

Арктика и Север. 2023. № 52. С. 62–86.
Научная статья
УДК: [339.9+332.1](985)(045)
doi: 10.37482/issn2221-2698.2023.52.62

Трансформация процессов развития трансграничных территорий Дальневосточной Арктики и механизмов их регулирования: роль критической инфраструктуры

Краснопольский Борис Хананович ¹✉, доктор экономических наук, профессор

¹ Институт экономических исследований ДВО РАН, ул. Тихоокеанская, 153, Хабаровск, Россия
¹ boriskrasno@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1549-036X>

Аннотация. В данной статье на базе концептуальных подходов, вытекающих из исследований в области теорий пространственной экономики и инфраструктуры, рассматриваются проблемы естественно возникающих существенных изменений в процессах развития природно-хозяйственных образований, формирующихся на геостратегических территориях северо-арктической части Дальнего Востока, представляющих в то же время и восточную часть Арктической зоны РФ (АЗРФ). Их трансграничная роль в мировом арктическом бассейне, а также на стыке нашей страны со штатом Аляска, США, в Тихоокеанской Арктике также требует активизации исследований в этой области, в особенности на современном этапе известных сложностей в международном сотрудничестве России и США. Всё это требует сосредоточения внимания специалистов на изучении этих процессов, а также на тесно связанных с ними вопросах необходимости корректировки методов и механизмов государственно-регионального регулирования развития этих хозяйственных образований. Используемые инструменты регулирования в ближайшее время должны обеспечить переход этих территорий с микроуровня первичных, в основном сырьевых, пространственно-хозяйственных образований на новый этап, на более высокий мезоуровень индустриального развития хозяйственных комплексов. Здесь, как показывают исследования, этот переход в первую очередь будет происходить на основе опережающего создания системно-организованной критической инфраструктуры, её магистральных элементов, которые за счёт своей новой пространственной конфигурации обеспечат необходимые условия для данного перехода и дадут возможность максимального использования экзогенных факторов и эмерджентных эффектов развития хозяйственных образований.

Ключевые слова: трансграничные территории, Дальневосточная Арктика, Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ), критическая инфраструктура, магистральная инфраструктура, государственное регулирование, Северо-Восточный мезорегион

Благодарности и финансирование

Статья подготовлена в рамках исполнения программы НИР «Теоретико-методические обоснования трансформации методов и механизмов государственного регулирования на современном этапе развития территорий Дальневосточной Арктики» по плановой теме ИЭИ ДВО РАН на 2023 г. «Исследование тенденций и закономерностей социально-экономического развития Дальневосточного макрорегиона».

* © Краснопольский Б.Х., 2023

Для цитирования: Краснопольский Б.Х. Трансформация процессов развития трансграничных территорий Дальневосточной Арктики и механизмов их регулирования: роль критической инфраструктуры // Арктика и Север. 2023. № 52. С. 62–86. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.52.62

For citation: Krasnopolskiy B.Kh. Transformation of the Development Processes of Transboundary Territories of the Far Eastern Arctic and Mechanisms of Their Regulation: The Role of Critical Infrastructure. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2023, no. 52, pp. 62–86. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.52.62

Transformation of the Development Processes of Transboundary Territories of the Far Eastern Arctic and Mechanisms of Their Regulation: The Role of Critical Infrastructure

Boris Kh. Krasnopolskiy ^{1✉}, Dr. Sci. (Econ.), Professor

¹ Economic Research Institute, Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences, ul. Tikhookeanskaya, 153, Khabarovsk, Russia

¹ boriskrasno@gmail.com ✉, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1549-036X>

Abstract. In this article, on the basis of conceptual approaches derived from research in the field of theories of spatial economy and infrastructure, the problems of naturally occurring significant changes in the processes of development of natural-economic formations formed in the geostrategic territories of the North-Arctic part of the Far East, representing at the same time the eastern part of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF) are considered. Their transboundary role in the global Arctic basin, as well as at the junction of Russia with the state of Alaska, USA, in the Pacific Arctic, also requires intensification of research in this area, especially at the present stage of the well-known difficulties in international cooperation between our country and the United States. All this requires focusing the attention of specialists on the study of these processes, as well as on the closely related issues of the necessity to adjust the methods and mechanisms of state-regional regulation of the development of these economic entities. In the near future, the regulatory tools used should ensure the transition of these territories from the micro-level of primary, mainly raw material, spatial-economic formations to a new stage, to a higher meso-level of industrial development of economic complexes. As studies show, this transition will occur on the basis of advanced creation of a system-organized critical infrastructure, its main elements, which, due to their new spatial configuration, will provide the necessary conditions for this transition and give the opportunity to maximize the use of exogenous factors and emergent effects of the development of economic entities.

Keywords: *transboundary territory, the Far Eastern Arctic, the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF), critical infrastructure, trunk infrastructure, state regulation, North-Eastern mesoregion*

Введение

Развитие геостратегических территорий северо-арктической части Дальнего Востока в настоящее время связано с серьёзными трансформациями в формировании их пространственно-хозяйственных структур и инфраструктур. В инфраструктурном обеспечении формирования хозяйственных образований в первую очередь значительно возрастает роль критических элементов инфраструктуры, в особенности её магистральных составляющих. Это вызвано прежде всего процессами становления нового экономического уклада и перехода их хозяйственных систем с первичной сырьевой промышленно-производственной специализации на уровень более индустриально развитых форм. Здесь для оценки влияния инфраструктуры, в частности её внешних, экзогенных, магистральных элементов, на конечную эффективность формирующихся хозяйственных образований необходимо использовать, по мнению автора, не традиционные подходы, установившейся в экономике «мейнстрима» по некоему «отраслевому» принципу прямой оценки «затрат-результатов», а системно-эволюционные подходы, вытекающие из постулатов синергетики и их применения во вновь развиваемом направлении экономического анализа — системной экономике.

Кроме этого, возникающие трансформации в процессах развития хозяйственных образований в северо-арктическом секторе Дальнего Востока связаны также и с повышенными

требованиями к их социально-экономической устойчивости как приграничных территорий страны, представляющих собой её геостратегический «форпост» в зоне Тихоокеанской Арктики на стыке с такой страной как США, ныне проводящей недружественную политику относительно России и практически возглавляющей различные антироссийские акции и санкции в мире.

Подобные транграничные пространственно-хозяйственные образования на стыке различных государств представляют собой в основном гомогенные, однородные в природном плане территории, не имеющие больших внутренних отличий. Но между ними могут формироваться существенные различия по другим основным регионообразующим признакам: по плотности населения, социально-экономическому развитию, доходам на душу населения и др., что зависит от принадлежности к той или другой стране. При существенных разрывах в этих показателях могут возникать серьёзные проблемы в организации трансграничного сотрудничества.

Весь этот комплекс проблем и вопросов обсуждается в данной статье на основе проведенного исследования.

Концептуальные подходы к исследованию

В проведённом исследовании используются концептуальные подходы, вытекающие из теорий пространственной экономики и инфраструктуры. К настоящему времени не существует стандартных и чётких определений не только понятия пространственной экономики как науки, но и термина «инфраструктура», вытекающих из некоей более-менее законченной теории и модели экономических процессов. Впрочем, завершённости и самой модели этих процессов к настоящему времени остается под вопросом.

Что касается исследований в области пространственной экономики, то считается, что это направление экономической науки является более интегрированным и в лучшей степени отражающим реальные процессы пространственного развития всего социума по сравнению с конкурирующей с ней традиционной региональной экономикой. Предметом пространственной экономики являются те экономические процессы, которые протекают не только в регионах и их системах, но и во всех пространственных формах в природно-ресурсной и экологической сферах и тесно связанной с ними хозяйственной и социальной деятельностью человека как индивида и общества в целом.

В современной экономической литературе, изобилующей количеством научных работ, посвящённых пространственной экономике как науке, своей фундаментальностью выделяются работы крупного российского ученого А.Г. Гранберга¹ [1, с. 18–24; 2, с. 87–107].

Высокой научной значимостью обладают научные работы П.А. Минакира, впервые проанализировавшего и обобщившего существующие довольно разрозненные концепции в

¹ Гранберг А.Г. Пространственная экономика в системе наук: Доклад на Первом российском экономическом конгрессе (7-12 декабря 2009 г.). Москва. 2009.

этом научном направлении и сформулировавшего собственное представление его предмета, объектов и инструментария [3; 4, с. 8–20]. Большое значение имеют работы и других специалистов в этой области, десятки публикаций которых размещены, например, в фундаментальной монографии «Современные проблемы пространственного развития» [5].

Исходя из сложившихся мнений в области исследования проблем в пространственной экономике, автор считает, что решение этих проблем необходимо искать на стыках трёх базовых экономических дисциплин: экономической географии, региональной экономики и экономики домохозяйства, исследующих элементы таких важнейших составляющих, как *природа — человек — общество* в системе всеобщих планетарных коэволюционных процессов, создающих возможности для жизнеобитания всего человечества [6, Краснопольский Б.Х., с. 147–156]. При таком подходе пространственная экономика также сотрудничает с исследованиями в области естествознания, включающего в себя совокупность естественных наук, взятых как единое целое, в особенности таких как астрономия, география, геология, экология, биология.

