

Воспоминания о будущем: традиционные российские хозяйственные практики в новых внешнеполитических условиях

Статья вторая

Освоение Арктики*

Хлутков А. Д.¹, Шамахов В. А.¹, Межевич Н. М.^{2, 3, *}

¹Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

³Институт Европы Российской Академии наук, Москва, Российская Федерация; *mez13@mail.ru

²Институт проблем региональной экономики Российской академии наук, Санкт-Петербург, Российская Федерация

РЕФЕРАТ

Фундаментальные экономические и политические изменения начала 2022 года заставляют нас пересматривать или уточнять традиционные подходы к вопросам национального экономического развития. Нарастающий конфликт приводит к тому, что внимание к Арктике как региону непрерывно возрастает. Существенно возросли риски экономического вмешательства неарктических стран в дела России. Экология Арктики становится предметом международных спекуляций.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, экономика, экология, системы управления, мировой экономический кризис, международное освоение

Для цитирования: Хлутков А. Д., Шамахов В. А., Межевич Н. М. Воспоминания о будущем: традиционные российские хозяйственные и экологические практики в новых внешнеполитических условиях. Статья вторая. Освоение Арктики // Управленческое консультирование. 2022. № 5. С. 10–18.

Memories of the Future: Traditional Russian Economic and Environmental Practices in New Foreign Policy Conditions. Article two. Arctic Development

Andrey D. Khlutkov¹, Vladimir A. Shamakhov¹, Nikolay M. Mezhevich^{2, 3, *}

¹Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management, Branch of RANEP), Saint Petersburg, Russian Federation

³Institute of Europe of Russian Academy of Science; Moscow, Russian Federation; *mez13@mail.ru

²Institute for Regional Economic Studies Russian Academy of Sciences, Saint Petersburg, Russian Federation

ABSTRACT

Fundamental economic and political changes at the beginning of 2022 force us to revise or refine traditional approaches to issues of national economic development. The growing conflict leads to the fact that attention to the Arctic as a region is constantly increasing. The risks of economic interference of non-Arctic countries in the affairs of Russia have significantly increased. The ecology of the Arctic is becoming the subject of international speculation.

Keywords: Arctic, Northern Sea route, economy, ecology, management systems, global economic crisis, international development

For citing: Khlutkov A. D., Shamakhov V. A., Mezhevich N. M. Memories of the Future: Traditional Russian Economic and Environmental Practices in New Foreign Policy Conditions. Article two. Arctic Development // Administrative consulting. 2022. N 5. P. 10–18.

* Работа подготовлена в рамках гранта РФФИ 20-010-00245 «Современное состояние и прогнозирование эколого-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации».

Введение

Проблемы российской Арктики при всей масштабной значимости являются частными по отношению к состоянию России в целом. Это вопрос настоящего, прошлого и перспектив развития страны. Каковы перспективы Арктики в контексте осуществляемых российских реформ? Наша прошлая экономическая модель и ее основа очевидны: «компрадорские — поддержка иностранного капитала в обмен на валютную ренту... деиндустриализация, иррациональность, диспаритет и неэквивалентность, теневая экономика, зависимость от иностранного капитала» [15, с. 72]. Корректировка экономической модели закономерным образом дифференцировано отражается в пределах гигантской территории, обладающей различными природными и экологическими характеристиками.

Арктическая зона Российской Федерации всегда занимала особое место в обеспечении стабильного экономического, экологического развития и обороноспособности страны. Географически, экономически, политически это сосредоточение и пересечение всех интересов России. Особое внимание следует уделять экологии, которая не только является фактором национального развития, но и становится предметом международных дискуссий и поводом для внешнего вмешательства.

С другой стороны, мы видим высокую исследовательскую и экономическую, а в последние два-три года и военную активность нерегиональных стран. Фиксируются необоснованные претензии на использование ресурсов шельфа Арктики, сохраняющаяся военная и разведывательная деятельность зарубежных государств, прежде всего стран — членов НАТО, в непосредственной близости от границ Российской Федерации.

