

ЭВОЛЮЦИЯ ФОРМ ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА СЕВЕРЕ: ОСОБЕННОСТИ И СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ

*В.А. КРЮКОВ, д.э.н., чл.-корр. РАН,
Институт экономики и организации промышленного
производства, Новосибирск*

Введение

Освоение Севера и Арктики в различных странах имеет много общего. Это обстоятельство, в частности, послужило основанием к формулированию общих экономических моделей развития экономики «высоких широт», основанных на анализе процессов освоения, получения и развития экспорте «основных продуктов». Одним из первых, кто обратил внимание на данную особенность экономики Севера, был канадский исследователь Гарольд Иннис, который в 1915 г. представил развитие Канады с точки зрения добычи и экспорта важнейшего ресурса – меха (прежде всего, бобрового). Он показал, что в процессе получения доступа к «основному продукту» не только формировалась хозяйственная деятельность на удаленных территориях, но также и шел процесс формирования Канады, как страны – прежде всего, вследствие развития путей сообщения, обеспечивавших добычу меха и его поставку через Атлантику в Европу [1], а также формирования и развития форм хозяйственной деятельности на данной территории.

Подходы к организационным формам получения «основного продукта» в Канаде претерпевали со временем значительные изменения – от деятельности отдельных «пассионариев» (т.н. «лесников» и «вояжеров»), ведущих дело на свой страх и риск, до крупных компаний и широкой вовлеченности в эти процессы государства. Была, в частности, создана «Компания Гудзонова залива» (1670 г.) – «мехоторговая империя», действующая и поныне (на сегодняшний день это старейшая коммерческая компания в мире). На протяжении 300 лет ее штаб-квартира находилась в Лондоне (в 1670–1970 гг.), а с 1970 г. – в городе Виннипег (канадская провинция Манитоба). Другая аналогичная компания

«Северо-Западная компания» была объединением монреальских купцов-мехоторговцев, созданным для устранения, как их конкуренции между собой, так и для борьбы с основным конкурентом – «Компанией Гудзонова залива». «Северо-Западная компания» была создана в 1776 г. купцами из числа поселившихся в Монреале шотландских горцев-католиков, к которым перешло на службу большинство франко-канадских вояжеров. В дальнейшем под давлением британских властей «Северо-Западная компания» в 1821 г. слилась с «Компанией Гудзонова залива» и за объединенной компанией сохранилось название последней [2].

В России (позже в СССР) данная логика (с определенной спецификой) также «выдерживалась». Исследование путей на Чукотку и на Камчатку в XVIII веке было не только инициативой правительства, сколько на начальном этапе определялось коммерческими интересами знатных людей, которые получали государственную поддержку (включая создание «Российско-Американской Компании» в XIX столетии) [3].

Формы хозяйственной деятельности на Севере и в Арктике

К числу общих особенностей хозяйственной деятельности и форм ее осуществления (организаций и обуславливающих их создание и функционирование норм и правил) Севера и Арктики, несомненно, относятся:

- акцент на освоении крупных и уникальных источников сырья и природных ресурсов;
- низкий уровень развития перерабатывающих отраслей и производств;
- значительная роль сектора публичных услуг и высокая роль трансфертов.

Данные особенности в совокупности значительно отличают экономику Севера и, тем более, Арктики от экономики других регионов мира и определяют ее макроструктуру. Для последней характерны наличие:

- сегмента «классической» экономики (функционирующего на общих принципах соизмерения затрат и результатов в денежной форме) – в основном он связан с реализацией проектов по освоению уникальных источников природных ресурсов (как возобновляемых, так и невозобновляемых);

- весьма замкнутого сегмента «традиционной» экономики – рыболовство, охота, оленеводство и сбор дикоросов весьма важны для северных и арктических домохозяйств и обеспечивают значительную долю не только доходов аборигенного населения, но и продуктов питания и средств жизнедеятельности в экстремальных природно-климатических условиях;

- значительного по масштабам «трансфертного сегмента» экономики – существенная часть потребления, особенно в публичном секторе, поддерживается при помощи трансфертов как с уровня региональных, так и центральных правительств.