Теоретические подходы к формированию и функционированию такой категории экономических систем, как инфраструктура, давно интересовали как зарубежных, так и отечественных учёных [7, Jochimsen R.; 8, Buhr W; 9, Carlsson R., Otto A., Hall J.W., с. 263–273; 10, Gramlich E., с. 1176–1196; 11, Кузнецова А.И.; 12, Ланцов А.Е., с. 47–52; 13, Маллаев Х.Н., Аврамчикова Н.Т., с. 39–46 и др.]. Большинство литературных источников в этой области показывает, что методологические подходы к изучению такого феномена, как инфраструктура, базируются в основном на восприятии его как некоего специфического, но в целом «отраслевого» вида деятельности и на оценке её роли в росте экономической эффективности какого-либо региона по прямому принципу оценки «затрат-результатов» входящих в её состав отраслей. Подобные оценки, конечно, применимы и играют свою роль. Но они не являются, по нашему мнению, достаточно научно обоснованными и перспективными.

Что касается концепции инфраструктурного анализа природно-хозяйственных образований, которой придерживается автор данной статьи, то она базируется на его научных воззрениях, представленных в различных публикациях, например [14, Краснопольский Б.Х.]. Исследования феномена инфраструктуры, по мнению автора, необходимо проводить на методологической основе такого сравнительно нового направления экономической науки, как системно-эволюционная экономика, возникшая на базе постулатов современного естествознания [15, Нельсон Р.Р., Уинтер Н.Дж.; 16, Клейнер Г.Б.; 17, Клейнер Г.Б., Рыбачук М.А. и др.]. Также мы считаем, что научно обоснованные приёмы действительно системного регулирования различного ранга хозяйственных образований на базе создания и поддержания функционирования их инфраструктурных подсистем должны быть связаны с таким научным направлением, как синергетика [18, Хакен Г.; 19, Пригожин И., Стенгерс И.; 20, Занг В.-Б. и др.]. Именно в этой научной дисциплине изучаются процессы, имеющие тесную связь с такими понятиями, как хаос (беспорядок) и стабильность (порядок), а также с двумя противо-

положными, но взаимодополняющими моделями организации систем: иерархической и гетерархической. В данном случае наблюдается определённая закономерность в реализации этих процессов, где внутренние (эндогенные) и внешние (экзогенные, магистральные) элементы инфраструктуры реализуют состояния порядка и хаоса в развитии систем².

Понимание роли инфраструктуры при таком концептуальном подходе тесно связано с таким показателем развития систем, как «самоорганизация», которая должна реализовываться практически в течение всего жизненного цикла динамической системы. Необходимость постоянного саморегулирования процессов «выживания» действующей системы выражается в формировании её инфраструктуры, внешние элементы которой постоянно нацелены на «прощупывание» и зондирование будущих вариантов её развития, приспособление системы и её основных элементов к возникающим новым условиям функционирования и создание условий и возможностей для будущего развития. В критических случаях при подходе к точке бифуркации именно этот элемент инфраструктуры в первую очередь сигнализирует о возникновении кризисных ситуаций, которые могут привести её к стагнации [21, Краснопольский Б.Х., с. 353–368].

Рассматриваемые в данной статье территории с их акваториальными ареалами являются первичным комплексным элементом геосистем, их «родоначальной» пространственной «ячейкой», наиболее близкой к «земле», к окружающей природной среде, в потенциалу природных ресурсов. Они включают ряд взаимосвязанных составляющих, функционирование которых зависит от их расположения и конкретного местонахождения в пространстве, от экологических особенностей местности, от её сложившихся биогеоценозов и их природно-экологической устойчивости, от ментальности коренного населения и его привязанности к данной территории, а также от сочетания исторического опыта и хозяйственной активности в обустройстве именно своего местообитания.

Что касается трансграничных хозяйственных образований, к категории которых также относятся исследуемые районы, то, как известно из практики, в них протекают подчас неуправляемые процессы дивергенции, выражающиеся в существенных различиях прежде всего уровней социально-экономического развития регионов. Это приводит к всё большей дифференциации экономического пространства в трансграничной зоне, к накоплению межрегиональных разрывов общих уровней экономической активности, уровня и качества жизни в соседствующих пространственных образованиях и в конечном итоге — к различного рода противоречиям и конфликтам.

Этим проблемам посвящены многие исследования [22, Кузнецов А.В., Кузнецов О.В., с. 58–72; 23, Прокопьев Е.А., Курило А.Е., с. 3–14; 24, Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б., с. 8–20; 25, Скуфына Т.П., Митрошина М.Н., с. 87–112 и др.].

² Внутренние элементы инфраструктуры ответственны за создание и поддержание порядка в системе, внешние элементы — за её открытость, что связано с внесением определённой порции хаоса с экзогенного уровня. Это вынуждает рассматриваемую систему к постоянному совершенствованию механизмов самоорганизации и адаптации к изменяющимся внутренним и внешним условиям.

Главный принципиальный вывод из данных работ состоит в том, что в пространственно-хозяйственных ареалах приграничных стран, обычно близких по своему природно-географическому положению, могут наблюдаться существенные разрывы между их естественно-природной гомогенностью и социально-экономической гетерогенностью, что зависит от особенностей и возможностей их развития в каждой из трансграничных стран. Возникающие различные социально-экономические диспропорции в развитии приграничных регионов каждой страны и соседствующих стран должны выявляться на ранних стадиях и, если они приводят к существенной дивергенции и дифференциации, то должны немедленно предприниматься меры по корректировке действующих методов и механизмов регулирования и преодоления этих различий и сведения их к минимуму.

Объекты исследования

В качестве объектов исследования выступают территории Арктической зоны РФ (АЗРФ), в частности — её дальневосточного сектора, включающие, по российской классификации этой зоны, административные районы Чукотского автономного округа и тринадцать северо-арктических улусов Республики Саха (Якутия) и акватории исключительных экономических зон окамляющих эти территории морей.

Также, в связи с обсуждением вопросов трансграничного взаимодействия этого региона в Тихоокеанском секторе мировой Арктики, в качестве объекта исследования здесь выступает штат Аляска, США, с его акваториальными зонами. Чукотский автономный округ, входящий в состав сектора Дальневосточной Арктики, является одновременно районом России, непосредственно через Берингов пролив соседствующим с этим штатом в Тихоокеанском арктическом секторе (см. рис. 1).



Рис. 1. Карта-схема сектора Тихоокеанской Арктики (в квадрате — регион Берингова пролива)³.

³ Источник: [26, Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика...].

Штат Аляска занимает особое место в геостратегии США в Арктике. Как известно, Президент США Джо Байден 7 октября 2022 г. утвердил новую стратегию США для Арктического региона, рассчитанную на 2022–2032 гг., — «National Strategy for the Arctic Region»⁴. В одной из недавно опубликованных по этому поводу зарубежных научных работ, например, говорится следующее: «Аляска занимает центральное место в администрации Байдена, которая планирует усилить свое влияние в Арктике для обеспечения национальной безопасности, координируя общие подходы с партнёрами по Северному полюсу»⁵, а в другой: «Новая арктическая стратегия, опубликованная в пятницу Белым домом, признаёт большие изменения в регионе за последнее десятилетие — рост военных угроз, исходящих от России, крупнейшей арктической страны»⁶. Для нас это говорит о многом, в частности, о возрастающей роли трансграничных дальневосточных территорий АЗРФ в обеспечении геополитической безопасности нашей страны.

В целом трансграничная зона Дальневосточной и Тихоокеанской Арктики во всём мировом арктическом бассейне занимает примерно 1/6 его часть. Весь этот сектор мировой Арктики с его дальневосточными и тихоокеанскими территориями представляет собой контактную зону между Евразийским и Северо-Американским континентами на стыке двух океанов — Северного-Ледовитого и Тихого. И в этом секторе, как и в практически в любой трансграничной зоне, постоянно и одновременно действуют как центроостремительные силы, диктуемые её тесно взаимосвязанными геоструктурными природными особенностями, так и центробежные силы, зависящие от государственно-административных границ и геополитики соседствующих стран.

Что касается нашей национальной арктической зоны, то развитие здесь более полнокровных воспроизводственных циклов и цепочек для глубокой переработки добываемых природных ресурсов на уровне более высоких технологических переделов и получения добавленной стоимости крайне дорого и экономически невыгодно. В наибольшей степени это касается восточно-евроазиатской части АЗРФ, т. к. в европейской части Арктики трансграничные территории являются (в силу ряда исторических причин) социально-экономически более развитыми, по сравнению с восточной её частью. Практически вся эта зона, включающая районы Дальневосточной Арктики, представляет собой территорию со слабыми инфраструктурными связями, соединяющими отдельные очаги промышленно-производственного освоения вокруг локализованных природно-хозяйственных центров. Именно здесь, в отличие от достаточно развитых, «полнокровных» территориально-производственных комплексов, имеющих широкие возможности организации воспроизводственных процессов, эти центры

⁴ Лукин Ю.Ф. Арктические стратегии США: и не друг, и не враг, а так... URL: <http://www.arcticandnorth.ru/upload/medialibrary/293/> (дата обращения: 11.02.2023).

⁵ The Role of Alaska in U.S. Arctic Strategy (2022). URL: <https://warsawinstitute.org/role-alaska-u-s-arctic-strategy/> (дата обращения: 11.02.2023).

⁶ White House Arctic strategy puts new emphasis on national defense and threats posed by Russia. 2022. URL: <https://alaskabeacon.com/briefs/white-house-arctic-strategy-puts-new-emphasis-on-national-defense-and-threats-posed-by-russia/> (дата обращения: 11.02.2023).

характеризуются в основном узкой специализацией на добыче местных природных ресурсов, сосредоточенных в их недрах и окружающем пространстве, освоение которых вызывает формирование «усечённых» по своей структуре природно-хозяйственных образований.

