

Российская Арктика: мегапроект без срока завершения

Сергей Константинович Песцов,

доктор политических наук, главный научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.
E-mail: skpfox@yandex.ru

В последние годы обычная жизнь и развитие в России определяются по преимуществу «национальными» проектами, большинство из которых может быть отнесено к категории так называемых мегапроектов. Их отличительными чертами являются объединение множества взаимосвязанных программ, имеющих общую цель; высокая стоимость; трудоёмкость и продолжительность реализации. Одновременно с этим часто мегапроекты характеризуются перерасходом средств, низкой эффективностью и слабой отдачей от инвестиций.

В статье оцениваются концептуальная обоснованность, возможности и перспективы инициатив, связанных с развитием Дальнего Востока и освоением Арктики, которые даже по отдельности представляют собой весьма масштабные мегапроекты. А недавнее их объединение под эгидой Министерства РФ по развитию Арктики и Дальнего Востока создаёт ещё более грандиозную конструкцию. В первой части работы рассматриваются возможные стратегии реализации задач, связанных с освоением российской Арктики, особенности традиционного («советская модель») и новых корпоративных подходов. Во втором разделе анализируются планы и перспективы объединения проектов развития Арктики и Дальнего Востока, в том числе акцентируется внимание на роли Северного морского пути как главного связующего звена в будущей интеграции этих периферийных макрорегионов. В заключении представлены некоторые выводы и соображения, касающиеся причин и побудительных мотивов конструирования Тихоокеанской Арктики.

Ключевые слова: Арктика, Крайний Север, Дальний Восток, Тихоокеанская Арктика, Китай, мегапроекты, освоение территорий, стратегии регионального развития, Северный морской путь, региональные программы, сырьевые ресурсы.

Russian Arctic: Megaproject without Completion Date.

Sergey Pestsov, Institute of History, Archaeology and Ethnology of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: skpfox@yandex.ru.

In recent years, the ordinary life and development in Russia has been determined, for the most part, by “national” projects. Most of them can be categorized

as so-called megaprojects. Their distinctive features are the combination of many interrelated projects with a common goal, high cost, labor intensity and duration of implementation. At the same time, their inherent characteristics are often cost overruns, low efficiency and poor return on investment.

The projects related to the development of the Far East and the Arctic are among the large-scale megaprojects. The recent decision to unite them under the auspices of the Ministry of the Russian Federation for the Development of the Arctic and the Far East has made them even more ambitious. This makes it important to study and assess the conceptual feasibility, possibilities and prospects of these initiatives. The first part of the paper is devoted to the analysis of possible strategies for the implementation of tasks related to the development of the Russian Arctic, the features of traditional (“the Soviet model”) and new corporate approaches. The second part examines plans and prospects for the integration of the development projects in the Arctic and the Far East as well as the major role of the Northern Sea Route in the integration of these peripheral macro-regions. In the end, there are some conclusions and considerations regarding the reasons and incentives for the construction of the Pacific Arctic.

Keywords: Arctic, Far North, Far East, Pacific Arctic, China, megaprojects, development of territories, regional development strategies, Northern Sea Route, regional programs, raw materials.

Задачу освоения российской зоны Арктики — «Русского Севера» — можно считать одним из самых масштабных и трудных для осуществления мегапроектов, попытки реализации которого насчитывают уже не одно столетие. Современные границы российской Арктики определены указом президента РФ В. Путина от 2 мая 2014 г. «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» [40]. Общая площадь арктических владений РФ составляет порядка 3 млн кв. км (18% всей территории страны), в том числе 2,2 млн кв. км суши, где проживает около 2,4 млн чел. Это менее 2% населения России и около 40% от общего числа жителей всей Арктики. Ещё более вдохновляющим является её ресурсно-экономический потенциал [33; 7; 32; 36].

Одновременно с этим зона Арктики является одной из самых сложных территорий РФ с точки зрения природно-климатических условий, условий работы и проживания, пространством малонаселённым, неразвитым с инфраструктурной точки зрения и уязвимым в экологическом плане. В результате любой хозяйственный или социальный проект здесь превращается в затратное и долгосрочное мероприятие с весьма отдалёнными или даже сомнительными перспективами эффективной отдачи. Неудивительно поэтому, что о действительном настоящем освоении Арктики даже сегодня говорить довольно сложно. Несмотря на весьма продолжительную историю многочисленных попыток превращения этой территории пусть в особую, но плотно интегрированную часть единого

социо-хозяйственного пространства страны, оптимальное решение данной задачи так пока и не найдено. Более того, предшествующий советский опыт арктических свершений, опиравшийся на энтузиазм или принуждение, несмотря на кажущиеся или реальные достижения, в значительной своей части оказывается неадекватным новым условиям. И потому сегодня Российская Федерация вновь сталкивается с необходимостью поиска эффективных стратегий освоения своей Арктики, пытаясь найти ответ на современные вызовы и одновременно решить проблемы, созданные предшествующими попытками её покорения.

СОВРЕМЕННАЯ АРКТИКА: МЕНЯЮЩАЯСЯ СИТУАЦИЯ, НОВЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ И ВЫЗОВЫ

Как уже отмечалось ранее, история Арктики в целом, на наш взгляд, может быть разделена на несколько этапов — *открытие, изучение, использование*, — различающихся между собой задачами, которые люди ставили перед собой в этой части мира, и теми видами деятельности, которые рассматривались как основные, наиболее важные и актуальные [27, с. 17—24]. На современном этапе появляется потребность в реальном *освоении* Арктики с определением согласованных подходов, обеспечивающих разумное и эффективное использование предоставляемых этой территорией возможностей с одновременной выработкой согласованных арктическими государствами самоограничений, связанных с расширением хозяйственного присутствия на её пространстве.