Проблематика Арктики актуальна всегда, однако в периоды кризисов она закономерно возрастает. Исследования Арктики, во-первых, междисциплинарны, а во-вторых, тесно связаны с общими задачами государства и доминирующими практиками управления. Управление экологическими рисками — одна из сложнейших управленческих задач, находящихся в центре государственного и общественного внимания.

Северо-Западный институт управления РАНХиГС традиционно уделяет в научной деятельности большое внимание арктической проблематике, в том числе экономическому и экологическому аспектам [7; 12; 14; 16; 17; 22; 23].

Объективные предпосылки технического, экономического и экологического характера, а также практика международного сотрудничества инициировали правовое закрепление принадлежности открытых и еще неизвестных земель в Арктике. Несмотря на идущую мировую войну, 20 сентября 1916 г. МИД Российской империи закрепил циркулярной нотой принадлежность суши, впоследствии включенной в арктический сектор СССР.

Окончательно урегулирован вопрос о советской арктической зоне был в Постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорий Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане». В годы второй пятилетки была реализована идея комплексной Карело-Мурманской экспедиции АН СССР совместно с комплексной Камчатской экспедицией. В результате АН СССР был разработан проект так называемого «северного ГОЭЛРО».

Уже тогда было очевидно усиление интереса к потенциальным и разведанным ресурсам советского арктического сектора со стороны иностранных государств. Вопросы природопользования были очень актуальны. В ответ началось обоснование и фактическое закрепление за СССР/Россией полярных владений.

Закрепление российского суверенитета над полярным сектором в границах 1926 г. должно происходить не только в рамках национального законодательства, но и на международном уровне. Тем более, что международное право содержит ряд механизмов, которые позволят и в этом контексте доказать право России на ее исторически сложившуюся арктическую зону. Так, в Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) предусмотрено, что если континентальный шельф как естественное продолжение сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка превышает 200 миль, то исключительная экономическая зона может быть расширена, но не далее 350 миль (648,2 км) от берега. Задачу по уточнению границы российского шельфа выполняла Арктическая высокоширотная экспедиция во главе А. Н. Чилингаровым.

Важный этап освоения арктического сектора связан с созданием уникальной структуры — Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Главсевморпуть — государственная организация, созданная в 1932 г. для народно-хозяйственного освоения Арктики и обеспечения судоходства по Северному морскому пути. До 1953 г. — Главное управление при Совнаркоме СССР, с 1953 по 1964 г. — Главное управление при Министерстве морского транспорта СССР [2–4; 8; 18]. Именно в рамках этой организации решались вопросы, связанные с экологией.

Отметим, что 80 лет назад Главное управление Северного морского пути имело качественно иной статус. Начальник Главного управления Северного морского пути и его заместители назначались Советом народных комиссаров Союза ССР и находились в прямом подчинении этому органу¹. ГУСМП де-факто был верховной властью в арктической зоне, совмещая функции территориального и отраслевого управления [9].

Освоение трассы Северного морского пути (СМП) считалось важнейшим условием развития производительных сил районов Крайнего Севера СССР. Западный сектор СМП постепенно превратился в постоянно действующую магистраль. С середины 1930-х гг. вывоз лесопроductии проводился через Игарку, внешние экономические связи Норильского горно-металлургического комбината осуществлялись через Дудинку. С 1978 г. началось освоение продленной навигации (10 месяцев) на линии Мурманск (Архангельск) — Дудинка. К настоящему времени эта линия не только сложилась, но и доказала свою конкурентоспособность. В 80-х гг. на ее долю приходилось около половины объема перевозок СМП.

Укажем и на то, что в условиях трансформирующейся экономики российской Арктики люди, население оказались в наиболее сложной социально-экономической ситуации исходя из объективных условий (суровые климатические условия, удаленность и труднодоступность многих северных районов, высокая зависимость хозяйственного комплекса от ввозимой продукции и т.д.). Кризис в экономике и социальной сфере арктических районов Российской Федерации наиболее остро сказался на положении городов и поселков, созданных на базе градообразующих предприятий (монопрофильных городских поселений). Спад объемов производства, нестабильность государственных заказов, хронические неплатежи привели к тому, что большинство градообразующих предприятий оказалось в критическом положении. Сложившееся положение угрожает существованию городов и поселков российской Арктики и может привести к необратимым последствиям для экономики Российской Федерации в целом.