И первым шагом в преодолении этой ситуации должно стать значительное усиление инфраструктурной обеспеченности регионов, в первую очередь, элементами критической инфраструктуры, к которой по наиболее общему определению относятся экономические и оборонные объекты, сети, службы и системы, сбой в работе которых отразится на безопасности, жизнеобеспечении и благосостоянии граждан страны. В более конкретном виде её состав определяется той сферой, которая рассматривается в данном случае. Что касается пространственного развития нашей страны, существует своя классификация критической инфраструктуры [27].

В нашем исследовании северо-арктических территорий Дальневосточного макрорегона, оставляя в стороне виды критической инфраструктуры в чисто оборонной сфере, которые не обсуждаются в данной статье, будем рассматривать в её составе такие классические для формирования и развития пространственно-хозяйственных образований виды деятельности, как *транспорт и энергоснабжение* с их коммуникационными функциями, а также *социальную инфраструктуру*. Необходимость включения этих составляющих инфраструктуры связана с нынешней и будущей ситуацией в развитии как всего Дальнего Востока, так и его северо-арктических территорий и акваторий. Коммуникационная инфраструктура в значительной степени увеличит возможности доступа к локальным ресурсам по воспроизводственным цепочкам от мест их добычи до мест сбыта, а развитая социальная инфраструктура позволит существенно увеличить социально-трудовую устойчивость территорий.

Обсуждение и результаты

Говоря о дальневосточном арктическом секторе, мы делаем акцент на его трансграничном положении. Эти территории по классификации, действующей в нашей стране, являются геостратегическими, к ним относятся по соответствующему правительственному постановлению регионы с эксклавым положением, входящие в АЗРФ, а также расположенные на Северном Кавказе, на Дальнем Востоке и граничащие со странами, входящими в Европейский и Евразийский экономический союзы.

При этом нужно обратить внимание, что арктический регион Дальнего Востока (Дальневосточная Арктика), граничащий со штатом Аляска, США, оказывается включённым одновременно в две государственные геостратегические зоны России: как часть Дальнего Востока и как восточный «форпост» АЗРФ. Именно этот регион, самый удалённый приграничный «уголок» нашей страны и в её арктической зоне, и на трассе Северного морского пути (Севморпути), по нашему мнению, сейчас находится в наиболее сложном положении в части его устойчивого социально-экономического развития. Кроме этого, в отношении этого реги-

она существуют и некоторые риски в обеспечении геополитической безопасности страны в Берингской зоне по причине его тесного соседства с Аляской.

Подчеркнем ещё раз, что здесь речь не идёт о военно-политическом противостоянии России и США. В нашем случае речь идёт об устойчивости социально-экономического развития региона в трансграничной зоне, что в определённой степени связано, как показывает мировая и отечественная практика, с созданием более-менее сопоставимых социально-экономических условий по сравнению с территориями соседствующих стран. Например, в одном из исследований, посвящённых этой теме, подчёркивается: «Важная особенность российской федеральной политики в отношении приграничных регионов — регулирование их социально-экономического развития исходя не столько из соображений экономической целесообразности, сколько из обеспечения территориальной целостности и национальной безопасности» [22, Кузнецов А.В., Кузнецова О.В., с. 65].

Инфраструктурный анализ развития территорий Дальневосточной Арктики приводит к восприятию этой зоны как единого вновь формирующегося пространственно-хозяйственного образования. Этот вывод подтверждается прежде всего системной ролью инфраструктуры, а также географическими особенностями этой зоны и всей историей её хозяйственного развития, включая деятельность коренных народностей, развитие минерально-сырьевой базы и процессов её освоения и расселения пришлого населения, влияние Севморпути и действие других факторов. Интеграционные процессы северо-арктических территорий Якутии и Чукотки демонстрируют нарастающее взаимовлияние внешних, магистральных элементов⁷ как транспортной, так и энергетической инфраструктуры обоих региональных образований, что говорит о постепенном формировании здесь под влиянием этих процессов тесно взаимосвязанного высокоширотного пространственно-хозяйственного образования. Главное назначение этих магистральных элементов — удержать возможное «сползание» хозяйственных образований к процессам «стагнации», к нарастанию автаркичности в их развитии и «зацикливанию» на стадиях первичного освоения природных ресурсов, что превращает их в вечный сырьевой придаток народного хозяйства страны.

Принятыми правительственными решениями создаются перспективные возможности их более комплексного и устойчивого развития, но связаны эти изменения в основном с их отраслями промышленной специализации и технико-технологического инфраструктурного обеспечения, т. е. внутренними элементами инфраструктуры. В частности, в этих документах предлагалось создание нескольких территорий опережающего развития (ТОР) и восьми опорных экономических зон, которые были намечены к созданию в одной из ранних редак-

⁷ Когда здесь на языке пространственной экономики говорится о *магистральных* элементах инфраструктуры каких-либо пространственно-хозяйственных образований, то на языке административного управления всей иерархической «пирамидой» этих образований нужно понимать, что речь идет об отраслях инфраструктуры *федерального* подчинения.

ций Программы социально-экономического развития Арктической зоны⁸. В качестве приоритетных проектов для большинства из этих опорных зон в качестве их промышленной специализации было намечено формирование минерально-сырьевых центров. Что касается Дальневосточной Арктики, то они включают седьмую — Северо-Якутскую — и восьмую — Чукотскую — опорные экономические зоны.

Важную роль на современном этапе развития этих территорий играет утверждённая Указом Президента РФ в 2020 г. «Стратегия развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период 2035 г.» с её корректировкой на базе Указов от 2021 и 2023 гг.⁹. В ней представлена широкая программа направлений развития Чукотского автономного округа и Республики Саха (Якутия).

Что касается Чукотки, то в числе этих направлений названы:

- развитие морского порта Певек и его терминалов;
- создание транспортно-логистического узла в глубоководном круглогодичном морском порту Провидения;
- модернизация Чаун-Билибинского энергоузла на западе Чукотки, граничащего с Якутией, на базе плавучей АЭС (ПАТЭС) в г. Певеке;
- присоединение к единой сети электросвязи РФ путём создания подводной волоконно-оптической линии связи Петропавловск-Камчатский — Анадырь;
- освоение Баимской рудной зоны и Пыркакайско-Майского минерально-сырьевого центра в Чаун-Билибинском промышленном комплексе, граничащем с Якутией, в т. ч. золотосодержащего медно-порфирового месторождения «Песчанка», крупнейшего месторождения меди на северо-востоке России мирового уровня;
- формирование территории опережающего развития «Беринговский» — разработка месторождений Амаамской и Верхне-Алькатваамской площадей Беринговского каменноугольного бассейна, ориентированного на экспорт высококачественного угля в страны Азиатско-Тихоокеанского региона;
- строительство круглогодичного терминала в глубоководной лагуне Аринай и др.

Стоит отметить, что в части создания элементов магистральной критической транспортной инфраструктуры сделан первый шаг и намечено строительство межрегиональной автомобильной дороги Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь, которая будет соединять Магаданскую область с Чукоткой.

Т. е. этот проект показывает, что поворот к активному созданию инфраструктурного магистрального «каркаса» не только на арктических территориях, но и на территориях свя-

⁸ Опорные зоны развития составят основу госпрограммы по Арктике, 7 сентября 2017 г. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4543491> (дата обращения: 12.04.2023).

⁹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Утверждена Указом Президента РФ от 26.10.2020 г. № 645 в редакции указов Президента от 12.11.2021 № 651 и от 27.02.2023 № 126. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102888023> (дата обращения: 15.04.2023).

зующего их с «подарктическими» районами Северо-Востока уже начался, о чём будет сказано ниже.

Основными направлениями реализации Стратегии в северо-арктических муниципальных образованиях Республики Саха (Якутия) являются:

- дноуглубление рек Анабара, Лена, Яна, Индигирка и Колыма;
- комплексное развитие районов Анабарского и Ленского бассейнов, в том числе крупнейшего в мире Томторского месторождения редкоземельных металлов, россыпных месторождений алмазов на территориях Анабарского, Булунского, Оленекского районов, Верхне-Мунского месторождения алмазов, Таймылырского месторождения каменного угля, Западно-Анабарского нефтяного минерально-сырьевого центра;
- комплексное развитие пос. Тикси, включая развитие инфраструктуры двойного назначения, в том числе реконструкцию морского порта Тикси и его терминалов;
- комплексное развитие территорий, расположенных в бассейне реки Яны, предусматривающее строительство объектов энергетической и транспортной инфраструктуры, освоение минерально-сырьевой базы твёрдых полезных ископаемых Янского бассейна, в том числе золоторудного месторождения Кючус¹⁰, месторождения серебра Прогноз, Депутатского оловорудного месторождения и месторождения олова Тирехтях; комплексное развитие территорий, расположенных в бассейне реки Индигирки, обеспечение их энергетической безопасности и диверсификация экономики путём разработки Краснореченского месторождения углей и организации производства строительных материалов; комплексное развитие территорий, расположенных в бассейне реки Колымы, предусматривающее модернизацию речного порта Зелёный Мыс и развитие Зырянского угольного минерально-сырьевого центра¹¹ на стыке с территорией Чукотки;
- строительство Жатайской судоверфи, постройка речных судов различных типов и назначений, в т. ч. класса «река — море» для обеспечения каботажных перевозок во всей приарктической зоне между Якутией и Чукоткой, и др.