В начале 1990-х гг. Арктика, наряду с Антарктикой, оставалась объектом периферийного интереса РФ. Вся необходимая координация научной, социально-экономической, хозяйственной и природоохранной деятельности на этих территориях (включая архипелаг Шпицберген) обеспечивалась учреждённой в 1991 г. Государственной комиссией РСФСР по делам Арктики и Антарктики [39, с. 2]. В начале 2000-х гг. Арктика «отделилась» от Антарктики, превратившись в отдельный объект государственного интереса и управления в контексте задачи обоснования расширения внешней границы континентального шельфа России в Арктическом регионе, которая стала приобретать всё большую актуальность. Следующим шагом стало учреждение в 2002 г. при Правительстве РФ Совета по проблемам Крайнего Севера и Арктики как постоянно действующего совещательного органа, специально созданного для рассмотрения вопросов государственной политики в этом регионе. Несмотря на недолгую историю своего существования, совет инициировал появление «Концепции устойчивого развития Арктической зоны Российской Федерации», одного из первых документов, формулирующих стратегические цели, долгосрочные ориентиры, задачи, принципы и механизмы реализации государственной

политики РФ в области устойчивого развития Арктики. С этого времени разного рода концепции, стратегии, программы и другие документы, связанные с арктической проблематикой, появляются с завидной регулярностью. Среди главных — «Основы государственной политики России в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу» (2008) [22], «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013) [21], государственная программа РФ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (2014) [5]. В последнее время правовую базу деятельности в Арктике дополнили указы президента РФ «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года» № 164 от 5 марта 2020 г., «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечении национальной безопасности на период до 2035 года» № 645 от 26 октября 2020 г. На очереди утверждение нового варианта государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», проект которой был подготовлен в сентябре 2020 г. Департаментом развития Арктики Министерства РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики, приходящей на смену программе, принятой в апреле 2014 г. и пережившей изменения в 2014, 2017, 2019 и 2020 гг.

Перечисленные и многие другие документы объявляют Арктику (Арктическую зону РФ) сферой фундаментальных национальных интересов в научном, экономическом и военно-политическом аспектах. Все они, так или иначе, нацелены на устойчивое развитие этого региона страны, на превращение Арктики в «ведущую стратегическую ресурсную базу» России и зону эффективного обеспечения национальной безопасности [10]. Однако сам факт рождения на федеральном, региональном, ведомственном и корпоративном уровнях всё новых «стратегических» документов и программ, связанных с Арктикой, наряду с переменами, существенным образом отличающимися от ожиданий, говорит о том, что оптимального и согласованного подхода к реальному освоению «Русского Севера» пока что не найдено. Сегодня с некоторой долей условности можно вести речь о двух вариантах, ни один из которых не выглядит бесспорным. Первый — «советская модель» освоения Севера и Арктики, чьи черты, по мнению ряда исследователей, во-многом наследуют нынешние проекты российской власти [8, с. 174—175, 180]. Основные эффекты в рамках этого подхода связывались с масштабным «обустройством новых территорий, когда одновременно в народнохозяйственный оборот вовлекаются обширные ресурсные ареалы уникальных месторождений мирового класса, возникают заводы строительных материалов, крупные ГРЭС и ТЭЦ, формирующие гигантские по площади территориально-производственные комплексы, идёт быстрое инфраструктурное обустройство территории дорогами,

трубопроводами, возникает сеть новых монопрофильных посёлков и городов» [25, с. 25]. Понятие «освоение» понималось как синоним «заселения» [17, с. 8]. С точки зрения пространственной ориентации основные усилия в этом случае направлялись на «поэтапное втягивание пространства Севера в орбиту хозяйственного развития более южных обжитых зон» [8, с. 182]. Соответственно, все «основные хозяйственные снабженческие и сбытовые связи в этой модели были „сухопутно“ обращены на юг, в том числе по бассейнам сибирских рек, и на запад страны» [25, с. 25]. Основным игроком выступало государство, на которое ложилось неподъёмное бремя широкого обустройства территории и обеспечения необходимых условий для проживания растущего постоянного населения. И поскольку затраты часто оказывались для него непомерными, а перспективы их окупаемости уходили в далёкое будущее, такой подход с неизбежностью сводился к решению задачи ускоренного извлечения природных богатств Арктики с минимизацией затрат, непосредственно не связанных с этим [17, с. 8–9].

В рамках второго подхода, который всё более активно начал обсуждаться с повышением роли в делах Арктики крупных корпоративных игроков¹, продвигается «новая схема пространственной организации производительных сил в проектах пионерного освоения — платформы и хозяйственные „острова“» [25, с. 23]. Основной чертой данной схемы выступают локализация и компактность в размещении производственных и социально-бытовых объектов с чётким отграничением хозяйственного пространства нового освоения, с приданием ему особого юридического статуса. Сам процесс освоения в этом случае сводится к «малому пространственному размеру: вахтовый посёлок, морская платформа или намывной остров, автономный источник энергоснабжения, котельная, карьер/буровая, СПГ-завод или обогатительная фабрика» [5, с. 30]. Одновременно этот подход подразумевает преимущественно опору на водный транспорт в развитии арктического пространства: Северный морской путь (СМП) и речной транспорт. Такому сдвигу в логистике, кроме всего прочего, способствуют смягчение климата и новые технологические возможности, позволяя заменить прежнюю сухопутную южную схему вывоза автомобильной, железной дорогой или трубопроводным транспортом северной схемой морского вывоза специализированными судами по СМП [25, с. 37]. Данный подход также не лишён изъянов, которые связаны не только с техническими и технологическими сложностями, но и с некоторым его несоответствием общим геостратегическим государственным соображениям.

¹ В 2002 г. в состав Совета по проблемам Крайнего Севера и Арктики, кроме представителей государственных структур, профильных министерств и ведомств, впервые вошли В.Ю. Алекперов (ОАО «НК Лукойл»), С.М. Богданчиков (ОАО НК «Роснефть») и А.Б. Миллер (ОАО «Газпром») [29].