Крупномасштабные проекты освоения минеральных ресурсов нефти и газа и до настоящего времени являются основой экономики Севера и Арктики. Особенно это касается России, где арктические регионы располагают колоссальными ресурсами золота (Чукотка, Магадан), апатитов и никеля (Мурманск, Норильск), олова (Якутия, Чукотка), а также алмазов (Якутия). Особенно богаты углеводородами ЯНАО и ХМАО.

«Конечно, основными гарантами экономической стабильности в регионе являются наши крупные промышленные компании, наши флагманы, как мы их называем: это Кольская горно-металлургическая компания "Норникеля", это акционерное общество "Апатит" ("ФосАгро") и Ковдорский ГОК. Работа этих предприятий, дополнительные налоговые поступления, которые были обеспечены (в этом году нам удалось увеличить налоговые поступления в бюджет более чем на 13,5%), – мы смогли направить эти дополнительные налоговые поступления на решение своих первоочередных задач» [4].

В Канаде основные районы добычи минеральных ресурсов и углеводородов – Северо-Западные Территории, Нунавут и Нунавик. В Норвегии добыча минеральных ресурсов составляет основу экономики провинции Финнмарк, а также провинций Норботтен и Вестерботтен в Швеции. Аляска (США) все еще обеспечивает добычу значительных объемы нефти и газа на Северном Склоне и на шельфе моря Бофорта, а также имеет одно из крупнейших месторождений цинка в мире.

«Важнейшая особенность экономической и финансовой систем реализации уникальных проектов в Арктике состоит в том, что, с одной стороны, добыча полезных ископаемых при освоении уникальных объектов генерирует колоссальное богатство, в то время как вся эта деятельность нацелена на удовлетворение

потребностей в природных ресурсах далеко за пределами Арктики. Более того, добытые ресурсы принадлежат владельцам капитала из-за пределов Арктики, тем кто контролирует и текущую деятельность и все ее финансовые результаты. Несколько гигантских корпораций доминируют в минерально-сырьевом секторе Арктики и ряд из них присутствует сразу в нескольких странах. При этом сравнительно малая часть дохода и прибыли от реализации проектов данными корпорациями в Арктике остается в ее границах... Из-за территориальной удаленности большинства регионов Арктики суммарные производственно-транспортные издержки гораздо выше по сравнению с аналогичными показателями в регионах за пределами Арктики. Как результат, подобные высокие издержки не позволяют конкурировать арктическим производителям товаров и услуг с неарктическими производителями – тем, у кого гораздо легче доступ к ресурсам (включая, разумеется, и транспортные издержки).

В общем и целом роль Арктики в глобальной экономике асимметрична – она экспортирует сырье в больших объемах в высокоразвитые регионы, в то время как импортирует большинство готовых изделий для своих внутренних нужд» [5, 6].

«Ядром» хозяйственной деятельности в Арктике являются добыча, производство и получение не просто «основных продуктов», а таких товаров и услуг, которые отличаются уникальными потребительскими и экономическими свойствами и особенностями. Потребительские свойства определяются теми неповторимыми и редкими свойствами растительной, животной и морской среды, которыми так богата Арктика, а также уникальными свойствами тех полезных ископаемых и минеральных ресурсов, которые содержатся в ее недрах и водах. Уникальность природных ресурсов связана с их редкостью – малой доступностью и, тем не менее, относительно меньшими затратами усилий на их получение (от затрат физического труда тех, кто их добывает, и до затрат финансовых ресурсов и износа «труда овеществленного» – различных сложных машин, механизмов, объектов инфраструктуры). Именно редкость и уникальные свойства и характеристики источников получения продуктов и товаров, производимых в Арктике, определяют и их значительную ценность и ту конечную цену, за которую их покупают по весьма высокой цене далеко за ее пределами.

В цене большинства товаров, продуктов и добытых в Арктике природных ресурсов (от лесов и фауны и до минерально-сырьевых ресурсов) содержится весьма значительная доля т.н. «рентной составляющей», той части цены, которая не только позволяет компенсировать высокие издержки, связанные с ведением хозяйственной деятельности в высоких широтах, но и получать значительную дополнительную прибыль в расчете на израсходованные труд, основной капитал и затраченные финансовые ресурсы.