Что касается трансграничного Тихоокеанского сектора мировой Арктики, то в этом отношении нами было обосновано и в 2019 г. предложено на официальном уровне создание совместной межгосударственной / межрегиональной организации между дальневосточны-

¹⁰ Кючусский кластер месторождений твердых полезных ископаемых с использованием электроэнергии от мощностей атомной станции малой мощности на базе двух реакторных установок РИТМ-200Н. Проект тесно связан с развитием Северного морского пути. Объём перевозок по СМП через 3 года должен превысить 100 млн тонн, а к 2030 году — 200 млн тонн. См. Проект Кючусского промышленного кластера может получить статус TOP. URL: <https://www.sakha.gov.ru/news/front/view/id/3336211> (дата обращения: 11.03.2023).

¹¹ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года. Утверждена Указом Президента РФ от 26.10.2020 г. № 645 в редакции указов Президента от 12.11.2021 № 651 и от 27.02.2023 № 126. URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&firstDoc=1&lastDoc=1&nd=102888023> (дата обращения: 15.04.2023).

ми северо-арктическими территориями и штатом Аляска, США, а именно — *Совета Берингова / Тихоокеанско-арктического региона (СБТР)*, который должен был функционировать под эгидой Арктического совета и в тесной кооперации с Советом Баренцева / Евроарктического региона (СБЕР). Данное предложение было поддержано международным Советом по отношениям «США — Россия», и для его реализации была создана Рабочая группа в составе представителя Аляски, Почётного председателя морской биржи штата г-на Пола Фуза и представителя России — автора данной статьи (см. рис. 2).

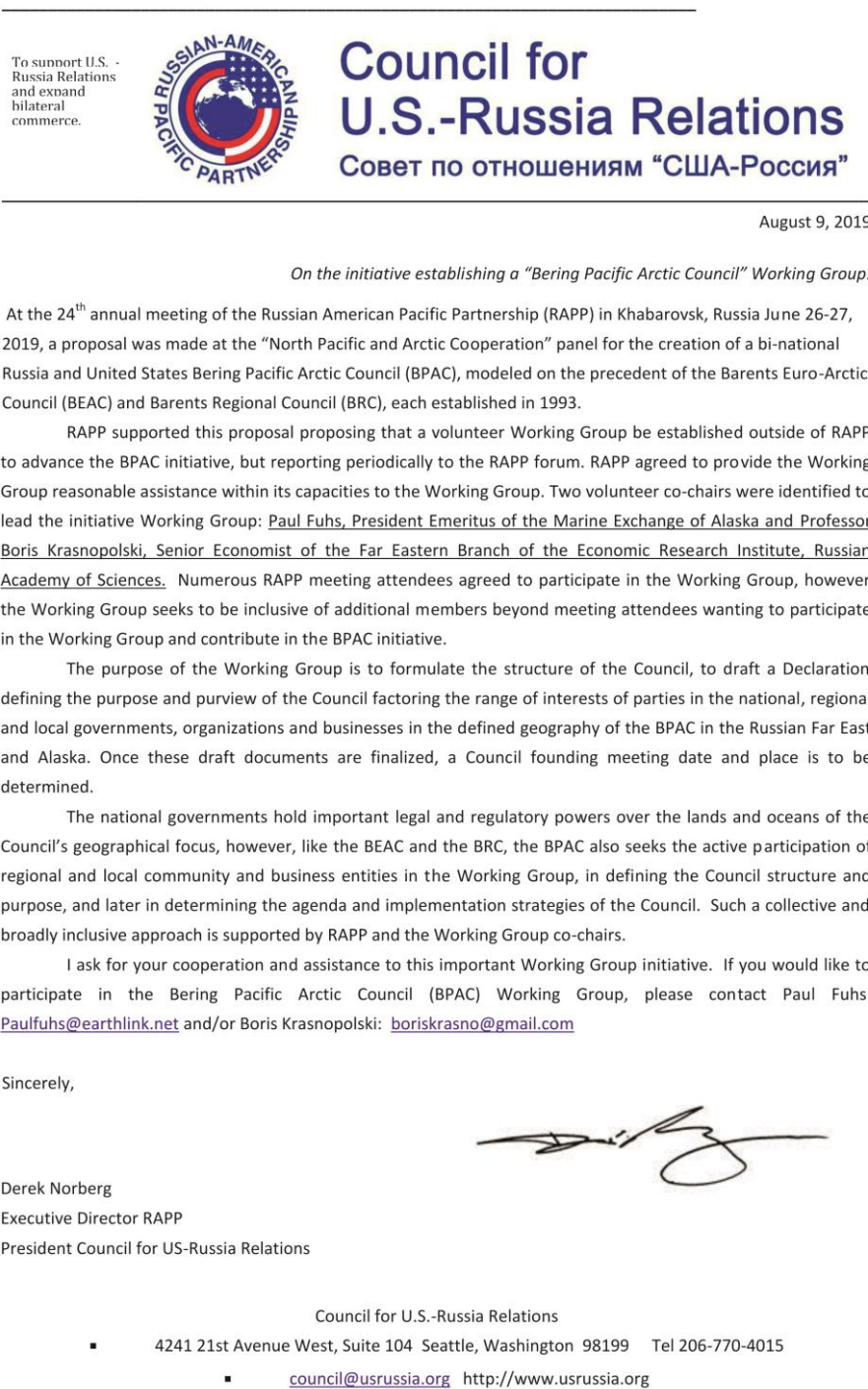


Рис. 2. Распоряжение Исполнительного директора Российско-Американского тихоокеанского партнерства (РА-ТОП), Президента Совета по отношениям «США — Россия» Дерек Норберга об организации Рабочей группы по проработке вопроса о создании Совета Берингова / Тихоокеанско-Арктического региона (Bering Pacific Arctic Council — BPAC).

Рабочая группа в течение года подготовила необходимые материалы по данному вопросу, которые были разработаны в тесном соответствии с вышедшем тогда распоряжением правительства РФ о Концепции приграничного сотрудничества¹² и обсуждены в различных экспертных сообществах в обеих странах. Это дало возможность вынести эти предложения на правительственный уровень в период Председательства России в Арктическом Совете. В частности, Министр иностранных дел РФ С. Лавров, выступая на заседании Совета глав субъектов РФ 15 июня 2021 г., заявил, что Москва открыта к развитию межрегионального сотрудничества с США, а также заинтересована в создании новых региональных структур для работы по линии тихоокеанского диалога с Вашингтоном. Речь шла именно о Совете Берингова/Тихоокеанско-Арктического региона и укреплении наших отношений в рамках Российско-американского Тихоокеанского партнёрства (РАТОП). «Мы заинтересованы в создании новых региональных структур, включая Совет Берингова/Тихоокеанско-Арктического региона, предполагающего участие ряда российских арктических субъектов и Аляски. Пока наши американские партнёры размышляют над этим предложением», подчеркнул тогда С. Лавров¹³.

И с американской стороны эти предложения имели своих сторонников — группы учёных и специалистов из штата Аляска, а также представителей США в Совете по отношениям «США — Россия». Можно привести пример сравнительно недавней публикации в американской научной прессе такого известного учёного в области арктической проблематики, как Бетси Бэйкер (Betsy Baker), специалиста в области международной дипломатии с 25-летним стажем, проживающей на Аляске, сотрудника Вильсоновского центра Полярного института, директора Исследовательского отделения Северной Пасифики (North Pacific Research Board), Аляскинского центра морской науки. В своей статье она ссылается на подготовленные Рабочей группой Российско-Американского тихоокеанского партнёрства (РАТОП) предложения по созданию Совета Берингова/Тихоокеанско-Арктического региона (СБТР), причём весьма положительно характеризует эту инициативу [28, Baker B., с. 1–27].

Но в настоящее время, как выше уже отмечалось, эти позитивные подвижки в отношениях между нашими странами практически сведены к нулю именно со стороны США [29, Лукин Ю.Ф., с. 249–271; 30, Журавель В.П., с. 105–124]. Это наносит серьёзнейший ущерб прежде всего решению природно-экологических проблем в таком «уголке мира», как Тихоокеанский сектор мировой Арктики, а также резко снижает его роль как будущего крупнейшего транспортно-логистического пропускного естественного канала на арктических морских коммуникациях российского Севморпути и Северозападного прохода (СЗП) вдоль побережья Канады, что позволило бы ему стать серьёзным конкурентом, например, Суэцкому каналу по связям между Азиатскими странами и Европой.

¹² Распоряжение Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 2577-р «О Концепции приграничного сотрудничества в РФ». URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74639793/> (дата обращения: 20.02.2023).

¹³ Лавров: Россия готова разрабатывать новые форматы диалога с США. URL: <https://tass.ru/politika/11650987> (дата обращения: 20.02.2023).

Штат Аляска, США, несмотря на его более зрелые и масштабные формы пространственно-хозяйственного развития, по сравнению с районами Дальневосточной Арктики, также можно отнести к категории первичных сырьевых природно-хозяйственных образований, т. к. основа его экономики — это тоже преимущественно начальные формы производственной специализации, такие как добыча углеводородов в арктической зоне, освоение месторождений твёрдых полезных ископаемых и рыболовство. Т. е. в рассматриваемой трансграничной Берингской зоне все её районы относятся к категории сырьевых природно-хозяйственных комплексов. В этих трансграничных территориях в течение многих лет накапливались существенные различия между их естественно-природной гомогенностью, что имеет истоки ещё от ранних форм существования здесь так называемой «Берингии»¹⁴, и социально-экономической гетерогенностью, что связано с возможностями их развития в каждой из трансграничных стран. К сожалению, по уровню социально-экономического развития штат Аляска существенно превосходит районы Дальневосточной Арктики (см. табл. 2 ниже). Подобный «перекос» вследствие различных причин, конечно, создаётся во многих странах, но на приграничных территориях, он, по нашему мнению, должен быть сведён к минимуму.