Советский период освоения Арктики — это открытие и разработка месторождений полезных ископаемых и создание возле них, — возле промыслов, рудников, шахт и горно-металлургических комбинатов, — городов и поселков. Эти населенные пункты

¹ Об утверждении Положения о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР. Москва, Кремль, 22 июня 1936 г. // Бюллетень Арктического Института. 1936. №8–9. С. 389–393.

создавались как «опорные пункты» освоения территории. Результатом этого явилось то, что расселение на севере России носит в основном урбанизованный характер. Выживание населения и сохранение системы расселения кардинально зависят от СМП.

Российские радикальные реформы очень сильно ударили по Арктике и Северу. Наибольшее значение сыграл монетаристский подход к экономике, интенсивное ее разгосударствление, резкое сокращение программ содействия отраслям и регионам. Между тем Арктика и Север по своей природе нуждаются в разносторонней государственной помощи, об этом говорит и опыт США, Канады, Дании. Именно ее резкое сокращение стало главной причиной кризиса.

К сожалению, Северный морской путь, который действовал даже в годы Великой Отечественной войны, практически прекратил работу в первое десятилетие новой России [14, с. 21].

Таким образом, начало века Россия встретила с отставанием, которое к началу второго десятилетия XXI в. было преодолено, хотя еще 15–20 лет назад в это трудно было поверить. Решения Президента России 2002–2022 гг. не только ликвидировали отставание, но и обеспечили опережение в сфере экологического мониторинга и экономического планирования.

Современные условия предъявляют новые требования к деятельности органов государственного управления и диктуют потребность в осмыслении модернизационных процессов [21]. Система государственного управления регионом нового освоения может быть эффективной только в том случае, если учитываются особенности развития объекта регулирования. Для создания завершенной системы управления проблемными территориями Российской Федерации, на наш взгляд, необходимо создать специальное Министерство по делам Арктики и северных территорий — новый Главсевморпуть.

Одной из наиболее примечательных тенденций заключительного этапа холодной войны 1980 — начала 1990-х гг. явилось кардинальное изменение восприятия места и роли Арктики в системе международных отношений. Благодаря своему огромному ресурсному потенциалу рассматриваемый регион начал быстро превращаться из периферии военно-политического противостояния между СССР и НАТО в новую арену международного сотрудничества. Закономерным результатом данного процесса в 2000-х гг. стало утверждение Арктики в качестве одного из ключевых узлов мировой политики, в котором оказались переплетены интересы не только восьми официально признанных полярных держав, но и целого ряда государств, географически удаленных от Северного полярного круга [19].

Оптимизм в отношении сотрудничества в Арктике в начале XXI в. был оправдан. Предполагалось, что удастся изолировать регион от негативного влияния общего кризиса в отношениях между Россией и Западом (США). Однако и в середине прошлого десятилетия серьезные зарубежные эксперты выражали сомнения в том, что международное сотрудничество, в том числе в сфере экологии, в данном регионе имеет значимый потенциал [10].

Резкий рост международного внимания к Арктике стал наблюдаться в 2000-х гг., когда на фоне сообщений о беспрецедентных темпах сокращения площади льда СМИ и научные круги по всему миру начали оживленное обсуждение перспектив освоения сконцентрированных здесь ресурсов [11]¹. Одновременно происходило

¹ См. также: Russia's Military Posture in the Arctic Managing Hard Power in a 'Low Tension' Environment Mathieu Boulègue Russia and Eurasia Programme. The Royal Institute of International Affairs Chatham House June 2019.

поступательное наращивание полярными державами внешнеполитических усилий, направленных на продвижение своих интересов в регионе¹. Однако предпосылки данной тенденции сформировались еще в начале 1990-х гг., когда с окончанием холодной войны в Арктике прекратилась острая военно-политическая конфронтация между СССР и странами НАТО. Благодаря этому в фокусе развития региона появились принципиально новые измерения: нефтегазовые ресурсы шельфа, морские транзитные маршруты, рудные полезные ископаемые, защита окружающей среды и т. д. [1]. «Арктика остается редким исключением из общей картины нарастания напряженности в отношениях между Россией и странами Запада. Сотрудничество здесь не было принесено в жертву современному кризису. Обстановка остается стабильной и предсказуемой на ближайшую перспективу»². Увы, этот тезис уже относится к истории.