Отражением ведущейся дискуссии о наиболее соответствующих текущему моменту походах к освоению Арктики являются и противоречивые сигналы, транслируемые руководством страны. Так, в проекте нового федерального закона «О развитии Арктической зоны Российской Федерации», представленном к обсуждению в ноябре 2015 г.², в качестве основного подхода к комплексному развитию Арктической зоны впервые были определены так называемые опорные зоны развития, что могло быть интерпретировано как вариант схемы локализованного развития [6]. Под опорной зоной понимается «комплексный проект планирования и обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны, предусматривающий синхронное взаимоувязанное применение действующих инструментов территориального и отраслевого развития, а также механизмов инвестиционных проектов, в том числе на основе государственно-частного и муниципально-частного партнёрства» [3, с. 30]. Речь шла о восьми таких зонах: Кольской, Архангельской, Ненецкой, Ямало-Ненецкой, Воркутинской, Таймыро-Туруханской, Северо-Якутской и Чукотской [13, с. 2—6]. В инфраструктурном плане каждая из них опиралась бы на соответствующие порты, объединённые основной транспортной магистралью — Северным морским путём. Всё это, по мнению некоторых, прямо указывало на то, что «очаговый тип освоения на базе крупных месторождений стратегических видов полезных ископаемых и сегодня, и в будущем остаётся единственно приемлемым в Арктике» [25, с. 32]. Тем не менее в указанном ранее последнем проекте государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации», который появился сентябре 2020 г., упоминание об опорных зонах исчезло. Программа вновь возвращается к вопросам привлечения частных инвестиций, создания новых рабочих мест и обеспечения условий для устойчивого социально-экономического развития Арктической зоны РФ как единого макрорегиона [28].

ТИХООКЕАНСКАЯ АРКТИКА: ДАЛЬНИЙ ВОСТОК КАК ЧАСТЬ МЕГАПРОЕКТА «АРКТИКА»

В последние годы российское руководство отважно меняет географические понятия, перекраивая пространство страны путём объединения административных единиц (Камчатский край), манипулирования границами регионов (присоединение Республики Бурятия и Забайкальского края к ДВФО) или реформатирования зон суши и моря. Так, до появления в феврале 2019 г. указа президента РФ В. Путина о переименовании Министерства РФ по развитию Дальнего Востока в Министерство РФ

² Идея опорных зон официально была подтверждена постановлением Правительства РФ № 371 от 29 марта 2019 г. См.: [26].

по развитию Дальнего Востока и Арктики с возложением на него функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития Арктической зоны РФ мало кто всерьёз рассматривал российский Дальний Восток и Арктику как некое единое целое. Попытки отдельных отечественных специалистов обосновать такие новые географические понятия, как «Тихоокеанская Арктика», «Арктика Дальнего Востока» или «Дальневосточная Арктика», посредством объединения разных пространств либо их переформатирования с выделением «европейской», «сибирской» и «дальневосточной» зон Крайнего Севера выглядят довольно натянутыми [15; 17; 11]. Простой констатации, что «Дальневосточная Арктика — регион особых геостратегических интересов государства и долгосрочных интересов общества...» [17, с. 16], в этом случае вряд ли достаточно.

Безусловно, при желании можно найти множество черт характерных как для российской Арктики, так и для российского Дальнего Востока. Первая столь же велика, как и второй, хотя и менее разнообразна с точки зрения климата. Обе территории являются сырьевыми кладовыми РФ. В экономическом плане они не очень развиты, довольно неоднородны и характеризуются разнонаправленными векторами хозяйственных связей: экономическая активность в Арктике сосредоточена на западе, а на Дальнем Востоке — на юге. Для обоих регионов характерны малолюдность, значительная миграционная динамика, инфраструктурная и социальная неразвитость. Но всё это способно, скорее, породить конкуренцию за внимание, финансы и помощь со стороны федерального центра, нежели синергию. «Сходством моделей управления российской Арктикой и Дальним Востоком, — как справедливо замечено некоторыми комментаторами, — является преобладание геостратегической компоненты над экономической. Без государственной поддержки северных и восточных регионов, за исключением отдельных точек роста (в том числе Мурманска, Владивостока, Хабаровска, некоторых городов Кольского п-ова, Приморья и Амурской области), экономической деятельности на данных территориях вовсе бы не было» [37].

Другими словами, общего у Арктики и Дальнего Востока, в самом деле, довольно много, но того, что их связывает или объединяет, имеется значительно меньше. Роль главного связующего звена и фундамента будущей интеграции двух этих периферийных российских макрорегионов отводится СМП [8]. Действительно, исторически Дальний Восток в некотором смысле был довольно тесно связан с этим путём, поскольку обеспечивал потребности «северного завоза», регулярных кампаний по снабжению населённых пунктов Крайнего Севера необходимыми товарами в преддверии зимних сезонов посредством каботажных рейсов [35]. Хотя чисто географически маршрут через моря Северного Ледовитого океана имеет мало отношения к Дальнему Востоку: по определению, СМП начинается

с Карских Ворот (пролив между Баренцевым и Карским морем) и идёт до бухты Провидения (расположенной в Анадырском заливе Берингова моря). Из всего Дальнего Востока в «ареал» арктического маршрута входит только Чукотский автономный округ. Однако в современных его интерпретациях СМП приобретает глобальный масштаб, выступая в роли перспективного международного транспортного коридора, соединяющего Европу и Азию. Он призван обслуживать не только внутренние нужды страны, связанные с перевозкой добываемых в Арктике полезных ископаемых и завозом продуктов в населённые пункты, расположенные на побережье Ледовитого океана, но также международный грузовой транзит и туризм.

В соответствии с Указом президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» развитие СМП включено в нацпроект «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» [23]. Этим же решением определены точные временные параметры будущей позитивной динамики: с 30 млн т в конце 2019 г. грузооборот по данному пути должен вырасти к 2024 г. до 80 млн т в год и 160 млн т — к 2034 г. [31]. Всё это, констатируют российские медиа, предоставляет СМП все шансы стать конкурентом и Транссибу, и даже Суэцкому каналу [9]. Наконец, В. Путиным была также поставлена задача включить дальневосточные моря и порты в общую логистику СМП. Решение её упирается в проблему использования правил навигации, которые разнятся в Северном Ледовитом и Тихом океанах, что не позволяет вести речь о непрерывности СМП [31]. Это не стало препятствием для российских чиновников, которые предложили ввести в оборот новый термин — Северный морской транспортный коридор — как более широкое определение всего маршрута от Мурманска до Камчатки [4]. Важным организационным шагом в проекте развития СМП стало наделение в конце 2018 г. корпорации «Росатом» функциями его основного оператора с возложением на неё полномочий по обустройству, развитию и функционированию пути и предоставлением ей возможностей участия в транспортировке СПГ, строительстве новых ледоколов и плавучих атомных станций для энергоснабжения арктических портов. В конце декабря 2019 г. Правительство РФ утвердило разработанный корпорацией план развития инфраструктуры СМП до 2035 г. [41]. Согласно этому документу, до 2024 г. должна быть создана инфраструктура, обеспечивающая вывоз не менее 80 млн т грузов, как это предусмотрено поручением президента РФ. В период с 2025 по 2030 г. запланировано осуществление «круглогодичной работы восточного сектора СМП за счёт формирования группировки ледоколов», которые должны проходить этот участок с «коммерческой скоростью». Наконец, в последующие пять лет документ предполагает масштабное развёртывание арктической инфраструктуры для наращивания объёмов международных перевозок [30].