В этих процессах существенную роль играет государственное управление, вся система взаимосвязанных правительственных документов по стратегическому планированию. В основе этой системы, лежит федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации»¹⁵. Весьма существенные дополнения в систему стратегического планирования были внесены в июне 2022 г. специальным Распоряжением правительства РФ¹⁶. В нём особо отмечается важность и необходимость разработки и утверждения стратегий развития макрорегионов и входящих в них регионов, расположенных на приоритетных геостратегических территориях. В данном случае особо подчёркивается, что для решения этой проблемы большое значение имеет реализация национальной программы развития Дальнего Востока на период до 2025 г. и на перспективу до 2035 г., т. к. подавляющее большинство его регионов являются приграничными¹⁷.

¹⁴ Берингия — палео-био-географическая провинция, связывавшая северо-восточную Азию и северо-западную Северную Америку (Берингский сектор Голарктики) в четвертичном периоде, во время глобальных оледенений. В настоящее время распространяется на территории, окружающие Берингов пролив, Чукотское и Берингово моря. Включает в себя часть Якутии, Чукотку и Камчатку в России, а также Аляску в США. В историческом контексте она также включала в себя сухопутный Берингов или Берингский перешеек, неоднократно соединявший Евразию и Северную Америку в единый суперконтинент. URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/Берингия> (дата обращения: 17.03.2023).

¹⁵ Федеральный закон от 28.06.2014 N 172-ФЗ (ред. от 31.07.2020) «О стратегическом планировании в Российской Федерации». URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 17.02.2023).

¹⁶ Распоряжение Правительства РФ от 25.06.2022 N 1704-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 N 207-р». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_420383/25ab2a7d8fd7d8dcde11c233997f6517915bfba/ (дата обращения: 18.02.2023).

¹⁷ Там же.

Также подчёркивалась необходимость разработки и утверждения комплекса мер по социально-экономическому развитию опорных населённых пунктов (ОНП) и их социальной инфраструктуры в геостратегических районах АЗРФ, а также необходимость выработки и утверждения критериев отнесения населённых пунктов к подобным опорным поселениям. По данным вопросам недавно была подготовлена научно-прикладная работа, которая вносит существенный вклад в решение проблем формирования ОНП в АЗРФ¹⁸.

В этой работе в качестве основных критериев и функций формирующихся ОНП были отобраны такие, как обеспечение внешней и внутренней безопасности и повышение уровня развития объектов социальной инфраструктуры, соответствующего не только стандартным нормативам, но и отражающим специфические особенности каждого поселения. В целом на территориях Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа по данным критериям было определено около двух десятков ОНП, что достаточно объективно отражает поставленные в названных выше правительственных документах задачи.

Но здесь возникает вопрос: достаточно ли этих оценок на муниципальном уровне для решения проблем на более высоких иерархических «этажах» развития пространственно-хозяйственных образований в АЗРФ, и в частности — в Дальневосточной Арктике? Ответ на этот вопрос: они могут быть одним из факторов этого развития, но этого недостаточно для оценки всей картины активизации хозяйственной деятельности в этой зоне, которая должна дополняться проработками её смежных направлений на более высоких уровнях хозяйствования.

В целом такую сводную оценку можно представить в следующем виде: первый этап — оценка развития ОНП и уровня развития социальной инфраструктуры в границах опорных поселений; второй этап — оценка возможных экономических зон промышленно-сырьевого освоения с учётом опорных поселений; третий этап — оценка опорной сети и пространственной конфигурации критической магистральной инфраструктуры (федерального подчинения); и четвёртый этап — финальная схема формирования пространственно-хозяйственных образований региона с учётом всех предыдущих этапов оценки. Первые два этапа уже выполнены в указанных выше документах. Основной акцент в предполагаемой работе по сводной оценке должен быть сделан на третьем и четвёртом её этапах. Полученная финальная оценка схемы формирующихся пространственно-хозяйственных образований Дальневосточной Арктики, охватывающей в территориальном плане весь исследуемый регион, будет в дальнейшем в течение многих лет выступать основным объектом стратегического государственно-регионального регулирования и государственно-частного партнёрства.

¹⁸ Опорные населённые пункты Российской Арктики: материалы предварительного исследования. URL: <https://arctic-russia.ru/article/opornye-naselennye-punkty-novyy-subekt-prostranstvennogo-razvitiya-arktiki/> (дата обращения: 11.02.2023).

Что касается двух последних составляющих оценки, то здесь возникают некоторые соображения, также частично вытекающие из упомянутой выше работы по ОНП АЗРФ¹⁹. В данной работе обращается внимание на то, что при выявлении опорных населённых пунктов в арктической зоне необходимо учитывать роль базовых поселений на «подарктических» территориях, не входящих непосредственно в состав АЗРФ. В дальневосточном секторе АЗРФ это касается как Чукотки, так и северо-арктических улусов Якутии, где в качестве таких поддерживающих поселений выступают населённые пункты приарктических территорий Магаданской области и центральных районов Республики Саха (Якутия).

Подобное тесное взаимодействие между районами высокоширотного Дальнего Севера и Ближнего Севера сложилось исторически²⁰, и оно практически неразрывно. Применительно к северо-арктическим территориям Дальнего Востока возникает весьма неординарное представление о естественном существовании здесь некоего *Северо-Восточного мезорегиона* как части Дальневосточного макрорегиона (рис. 3). В зону этого мезорегиона входит и Камчатский край, т. к. его роль здесь существенно возрастает. Он имеет большое значение в развитии опорной для арктических территорий транспортной инфраструктурной магистрали — Севморпути с его базовым портом-хабом в Петропавловске-Камчатском [31, Краснопольский Б.Х., с. 233–242].



Рис. 3. Северо-Восточный мезорегион как часть Дальневосточного макрорегиона с выделением его арктических территорий (выделены фиолетовым цветом)²¹.

¹⁹ Там же, стр. 113–115.

²⁰ Здесь можно вспомнить существовавший во времена СССР «Северо-Восточный совнархоз», который внёс существенный вклад в укрепление территориального управления и пространственной интеграции Республики Саха (Якутия) и Магаданской области, в которую тогда входила Чукотка, путём создания инфраструктурных транспортных (в частности — автотрасса «Колыма» между Магаданом и Якутском) и энергетических связей между этими территориями, а также единой базы освоения минерально-сырьевых ресурсов и разветвлённой системы центров постоянного проживания трудовых ресурсов и населения.

²¹ Источник: Выкопировка из карты в НИР «Моделирование последствий решений в области государственной политики по развитию Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации». URL: https://vostokgosplan.ru/research/?_sft_research_cat=nir (дата обращения: 15.03.2023).

Северо-Восточный мезорегион важен в этой части страны глобальной хозяйственно-организующей ролью по обеспечению элементами критической инфраструктуры (транспорт, энергетика, базовые социальные объекты) как геостратегических территорий Чукотки и Камчатки в зоне Тихоокеанской Арктики (соседство со штатом Аляска), так и геостратегических северо-арктических улусов Республики Саха (Якутия) (контактная зона с мировым арктическим бассейном). Опережающее формирование магистральных (федеративного значения) элементов критической инфраструктуры здесь должно значительно усилить «поддерживающий» социально-экономический потенциал этих непосредственно приграничных территорий Чукотки, Камчатки и Якутии.

Если посмотреть сложившуюся динамику роста протяжённости магистральных элементов критической инфраструктуры, например, автомобильных дорог на территориях Северо-Восточного мезорегиона в 2015–2021 гг., то видно, что сделанный выше вывод об активизации её создания здесь совершенно справедлив (табл. 1).

Таблица 1

Изменение протяжённости автомобильных дорог в районах Дальневосточного макрорегиона и Северо-Восточного мезорегиона (2015–2021 гг.)²²

| Регионы Дальнего Востока | Рост общей протяжённости | | Рост (сокращение) протяжённости по назначению дорог (км) | | |
|-------------------------------------|--------------------------|-------|--|------------------------------|------------|
| | (км) | (%) | Федеральные | Региональные (межпоселковые) | Поселковые |
| Дальневосточный макрорегион | 5109,4 | 104,2 | 1524,6 | -322,0 | 3906,8 |
| Северо-Восточный мезорегион, в т.ч. | 2605,0 | 104,9 | 7,6 | 1223,2 | 1374,1 |
| Республика Саха (Якутия) | 2321,9 | 108,1 | 7,6 | 988,0 | 1326,2 |
| Камчатский край | 164,8 | 107,8 | 0,0 | -8,0 | 172,8 |
| Магаданская область | 17,6 | 100,7 | 0,0 | 138,0 | -120,4 |
| Чукотский автономный округ | 100,7 | 104,7 | 0,0 | 105,2 | -4,5 |

Из таблицы видно, что магистральные (федерального значения) элементы транспортной инфраструктуры вообще не создавались в течение почти семи лет на Камчатке, Чукотке и в Магаданской области, и в минимальной степени — в Якутии (7,6 км), да и то в основном в южной её части, не затрагивая Северо-Восточный мезорегион в целом. Акцент в строительстве дорог был на региональных и поселковых дорогах, что, естественно, соответствовало той политике экономического развития, которая базировалась на освоении локальных месторождений природных ресурсов этих территорий. Камчатский край вообще был лишён даже межпоселковых дорог, а Магаданская область — поселковых. Да и на всем Дальнем Востоке магистральных дорог было построено всего 1,5 тыс. км, региональных не строилось вообще, только около 4,0 тыс. км поселковых. В целом видно, что во всём Северо-Восточном мезорегионе в этот период практически не строились дороги магистрального (федерального) уровня, движение грузов по территории которого в этом плане осуществлялось по вре-

²² Источник: Транспорт. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 11.03.2023).

