**КРАСНОПОЛЬСКИЙ
Борис
Хананович**

Доктор экономических наук,
профессор, главный научный
сотрудник

Институт экономических
исследований ДВО РАН,
ул. Тихоокеанская, 153,
Хабаровск, Россия, 680042

**KRASNOPOLSKI
Boris
Khananovich**

Doctor in economics,
professor, chief researcher

Economic Research
Institute FEB RAS, 153,
Tikhookeanskaya Street,
Khabarovsk, Russia, 680042

boriskrasno@gmail.com

УДК 332.1

**ВЛИЯНИЕ МАГИСТРАЛЬНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВМОРПУТИ
НА ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ
ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО СЕКТОРА
АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

В статье рассматривается взаимосвязь способов формирования и развития транспортно-логистической магистральной инфраструктуры Северного морского пути (СМП) в контексте правительственного плана развития инфраструктуры СМП до 2035 г. и реализации мероприятий национальных проектов России. Анализируются национальные и международные проблемы социально-экономического развития региона Берингова пролива и Тихоокеанской Арктики. Обосновывается создание Совета Берингова/Тихоокеанско-арктического региона (СБТР).

Арктическая зона Российской Федерации, Дальний Восток, Северный морской путь, магистральная инфраструктура, Берингов пролив, Тихоокеанская Арктика, Совет Берингова/Тихоокеанско-арктического региона

**INFLUENCE OF THE TRUNK
INFRASTRUCTURE OF THE NORTHERN SEA
WAY ON THE FUNCTIONING
OF THE FAR EASTERN SECTOR
OF THE RUSSIAN ARCTIC ZONE**

The article describes the relationship between the methods of formation and development of the transport and logistics trunk infrastructure of the Northern Sea Route (NSR) in the context of the government plan for the development of the NSR infrastructure until 2035 and the implementation of national projects in Russia. The national and international problems of the socio-economic development of the Bering Strait region and the Pacific Arctic are analyzed. It also substantiates and proposes the creation of the Council of the Bering / Pacific-Arctic Region (RBTR).

Arctic zone of the Russian Federation (AZRF), Far East, Northern Sea Route, magistral infrastructure, Bering Strait, Pacific Arctic, Bering/Pacific Arctic Council (BPAC)

© Краснопольский Б.Х., 2020

Введение

Как известно, в разделе «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», входящем в состав национальных проектов¹, предполагается увеличение объёма перевозок в акватории СМП к 2024 г. до 80 млн т (в 2018 г. – 9,9 млн т), ввод в эксплуатацию четырёх ледоколов на сжиженном природном газе, реализация мероприятий по навигационно-гидрографическому обеспечению судоходства на трассах СМП, строительство гидрографических, лоцмейстерских, аварийно-спасательных судов ледового класса, строительство терминала сжиженного природного газа и газового конденсата «Утренний» в морском порту Сабетта с реконструкцией судоходного подходного канала к порту, увеличение мощности российских морских портов на 21,6 млн т.

Для обеспечения этих параметров утверждён план развития инфраструктуры СМП до 2035 года², который сформирован исходя из прогноза всех существующих и перспективных групп грузопотоков и включает 84 мероприятия. Развитие арктической инфраструктуры регулируется также разделом 13 Указа Президента РФ «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года»³, в котором акцентируется внимание на строительстве и модернизации морских портов СМП и других транспортных коридоров.

Вышеупомянутые документы формулируют новый круг задач по развитию Арктической зоны РФ, связанных как с развитием собственно транспортной инфраструктуры, так и влиянием её на комплексные процессы социально-экономического развития всей зоны. Исследование экономических, технологических и социальных эффектов решения этих задач является одним из приоритетных направлений научно-экономических исследований, которые должны существенно дополнить ряд уже полученных в направлении исследования социально-экономической проблематики Арктической зоны РФ в целом, и особенно её Дальневосточного сектора результатов [1; 3; 4; 5; 6; 7].

Вышеупомянутые задачи имеют явную специфику при рассмотрении их в национальном и международном аспектах. Поэтому в настоящей статье рассматриваемые проблемы группируются именно таким образом.