Изначально источник уникальных свойств продуктов Арктического происхождения – сама природа и те естественные силы, под воздействием которых они формируются. Следует, однако, заметить, что в современных условиях во все большей степени источником уникальных свойств Арктических продуктов становятся не только естественные силы, но и уникальные знания и опыт (в том числе не основе соединения знаний коренных народов и научных знаний, накопленных многими поколениями ученых естествоиспытателей, посвятивших многие годы изучению Арктики).

Другая важная отличительная особенность хозяйственной деятельности на Севере и в Арктике – ее тесная связь с природно-климатическими и естественно-географическими условиями. Другая, не менее важная особенность, – дисперсность (рассредоточенность) хозяйственного пространства. Районы традиционной хозяйственной деятельности представлены практически повсеместно, в то же время районы хозяйственной деятельности, связанные с добычей и получением уникальных («основных») продуктов, весьма редки и разбросаны по огромной территории.

Очень сложно в столь удаленных друг от друга «анклавах» хозяйственной деятельности создать сколь-нибудь близкий к конкурентному рынок товаров и услуг. Поэтому фактор удаленности и природной экстремальности ведения хозяйственной деятельности неизбежно «дополняется» ее монополизацией и возникновением различных экономических барьеров. Эти обстоятельства не могут не влиять на экономические результаты, как функционирования, так и становления форм организации хозяйственной деятельности. Подобные «естественные» границы развития рыночных отношений может «размыть» только вмешательство государства или создание эффективных институтов гражданского общества (включая и те, которые складывались на протяжении

длительного времени в процессе регулирования традиционных видов хозяйственной деятельности).

Так, например, в числе последствий поспешных рыночных трансформаций в экономике Севера и Арктики России за истекшие 25–30 лет можно отметить (из-за отсутствия учета отмеченных выше особенностей хозяйственной деятельности):

- резкое ослабление экономических связей Арктики и Севера с более южными регионами страны (основные материально-вещественные потоки направлены на Запад и на зарубежный Восток);

- разрушение многих кооперационных связей, которые основывались на прямом и директивном планировании и управлении (фактическое прекращение вывоза леса по Севморпути; резкое уменьшение завоза грузов для нужд значительного уменьшившегося населения; отток трудоспособного населения из регионов Севера и Арктики – тех, которые не связаны с реализацией высокоэффективных проектов добычи минерально-сырьевых ресурсов);

- концентрацию хозяйственной деятельности вокруг крупных минерально-сырьевых проектов, реализуемых крупными компаниями (прежде всего, с государственным участием); развитие малого и среднего бизнеса в границах и рамках публичного (государственно-финансируемого) сектора предоставления социальных услуг;

- утрату навыков и форм регулирования традиционной хозяйственной деятельности на основе традиционных знаний и умений (как результат, перевыпас оленей в тундре; перевылов рыбы в реках; резкое снижение роли промыслово-охотничьей деятельности и в жизни и доходах северного населения); отход от первоначальных форм и рамок комплексного развития и реализации социально-экономических проектов в интересах развития территорий Севера и Арктики в долгосрочной перспективе (попытки формирования новой модели решения комплексных проблем на Севере и в Арктике – от всеохватывающих программ и «опорных зон развития» – пока не дали положительного результата).

Хозяйственная деятельность на Севере и в Арктике находится в процессе поиска и формирования отечественной модели. Как объединить исторические и пространственные особенности? Решение данной сложнейшей проблемы немислимо вне применения лучших прошлых черт (роли крупных проектов) и развития

предпринимательской активности населения и бизнеса вокруг них (а не только около поддерживаемых властью социально-значимых дел и направлений). Особая роль принадлежит науке и образованию – вполне закономерно, что созданы федеральные университеты в Архангельске, Якутске, Красноярске.