Экономическое сотрудничество в Арктике начиналось очень оптимистично. Финский танкер «Уйкку» в апреле–мае 1998 г. еще совершил экспериментальный рейс в Обскую губу — порт Сабета, откуда вывез в Роттердам 10 660 т газового конденсата. Сейчас ситуация иная.

«Крупные европейские и азиатские компании вышли из арктических проектов. Среди них норвежская „Эквинор“, англо-голландский нефтяной концерн „Бритиш Петролеум“. 22 марта 2022 г. французская нефтегазовая компания „Тоталь“, являющаяся крупным инвестором в ряде арктических проектов, объявила о приостановке своей деятельности в России, в том числе и в проекте „Арктик СПГ-2“. Индийская государственная корпорация сырой нефти и природного газа, которая готовилась сделать некоторые вложения в „Восток Ойл“ и проект „Арктик СПГ-2“, заявила, что в ближайшее время не планирует инвестировать в РФ. Японские компании, участвующие в „Арктик СПГ-2“, замораживают новые инвестиции в этот проект» [6, с. 33].

Наши оппоненты видят много способов помешать России. Один из них — оперирование старыми нормами международного права. До начала XX в. *terra nullius* объявлялась земля с малочисленным населением или населенная не европейцами (американцами, японцами), которая не принадлежала какой-либо «цивилизованной» стране. В XXI в. концепция *terra nullius* приобретает другую, экономическую и экологическую, по сути, трактовку. Речь идет о том, что «территории, не освоенные в хозяйственном отношении, при определенных условиях могут быть переданы под суверенитет другого государства или под международный контроль. Именно в таком контексте наши оппоненты ставят вопрос об интернационализации Северного морского пути» [13]. Экологические катастрофы также считаются вызовами, способными при определенных условиях изменить территориальную принадлежность территории и акватории.

Изучение эволюции региональных подходов заинтересованных стран позволит не только выявить специфику позиционирования Арктики в системе их внешнеполитических стратегий, но также выстроить подробную хронологию развития международной арктической политики в конце XX — начале XXI в. В Арктике сталкиваются интересы по меньшей мере пяти арктических государств — Российской Федерации, США, Канады, Дании и Норвегии³.

Основные тенденции развития мировой политики свидетельствуют о возрастании напряженности в Арктике. Нестабильность во всей Евразии ведет к тому,

¹ К циркумполярным державам относятся восемь стран — членов Арктического совета: Дания, Норвегия, Исландия, Финляндия, Швеция, Россия, США и Канада.

² Глобальный прогноз 2019–2024. Арктика — 2024 [Электронный ресурс]. URL: <https://russiancouncil.ru/2019-arctic>.

³ Россия и США в Арктике. Рабочая тетрадь № 30/2016 / [А. В. Загорский]; [гл. ред. И. С. Иванов]; Российский совет по международным делам (РСМД). М. : НП РСМД, 2016. 24 с.

что российские планы разработки углеводородов в Арктике нуждаются в корректировке [20]. США, Великобритания, ЕС, целый ряд азиатских стран, международных и региональных организаций в связи с проведением РФ специальной военной операции на территории Украины ввели против нее расширенные санкционные ограничения, касающиеся различных сфер, в том числе в Арктическом регионе. Экология может стать предлогом для усиления военно-политического противостояния.