менно создаваемым зимникам в основном за счёт региональных и предпринимательских структур.

Это положение на новом этапе освоения и развития данных территорий и возрастания их геостратегического значения не может считаться нормальным. Здесь существенно должны усилиться роли каждой из территорий в решении всех задач, которые перед ними возникают.

Магаданская область здесь будет выступать в качестве некоего «второго эшелона», «подпирающего» непосредственные трансграничные с Аляской территории Чукотки и Камчатки. Кстати, что касается инфраструктуры энергообеспечения данной территории, то по-прежнему остро стоит вопрос относительно достройки Усть-Среднеканской ГЭС, полная мощность которой рассчитана на обеспечение электроэнергией освоения Баимской рудной зоны на территории Чукотки. Строительство ЛЭП на Баимский ГОК стало бы началом работ по ликвидации изоляции энергосистемы Чукотки от Центральной энергосистемы России и, кроме того, могло бы решить вопросы создания энергетического резерва. Однако в настоящее время реализуемая схема снабжения Баимского ГОКа игнорирует существующую базу развития в Магаданской области и идёт по пути формирования новой, довольно дорогой схемы электроснабжения на базе Севморпути²³.

Центральные районы Республики Саха (Якутия) в данном мезорегионе будут также выполнять роль «второго эшелона» для северо-арктических улусов Якутии в контактной зоне с мировой Арктикой. Сам же Северо-Восточный мезорегион будет опираться на достаточно развитую транспортную и энергообеспечивающую инфраструктурную «сетку» коммуникаций: в широтном плане — в южной части на автотрассу «Колыма» от Магадана до Якутска и в арктической части — на намечающуюся к строительству высокоширотную автодорогу по трассе нынешних зимников вдоль арктического побережья от Тикси (Якутия) до Анадыря (Чукотка), а в меридиональном плане — на сеть речных коммуникаций по рекам региона (Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма), которые принимали и должны принимать ещё большее участие в освоении и развитии северо-арктических территорий. Необходимо с более практических позиций отнестись и к возможности строительства меридиональной круглогодичной автомагистрали по трассе нынешнего автозимника «Арктика» протяжённостью 1 600 км, связывающего центральную часть трассы «Колыма» между Якутском и Магаданом с отдалёнными и труднодоступными районами северо-востока Якутии и Чукотки вплоть до пос. Черский²⁴. Трасса «Арктика» практически пересекает всю центральную часть Северо-Восточного мезорегиона с юга на север и является «стержневым» магистральным инфраструктурным элементом в широтном плане. И выше было сказано о том, что в Стратегии раз-

²³ Опорные населённые пункты Российской Арктики: материалы предварительного исследования. URL: <https://arctic-russia.ru/article/opornye-naselennye-punkty-novyy-subekt-prostranstvennogo-razvitiya-arktiki/> (дата обращения: 11.02.2023).

²⁴ Арктическая дорога жизни. URL: <https://arctic-russia.ru/article/arkticheskaya-doroga-zhizni/> (дата обращения: 11.03.2023).

вития АЗРФ до 2035 г. было определено строительство межрегиональной автомобильной дороги Колыма — Омсукчан — Омолон — Анадырь, которая, соединяя Магаданскую область с Чукоткой, также будет являться меридиональным элементом инфраструктурного магистрального «каркаса», связывающего арктические территории Дальнего Востока с «подарктическими» северо-восточными районами.

В табл. 2 приведены сравнительные показатели основных базовых параметров штата Аляска и районов нашей страны, находящихся в сопредельной зоне со штатом и представляющих собой Северо-Восточный мезорегион, которые показывают весьма существенный перевес в хозяйственном развитии Аляски по сравнению не только с трансграничными районами, но и со всей Северо-Восточной зоной нашей страны.

Таблица 2

Основные показатели районов Северо-Восточного мезорегиона
в сравнении со штатом Аляска, США²⁵

| Район | Площадь территорий с островами (без акваторий) | Валовый региональный продукт (GDP) | Численность населения | Доля коренных малочисленных народов Севера | Среднедушевой доход (Per Capita Personal Income) |
|--|---|--|--|--|---|
| <i>Штат Аляска, США</i> | 1481,3 тыс. км ² | 50,3 млрд долл. (2022); 50,3 X 80,2 руб. = 4034,0 млрд руб. (1 долл. = 80,2 руб. на 05.04.2023) | 733,6 тыс. чел. (2022) | 16% (2022) | 69,0 тыс. долл в год (2022) : 12 = 5,8 тыс. долл. в месяц X 80,2 руб. = 465,2 тыс. руб. в месяц (1 долл. = 80,2 руб.) |
| Северо-Восточный мезорегион (СВМР) | | | | | |
| <i>Чукотский автономный округ</i> | 737,7 тыс. км ² (в 2,0 раза меньше) | 94,9 млрд руб. (2022) (в 42,5 раза меньше) | 47,5 тыс. чел. (2023). (в 15,4 раза меньше) | 33,7% (2022) | 89,4 тыс. руб. (2022) (в 5,2 раза меньше) |
| <i>Магаданская область</i> | 461,4 тыс. км ² (в 3,2 раза меньше) | 337,7 млрд руб. (2022) (в 11,9 раза меньше) | 137,5 тыс. чел (2023) (в 5,3 раза меньше) | 3,2% (2022) | 85,4 тыс. руб. (2022) (в 5,4 раза меньше) |
| <i>Камчатский край</i> | 472,3 тыс км ² (в 3,1 раза меньше) | 319,0 млрд руб. (2022) (в 12,6 раз меньше) | 289,0 тыс. чел. (2023) (в 2,5 раза меньше) | 2,7% (2022) | 55,0 тыс. руб. (2022) (в 8,5 раз меньше) |
| <i>Республика Саха (Якутия) в целом, в т.ч. 13 северо-арктических улусов (САУ)</i> | Всего: 3103,2 тыс. км ² Из них САУ = 1608,8 тыс. км ² = 52% территории Якутии (Якутия: в 2 | Всего: 1936,0 млрд руб. (2022) Из них: САУ = около 7% = 135,8 млрд руб. (Якутия: в 2,9 | Всего: 996,20 тыс. чел. (2023) Из них САУ = 69,7 тыс. чел. = 7% от всей территории (Якутия: | 4,2% (2022) (средний по Якутии, включая САУ) | 82,8 тыс. руб. (2022) (средний по Якутии, включая САУ) (в 5,6 раза меньше) |

²⁵ Источник: составлено автором по информации из веб-сайтов администраций всех территорий и из статистических источников: Alaska. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Alaska>; <https://fred.stlouisfed.org/series/АКРСPI>. Региональная статистика. URL: https://rosstat.gov.ru/regional_statistics; Арктическая зона РФ. URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html; Экономические и социальные показатели районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13279> (дата обращения: 11.04.2023).

| | раза больше) | | в 1, 4 раза больше) | | |
|--|--|---|---|-----|---|
| Итого: СВМР (Чукотка, Магаданская область, Камчатка, Якутия) | 4774,6 тыс. км ² (в 3,2 раза больше) | 2687,6 млрд руб. (в 1,5 раза меньше) | 1470,2 тыс. чел. (в 2,0 раза больше) | === | 78,5 тыс. руб. (средний по региону) (в 5,9 раза меньше) |

Конечно, причины этих диспропорций объясняются всей историей и спецификой политического и социально-экономического развития нашей страны, её огромными географическими масштабами и прочими проблемами, ограничивающими капитальные затраты на освоение северо-восточных территорий. Но когда подобные различия достигают весьма существенных разрывов, и основные показатели наших регионов начинают в разы отставать от показателей территорий приграничных государств, подобная ситуация должна вызывать серьёзное беспокойство руководства страны. Что касается восточного сектора АЗРФ (территорий Дальневосточной Арктики) с его показателями, приведёнными в табл. 2, то можно утверждать, что нигде на всём протяжении границы России и её приграничных территорий нет такого отставания и разрыва в их социально-экономической сфере, как в этом североарктическом секторе, по сравнению с соседней территорией штата Аляска.

Приведённые выше данные о развитии северо-восточных и тесно в природном и социально-экономическом плане связанных с ними арктических территорий Дальнего Востока нашей страны дают основание сделать следующий вывод: на нынешнем этапе их развития требуется разработать *федеральную целевую программу по созданию опорной сети магистральных элементов критической инфраструктуры в зоне Северо-Восточного мезорегиона*. Эта программа должна иметь достаточный перспективный временной лаг и иметь стратегическое значение в этом регионе не только для реализации проектов по вводу в эксплуатацию природно-ресурсного потенциала в данной зоне и перехода на новый индустриальный уклад хозяйствования, но и для устойчивого развития формирующихся здесь пространственно-хозяйственных образований с учётом их геостратегического значения в северо-тихоокеанском секторе мировой Арктики [31, Краснопольский Б.Х., с. 233–242].

Именно реализация этой программы будет являться «драйвером», ключевым элементом трансформации методов и механизмов государственно-регионального регулирования и тесно связанного с ним частнопредпринимательского партнёрства, что достаточно чётко определит процессы будущего развития исследуемых пространственно-хозяйственных образований.