Национальные проблемы

Новый подход к функционированию СМП на современном этапе освоения Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) заключается в развитии арктических территорий на основе создания опорных зон развития и территорий опережающего развития (ТОР) при значительном увеличении объёмов грузоперевозок по СМП. Конечно, этот подход касается и дальневосточных северо-арктических территорий, к которым традиционно относятся районы Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа, а также эксклюзивные экономические зоны (ЭЭЗ) морских акваторий, граничащих с этими субъектами РФ в северной части Тихого и Северном Ледовитом океанах.

Вместе с тем для упомянутых территорий Дальнего Востока (будем их называть восточным «форпостом» АЗРФ в Тихоокеанском секторе мирового арктического бассейна) планы развития инфраструктуры до 2035 г. выглядят существенно скромнее, чем для регионов евро-

¹ <http://static.government.ru/media/files/p7nn2CS0pVhvQ98OOwAt2dzCIAietQih.pdf>

² Распоряжение Правительства РФ № 3120-р от 21 декабря 2019 г. «План развития инфраструктуры Северного морского пути до 2035 года».

³ Указ Президента РФ № 164 от 5 марта 2020 г. «Об Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года».

пейской части страны, включая Западную Сибирь, что демонстрируется лишь двумя крупными инфраструктурными проектами («Белкомур» и «Баренцкомур»).

«Белкомур» (Белое море – Коми – Урал) – это комплексный проект промышленного и инфраструктурного развития европейского севера РФ и Урала, основой которого является строительство железнодорожной магистрали Соликамск – Сыктывкар – Архангельск протяжённостью 1 161 км, которая позволит сократить путь от Урала до портов Архангельска на 800 км.

«Баренцкомур» (Баренцево море – Коми – Урал) представляет собой проект строительства железной дороги по маршруту Сургут (Ханты-Мансийский автономный округ) – Полуночное (Свердловская область) – Троицко-Печорск – Сосногорск – Индига, которая наравне с «Белкомуром» станет новым маршрутом для экспорта продукции промышленных предприятий восточной части РФ.

Реализация этих проектов позволит значительно повысить роль европейского и западно-сибирского секторов Арктики в экономическом развитии всей зоны АЗРФ. Это, конечно, прежде всего объясняется необходимостью развития Северного широтного хода, который должен в приарктической материковой части стать параллельной СМП транспортной магистралью.

Тем не менее проблема дальнейшего сбалансированного освоения и социально-экономического развития дальневосточного сектора АЗРФ на базе инфраструктурного развития СМП не должна уходить на второй план. Следует учитывать, что морские порты дальневосточной Арктики (Тикси, Певек, Провидения, Эгвекинот, Анадырь и Беринговский) были построены еще в 1940-х – 1950-х гг. в основном для решения военно-стратегических проблем. Они нуждаются в комплексной модернизации, так как износ оборудования составляет около 90%. Пока эти порты перерабатывают лишь 1–3% от общего объёма грузов морских портов российской Арктики, что связано с низкой степенью освоенности дальневосточного сектора и, соответственно, ограниченным внутренним производственным и потребительским спросом [3].

Мероприятия, предусмотренные планом развития инфраструктуры СМП, которые касаются развития дальневосточных северо-арктических прибрежных территорий, включают в себя несколько направлений.

Во-первых, развитие инфраструктуры морских портов и терминалов СМП – реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Певек (Чукотский автономный округ) и уточнение потребности в развитии государственной портовой инфраструктуры в акватории СМП в соответствии с планами добывающих компаний, действующих в опорных зонах развития в Якутии и на Чукотке.

Во-вторых, общие мероприятия по развитию аварийно-спасательного и вспомогательного флота, которые распространяются и на дальневосточные северо-арктических территории. В частности, строительство совместно с добывающими компаниями объектов инфраструктуры арктических центров управления в кризисных ситуациях МЧС России в г. Певек (Чукотский автономный округ) и в посёлке городского типа Тикси (Республика Саха (Якутия)).

В-третьих, распространяющиеся на дальневосточную Арктику общие мероприятия по развитию навигационно-гидрографического обеспечения судоходства в акватории СМП и развитию ледокольного флота.