Выводы

1. Система международных отношений, сложившаяся после Второй мировой войны, себя исчерпала, и на наших глазах формируется новый миропорядок. Трудно сказать, каким он будет, но уже сейчас можно выделить несколько новых тенденций его развития.
2. Глобальному капитализму для выживания необходимы новые ресурсные пространства. Захват части Арктики не может быть эффективным именно с позиций глобального экономического контроля. Норвежский, датский, канадский, американский сектора эту проблему не решают. Использование парамилитарных подходов предполагает то, что наши оппоненты будут использовать в своих целях экологические вопросы.
3. Для глобализации 2.0. в ее американской версии необходимо, чтобы российские компании работали в арктическом регионе в условиях «мягкого» суверенитета или его отсутствия, под внешним, в том числе экологическим, контролем.
4. Доходы от экспорта в последние 20 лет имеют принципиально важное значение для российской экономики. Помимо устойчивого повышения доли несырьевого неэнергетического экспорта в суммарном российском экспорте, в последние годы обозначились и другие позитивные структурные сдвиги в экспорте, появились новые экспортные позиции и сферы специализации. Все это требует не только удержания, но и закрепления путей в Арктике при соблюдении всех принципов рационального природопользования.
5. Эффективное управление проектом — гарантия успеха его реализации. Концепция Главсевморпути — единственно возможная хозяйственная и управленческая практика в текущих особых условиях. Именно в рамках этого подхода — «одной кнопки» — могут комплексно решаться вопросы развития Арктики, в том числе с позиций экологии.

Любые экономические новации российской властной структуры на сегодняшний день могут быть вполне приемлемы для одних территорий и губительны для других.

Сохранение России как императив требует сохранения ее Арктики не просто в составе территории, но в качестве экономически активного пространства. Арктика в цивилизационном развитии России является фактором, определяющим как политику, так и экономику страны.

Литература

1. Арктика: пространство сотрудничества и общей безопасности / Сост. и науч. ред. А. В. Загорский. М. : ИМЭМО РАН, 2010. 41 с.
2. Белов М. И. Арктическое мореплавание с древнейших времен до середины XIX века / под ред. Я. Я. Гаккеля, А. П. Окладникова, М. Б. Черненко // История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. Т. 1. М. : Морской транспорт, 1956. 592 с.
3. Белов М. И. Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг. // История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. Т. 4. М. : Морской транспорт, 1969. 616 с.

4. Белов М. И. Советское арктическое мореплавание 1917–1932 гг. / под ред. Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко // История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. Т. 3. М. : Морской транспорт, 1959. 510 с.
5. Дубровин Г. Е. Водный и сухопутный транспорт средневекового Новгорода X–XV вв. М., 2000. 445 с.
6. Журавель В. П. Проблема освоения Арктики в условиях санкционного давления на Россию // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. 2022. № 2. С. 32–40.
7. Исаев А. П., Фомина И. А. Приоритетные проекты развития зоны Арктики. Восстановление Северного морского пути // Управленческое консультирование. 2018. № 8. С. 96–105.
8. Казаков О. Новые перспективы Севморпути // Россия в АТР. № 2 (23), июнь 2012. С. 68–75.
9. Карпов В. П. Северный морской путь — инструмент освоения Арктики // Уральский исторический вестник. 2014. № 2. С. 108–114.
10. Коллинз Дж. Ф. Арктика в период геополитических перемен: оценка и рекомендации [Электронный ресурс] // Россия в глобальной политике. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/arktika-v-period-geopoliticheskikh-peremen-ocenka-i-rekomendaczii/>.
11. Конишев В. Н. Арктика на грани гибридной войны? // Арктика и Север. 2020. № 40. С. 165–182.
12. Косов Ю. В., Николаенко А. В. Политическое управление развитием Арктики (Анализ основных этапов становления) // Управленческое консультирование. 2018. № 1. С. 23–33.
13. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Международное сотрудничество как предпосылка эффективного хозяйственного освоения российского сектора Арктики // Экономика и управление. 2013. № 4 (90). С. 19–24.
14. Кузнецов С. В., Межевич Н. М., Шамахов В. А. Освоение Арктики: как избежать потери качества при выигрыше темпа? // Управленческое консультирование. 2019. № 1. С. 20–28.
15. Лаженцев В. Н. Северные регионы в системе внутренних и внешних отношений России // Экономическая наука современной России. 2002. № 4. С. 72–81.
16. Межевич Н. М., Шамахов В. А. Россия в Арктике: на пересечении внешних и внутренних угроз // Управленческое консультирование. 2019. № 1. С. 10–18.
17. Николаенко А. В., Кефели И. Ф. Взаимодействие арктических и неарктических государств в научных исследованиях и практическом освоении геополитического потенциала Арктики // Управленческое консультирование. 2021. № 3. С. 17–27.
18. Пинхенсон Д. М. Проблема Северного морского пути в эпоху капитализма / под ред. Я. Я. Гаккеля, М. Б. Черненко // История открытия и освоения Северного морского пути: В 4 томах. Т. 2. М. : Морской транспорт, 1962. 766 с.
19. Селин В. С. Стратегические вызовы национальным интересам Российской Федерации в Заполярье: взгляд из Арктики // Вестник Моск. ун-та. Серия 25: Международные отношения и мировая политика. 2011. № 2. С. 158–179.
20. Современный этап международного сотрудничества в Арктике: поиск ответов на вызовы экономического развития / С. А. Липина, А. М. Фадеев, К. С. Зайков, А. В. Липина, Н. А. Кондратов // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. 2021. Т. 14. № 4. С. 251–265.
21. Хрущев С. А. Особенности Арктической зоны как объекта региональной политики России / С. А. Хрущев, К. Б. Клоков, Н. М. Межевич, А. Г. Новожилов. СПб. : ВВМ, 2013.
22. Шамахов В. А. Трудовой потенциал Арктических регионов Европейской части России / В. А. Шамахов, Н. М. Межевич, Ю. В. Ромашкина, С. В. Тишков // Управленческое консультирование. 2020. № 9. С. 10–18.
23. Шамахов В. А., Межевич Н. М. Эколого-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации: к вопросу об эволюции системы внешних и внутренних вызовов // Управленческое консультирование. 2020. № 8. С. 10–17.