Планы правительства по развитию СМП, как полагают многие оптимистично настроенные отечественные эксперты, должны привести к экономическому росту на прилегающих территориях, в частности на Дальнем Востоке. Увеличение экспорта энергоносителей, прежде всего в Азиатско-Тихоокеанский регион, требующее расширения перевалочных мощностей и сопутствующей инфраструктуры на восточном участке СМП, считают они, должно обеспечить комплексный рост деловой активности на всей территории Дальнего Востока [24]. Однако всем этим планам необходимо выдержать столкновение с суровой реальностью. Основная хозяйственная активность в Арктике сосредоточивается на западе. К востоку от устья Енисея единственным крупным предприятием является «Норникель», а дальше на восток «цивилизация заканчивается: ни заводов, ни городов в восточной арктической зоне нет» [18].

Перспективы коммерческой загрузки СМП, несмотря на директивно определённые рубежи, остаются туманными. Расчёты Минприроды в январе 2019 г. показали, что для достижения поставленной президентом РФ к 2024 г. планки необходимого объёма грузов пока что не находится. На момент их подготовки возможный объём транспортировки не превышал 52 млн т. И хотя уже к марту министерство нашло способ выполнить указ В. Путина о необходимом к 2024 г. грузопотоке в 82 млн т, общая проблема остаётся [19]. Главным препятствием в этом случае выступают медленные темпы роста транзита по СМП, на который часто делается основная ставка. Даже довольно оригинальное предложение использовать путь для доставки рыбы с Дальнего Востока в западные районы страны, прозвучавшее на фоне опасений по поводу невозможности добиться запланированных объёмов грузоперевозок и поддержанное В. Путиным, вряд ли может рассматриваться в качестве выхода в этой ситуации [34].

Большинство дальневосточных портов, которые в перспективе могли бы превратиться в хабы, обеспечивающие конкурентоспособность северного маршрута в сравнении с южным, нуждаются в масштабной модернизации и — зачастую — в затратных дноуглубительных работах [2]. Наконец, в любом случае для обеспечения устойчивого функционирования СМП требуется решение целого комплекса организационно-технических и технологических вопросов — от создания жизнеспособной системы оказания услуг, связанных с транспортировкой различных грузов, до улучшения всей необходимой инфраструктуры с целью расширения периода навигации и повышения безопасности морских перевозок [11].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Произошедшее объединение двух масштабных проектов — развития Дальнего Востока и освоения Арктики — под общим организационным зонтиком, каковым стало Министерство РФ по развитию Дальнего

Востока и Арктики, порождает целый ряд вопросов и сомнений. Пока что, отмечается в осторожных комментариях, из этого «не следует никаких системных изменений в политике развития обоих регионов». Не ведёт это и к автоматическому появлению комплексной стратегии развития северных и восточных территорий [37].

Логика данного решения не поддаётся простому объяснению. Если говорить только об Арктике, то здесь, как отмечают эксперты, каждый из 8 арктических субъектов имеет собственную стратегию, а какие-либо реальные механизмы взаимодействия и координации между ними отсутствуют. Пространство макрорегиона разделено административными границами и корпоративными интересами, что препятствует осуществлению единой государственной политики [18]. Всё это полностью соответствует ситуации в ДВФО, который ныне объединяет 11 далеко не схожих по условиям и интересам субъектов. И без того непростая задача согласования усилий превращается таким образом практически в нерешаемую. А с учётом сокращения имеющихся у страны ресурсов объединение множества одинаково нуждающихся в поддержке территорий вряд ли сможет предотвратить нарастание между ними скрытого соперничества и конкуренции. Сомнительным кажется и расчёт на повышение организационно-управленческой эффективности. Предшествующая деятельность Министерства по развитию Дальнего Востока, по крайней мере, даёт мало оснований для подобных предположений. Так, большая часть российских экспертов и аналитиков весьма сдержанно оценивают достижения «новой модели» развития региона, ключевыми элементами которой являлись широко разрекламированные территории опережающего развития (ТОСЭР) и проект свободного порта Владивосток (СПВ). «По предварительным итогам, — констатирует один из авторов, — ТОСЭР и СПВ кардинальным образом не повлияли на изменение социально-экономического положения регионов Дальнего Востока России» [38, с. 120]. «Увлечение созданием территорий с особыми режимами, — добавляет другой, — породило завышенные ожидания от их реализации и отношение к ним как к панацее, притом что ни одна из локальных территорий с особыми режимами, созданная на ДВР в рамках теории „точек роста“, не продемонстрировала реального эффекта диффузии инноваций» [14, с. 41]. Подобные оценки разделяются и другими специалистами [20; 12]. Готовность ряда руководителей дальневосточных территорий присоединиться к арктическим проектам в этом смысле является косвенным подтверждением низкой эффективности многочисленных программ стимулирования развития Дальнего Востока и отражает их стремление включиться в инициативы, которые более интересны для федерального центра.