В-четвертых, завершение создания крупного порта-хаба в Петропавловске-Камчатском (Камчатский край), через который предполагается формирование грузопотоков не только из южных дальневосточных портов, но и международного грузопотока из стран Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, что должно стимулировать рост грузопотока и международного транзитного судоходства в акватории СМП. Решению этой же задачи посвящены мероприятия

по разработке механизмов государственной поддержки, обеспечивающих глобальную конкурентоспособность международных (в том числе транзитных) перевозок в акватории СМП. Это очень важный вопрос для его дальневосточного сектора, так как без хорошо налаженного здесь государственно-частного партнёрства в решении этой задачи будет практически невозможно её реализовать только силами региональных структур. И прежде всего здесь требуется опережающая государственная поддержка научных организаций Дальнего Востока для научно-прикладных проработок по стратегической оценке возможных объёмов международных транзитных грузопотоков по СМП от таких стран, как Китай, Япония, Южная Корея, Индонезия и др.

При этом нужно понимать, что при всей важности обеспечения грузопотоков по СМП для жизнеобеспечения арктических территорий Дальнего Востока (так называемый «северный завоз») они не решат в целом проблемы развития СМП как крупнейшей глобальной международной морской транспортной магистрали, конкурирующей с такими узлами грузоперевозок, как, например, Суэцкий канал. Необходимы опережающие научно-прикладные проработки по грузопотокам из стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в том числе перенаправляемых с южных маршрутов на СМП.

В-пятых, мероприятия по развитию авиационной и железнодорожной инфраструктуры для обеспечения грузовой базы СМП. В частности, реконструкция аэропортового комплекса в г. Певек и аэропорта Кепервеем (Чукотский автономный округ), аэропорта Черский (Республика Саха (Якутия)).

В-шестых, мероприятия, направленные на развитие отечественного судостроения для целей арктического судоходства, обеспечение безопасности мореплавания и связи в акватории СМП, по комплексному анализу готовности гидрографического, метеорологического, информационно-телекоммуникационного, аварийно-спасательного и прочего обеспечения организации круглогодичного судоходства, развитию энергетических мощностей, обеспечивающих функционирование инфраструктуры СМП и прибрежных территорий, кадровому обеспечению инфраструктурных проектов, оказанию медицинской помощи, которые относятся ко всей акватории СМП, но по большинству пунктов непосредственно относятся и к северо-арктическим территориям Дальнего Востока.

При этом в плане не отражены два крупных блока мероприятий, которые имеют концептуальное значение для дальневосточного сектора Арктики.

Во-первых, не отражены мероприятия по развитию внутренних водных путей северо-арктических территорий, непосредственно примыкающих к морским портам и дающих возможность осуществлять модальные грузоперевозки в более отдалённые районы. Например, региональная администрация Чукотки в последнее время добивается включения рек Анадырь и Канчалан в перечень внутренних водных путей России, которые могут иметь тесные связи с морским портом Анадырь, что необходимо для обеспечения завоза жизненно важных грузов в населённые пункты на берегах Анадыря и Канчалана. Включение этого мероприятия в план инфраструктурного обеспечения СМП позволило бы получить федеральную поддержку для оценки возможностей обслуживания водных судоходных путей во взаимосвязи с морскими грузоперевозками в эти районы.

Во-вторых, в план развития инфраструктуры СМП не вошли мероприятия по развитию природных национальных парков, в частности, такого, как «Берингия», крупнейшего в восточной части АЗРФ, создание которого было оговорено ещё в 1990 г. в подписанном президентами СССР и США совместном заявлении. Предполагалось, что в районе Берингова пролива будет создан советско-американский международный парк, представляющий собой комплекс особо охраняемых наземных территорий и акваторий, что послужит делу расширения двустороннего

сотрудничества в области охраны окружающей среды и сохранения культурного наследия, что является общим достоянием двух народов.

Конечно, известные проблемы взаимоотношений двух крупнейших арктических стран мира – России и США – в настоящее время, связанные с различными политическими санкциями США против нашей страны, нарушили практическую реализацию достигнутых договорённостей на международном уровне. Но что касается развития национального парка «Берингия» на российской стороне, то эти вопросы было бы желательно включить как дополнительные мероприятия в план развития инфраструктуры СМП.