Важнейшая особенность хозяйственной деятельности и в том, что природные риски и риски хозяйственные очень тесно переплетаются в северных и арктических условиях. Хозяйственная деятельность в каждом из сегментов экономики Севера и Арктики (рыночном, трансфертном и традиционном) имеет и свои специфические формы координации – от преимущественно перераспределительных в государственном (трансфертном) сегменте экономики, до рыночных в экономическом сегменте (при этом перераспределительные процедуры являются «стандартным» инструментом обеспечения связанности крупных вертикально-интегрированных сырьевых компаний, активно осваивающих уникальные месторождения полезных ископаемых) и до нерыночных (обмена или дарения) в случае сегмента традиционной «экономики существования» (сохраняющего до сих пор многие «родимые пятна» натурального хозяйства).

Эволюция форм хозяйственной деятельности на Севере и в Арктике в современных условиях «задается» не только периодическим переходом от одного вида уникального ресурса к другому, от одной территории к другой, но и высокой степенью «проточности» приезжего населения (привозящего с собой все новые и новые знания и навыки, а также привносящего новую «энергетику») [7], а также постоянным развитием и расширением форм и рамок кооперационных связей и партнерских отношений. Поэтому, например, и Север, и Арктика, скорее, «не приемлют» конкуренцию и соперничество в той жесткой форме, которая присуща экономике более южных широт.

В частности, явно нецелесообразно, например, обособленное ведение трансфертной (прежде всего, оборонной) и рыночно-ориентированной хозяйственной деятельности. Многие объекты (прежде всего, инфраструктуры) создаются с учетом их многофункционального использования – как для нужд государственного управления (включая оборонные вопросы), так и хозяйственной деятельности самого различного характера и назначения (например, портовые сооружения и терминалы, склады и опорные поселения и проч.).

Формы хозяйственной деятельности в Арктике находятся в процессе непрерывных изменений и трансформации подходов и форм ее ведения. Формы и подходы, основанные на жесткой субординации и управлении из единого центра принятия решений при реализации тех или иных проектов, во все большей мере уступают дорогу формам, основанным на кооперации, партнерстве и взаимодействии. Это позволяет не только снижать высокие риски (как природно-климатические, так и экономические), но также и находить и более приемлемые (исходя из учета местных условий и уникальных знаний коренных народов Севера) решения.

Относительные цены

Экономические реформы, активный этап которых начался с 1990-х годов, привели не только к смене форм собственности на экономические активы (что выразилось в приватизации значительной их части), но также и к изменению относительных цен на все факторы и условия хозяйственной деятельности (от тарифов на транспортировку до цен на энергоресурсы и на заемные финансовые ресурсы). Окупаемость вложенных средств – их возврат и получение прибыли на инвестированный капитал стали доминирующими мотивами большинства экономических агентов. К новым экономическим условиям смогли адаптироваться те компании и те формы хозяйственной деятельности, которые характеризуются повышенной «априорной» доходностью.

Повышенная доходность уникальных горнорудных проектов позволяет не только компенсировать вложенные средства, но также рассчитаться по налогам и получить прибыль. Закономерно, что: «Промышленное производство на Российском Севере АЗРФ представлено крупными вертикально-интегрированными компаниями. Всего таких корпораций... более 20» [8]. Наличие уникальных горнорудных объектов (большие объемы производства, относительно низкие издержки и, соответственно, низкая доля транспортных тарифов в цене конечного продукта) обеспечило промышленности АЗРФ относительно высокую степень устойчивости в период экономических преобразований и является драйвером в настоящее время. Именно поэтому «Грузопоток по СМП в последние годы растет: по данным Минтранса, в 2016 г. он достиг рекордных 7,5 млн т, число ледокольных проводок удвоилось до 411. Основным драйвером роста стали

СПГ, нефть и уголь. Активные проекты – это Западная Арктика с вывозом сырья в основном в Европу. Ключевые грузоотправители – Новопортовское месторождение нефти "Газпром нефти", проект НОВАТЭКа "Ямал СПГ" (отгрузка СПГ начнется в ноябре), "Норникель" и "Востокуголь". Добычей нефти занимается и ЛУКОЙЛ, но отгрузка идет через терминал в Варандее на побережье Печорского моря. В Восточной Арктике добывающих проектов очень мало. Геологоразведку в устье Хатанги ведут «Роснефть» и ЛУКОЙЛ, у Polymetal, Kinross, Highland Gold и Millhouse – проекты по добыче золота на Чукотке, у "Ростеха" и группы ИСТ – лицензия в Якутии на Томторское редкоземельное месторождение. НОВАТЭК обсуждает проект перегрузочного терминала СПГ в Петропаловске-Камчатском. В целом пока перспективы транзита по Севморпути отличаются высокой степенью неопределенности» [9].

Ярким примером роли «разрушительного влияния» изменившихся ценовых пропорций (относительных цен – тарифов на транспорт, энерготарифов, цены заемных средств) является переориентация направлений вывоза леса и древесины на Востоке России. Так, начиная с 1989 г. объемы экспорта лесоматериалов из Енисея (г. Игарка) стали резко падать, дойдя до нескольких десятков тысяч кубометров. Значительно сократился и объем производства пиломатериалов.

Решающее значение имели три обстоятельства: 1) из-за опережающего роста цен на топливо и энергию, а также налогов и платежей по кредитам (по сравнению с ценами на лесопroduкцию) в Игарке лесопиление стало нерентабельным; 2) снизился спрос на экспортные пиломатериалы в Западной Европе; 3) традиционные поставщики древесины и пиломатериалов (из Нижнего Приангарья) стали предпочитать отгрузку железнодорожным транспортом и далее через морские порты Европейской России (Архангельск, Санкт-Петербург, Новороссийск); конкурентоспособность СМП снизилась из-за увеличения тарифов [10]. В основе «ухода» леса и пиломатериалов с трассы СМП – не только ледовые сборы и тарифы на перевозку, но, в немалой степени, изменения в организации лесной отрасли в целом. Лесные предприятия стали меньше в размерах, уменьшились и партии поставляемого ими леса и пиломатериалов. Также наблюдался и рост значения фактора времени при оценке целесообразности более длительных по времени схем поставки продукции на внешние рынки.

«С начала 90-х число предприятий ЛПК увеличилось более чем вчетверо при снижении объема вывозки древесины в пять раз. Рост объемов перевозок лесных грузов начался только в 1999 г., но до сих пор в отрасли масса малых предприятий с небольшими грузопотоками. При этом ЛПК разбросан по огромной территории со слабой инфраструктурой, и расходы на перевозки занимают существенное место в экономике отрасли. ...Основная часть грузопотока (свыше 70%) приходится на круглый лес, далее идут пиломатериалы, измельченная древесина, ДСП и ДВП, пропитанная шпалопродукция, дрова, шпалопродукция без пропитки, фанера и шпон и крепежные лесоматериалы. ...По словам речников, основная проблема заключается в портовом сборе, взимаемым для поддержания атомного ледокольного флота (даже летом ледоколы должны осуществлять контроль над акваторией Карского моря)» [11].

Цепочки создания стоимости

Ключевой вопрос хозяйственной деятельности на Севере и, особенно, в Арктике связан с тем, насколько и в какой мере данная деятельность может осуществляться на принципах рыночной экономики (т.е. окупаемости понесенных затрат при производстве той или иной продукции в процессе последующей ее реализации). Данные вопросы являются более чем острыми в случае «непрофильных» видов хозяйственной деятельности и, в особенности, тех, которые связаны с обеспечением жизнедеятельности социально-значимых объектов.

Основное препятствие – не только (и не столько) региональное удорожание (в силу удаленности, например), сколько локальный и, зачастую, замкнутый характер экономических систем в северной и арктической экономике. Преодоление возможно на пути: а) обеспечения транспортной доступности (что очень часто затруднено); б) реализации различных форм и схем поддержки со стороны государства (в этом случае говорить об эффективной экономической деятельности не приходится – это публичный трансфертный сектор со всеми его социально-политическими особенностями и характеристиками); в) формирования не только процедур и рамок участия в реализации проектов, но и распределения пространственно-распределенных эффектов (т.е. получения части дохода от реализации конечной продукции теми участниками цепочки, в т.ч. территориями, которые находятся близко к ее началу).

Нет необходимости доказывать, что Северный морской путь всегда рассматривался для освоения Арктики в контексте развития и решения проблем сибирских территорий – южной, средней и арктической зон. Такой позиции придерживаются многие исследователи, и не только в России. Например, специалисты Корейского морского института (Korea Maritime Institute, Seoul) видят стабильность и поступательность развития экономики Востока России в тесной связи хозяйственной деятельности в ее северной и арктической частях. Именно подобное единство, по их мнению, в состоянии обеспечить устойчивые экономические связи макрорегиона не только с соседними территориями (такими, как Европейская Россия или Дальний Восток), но может и более активно способствовать и участию в международном разделении труда. Это требует принципиально иных идей и подходов – от схем реализации проектов и до их технологической основы (с ориентацией на сокращение потребностей в привлечении трудовых ресурсов, комплексировании различных видов хозяйственной деятельности и проч.).

Развитие экономики внутренних регионов Востока России является основой устойчивого функционирования Северного морского пути и включения и Севера и Арктики в активную хозяйственную деятельность страны в целом.

Нельзя не отметить, что при реализации отмеченных выше трех направлений формирования приемлемого экономического «порядка» внешне чрезвычайно привлекательна идея создания единого органа управления: один распорядитель государственных финансовых ресурсов, единая скоординированный программа шагов и действий. В этой связи часто упоминается опыт Главсевморпути, Дальстроя и других северных трестов в далекие 1930–1950-е годы. Увы, по мнению автора, данная система управления не в состоянии обеспечить не только рост экономической эффективности хозяйственной деятельности на Севере и в Арктике, но и ее поддержание на сколь-нибудь приемлемом уровне: «Система управления, сложившаяся на Северо-Востоке России и связанная с деятельностью Дальстроя, носила экстремальный, специфический характер. Можно говорить о специальном режиме управления краем, где отсутствовали конституционно установленные органы государственной власти, где действовала власть Дальстроя – государства в государстве. Это и обусловило формирование дальневосточной системы управления» [12].

В рамках той экономической системы, которая формируется в России, начиная с 1991 г., пока не удалось выйти на создание консенсусного подхода к решению проблем функционирования и развития хозяйственной деятельности на Севере и в Арктике. Как было отмечено: «После ликвидации системы централизованного планирования одним из основных методов государственного воздействия на экономику России стали федеральные целевые программы. Поэтому большие надежды связывались с подготовкой комплексной программы социально-экономического развития всей зоны российского Севера. Однако разработанный проект программы так и не был принят. Вместо общей программы по Северу велась разработка и реализация федеральных целевых программ: а) по отдельным субъектам Российской Федерации; б) отраслевых программ, объекты и мероприятия которых охватывают северные регионы; в) федеральных координирующих программ по макрорегионам (Дальний Восток, Сибирь), включающим и северные территории» [9].

Уникальный опыт

Опыт каждой страны уникален и неповторим – как неповторима Арктика в разных ее регионах. Есть общие принципы, которых придерживаются (стараются) все страны мира. Опыт разных стран отличается в различных областях:

- Россия – создание городов и городской инфраструктуры для жизни в северных условиях (в этой области также происходят и необходимы изменения);
- Норвегия – реализация первого высокоширотного нефтегазового проекта «Снегурочка» и развитие за счет этого самой северной провинции Финнмарк;
- Канада – создание системы интеграции традиционного хозяйства народов Севера в экономику страны; создание и развитие процедур соучастия народов Севера в решении вопросов освоения и использования минерально-сырьевых ресурсов;
- США (Аляска) – формирование и развитие хозяйственных структур, представляющих и выражающих экономические интересы коренных народов;
- Финляндия – эффективное соединение хозяйствования ан Севере с развитием высокотехнологичных центров и университетов (в Оулу).

Для выработки каждой страной своей уникальной модели важно знание опыта других стран и территорий. В этом процессе велика роль Арктического Совета и других организаций, представляющих и обобщающих уникальные навыки работы в высоких широтах. Важно понимание принципиальных общих особенностей и наличия различий между регионами Севера и Арктики.