Всё это указывает на то, что действительные причины попыток соединить Арктику с Дальним Востоком связаны не с внутренними потребностями и стимулами, а с необходимостью реакции российского руководства на меняющуюся в последние годы общую региональную

геостратегическую ситуацию в окружении страны. В рассматриваемом контексте эти перемены обусловлены новым акцентом Китая на активизацию «соседской дипломатии», наиболее очевидным примером которой стала инициатива «Пояса и пути». Одним из главных её компонентов является проект «Экономического пояса Шёлкового пути», предполагающий создание ряда сухопутных экономических коридоров, проходящих через Центральную Азию и соединяющих Китай с Европой. Для России его реализация, по сути, означает утрату и без того иллюзорной перспективы стать (с опорой на дальневосточные порты и Транссиб) транзитным мостом между Азией и Европой, обеспечив тем самым более широкие возможности для развития Дальнего Востока и своей интеграции в АТР. Не имея возможностей воспрепятствовать расширению экономической активности КНР в Центральной Азии, РФ, похоже, пытается найти способ нейтрализации возрастающей угрозы усугубления периферийности своих дальневосточных районов. Таковым должен стать новый магистральный транспортный маршрут (СМП) через её северные моря. Данная идея, основывающаяся на ожидаемых климатических изменениях в Арктике, предполагает использовать заинтересованность Китая в коммерческих транзитных коммуникациях и одновременно в новых источниках энергетических ресурсов. Это позволяет рассчитывать на финансовую, техническую и технологическую помощь КНР, что становится всё более важным в условиях продолжающейся деградации отношений с западными странами. Идея, похоже, выглядит достаточно привлекательной и для самого Китая, поскольку сотрудничество позволит ему усилить присутствие в Арктическом регионе, к которому он проявляет интерес.

И действительно, в ответ на ожидания РФ, в 2017 г. КНР выступила с инициативой «Ледяного Шёлкового пути», реализация которой предполагает строительство инфраструктуры по линиям «юг — север» для обеспечения освоения прибрежного арктического пространства. «Реализация китайских планов, — с оптимизмом констатировали в этой связи отечественные эксперты, — будет порождать растущую потребность в дорогах, ведущих к российским арктическим портам» [16]. В то же время, как вполне справедливо отмечают другие, вряд ли стоит переоценивать значимость Арктики для КНР в плане доступа к природным ресурсам или решению транспортной проблемы. В осуществлении любой внешней экономической деятельности Китай очень прагматичен и демонстрирует стремление сохранить за собой максимальный контроль. Несмотря на многочисленные заявления о заинтересованности его инвесторов в северных или дальневосточных проектах, реальное их участие остаётся весьма ограниченным [1]. Так что в целом большая часть расчётов, на которые опирается нынешняя идея «интеграции» Арктики и Дальнего Востока, основывается на довольно зыбких предположениях и уводит возможности её практического осуществления далеко за горизонт.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Азиатские игроки в Арктике: интересы, возможности, перспективы. Доклад РСМД. № 26/2016. М.: НП РСМД, 2016. 56 с.
2. Александр Крутиков: освоение Арктики будет идти по плану, но коррективы неизбежны. 8 апреля 2020. URL: <https://portnews.ru/comments/2812/> (дата обращения: 22.11.2020).
3. Андреева Е.Н. Опорные зоны в Арктике: новые веяния в решении старых проблем // ЭКО. 2017. № 9. С. 27—42.
4. Госкомиссия по Арктике поддержала расширение «Северного морского пути» до Баренцева моря и Камчатки. URL: <https://pro-arctic.ru/13/05/2020/news/39583> (дата обращения: 21.11.2020).
5. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». Утверждена постановлением Правительства от 21 апреля 2014 года № 366. URL: <http://government.ru/rugovclassifier/830/events/> (дата обращения: 23.11.2020).
6. Дмитриева Т.Е., Бурый О.В. Опорные зоны развития Российской Арктики: содержание, рейтинги и проекты // ЭКО. 2019. № 1. С. 41—59.
7. Замещение запасов Арктики. Минприроды обеспокоено медленным развитием Севморпути. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/196913-zameshchenie-zapasov-arktiki-minprirody-obespokoeno-medlennym-razvitiem-sevmorputi/pr/> (дата обращения: 21.11.2020).
8. Зубков К.И., Карпов В.П. Российские проекты в Арктике: преемственность задач и решений // Вестник Тюменского государственного университета. Гуманитарные исследования. 2019. Т. 5. № 1. С. 173—187.
9. Козырь Арктики: что даст России Севморпуть. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2019/09/06/12631171.shtml> (дата обращения: 21.11.2020).
10. Кобышев В.Н., Сергунин А.А. Зачем России нужна Арктика? // ПОЛИТЭК. Политическая экспертиза. 2011. Т. 7. № 2. С. 153—164.
11. Краснопольский Б.Х. Тихоокеанская Арктика: современное состояние и возможные направления развития // Регионалистика. 2017. Т. 4. № 3. С. 29—39.
12. Кутелева А.В., Сальникова П.О., Чернилевская К.Е., Шевчук Е.И. Свободный порт Владивосток: вызовы и решения. Аналитический доклад НИУ «Высшая школа экономики». URL: <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/343696640> (дата обращения: 23.11.2020).
13. Ларченко Л.В. Развитие арктических опорных зон — государственная стратегия на десятилетие // Инновации. 2018. № 2 (232). С. 2—6.
14. Леонов С.Н. Инструменты реализации государственной региональной политики в отношении Дальнего Востока России // Пространственная экономика. 2017. № 2. С. 41—67.
15. Леонов С.Н. Освоение арктической зоны Дальнего Востока: состояние и проблемы // Региональная экономика и управление. 2013. № 4. С. 57—70.
16. Ломанов А. Ледяной Шёлковый путь: программа взаимной стыковки. URL: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/ledyanoy-shyelkovyy-put/> (дата обращения: 22.11.2020).
17. Минакир П.А., Краснопольский Б.Х., Леонов С.Н. Исследования по проблемам освоения Дальневосточной Арктики: экономические аспекты // Регионалистика. 2016. Т. 3. № 4. С. 6—19.
18. Министерство двух океанов. URL: <https://www.eastrussia.ru/material/ministerstvo-dvukh-okeanov/> (дата обращения: 23.11.2020).

19. Минприроды нашло способ выполнить указ Путина по загрузке Севморпути. URL: <https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e> (дата обращения: 21.11.2020).
20. Мирзеханова З.Г. Территории опережающего развития российского Дальнего Востока: ожидания и действительность // Региональные проблемы. 2019. Т. 22. № 2. С. 55—61.
21. О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. URL: <http://government.ru/info/18360/> (дата обращения: 22.11.2020).
22. Об Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. URL: <http://government.ru/info/18359/> (дата обращения: 23.11.2020).
23. Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. URL: <http://government.ru/docs/34297/> (дата обращения: 21.11.2020).
24. Орехин П. Загрузят сверх плана. Развитие Севморпути послужит укреплению экономики Дальнего Востока. URL: <https://rg.ru/2019/09/03/razvitie-sevmorputi-posluzhit-ukrepleniiu-ekonomiki-dalnego-vostoka.html> (дата обращения: 23.11.2020).
25. Пилясов А.Н., Путилова Е.С. Новые проекты освоения российской Арктики: пространство значимо // Арктика и Север. 2020. № 38. С. 20—42.
26. Постановление Правительства РФ № 371 от 29 марта 2019 года «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации „Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации“». URL: https://www.economy.gov.ru/material/file/f4ce065453919822ca0f59e10acc5483/29032019_371.pdf (дата обращения: 21.11.2020).
27. Преодолевая холод. Интересы и политика стран Азиатско-Тихоокеанского региона в Арктике: вызовы и возможности для России / под ред. В.Л. Ларина и С.К. Песцова. Владивосток: ИИАЭ ДВО РАН, 2017. 385 с.
28. Проект постановления Правительства РФ «Об утверждении государственной программы Российской Федерации „Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации“». URL: <https://regulation.gov.ru/projects#departments=75&StartDate=15.9.2020&EndDate=23.9.2020&npr=108624> (дата обращения: 23.11.2020).
29. Распоряжение Правительства Российской Федерации «Об утверждении состава Совета по проблемам Крайнего Севера и Арктики при Правительстве Российской Федерации» от 28 июня 2002 года № 876-р. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901821278> (дата обращения: 22.11.2020).
30. Распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 3120-р «Об утверждении прилагаемого плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 г.». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/> (дата обращения: 24.11.2020).
31. Расширить путь: грузопоток по Севморпути увеличат за счёт прибавки морей. URL: <https://vostokmedia.com/news/politics/31-05-2020/rasshirit-put-gruzopotok-po-sevmorputi-uvlichat-za-schet-pribavki-morey> (дата обращения: 21.11.2020).
32. Ресурсный потенциал и будущее российской Арктики. URL: <https://будущее-арктики.рф/resursnyj-potencial-budushhee-rossijskoj-arktiki/> (дата обращения: 24.11.2020).
33. Российские владения в Арктике. История и проблемы международно-правового статуса. URL: <https://tass.ru/info/6312329> (дата обращения: 21.11.2020).
34. Рыбопромышленники Дальнего Востока осваивают Северный морской путь. URL: <https://доброфлот.рф/news/smi-o-nas/rybopromyshlenniki-dalnego-vostoka-osvaivayut-severnyj-morskoj-put> (дата обращения: 23.11.2020).

35. Северный морской путь: история, регионы, проекты, флот и топливообеспечение. М.: Сколково, 2020. Т. 3. 105 с.
36. Северный морской путь — ключ к развитию Российской Арктики. URL: <https://roscongress.org/news/severnyj-morskoj-put-kljuch-k-razvitiyu-rossijskoj-arktiki/> (дата обращения: 18.11.2020).
37. Степанов И. Арктика и Дальний Восток — вместе. Всерьёз и надолго? URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dalnij-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/> (дата обращения: 22.11.2020).
38. Стецюк В.В. Экономический анализ влияния реализации проектов «Территории опережающего развития и Свободный порт Владивосток» на социально-экономическое развитие субъектов Дальнего Востока России // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2018. № 44. С. 104—124.
39. Тамицкий А.М. Государственная политика современной России в Арктике: этапы, приоритеты и некоторые итоги // Арктика и Север. 2012. № 6. С. 1—8.
40. Указ Президента Российской Федерации от 02.05.2014 г. № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации». URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (дата обращения: 18.11.2020).
41. Утверждён план развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года. URL: https://minvr.gov.ru/press-center/news/24164/?sphrase_id=1480825 (дата обращения: 18.11.2020).

REFERENCES

1. *Aziatskiye igroki v Arktike: interesy, vozmozhnosti, perspektivy. Doklad RSMD. № 26/2016* [Asian Players in the Arctic: Interests, Opportunities, Prospects. The Report of the Russian International Affairs Council (RIAC). No. 26/2016]. Moscow, NP RSMD Publ., 2016, 56 p. (In Russ.)
2. *Aleksandr Krutikov: osvoyeniye Arktiki budet idti po planu, no korrekтивy neizbezhnny. 8 aprelya 2020* [Alexander Krutikov: The Development of the Arctic Will Go according to the Plan, but Adjustments Are Inevitable. April 8, 2020]. Available at: <https://portnews.ru/comments/2812/> (accessed 22.11.2020). (In Russ.)
3. *Andreyeva Ye.N. Opornye zony v Arktike: novye veyaniya v reshenii starykh problem* [Support Zones in the Arctic: New Trends in Solving Old Problems]. EKO, 2017, no. 9, pp. 27—42. (In Russ.)
4. *Goskomissiya po Arktike podderzhala rasshirenie "Severnogo morskogo puti" do Barentseva morya i Kamchatki* [The State Commission for Arctic Development Has Supported the Expansion of the Northern Sea Route to the Barents Sea and Kamchatka]. Available at: <https://pro-arctic.ru/13/05/2020/news/39583> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
5. *Gosudarstvennaya programma "Sotsial'no-ehkonomicheskoe razvitie Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii"*. Uтверzhdena postanovleniem Pravitel'stva ot 21 aprelya 2014 goda № 366 [The State Program "Socio-Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation". Approved by the Government Decree of April 21, 2014 No. 366]. Available at: <http://government.ru/rugovclassifier/830/events/> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
6. *Dmitrieva T.E., Buryy O.V. Opornye zony razvitiya Rossiyskoy Arktiki: sodержanie, reytingi i proekty* [Support Zones for the Development of the Russian Arctic: Content, Ratings and Projects]. EKO, 2019, no. 1, pp. 41—59. (In Russ.)
7. *Zameshchenie zapasov Arktiki. Minprirody obespekoeno medlennym razvitiem Severnogo puti* [Substitution of Reserves in the Arctic. The Ministry of Natural Resources

- Is Concerned about the Slow Development of the Northern Sea Route]. Available at: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/196913-zameshchenie-zapaso-arktiki-minprirody-obespokoeno-medlennym-razvitiem-sevmorputi/pr/> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
8. Zubkov K.I., Karpov V.P. Rossiyskie proekty v Arktike: preemstvennost' zadach i resheniy [Russian Projects in the Arctic: Continuity of Tasks and Solutions]. *Vestnik Tyumenskogo gosudarstvennogo universiteta. Gumanitarnye issledovaniya*, 2019, vol. 5, no. 1, pp. 173—187. (In Russ.)
 9. *Kozyr' Arktiki: chto dast Rossii Sevmorput'* [The Trump Card of the Arctic: What the Northern Sea Route Will Give Russia]. Available at: <https://www.gazeta.ru/business/2019/09/06/12631171.shtml> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
 10. Konyshov V.N., Sergunin A.A. Zachem Rossii nuzhna Arktika? [Why Does Russia Need the Arctic?]. *POLITEKS. Politicheskaya ekspertiza*, 2011, vol. 7, no. 2, pp. 153—164. (In Russ.)
 11. Krasnopol'skiy B.Kh. Tikhookeanskaya Arktika: sovremennoe sostoyanie i vozmozhnye napravleniya razvitiya [The Pacific Arctic: The Current State and Possible Directions of the Development]. *Regionalistika*, 2017, vol. 4, no. 3, pp. 29—39. (In Russ.)
 12. Kuteleva A.V., Sal'nikova P.O., Chernilevskaya K.E., Shevchuk E.I. *Svobodnyy port Vladivostok: vyzovy i resheniya*. Analiticheskiy doklad NIU "Vysshaya shkola ekonomiki" [The Free Port of Vladivostok: Challenges and Solutions / The Analytical Report of HSE University]. Available at: <https://we.hse.ru/mirror/pubs/share/343696640> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
 13. Larchenko L.V. Razvitie arkticheskikh opornykh zon — gosudarstvennaya strategiya na desyatiletie [The Development of the Arctic Support Zones — a State Strategy for the Decade]. *Innovatsii*, 2018, no. 2 (232), pp. 2—6. (In Russ.)
 14. Leonov S.N. Instrumenty realizatsii gosudarstvennoy regional'noy politiki v otnoshenii Dal'nego Vostoka Rossii [The Tools for the Implementation of the State Regional Policy towards the Russian Far East]. *Prostranstvennaya ekonomika*, 2017, no. 2, pp. 41—67. (In Russ.)
 15. Leonov S.N. Osvoenie arkticheskoy zony Dal'nego Vostoka: sostoyanie i problemy [The Development of the Arctic Zone of the Far East: State and Problems]. *Regional'naya ekonomika i upravleniye*, 2013, no. 4, pp. 57—70. (In Russ.)
 16. Lomanov A. *Ledyanoy Shyolkovyy put': programma vzaimnoy stykovki* [The Ice Silk Road: Mutual Docking Program]. Available at: <https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/ledyanoy-shyolkovyy-put/> (accessed 22.11.2020). (In Russ.)
 17. Minakir P.A., Krasnopol'skiy B.Kh., Leonov S.N. Issledovaniya po problemam osvoeniya Dal'nevostochnoy Arktiki: ehkonomicheskie aspekty [Research on the Problems of the Development of the Far Eastern Arctic: Economic Aspects]. *Regionalistika*, 2016, vol. 3, no. 4, pp. 6—19. (In Russ.)
 18. *Ministerstvo dvukh okeanov* [The Ministry of the Two Oceans]. Available at: <https://www.eastrussia.ru/material/ministerstvo-dvukh-okeanov/> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
 19. *Minprirody nashlo sposob vypolnit' ukaz Putina po zagruzke Sevmorputi* [The Ministry of Natural Resources Has Found a Way to Fulfill Putin's Decree on Loading the Northern Sea Route]. Available at: <https://www.rbc.ru/business/13/03/2019/5c87d7af9a7947460fcfc78e> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
 20. Mirzekhanova Z.G. Territorii operezhayushchego razvitiya rossiyskogo Dal'nego Vostoka: ozhidaniya i deystvitel'nost' [The Territories of Advanced Development of the Russian Far East: Expectations and Reality]. *Regional'nyye problemy*, 2019, vol. 22, no. 2, pp. 55—61. (In Russ.)

21. *O Strategii razvitiya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii i obespecheniya natsional'noy bezopasnosti na period do 2020 goda* [On the Strategy for the Development of the Arctic Zone of the Russian Federation and Ensuring National Security for the Period until 2020]. Available at: <http://government.ru/info/18360/> (accessed 22.11.2020). (In Russ.)
22. *Ob Osnovakh gosudarstvennoy politiki Rossii v Arktike na period do 2020 goda i dal'neyshuyu perspektivu* [On the Fundamentals of Russian State Policy in the Arctic until 2020 and Beyond]. Available at: <http://government.ru/info/18359/> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
23. *Ob utverzhdenii Kompleksnogo plana modernizatsii i rasshireniya magistral'noy infrastruktury na period do 2024 goda* [On the Approval of the Comprehensive Plan for the Modernization and Expansion of the Trunk Infrastructure until 2024]. Available at: <http://government.ru/docs/34297/> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
24. Orekhin P. *Zagruzyat sverkh plana. Razvitie Sevmorputi posluzhit ukrepleniyu ehkonomiki Dal'nego Vostoka* [Loading in Excess of the Plan. The Development of the Northern Sea Route Will Serve to Strengthen the Economy of the Far East]. Available at: <https://rg.ru/2019/09/03/razvitie-sevmorputi-posluzhit-ukrepleniye-ekonomiki-dalnego-vostoka.html> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
25. Pilyasov A.N., Putilova E.S. *Novye proekty osvoeniya rossiyskoy Arktiki: prostranstvo znachimo* [New Projects for the Development of the Russian Arctic: Space Is Significant]. *Arktika i Sever*, 2020, no. 38, pp. 20—42. (In Russ.)
26. *Postanovlenie Pravitel'stva RF № 371 ot 29 marta 2019 goda "O vnesenii izmeneniy v gosudarstvennuyu programmu Rossiyskoy Federatsii „Sotsial'no-ehkonomicheskoe razvitie Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii“"* [The Decree of the Government of the Russian Federation No. 371 of March 29, 2019 "On Amendments to the State Program of the Russian Federation 'Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation'"]. Available at: https://www.economy.gov.ru/material/file/f4ce065453919822ca0f59e10acc5483/29032019_371.pdf (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
27. *Preodolevaya kholod. Interesy i politika stran Aziatsko-Tikhoookeanskogo regiona v Arktike: vyzovy i vozmozhnosti dlya Rossii* [Overcoming the Cold. Interests and Policies of the Countries of the Asia-Pacific Region in the Arctic: Challenges and Opportunities for Russia]. Ed. by. V.L. Larin, S.K. Pestsov. Vladivostok, IIAE DVO RAN Publ., 2017, 385 p. (In Russ.)
28. *Proekt postanovleniya Pravitel'stva RF "Ob utverzhdenii gosudarstvennoy programmy Rossiyskoy Federatsii „Sotsial'no-ehkonomicheskoe razvitie Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii“"* [The Draft Decree of the Government of the Russian Federation "On the Approval of the State Program of the Russian Federation 'Social and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation'"]. Available at: <https://regulation.gov.ru/projects#departments=75&StartDate=15.9.2020&EndDate=23.9.2020&npa=108624> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
29. *Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiyskoy Federatsii "Ob utverzhdenii sostava Soveta po problemam Kraynego Severa i Arktiki pri Pravitel'stve Rossiyskoy Federatsii" ot 28 iyunya 2002 goda № 876-p* [The Order of the Government of the Russian Federation "On the Approval of the Composition of the Council for the Problems of the Far North and the Arctic under the Government of the Russian Federation of June 28, 2002 N 876-r]. Available at: <http://docs.cntd.ru/document/901821278> (accessed 22.11.2020). (In Russ.)
30. *Rasporyazhenie Pravitel'stva RF ot 21 dekabrya 2019 g. № 3120-p "Ob utverzhdenii prilagaemogo plana razvitiya infrastruktury Severnogo morskogo puti na period do 2035 g."* [The Order of the Government of the Russian Federation of December 21,

- 2019 N 3120-r “On the Approval of the Attached Plan for the Development of the Infrastructure of the Northern Sea Route for the Period until 2035”]. Available at: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/73261725/> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
31. *Rasshirit' put': gruzopotok po Sevmorputi uvelichat za schyot pribavki morey* [Expanding the Route: The Cargo Traffic along the Northern Sea Route Will Increase due to the Increase in the Seas]. Available at: <https://vostokmedia.com/news/politics/31-05-2020/rasshirit-put-gruzopotok-po-sevmorputi-uvelichat-za-schet-pribavki-morey> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
 32. *Resursnyy potentsial i budushchee rossiyskoy Arktiki* [Resource Potential and the Future of the Russian Arctic]. Available at: <https://будущее-арктики.рф/resursnyy-potencial-budushhee-rossijskoj-arktiki/> (accessed 24.11.2020). (In Russ.)
 33. *Rossiyskie vladeniya v Arktike. Istoriya i problemy mezhdunarodno-pravovogo statusa* [Russian Possessions in the Arctic. History and Problems of the International Legal Status]. Available at: <https://tass.ru/info/6312329> (accessed 21.11.2020). (In Russ.)
 34. *Rybopromyshlenniki Dal'nego Vostoka osvvaivayut Severnyy morskoy put'* [Far East Fishermen Are Developing the Northern Sea Route]. Available at: <https://dobroflot.rf/news/smi-o-nas/rybopromyshlenniki-dalnego-vostoka-osvvaivayut-severnyj-morskoy-put> (accessed 23.11.2020). (In Russ.)
 35. *Severnyy morskoy put': istoriya, regiony, proekty, flot i toplivoobespechenie* [The Northern Sea Route: History, Regions, Projects, Fleet and Fuel Supply]. Moscow, Skolkovo Publ., 2020, vol. 3, 105 p. (In Russ.)
 36. *Severnyy morskoy put' — klyuch k razvitiyu Rossiyskoy Arktiki* [The Northern Sea Route Is the Key to the Development of the Russian Arctic]. Available at: <https://roscongress.org/news/severnyj-morskoy-put-kljuch-k-razvitiyu-rossijskoj-arktiki/> (accessed 18.11.2020). (In Russ.)
 37. Stepanov I. *Arktika i Dal'niy Vostok — vmeste. Vser'yoj i nadolgo?* [The Arctic and the Far East Are Together. Seriously and For the Long Haul?]. Available at: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/arcticpolicy/arktika-i-dalniy-vostok-vmeste-vserez-i-nadolgo/> (accessed 22.11.2020). (In Russ.)
 38. Stetsyuk V.V. *Ehkonomicheskiy analiz vliyaniya realizatsii proektov “Territorii operezhayushchego razvitiya i Svobodnyy port Vladivostok” na sotsial'no-ehkonomicheskoe razvitie sub ektov Dal'nego Vostoka Rossii* [The Economic Analysis of the Impact of the Implementation of the Projects “Territories of Advanced Development and the Free Port of Vladivostok” on the Socio-Economic Development of the Subjects of the Russian Far East]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ehkonomika*, 2018, no. 44, p. 104–124. (In Russ.)
 39. Tamitskiy A.M. *Gosudarstvennaya politika sovremennoy Rossii v Arktike: ehtapy, priority i nekotorye itogi* [The State Policy of Modern Russia in the Arctic: Stages, Priorities and Some Results]. *Arktika i Sever*, 2012, no. 6, pp. 1–8. (In Russ.)
 40. *Ukaz Prezidenta Rossiyskoy Federatsii ot 02.05.2014 g. № 296 “O sukhoputnykh territoriyakh Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii”* [The Decree of the President of the Russian Federation of May 2, 2014 No. 296 “On Land Territories of the Arctic Zone of the Russian Federation”]. Available at: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/38377> (accessed 18.11.2020). (In Russ.)
 41. *Utverzhdyon plan razvitiya infrastruktury Severnogo morskogo puti do 2035 goda* [The Plan for the Development of the Infrastructure of the Northern Sea Route until 2035 Has Been Approved]. Available at: https://minvr.gov.ru/press-center/news/24164/?sphrase_id=1480825 (accessed 18.11.2020). (In Russ.)

Дата поступления в редакцию 26.11.2020