Международные проблемы

Международные проблемы развития инфраструктуры СМП не ограничиваются вопросами увеличения грузопотоков за счёт развития встречных транзитных перевозок между странами Европы и странами Северо-Восточной и Восточной Азии (Китай, Япония, Южная Корея, Индонезия и др.) [2; 8]. Одним из самых больших вызовов в перспективе для стратегических планов конструирования международного маршрута по Северному морскому пути, находящемуся под юрисдикцией и, соответственно, под полным контролем РФ, является вероятный сдвиг доступных маршрутов проводки судов в высоких широтах под воздействием климатических изменений.

Активно проявляющиеся в последнее время процессы уменьшения ледового покрова в Арктике могут привести к тому, что традиционная трасса СМП, которая сейчас проходит по российским национальным арктическим акваториям и по исключительной экономической зоне России, может стать более высокоширотной. В этом случае эта новая трасса будет находиться за пределами зон суверенитета и юрисдикции России, которая в таком случае лишится правовых полномочий по контролю над судоходством в морских арктических широтах.

Эта трасса может стать элементом международного судоходного транспортного маршрута. Тогда снимется необходимость обязательного обеспечения ледокольной и лоцманской проводки со стороны России, чего добиваются некоторые страны. Регулирование высокоширотного судоходства перейдёт в руки Международной морской организации и будет осуществляться под контролем соответствующих международных конвенций.

Всё это вряд ли случится в ближайшей перспективе, но эти обстоятельства нужно учитывать при планировании политики РФ в Арктике, в том числе и в её Тихоокеанском секторе. Как хорошо известно, главным инициатором этого нового высокоширотного международного СМП выступают США. Это требует уже сейчас продумать и оценить вероятные политические и институциональные шаги, которые вряд ли позволят в будущем аннулировать эту угрозу, но вполне способны минимизировать политические и экономические риски за счёт перевода этой гипотетической ситуации в кооперативное русло.

Важно уже сейчас начать работу по созданию институциональной инфраструктуры для обеспечения эффективного функционирования СМП, основанную на сотрудничестве России и США в этой зоне. Это имеет важное значение не только для перспективы, но и в настоящее время, причём касается кроме РФ и США также практически всех стран, которые будут использовать СМП в своих интересах, так как стабильные российско-американские взаимоотношения в регионе Берингова пролива и Тихоокеанской Арктики являются гарантией безопасности их грузоперевозок.

Однако обсуждавшийся выше план развития инфраструктуры СМП не затрагивает вопросы приграничного сотрудничества регионов в зоне действия СМП в восточном секторе Ар-

ктики. Ниже обсуждается вариант создания упомянутой институциональной инфраструктуры приграничного сотрудничества в восточном секторе Арктической зоны РФ, который ранее уже предлагался в работах, опубликованных по итогам 24-го заседания Российско-американского тихоокеанского партнерства (РАТОП), прошедшего в конце июня 2019 г. в Хабаровске [1].

Речь идёт о создании российско-американского Совета Берингово/Тихоокеанско-арктического региона (СБТР), что могло бы при благоприятных внешнеполитических условиях обеспечить в этом регионе атмосферу доверия между Россией и США, что позволило бы снять остроту вопроса о создании новой трассы высокоширотного СМП. Этот Совет мог бы послужить элементом механизма усиления сотрудничества России и США, что положительно повлияло бы на функционирование и безопасность СМП.

Конечно, оба сектора мировой Арктики – Атлантический и Тихоокеанский – одинаково влияют на развитие всего Арктического бассейна. Но мировое сообщество уделяет этим секторам далеко не одинаковое внимание. В частности, для Атлантического сектора созданы различные Евро-Атлантические структуры. Одной из таких весьма эффективно работающих структур является Совет Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР), который был учреждён как форум регионального приграничного сотрудничества в 1993 г. на встрече министров иностранных дел России и стран Северной Европы в городе Киркенесе (Норвегия). В Тихоокеанском секторе подобных международных структур не создано вообще, хотя количество и важность проблем на «перекрёстке» Тихого и Северного Ледовитого океанов на стыке Евразии и Северной Америки нисколько не ниже, чем в случае «перекрёстка» Атлантического океана и Арктического бассейна.

