Национальных проектов / ТАСС : офиц. сайт. 2019. URL: <https://futureussia.gov.ru> (дата обращения 10.03.2020).

4. Рослякова Н.А. Модернизация инструментов развития территорий на базе реализации нацпроектов // Ориентиры социально-политической модернизации Казахстана : Сборник материалов Международной научной конференции / под ред. Кульмухамедов Т.Б. – Нур-Султан: Институт евразийской интеграции, 2019. – С. 208-221.

5. Транспортная взаимосвязь: Арктика, Дальний Восток, Сибирь, Урал / Фонд «Росконгресс» : офиц. сайт. 2019. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-transportnaya-vzaimosvyaz-arktika-dalniy-vostok-sibir-ural/discussion/> (дата обращения 15.03.2020).

6. Национальные проекты в Арктической зоне Российской Федерации: механизмы реализации / Фонд «Росконгресс» : офиц. сайт. 2019. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-natsionalnye-proekty-v-arkticheskoy-zone-rossiyskoy-federatsii-mekhanizmy-realizatsii/discussion/> (дата обращения 15.03.2020).

7. Бурый О.В., Дмитриева Т.Е. Теоретические и практические вопросы создания самодостаточных арктических поселений // Известия Коми научного центра УРО РАН, 2015, №3 (23), стр. 141-148.

8. Корняков К.А. Кадровые проблемы развития Арктики // Финансы и кредит, 2018, Т. 24, № 4 (772), стр. 929-938.

9. Роль арктической нефтегазодобычи в развитии регионов России / Институт региональных проблем : 2015. URL: https://www.irpr.ru/wp-content/uploads/2015/01/irp_brochure_rus.pdf (дата обращения 07.03.2020).

10. Курганова Е. Покорение Арктики. Какие проблемы там надо решить в первую очередь? / АиФ : 2020. URL: https://aif.ru/society/ecology/pokorenie_arktiki_kakie_problemy_tam_nado_reshit_v_pervuyu_ochered (дата обращения 21.03.2020).

11. Программа стратегического развития ОАО «АК «Транснефть» на период до 2020 года / ПАО «Транснефть» : 2012. URL: <https://www.transneft.ru/about/development-system/398> (дата обращения 12.03.2020).

12. Нижегородцев Р.М., Рослякова Н.А. Модели воздействия импорта технологий на валовый выпуск северных регионов // Север и рынок: формирование экономического порядка, 2013, № 4 (35), стр. 15-22.

13. Нижегородцев Р.М. Экономическая безопасность депрессивных регионов // Известия ВолгГТУ, 2016, № 7 (186), стр. 8-12.

14. Официальная статистика / Фед. служба гос. статистики: электрон. база данных. 2018. URL: <http://www.gks.ru/> (дата обращения: 12.02.2020).

References

1. Rasporyazheniye Pravitelstva Rossiyskoy Federatsii ot 13.02.2019 № 207-r «Ob utverzhdenii Strategii prostranstvennogo razvitiya Rossiyskoy Federatsii na period do 2025 goda» [po sostoyaniyu na 31.08.2019].

2. Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 02.05.2014 № 296 «O sukhoputnykh territoriyakh Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii» [po sostoyaniyu na 05.03.2020].

3. Budushcheye Rossii: spetsializirovannyuy proyekt po osveshcheniyu Natsionalnykh proyektov / TASS : ofits. sayt. 2019. URL: <https://futurerussia.gov.ru> (data obrashcheniya 10.03.2020).

4. Roslyakova N.A. Modernizatsiya instrumentov razvitiya territoriy na baze realizatsii natsproyektov // Oriyentiry sotsialno-politicheskoy modernizatsii Kazakhstana : Sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii / pod red. Kulmukhamedov T.B. – Nur-Sultan: Institut evraziyskoy integratsii. 2019. – S. 208-221.

5. Transportnaya vzaimosvyaz: Arktika. Dalniy Vostok. Sibir. Ural / Fond «Roskongress» : ofits. sayt. 2019. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-transportnaya-vzaimosvyaz-arktika-dalniy-vostok-sibir-ural/discussion/> (data obrashcheniya 15.03.2020).

6. Natsionalnyye projekty v Arkticheskoy zone Rossiyskoy Federatsii: mekhanizmy realizatsii / Fond «Roskongress» : ofits. sayt. 2019. URL: <https://roscongress.org/sessions/iaf-2019-natsionalnye-proekty-v-arkticheskoy-zone-rossiyskoy-federatsii-mekhanizmy-realizatsii/discussion/> (data obrashcheniya 15.03.2020).

7. Buryy O.V., Dmitriyeva T.E. Teoreticheskiye i prakticheskkiye voprosy sozdaniya samodostatochnykh arkticheskikh poseleniy // Izvestiya Komi nauchnogo tsentra URO RAN. 2015. №3 (23). str. 141-148.

8. Korniyakov K.A. Kadrovyye problemy razvitiya Arktiki // Finansy i kredit. 2018. T. 24. № 4 (772). str. 929-938.

9. Rol arkticheskoy neftegazodobychi v razvitii regionov Rossi / Institut regionalnykh problem : 2015. URL: https://www.irpr.ru/wp-content/uploads/2015/01/irp_brochure_rus.pdf (data obrashcheniya 07.03.2020).

10. Kurganova E. Pokoreniye Arktiki. Kakiye problemy tam nado reshit v pervuyu ochered? / AiF : 2020. URL: https://aif.ru/society/ecology/pokorenie_arkтики_kakie_problemy_tam_nado_reshit_v_pervuyu_ochered (data obrashcheniya 21.03.2020).

11. Programma strategicheskogo razvitiya OAO «AK «Transneft» na period do 2020 goda / PAO «Transneft» : 2012. URL: <https://www.transneft.ru/about/development-system/398> (data obrashcheniya 12.03.2020).

12. Nizhegorodtsev R.M., Roslyakova N.A. Modeli vozdeystviya importa tekhnologiy na valovyy vypusk severnykh regionov // Sever i rynek: formirovaniye ekonomicheskogo poryadka. 2013. № 4 (35). str. 15-22.

13. Nizhegorodtsev R.M. Ekonomicheskaya bezopasnost depressivnykh regionov // Izvestiya VolgGTU. 2016. № 7 (186). str. 8-12.

14. Ofitsialnaya statistika / Fed. sluzhba gos. statistiki: elektron. baza dannykh. 2018. URL: <http://www.gks.ru/> (data obrashcheniya: 12.02.2020).

Поступила в редакцию 30 марта 2020 г.