Так, например, «в Арктических странах весьма развит сервисный сектор – включая транспорт, туризм, а также образование, здравоохранение и управление в общественном секторе. Последний сегмент составляет почти три четверти экономики северной Швеции и Норвегии, а также примерно две третьих других регионов Арктики, включая и Россию, где его доля приближается к половине ВРП соответствующих территорий – субъектов Федерации. Постепенно в Арктических регионах мира развивается туризм и его значение и роль постоянно растут. Примерно 10 лет назад (не считая России) число туристов в Арктике составляло примерно 1,9 млн чел., из которых почти половина приходилось на Аляску и 500 тыс. – на страны Скандинавии. Ряд стран уделяет развитию туризма в Арктике много внимания и дает ей высокий приоритет в программах развития (прежде всего, Исландия и Финляндия)» [5, 6].

Развитие Севера и Арктики и реализация там проектов показывают, что возникающие риски взаимодействуют весьма сложным образом – от технических и геологических до внешнеэкономических и политических. Уменьшение их влияния возможно только на пути реализации системного и многостороннего подхода к реализации проектов. Основные черты данного подхода состоят в следующем:

а) осуществлении пошагового подхода; активное функционирование, например, отдельных секторов СМП; широкое вовлечение в процесс развития Арктических территорий внутренних регионов Сибири и Востока страны (как возможных и перспективных генераторов грузопотока);

б) применении самых современных технологий во всем, что касается добычи, логистики и инфраструктуры; активная реализация идей и подходов 4-й индустриальной революции в экономике Арктики – особенно в связи с ограниченностью людских ресурсов для осуществления новых проектов и в связи с потенциальной экологической уязвимостью территории;

в) интенсивном формировании базовой инфраструктуры, направленной на формирование и обслуживание грузопотока, генерируемого в срединных и южных территориях Сибири и Востока страны.

Только на этой основе возможно и целесообразно развитие и Севера России, и ее Арктики в рамках системы глобальных экономических связей и отношений. Ставка только на транзит и самодостаточное развитие и Севера и Арктики России, как показал опыт 2000-х годов, не только не обеспечит ее развитие, но даже не позволит поддерживать имеющийся уровень хозяйственной деятельности.

Литература

1. *Harold A. Innis* The Fur Trade in Canada: An Introduction to Canadian Economic History//With a new introductory essay n by Arthur J. Ray. Copyright 1930 by Yale University Press. – University of Toronto Press. – Reprinted 2001. – 464 p.
2. *Макленнан Х.* Семь рек Канады. – М.: «Прогресс», 1990. – С. 256–258.
3. *Гринев А.В.* Аляска под крылом двуглавого орла (российская колонизация Нового Света в контексте отечественной и мировой истории). – М.: АСА-ДЕМИА, 2016. – 590 с.
4. Рабочая встреча Президента РФ В.В. Путина с губернатором Мурманской области М.В. Ковтун. 12 января 2017 г. Москва, Кремль. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/53728>
5. Arctic Human Development Report. Stefanson Arctic Institute, under auspices of the Icelandic Chairmanship of the Arctic Council, 2002–2004. – P. 69–80.
6. Arctic Human Development Report. Regional Processes and Global Linkages. – TemaNord, 2014. – P. 151–186.
7. *Пилясов А.Н.* И последние станут первыми. Северная периферия на пути к экономике знания. – М.: УРСС, 2009. – 542 с.
8. *Селин В.С.* Современные инновационные тенденции в промышленном комплексе Севера // Арктика: экология и экономика. – 2016. – № 1 (48). – С. 47–54.
9. *Веденеева А., Джумайло А., Барсуков Ю.* Почему перспективы новых проектов для освоения Арктики остаются под вопросом // Коммерсантъ. – 20 октября 2017 года. URL: https://www.kommersant.ru/doc/3443394?from=doc_vrez
10. Проблемы Северного морского пути / Совет по изучению производительных сил РАН; Центр. науч.-исслед. и проектно-конструкт. ин-т. мор. флота (ЦНИИМФ). – М.: Наука, 2006. – С. 276–280.
11. *Ямбаева Р.* BUSINESS GUIDE (лес, упаковка) / Приложение № 70 от 20.04.2005. – С. 34. – URL: <http://www.kommersant.ru/doc/569500>
12. *Гребенюк П.С.* Колымский лед. Система управления на Северо-Востоке России. 1953–1964. – М.: РОССПЭН, 2007. – С. 44–45.