Заключение

Итак, обсуждение природно-ресурсных особенностей территорий и акваторий Дальневосточного и Тихоокеанского секторов мировой Арктики, а также проблем формирования здесь различного рода пространственно-хозяйственных образований и оценки системного влияния их критической инфраструктуры, в особенности её внешних, магистральных элемен-

тов на эффективность социально-экономического развития этих территорий, показывает, что существует острая необходимость их дальнейшей научной проработки. Касательно этих территорий, самых удалённых от центральных районов страны и находящихся на начальных этапах освоения их ресурсного потенциала, можно сделать вывод, что и для них в настоящее время уже начинают действовать ускоряющиеся тенденции на переход от давящего в экономике страны сырьевого направления развития к индустриальному типу формирования новой экономической структуры. Это потребует серьёзных и весьма существенных трансформаций как во всём производственном аппарате [32], так и в обслуживающих его сферах инфраструктуры. Чрезвычайно важным становится более глубокое понимание процессов роста эффективности регионов и методических приёмов оценки влияния инфраструктуры на эти процессы. Здесь на первый план выходит именно системная, понимаемая в рамках постулатов синергетики, а не чисто экономическая, «отраслевая» оценка её роли в росте эффективности по традиционному в экономическом мейнстриме принципу «затраты — результаты».

Именно в этом случае акцент в исследованиях должен быть сделан на проблемах создания опережающими темпами пространственной сети опорных элементов магистральной критической инфраструктуры, которые в максимальной степени реализуют принцип системности, мультипликативности, эмерджентности формирования хозяйственных образований в рассматриваемой северо-арктической зоне. Они своей строго системно-организованной «сеткой» и в широтном, и в меридиональном плане создают новые возможности для комплексного развития не только отдельно взятых региональных хозяйственных конгломератов, но и разветвлённых воспроизводственных циклов и цепочек между базовыми элементами их отраслей специализации с внешними хозяйственными структурами. Здесь также представляется вполне закономерным рассматривать проблемы хозяйственного развития изучаемых северо-арктических районов вместе с «подарктическими» территориями Дальнего Востока, имеющими с этими районами тесные коммуникативные хозяйственные связи, что в совокупности представляет собой некий Северо-Восточный мезорегион.

Прослеживается довольно чёткая закономерность нынешнего этапа освоения восточно-арктических территорий АЗРФ, когда это освоение естественным образом переходит в пространственном плане с низового «точечного» регионального микроуровня на следующую ступень — мезоуровень межрегиональных пространственных систем. Можно высказать предположение, что данный процесс уже прошёл в европейской части арктической зоны страны, там уже сформировались более «полнокровные» пространственно-хозяйственные комплексы, и теперь он распространяется и на её восточную провинцию. Этот процесс происходит по той причине, что на низовом уровне становится невозможным формировать требуемые заделы в опережающем пространственном развитии критической инфраструктуры, неразвитость конфигурации которой во внешней среде первичных хозяйственных образова-

ний начинает сдерживать их переход с природно-сырьевого уровня на более высокий уровень индустриального развития.

В этом заключается преобразование форм развития северо-арктических территорий Дальнего Востока на новом его этапе, что требует существенной корректировки методов и механизмов регулирования развития трансграничных пространственно-хозяйственных образований в этом секторе АЗРФ. Эти процессы, как выше обсуждалось, связаны также и с их приграничным положением в зоне Тихоокеанской Арктики, их соседством с недружественным ныне для нашей страны государством — США. Реализация этой задачи будет проходить, скорее всего, в виде государственно-региональных целевых госпрограмм для выработки оптимальных алгоритмов взаимодействия между участниками их исполнения на федеральном (иерархическом) и региональном (гетерархическом) уровнях, включая разработку необходимой нормативно-правовой базы для достижения этой цели. Учитывая накопившиеся проблемы на восточных территориях Арктики и на Северо-Востоке страны в целом, а также практическое отсутствие работающей методики оценки системных, мультипликативных, эмерджентных эффектов инфраструктуры применительно к различным уровням пространственно-хозяйственных образований, решение выявленных здесь проблем видится довольно трудным [32].

Список источников

1. Гранберг А.Г. Становление в России научного направления «пространственная экономика» // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2009. Т. 2. № 26. С. 18–24.
2. Гранберг А.Г. Моделирование пространственного развития национальной и мировой экономики: эволюция подходов // Регион: экономика и социология. 2007. № 1. С. 87–107.
3. Минакир П.А., Демьяненко А.Н. Очерки по пространственной экономике. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с.
4. Минакир П.А. «Стратегия пространственного развития» в интерьере концепции пространственной организации экономики // Пространственная экономика. 2018. № 4. С. 8–20. DOI: 10.14530/se.2018.4.008-020
5. Современные проблемы пространственного развития / Материалы Международной научной конференции, посвященной памяти и 75-летию со дня рождения академика А.Г. Гранберга. Москва: «Полиграф-Плюс», 623 с.
6. Краснопольский Б.Х. Пространственные науки и их роль в изучении экономики пространственных образований // Пространственная экономика. 2010. № 1. С. 147–156.
7. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tübingen, J.C.B. Mohr, 1966. 253 p.
8. Buhr W. What is Infrastructure? // Siegen Discussion Paper. 2003. No. 107–03. 32 p.
9. Carlsson R., Otto A., Hall J.W. The role of infrastructure in macroeconomic growth theories // Civil Engineering and Environmental Systems. 2013. Vol. 30 (3–4). Pp. 263–273. DOI: 10.1080/10286608.2013.866107
10. Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay // Journal of Economic Literature. 1994. Vol. 32 (3). Pp. 1176–1196.
11. Кузнецова А.И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии, прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. Изд. 3-е. Москва: Ком-Книга, 2013. 456 с.
12. Ланцов А.Е. Инфраструктура: понятие, виды и значение // Экономика, статистика, информатика. 2013. № 3. С. 47–52. DOI: 10.21686/2500-3925-2013-3-47-52

13. Маллаев Х.Н., Аврамчикова Н.Т. Теоретические основы формирования институциональной инфраструктуры региона // Менеджмент социальных и экономических систем. 2017. № 1. С. 39–46.
14. Краснопольский Б.Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера (методические особенности исследования). Москва: «Наука», 1980, 145 с.
15. Нельсон Р.Р., Уинтер У. Дж. Эволюционная теория экономических изменений. Москва: Дело, 2002. 535 с.
16. Клейнер Г.Б. Системная экономика: шаги развития. Москва: Издательский дом «Научная библиотека», 2021. 746 с.
17. Клейнер Г.Б., Рыбачук М.А. Системная сбалансированность экономики. Москва: Издательский дом «Научная библиотека», 2017. 320 с.
18. Хакен Г. Синергетика. Иерархия неустойчивостей в самоорганизующихся системах и устройствах. Москва: Мир, 1985. 424 с.
19. Пригожин И., Стенгерс И. Порядок из хаоса. Новый диалог человека с природой. Москва, «Прогресс», 1986. 432 с.
20. Занг В.-Б. Синергетическая экономика. Время и перемены в нелинейной экономической теории. Москва: Мир, 1999. 335 с.
21. Краснопольский Б.Х. Институциональная инфраструктура пространственно-хозяйственных образований Арктики // Экономика региона. 2022. Т. 18. Вып. 2. С. 353–368. DOI: 10.17059/ekon.reg.2022-2-4
22. Кузнецов А.В., Кузнецова О.В. Изменение роли приграничных регионов в региональной политике стран ЕС и России // Балтийский регион. 2019. Т. 11. № 4. С. 58–75. DOI: 10.5922/2079-8555-2019-4-4
23. Прокопьев Е.А., Курило А.Е. Оценка влияния приграничного положения на социально-экономическое развитие региона (обзор отечественной литературы) // Псковский региональный журнал. 2016. № 4 (28). С. 3–14.
24. Колосов В.А., Зотова М.В., Себенцов А.Б. Барьерная функция российских границ // Известия РАН. Сер.: Географическая. 2016. № 5. С. 8–20. DOI: 10.15356/0373-2444-2016-5-8-20
25. Скуфьина Т.П., Митрошина М.Н. Трансформация социально-экономического пространства российской Арктики в контексте геополитики, макроэкономики, внутренних факторов развития // Арктика и Север. 2020. № 41. С. 87–112. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.87
26. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов. Институт экономических исследований ДВО РАН. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2021. 248 с.
27. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. 456 с.
28. Baker V. Beyond the Northern Sea Route: Enhancing Russian-United States Cooperation in the Bering Strait Region // Polar Perspectives. 2021. No. 8. Pp. 1–27.
29. Лукин Ю.Ф. 2022: Российская Арктика во времена перемен // Арктика и Север. 2023. № 50. С. 249–271. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.249
30. Журавель В.П., Тимошенко Д.С. Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105
31. Краснопольский Б.Х. Северо-Восток России: роль магистральной инфраструктуры в формировании мезорегиона арктических и «подарктических» территорий Дальнего Востока / Устойчивый Север: общество, экономика, экология, политика. Якутск, 2022. С. 233–242.
32. Краснопольский Б.Х. Влияние магистральной инфраструктуры на эффективность пространственно-хозяйственных образований: подходы к оценке // Регионалистика. 2021. № 3. С. 56–71. DOI: 10.14530/reg.2021.3.56

References

1. Granberg A.G. Stanovlenie v Rossii nauchnogo napravleniya «prostranstvennaya ekonomika» [Formation of the Scientific Direction "Spatial Economy" In Russia]. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyy universitet upravleniya)*, 2009, vol. 2, no. 26, pp. 18–24.