Создание нового Совета Берингово/Тихоокеанско-Арктического региона (СБТР) по аналогии с СБЕР устранил этот институциональный перекос, что даст возможность установить постоянно действующие рабочие контакты и обмен информацией между этими макро-региональными советами (СБЕР и СБТР), а также организовать их согласованное взаимодействие с международным Арктическим советом и другими уже созданными международными арктическими организациями.

Главная функция макро-региональных советов (СБЕР и СБТР) как инфраструктурных элементов развития СМП и прибрежных территорий будет заключаться в обеспечении независимого общественного мониторинга состояния различных объектов континентальной и акваториальной природы, рачительного хозяйственного освоения и использования природных ресурсов и развития человека как индивида и основы человеческой популяции с учётом специфики арктической зоны мира в каждом из секторов мировой Арктики. Данный мониторинг должен быть направлен на контроль за использованием лучших политик и практик в социально-экономическом развитии каждого сектора на основе изучения международного опыта России и её приграничных стран в Арктике.

Реализация данной схемы позволит международному сообществу более продуманно и эффективно осуществлять межнациональные и национальные наилучшие политики и практики в освоении природных ресурсов в Арктике и более разумно подходить к сохранению экологической устойчивости Арктического региона в целом.

Главный критерий включения тех или других территорий в зону СБТР – не только их чисто географическая принадлежность, но также, что очень важно, их ведущая сегодняшняя и завтрашняя роль в российско-американском партнёрстве в этом секторе мировой Арктики. С этой точки зрения наряду с чисто арктическими территориями – Чукоткой и Аляской – в состав СБТР нужно, видимо, включить региональные администрации и общественные организации территорий Республики Саха (Якутия) и Камчатского края, которые играют весьма существен-

ную роль в развитии российско-американских отношений в Тихоокеанском секторе мировой Арктики.

В целом, выявляются три типа территорий, которые могут быть заинтересованы в создании СБТР как инфраструктурного элемента СМП в этом арктическом секторе:

1. Территории, являющиеся непосредственным объектом деятельности СБТР: с российской стороны – Чукотка, Камчатка и Якутия, с американской стороны – штат Аляска, а также эксклюзивные экономические зоны акваторий северной части Тихого океана и Северного Ледовитого океана, примыкающие к этим территориям, то есть к Тихоокеанскому сектору мировой Арктики на стыке Евразии и Северной Америки.

2. Территории, которые можно назвать «комплиментарными», дополняющие и поддерживающие российско-американское партнёрство в Тихоокеанском секторе Арктики в целях его экологического и социально-экономического стабильного развития (южные районы Дальнего Востока России – Сахалинская область, Хабаровский и Приморский края, а также штаты северо-западного побережья США – Вашингтон и Орегон).

3. Территории стран-наблюдателей (Канада, страны Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии), которые имеют свои экономические интересы в зоне Берингова пролива, в использовании Севморпути и в решении других вопросов стабильных российско-американских отношений в Тихоокеанской Арктике, от которых зависит реализация их интересов.

Учитывая требования федерального закона¹ и опыт организации и функционирования СБЕР, можно предложить следующую структуру СБТР (рис.). В этой структуре административные подразделения выполняют организационные функции, а рабочие группы обеспечивают решение основных задач, которые выделены в качестве приоритетных на данном этапе. Ряд аналогичных рабочих групп создается и при Комитете старших должностных лиц (старших офицеров), который подчинён высшему двустороннему российско-американскому Совету и направлен на решение глобальных международных проблем, и при Региональном Комитете, подчинённом Региональному Совету и направленному на решение приоритетных региональных проблем. Эти рабочие группы направлены на различные уровни мониторинга приоритетных проблем – на уровне глобальных арктических проблем и на уровне региональных проблем данного арктического сектора. Но для более детальной и согласованной работы с этими проблемами рабочие группы могут объединить свои усилия в совместные экспертные коллективы – совместные рабочие группы.

Особое внимание нужно обратить на такой элемент структуры СБТР, как «Специальный Комитет по формированию Берингова/Тихоокеанско-арктического Пан-Евразийского транспортного ареала», в который включается практически вся транспортная система морских перевозок по СМП в европейско-азиатском направлении, по дальневосточным морским коридорам и транспортным магистралям Северо-Восточной и Юго-Восточной Азии, а также вдоль северо-западного побережья США в арктическом направлении, включая Северо-Западный проход вдоль аляскинского и канадского арктического побережья в Европу.

Вышеприведённые предложения обсуждались на недавно прошедшей сессии «Перспективы российско-американского сотрудничества в регионе Берингова пролива» Форума «Арктика: настоящее и будущее» Ассоциации полярников (АСПОЛ), который состоялся 5–7 декабря 2019 г. в Санкт-Петербурге². Эти предложения были включены в финальную резолюцию Форума, учитывая важность этой инициативы в преддверии председательства России в международном Арктическом совете в 2021–2023 гг.

¹ Федеральный закон № 179-ФЗ от 26 июля 2017 г. «Об основах приграничного сотрудничества».

² <http://www.forumarctic.com/conf2019/>

Рис. Структура Совета Берингова/Тихоокеанско-арктического региона (СБТР)

Заключение

В данной статье рассмотрены вопросы определения путей и механизмов влияния, которые будут вызваны реализацией в арктических дальневосточных районах и в секторе Тихоокеанской Арктики мероприятий национальных проектов России и нового распоряжения правительства страны о развитии инфраструктуры СМП в прибрежных арктических районах. Это является весьма важной задачей для исследователей дальневосточных северо-арктических территорий.

В статье обсуждается возможность включения в качестве дополнения к плану намеченных мероприятий по развитию инфраструктуры СМП ряда проектов, связанных с дальневосточными регионами. Это ещё в принципе возможно, так как в течении почти всего 2020 г. Минвостокразвития России совместно с Росатомом, Минэнерго и региональными правительствами предполагает работать над адаптацией и коррекцией намеченных проектов, планируемых к реализации в рамках плана развития СМП.

Также обосновывается предложение о возможном создании Совета Берингова/Тихоокеанско-арктического региона (СБТР). Главная функция этого совета совместно с Советом Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР) как инфраструктурных элементов развития СМП и прибрежных территорий в восточном и западном секторах АЗРФ будет заключаться в обеспечении независимого общественного мониторинга, который должен быть направлен на контроль за использованием лучших политик и практик в природно-экологическом и социально-экономическом их развитии на основе изучения международного опыта России и её приграничных стран в Арктике.

Необходима и разработка аппарата и инструментария научно-стратегической оценки влияния этих мероприятий на комплексную эффективность развития не только дальневосточных арктических районов России как «форпоста» АЗРФ, но и в целом на международную обстановку в секторе Тихоокеанской Арктики и регионе Берингова пролива.

Речь здесь идёт о долгосрочном аспекте, о перспективе 2020–2035 гг., а также об активизации международных российско-американских исследований в этой арктической зоне. Что касается позиции американских учёных в этом плане, то они готовы и постоянно подчёркивают своё желание развивать научные и деловые контакты с российской стороной. Для примера можно привести хотя бы отчёт за 2019 г. такого весьма важного научного подразделения, как Международный арктический исследовательский центр (International Arctic Research Center, IARC) Университета штата Аляска (Фербенкс)¹, в котором авторы подчёркивают острую необходимость продолжить и усилить исследовательские проекты с Дальневосточным отделением РАН в рамках действующего при центре международного Консорциума научных организаций, включающего кроме России такие страны, как Япония, Южная Корея, Китай и Германия.

Организация совместных исследований в регионе Берингова пролива и Тихоокеанской Арктики — это непростая комплексная междисциплинарная и международная проблема, но она должна быть решена в дальнейших исследованиях, прежде всего в интересах нашей страны.

¹ https://uaf-iarc.org/wp-content/uploads/2019/11/2019-annual-report_IARC.pdf

Список литературы

1. Вороненко А.Л., Краснопольский Б.Х., Фуз П. Совет Берингова/Северо-Арктического тихоокеанского региона: Инициативная рабочая группа // *Пространственная экономика*. 2019. Т. 15. № 3. С. 186–190. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.186-190>
2. Журавель В.П. Развитие Северного морского пути: национальный и международный аспекты // *Научно-аналитический Вестник Института Европы РАН*. 2019. № 2. С. 119–124.
3. Заостровских Е.А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // *Регионалистика*. 2018. Т. 5. № 6. С. 92–106. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2018.6.92>
4. Краснопольский Б.Х. Дальневосточная Арктика: роль инфраструктуры в экономическом развитии и системобразовании опорных зон // *Пространственная экономика*. 2018. № 3. С. 165–181. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.3.165-181>
5. Краснопольский Б.Х. Регион Тихоокеанской Арктики и Берингова пролива: трансграничная кооперация в хозяйственном освоении и решении природно-экологических проблем // *Проблемы обеспечения экологической безопасности и устойчивое развитие арктических территорий*. Архангельск, 2019. С. 547–552.
6. Минакир П.А., Краснопольский Б.Х. Экономические механизмы внедрения новых технологий рационального использования арктических ресурсов // *Регионалистика*. 2018. Т. 5. № 5. С. 12–24. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2018.5.12>
7. Минакир П.А., Краснопольский Б.Х., Леонов С.Н. Исследования по проблемам развития Дальневосточной Арктики: экономические аспекты // *Регионалистика*. 2016. Т. 3. № 4. С. 6–19. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2016.4>
8. Смаль С.В., Ильясов Р.М. Северный морской путь: проблемы стратегического развития и перспективы международного использования // *Общество: политика, экономика, право*. 2018. № 6. С. 14–16.

References

1. Voronenko A.L., Krasnopolski B.H., Fuhs P. Council of Bering/North-Arctic Pacific Region: Initiative Working Group. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2019. Vol. 15. No. 3. Pp. 186–190. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2019.3.186-190> (In Russian)
2. Jouravel V.P. Development of the Northern Sea Route: National and International Aspects. *Nauchno-analiticheskiy vestnik Instituta Evropy RAN* [Scientific and Analytical Bulletin of the Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences]. 2019. No. 2. Pp. 119–124. (In Russian)
3. Zaostrovskikh E.A. Eastern Arctic Seaports and Support Zones of Northern Sea Route. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 6. Pp. 92–106. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2018.6.92> (In Russian)
4. Krasnopolski B.Kh. Far Eastern Arctic: The Role of Infrastructure in the Economic Development and System Formation of the Support Zones. *Prostranstvennaya ekonomika = Spatial Economics*. 2018. No. 3. Pp. 165–181. <http://dx.doi.org/10.14530/se.2018.3.165-181> (In Russian)
5. Krasnopolski B.H. Region of the Pacific Arctic and the Bering Strait: Cross-Border Cooperation in Economic Development and Solving Natural and Environmental Problems. In: *Environmental Safety Problems and Sustainable Development of Arctic Territories Arkhangelsk*, 2019. Pp. 547–552. (In Russian)
6. Minakir P.A., Krasnopolski B.Kh. Economic Mechanisms for the Introduction of New Technologies for the Rational Use of Arctic Resources. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2018. Vol. 5. No. 5. Pp. 12–24. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2018.5.12> (In Russian)
7. Minakir P.A., Krasnopolski B.Kh., Leonov S.N. Research on the Development of the Far East Arctic: Economic Aspects. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2016. Vol. 3. No. 4. Pp. 6–19. <http://dx.doi.org/10.14530/reg.2016.4> (In Russian)

8. Smal S.V., Ilyasov R.M. Northern Sea Route: Problems of Strategic Development and Prospects for International Use. *Obshestvo: politika, economica, pravo* [Society: Politics, Economy, Law]. 2018. No. 6. Pp. 14–16. (In Russian)

■ ■ ■
Для цитирования:

Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры Севморпути на функционирование дальневосточного сектора Арктической зоны Российской Федерации // Регионалистика. 2020. Т. 7. № 2. С. 72–82. <https://doi.org/10.14530/reg.2020.2.72>

For citing:

Krasnopolski B.Kh. Influence of the Trunk Infrastructure of the Northern Sea Way on the Functioning of the Far Eastern Sector of the Russian Arctic Zone. *Regionalistica* [Regionalistics]. 2020. Vol. 7. No. 2. Pp. 72–82. <https://doi.org/10.14530/reg.2020.2.72> (In Russian)