Об авторах:

Хлутков Андрей Драгомирович, директор Северо-Западного института управления — филиала РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, доцент; khlutkov-ad@ranepa.ru

Шамахов Владимир Александрович, советник ректора Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, научный руководитель Северо-Западного института управления — филиала РАНХиГС, (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, кандидат исторических наук, профессор; shamakhov-va@ranepa.ru

Межевич Николай Маратович, главный научный сотрудник Института Европы РАН (Москва, Российская Федерация), главный научный сотрудник Института проблем региональной экономики РАН (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; mez13@mail.ru

References

1. Arctic: space of cooperation and general safety / Collection and scientific edition A. V. Zagorsky. M.: IMEMO RAS, 2010. 41 p. (in Rus).
2. Belov M. I. The Arctic navigation since the most ancient times to the middle of the 19th century / under the editorship of Ya. Ya. Gakkel, A. P. Okladnikov, M. B. Chernenko // History of opening and development of the Northern Sea Route: In 4 volumes. Vol. 1. M.: Sea transport, 1956. 592 p. (in Rus).
3. Belov M. I. Scientific and economic development of the Soviet North. 1933–1945 // History of opening and development of the Northern Sea Route: In 4 volumes. Vol. 4. M.: Sea transport, 1969. 616 p. (in Rus).
4. Belov M. I. The Soviet Arctic navigation of 1917–1932 / under ed: Ya. Ya. Gakkel, M. B. Chernenko // History of opening and development of the Northern Sea Route: In 4 volumes. Vol. 3. M.: Sea transport, 1959. 510 p. (in Rus).
5. Dubrovin G. E. Water and land transport of medieval Novgorod of the 10–15th centuries. M., 2000. 445 p. (in Rus).
6. Zhuravel V. P. A problem of development of the Arctic in the conditions of the sanctions pressure upon Russia // Scientific analytical bulletin of IE RAS [Nauchno-analiticheskii vestnik IE RAN]. 2022. N 2. P. 32–40. (in Rus).
7. Isaev A. P., Fomina I. A. Priority projects for development of a zone of the Arctic. Restoration of the Northern Sea Route — Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2018. N 8. P. 96–105. (in Rus).
8. Kazakov O. New prospects of the Northern Sea Route // Russia in the Pacific Rim [Rocciya v ATR]. N 2 (23). June 2012. P. 68–75. (in Rus).
9. Karpov V. P. Northern Sea Route — the instrument of development of the Arctic // Ural historical bulletin [Ural'skii istoricheskii vestnik]. 2014. N 2. P. 108–114. (in Rus).
10. Collins J. F. Arctic during geopolitical changes: assessment and recommendations [Electronic resource] // Russia in global policy. URL: <https://globalaffairs.ru/articles/arktika-v-period-geopoliticheskikh-peremen-ocenka-i-rekomendaczii/> (in Rus).
11. Konyshchev V. N. Arctic on the verge of hybrid war? // Arctic and North [Arktika i Sever]. 2020. N 40. P. 165–182 (in Rus).
12. Kosov Yu. V., Nikolaenko A. V. Political management of development of the Arctic (Analysis of the main stages of formation) // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2018. N 1. P. 23–33 (in Rus).
13. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. International cooperation as prerequisite of effective economic development of the Russian sector of the Arctic // Economy and management [Ekonomika i upravlenie]. 2013. N 4 (90). P. 19–24 (in Rus).
14. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M., Shamakhov V. A. Development of the Arctic: how to avoid loss of quality at a speed prize? // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2019. N 1. P. 20–28 (in Rus).
15. Lazhentsev V. N. Northern regions in the system of the internal and external relations of Russia // Economic science of modern Russia [Ekonomicheskaya nauka sovremennoi Rossii]. 2002. N 4. P. 72–81 (in Rus).
16. Mezhevich N. M., Shamakhov V. A. Russia in the Arctic: on crossing of external and internal threats // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2019. N 1. P. 10–18 (in Rus).
17. Nikolaenko A. V., Kefeli I. F. Interaction of the Arctic and not Arctic states in scientific research and practical development of geopolitical capacity of the Arctic // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2021. N 3. P. 17–27 (in Rus).
18. Pinkhenson D. M. A problem of the Northern Sea Route during a capitalism era / under the editorship of Ya. Ya. Gakkel, M. B. Chernenko // History of opening and development of the Northern Sea Route: In 4 volumes. Vol. 2. M.: Sea transport, 1962. 766 p. (in Rus).
19. Selin V. S. Strategic calls to the national interests of the Russian Federation in the Polar region: a look from the Arctic // Bulletin of the Moscow State University. Series 25: International

- relations and world politics [Vestnik Mosk. un-ta. Seriya 25: Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika]. 2011. N 2. P. 158–179 (in Rus).
20. Present stage of the international cooperation in the Arctic: search of answers to calls of economic development / S. A. Lipina, A. M. Fadeev, K. S. Zaykov, A. V. Lipina, N. A. Kondratov // Economic and social changes: facts, trends, forecast [Ekonomicheskie i sotsial'nye peremeny: fakty, tendentsii, prognoz]. 2021. Vol. 14. N 4. P. 251–265 (in Rus).
 21. Khrushchev S. A., Klovov K. B., Mezhevich N. M., Novozhilov A. G. Features of the Arctic zone as object of regional policy of Russia. SPb.: VVM, 2013 (in Rus).
 22. Shamakhov V. A., Mezhevich N. M., Romashkina Yu. V., Tishkov S. V. Labor capacity of the Arctic regions of the European part of Russia // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2020. N 9. P. 10–18 (in Rus).
 23. Shamakhov V. A., Mezhevich N. M. Environmental and Economic Development of the Arctic Zone of the Russian Federation: on the Evolution of the System of External and Internal Challenges // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2020. No. 8. P. 10–17 (in Rus).

About the authors:

Andrey D. Khlutkov, Director of North-West Institute of Management — branch of the RANEPa (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Associate Professor; khlutkov-ad@ranepa.ru

Vladimir A. Shamakhov, Advisor to the Rector of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Research Supervisor of the North-West Institute of Management — branch of the RANEPa (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), PhD in History, Professor; shamakhov-va@ranepa.ru

Nikolay M. Mezhevich, Chief Researcher of Institute of Europe of RAS (Moscow, Russian Federation), Chief Researcher of Institute for Regional Economic Studies Russian Academy of Sciences (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; mez13@mail.ru