2. Granberg A.G. Modelirovanie prostranstvennogo razvitiya natsional'noy i mirovoy ekonomiki: evolyutsiya podkhodov [Modelling Spatial Development of National and World Economies: Evolution in Approaches]. *Region: ekonomika i sotsiologiya* [Region: Economics and Sociology], 2007, no. 1, pp. 87–107.
3. Minakir P.A., Demyanenko A.N. *Ocherki po prostranstvennoy ekonomike: monografiya* [Essays on Spatial Economics]. Khabarovsk, ERI FEB RAS Publ., 2014, 272 p. (In Russ.)
4. Minakir P.A. «Strategiya prostranstvennogo razvitiya» v interyere kontseptsii prostranstvennoy organizatsii ekonomiki [Spatial Development Strategy: A View from the Concepts of Spatial Organization in the Economy]. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2018, no. 4, pp. 8–20. DOI: 10.14530/se.2018.4.008-020
5. Sovremennye problemy prostranstvennogo razvitiya [Modern Problems of Spatial Development]. In: *Materialy Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy pamyati i 75-letiyu so dnya rozhdeniya akademika A.G. Granberga* [Proc. Intern. Sci. Conf. dedicated to the Memory and 75th Anniversary of Academician A.G. Granberg.]. Moscow, Poligraf-Plus Publ., 623 p. (In Russ.)
6. Krasnopol'skiy B.H. Prostranstvennyye nauki i ikh rol' v izuchenii ekonomiki prostranstvennykh obrazovaniy [Spatial Sciences and Their Role in Studying Spatial Formations Economics]. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics], 2010, no. 1, pp. 147–156.
7. Jochimsen R. *Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung*. Tübingen, J.C.B. Mohr, 1966. 253 p.
8. Buhr W. What is Infrastructure? *Siegen Discussion Paper*, 2003, no. 107–03, 32 p.
9. Carlsson R., Otto A., Hall J.W. The Role of Infrastructure in Macroeconomic Growth Theories. *Civil Engineering and Environmental Systems*, 2013. vol. 30 (3–4), pp. 263–273. DOI: 10.1080/10286608.2013.866107
10. Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay. *Journal of Economic Literature*, 1994, vol. 32 (3), pp. 1176–1196.
11. Kuznetsova A.I. *Infrastruktura: Voprosy teorii, metodologii, prikladnye aspekty sovremennogo infrastruktornogo obustroystva. Geoekonomicheskiy podkhod: monografiya* [Infrastructure: Issues of Theory, Methodology, Applied Aspects of Modern Infrastructural Development. Geo-Economic Approach]. Moscow, KomKniga Publ., 2013, 456 p. (In Russ.)
12. Lantsov A.E. *Infrastruktura: ponyatie, vidy i znachenie* [Infrastructure: Concept, Types and Value]. *Ekonomika, statistika, informatika* [Scientific-Practical Journal of Economics, Statistics and Computer Science. Journal of UMO], 2013, no. 3, pp. 47–52. DOI: 10.21686/2500-3925-2013-3-47-52
13. Mallaev Kh.N., Avramchikova N.T. Teoreticheskie osnovy formirovaniya institutsional'noy infrastruktury regiona [Theoretical Bases of Formation of the Institutional Infrastructure of the Region]. *Menedzhment sotsial'nykh i ekonomicheskikh system* [Social and Economic Systems Management], 2017, no. 1, pp. 39–46.
14. Krasnopol'skiy B.H. *Infrastruktura v sisteme regional'nogo khozyaystvennogo kompleksa Severa (metodicheskie osobennosti issledovaniya)* [Infrastructure in the System of Regional Economic Complex of the North (Methodological Features of the Research)]. Moscow, Nauka Publ., 1980, 145 p. (In Russ.)
15. Nelson R.R., Winter S.G. *Evolyutsionnaya teoriya ekonomicheskikh izmeneniy* [The Evolutionary Theory of Economic Change]. Moscow, Delo Publ., 2002, 535 p. (In Russ.)
16. Kleyner G.B. *Sistemnaya ekonomika: shagi razvitiya: monografiya* [Systemic Economics: Steps of Development]. Moscow, Nauchnaya biblioteka Publ., 2021, 746 p. (In Russ.)
17. Kleyner G.B., Rybachuk M.A. *Sistemnaya sbalansirovannost' ekonomiki: monografiya* [Systemic Balance of the Economy]. Moscow, Nauchnaya biblioteka Publ., 2017, 320 p. (In Russ.)
18. Haken G. *Sinergetika. Ierarkhiya neustoychivostey v samoorganizuyushchikhsya sistemakh i ustroystvakh* [Advanced Synergetics. Instability Hierarchies of Self-Organizing Systems and Devices]. Moscow, Mir Publ., 1985, 424 p. (In Russ.)
19. Prigogine I., Stengers I. *Poryadok iz khaosa. Novyy dialog cheloveka s prirodoy* [Order out of Chaos: Man's New Dialogue with Nature]. Moscow, Progress Publ., 1986, 432 p. (In Russ.)
20. Zang V.-B. *Sinergeticheskaya ekonomika. Vremya i peremeny v nelineynoy ekonomicheskoy teorii* [Synergetic Economics: Time and Change in Nonlinear Economics]. Moscow, Mir Publ., 1999, 335 p. (In Russ.)

21. Krasnopol'skiy B.H. Institutional'naya infrastruktura prostranstvenno-khozyaystvennykh obrazovaniy Arktiki [Institutional Infrastructure of Arctic Spatial-Economic Units]. *Ekonomika regiona* [Economy of Regions], 2022, vol. 18, iss. 2, pp. 353–368. DOI: 10.17059/ekon.reg.2022-2-4
22. Kuznetsov A.V., Kuznetsova O.V. Izmenenie roli prigranichnykh regionov v regional'noy politike stran ES i Rossii [The Changing Role of Border Regions in the Regional Policies of the EU and Russia]. *Baltiyskiy region* [Baltic Region], 2019, vol. 11, no. 4, pp. 58–75. DOI: 10.5922/2079-8555-2019-4-4
23. Prokopyev E.A., Kurilo A.E. Otsenka vliyaniya prigranichnogo polozheniya na sotsial'no-ekonomicheskoe razvitie regiona (obzor otechestvennoy literatury) [Assessment of Border Location Impact on Socio-Economic Development of the Region (Russian Literature Review)]. *Pskovskiy regionologicheskiy zhurnal* [Pskov Journal of Regional Studies], 2016, no. 4 (28), pp. 3–14.
24. Kolosov V.A., Zotova M.V., Sebentsov A.B. Bar'ernaya funktsiya rossiyskikh granits [Barrier Function of Russian Borders]. *Izvestiya RAN. Ser.: Geograficheskaya* [Proceedings of the Russian Academy of Sciences, Geographic Series], 2016, no. 5, pp. 8–20. DOI: 10.15356/0373-2444-2016-5-8-20
25. Skufina T.P., Mitroshina M.N. Transformation of the Socio-Economic Space of the Russian Arctic in the Context of Geopolitics, Macroeconomics, and Internal Factors of Development. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2020, no. 41, pp. 87–112. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.87
26. *Dal'nevostochnaya i Tikhookeanskaya Arktika: na perekrestke dvukh okeanov i kontinentov: monografiya* [Far Eastern and Pacific Arctic: At the Crossroads of Two Oceans and Continents]. Khabarovsk, IEI DVO RAN Publ., 2021, 248 p. (In Russ.)
27. *Infrastruktura prostranstvennogo razvitiya RF: transport, energetika, innovatsionnaya sistema, zhizneobespechenie: monografiya* [Infrastructure of Spatial Development of the Russian Federation: Transport, Energy, Innovative System, Life Support]. Novosibirsk, IEIE SB RAS Publ., 2020, 456 p. (In Russ.)
28. Baker B. Beyond the Northern Sea Route: Enhancing Russian-United States Cooperation in the Bering Strait Region. *Polar Perspectives*, 2021, no. 8, pp. 1–27.
29. Lukin Yu.F. 2022: The Russian Arctic in Times of Change. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2023, no. 50, pp. 249–271. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.249
30. Zhuravel V.P., Timoshenko D.S. The Russian Arctic, Sanctions Pressure and Geopolitical Instability. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2022, no. 49, pp. 105–124. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105
31. Krasnopol'skiy B.Kh. Severo-Vostok Rossii: rol' magistral'noy infrastruktury v formirovaniy mezoregiona arkticheskikh i «podarkticheskikh» territoriy Dal'nego Vostoka [North-East of Russia: The Role of Trunk Infrastructure in the Formation of the Mesoregion of Arctic and "Subarctic" Territories of the Far East]. In: *Ustoychivyy Sever: obshchestvo, ekonomika, ekologiya, politika* [Sustainable North: Society, Economy, Ecology, Politics]. Yakutsk, 2022, pp. 233–242. (In Russ.)
32. Krasnopol'skiy B.Kh. Vliyaniye magistral'noy infrastruktury na effektivnost' prostranstvenno-khozyaystvennykh obrazovaniy: podkhody k otsenke [The Impact of the Main Infrastructure on the Effectiveness of Spatial and Economic Formations: Approaches to the Assessment]. *Regionalistika* [Regionalistics], 2021, no. 3, pp. 56–71. DOI: 10.14530/reg.2021.3.56

*Статья поступила в редакцию 26.04.2023; одобрена после рецензирования 28.04.2023;
принята к публикации 28.04.2023*

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов