

ПОЛИТИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ И ИНСТИТУТЫ POLITICAL PROCESSES AND INSTITUTIONS

УДК 332.143:338.27:330.322.16(045)

DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.60

Перспективы сотрудничества России со странами Северо-Восточной Азии в Арктическом регионе *

© **ВОРОНЕНКО Александр Леонидович**, заведующий научно-исследовательским сектором

E-mail: voronenko@sco-khv.org

Хабаровский государственный университет экономики и права, Хабаровск, Россия

© **ГРЕЙЗИК Сергей Владимирович**, младший научный сотрудник

E-mail: greizik@sco-khv.org

Хабаровский государственный университет экономики и права, Хабаровск, Россия

Аннотация. В условиях значительного повышения внимания мирового сообщества к Арктике, а также интенсивного развития технологий по её изучению и освоению, всё большую актуальность приобретает сотрудничество в этом регионе между различными странами. В данной статье рассмотрена история и современное состояние взаимодействия на территории Арктического региона между Россией (и её предшественником СССР) со странами Северо-Восточной Азии (СВА) — Китаем, Японией и Республикой Корея. В статье отмечены факты повышающегося научного и практического интереса со стороны стран СВА к изучению Арктики, проанализированы заинтересованность и основные устремления указанных стран к сотрудничеству с Россией. Также рассмотрены основные внутренние законы и нормативные акты, регламентирующие их деятельность в Арктике. В результате делается вывод о высокой перспективности сотрудничества стран Северо-Восточной Азии с Россией, приводятся основные направления возможного взаимодействия в регионе, выделяется особое положение Дальнего Востока РФ как одного из основных связующих звеньев.

Ключевые слова: Арктический регион, Северо-Восточная Азия (СВА), Северный морской путь (СМП), Арктическая зона РФ (АЗРФ), Инициатива «Один Пояс — Один Путь», Дальний Восток РФ, территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР).

Prospects of cooperation between Russia and North-East Asian countries in the Arctic region

© **Aleksandr L. VORONENKO**, Head of the Research Sector

E-mail: voronenko@sco-khv.org

Khabarovsk State University of Economics and Law, Khabarovsk, Russia

© **Sergei V. GREIZIK**, Junior Research Fellow

E-mail: greizik@sco-khv.org

Khabarovsk State University of Economics and Law, Khabarovsk, Russia

Abstract. Significant increase in global attention to the Arctic, as well as the intensive development of technologies for its study, makes the cooperation between various countries increasingly important. The article discusses the history and current interaction in the Arctic region between Russia (and its predecessor, the USSR) with North-East Asia (NEA) — China, Japan, and the Republic of Korea. The author noted the increasing scientific and practical interest of the NEA countries to study the Arctic, analyzed it and main

* Для цитирования:

Вороненко А.Л., Грейзик С.В. Перспективы сотрудничества России со странами Северо-Восточной Азии в Арктическом регионе // Арктика и Север. 2019. № 35. С. 60–78. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.60

For citation:

Voronenko A.L., Greizik S.V. Prospects of cooperation between Russia and North-East Asian countries in the Arctic region. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2019, no. 35, pp. 60–78. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2019.35.60

aspirations of these countries to cooperate with Russia. Also, the author reviewed the most significant internal laws and regulations governing their activities in the Arctic. It was concluded that the high prospects for cooperation between the countries of Northeast Asia and Russia occur. Main directions of possible interaction in the region are presented in the article along with the highlighted unique position of the Russian Far East as one of the critical links.

Keywords: *the Arctic region, North-East Asia (NEA), the Northern Sea Route (NSR), the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF), Initiative “One Belt — One Road,” the Far East of the Russian Federation, Territory of Advanced Socio-Economic Development (TASED).*

Введение

В XXI в. Арктический регион становится объектом всё большего внимания и изучения со стороны международного сообщества. По разным оценкам, Арктика располагает значительными мировыми запасами природных ресурсов, которые могут стать ресурсной базой для мировой экономики. Наряду с ресурсами, международное внимание привлекает транспортный и логистический потенциал Арктики. Морские транспортные маршруты северных морей позволяют сократить расстояние, время и стоимость транспортировок между Азией, Европой и Северной Америкой по сравнению с традиционными путями через Суэцкий и Панамский каналы.

Несмотря на растущую экономическую привлекательность, Арктика до сих пор слабо интегрирована в международную экономическую деятельность. Это создаёт возможности для всех (а не только для циркумполярных) стран принимать участие в исследовании Арктики и развитии арктической экономической системы. В последние годы Китай, Япония и Республика Корея продемонстрировали серьёзную озабоченность и приверженность Арктике. Все три государства получили статус наблюдателя в Арктическом совете и опубликовали свою арктическую политику (Республика Корея в 2013 г., Япония в 2013 г. и Китай в 2018 г.).

Прежде всего, интересы указанных стран Северо-Восточной Азии сосредоточены вокруг использования экономического потенциала Арктики. Запасы минеральных ресурсов (особенно углеводородов) и транспортные пути чрезвычайно важны для энергоёмких и ориентированных на экспорт экономик Северо-Восточной Азии. Россия, в свою очередь, имеет определённую юрисдикцию в отношении СМП (Северный морской путь) и может обеспечить навигацию в полярных водах. В совокупности это служит серьёзным основанием для важного и даже неизбежного сотрудничества между Россией и странами Северо-Восточной Азии в Арктике.

Обзор исследований по данной тематике

Идея сотрудничества между Китаем, Японией и Республикой Корея с одной стороны и Россией (или другими странами Северной Европы) с другой — относительно новая. До сих пор комплексные исследования в этой области не проводились в достаточном количестве. Т. Троякова является одним из немногих, кто действительно изучил основные возможные направления такого сотрудничества [1, Троякова Т., с. 7–15]. При этом некоторые эксперты утверждают, что участие неарктических государств, особенно Китая, в развитии и управле-

нии арктическим регионом является неразумным и небезопасным [2, Гудев П., с. 71–78]. Однако сегодня большинство исследователей разделяет мнение о том, что неарктические страны уже участвуют в различных направлениях деятельности в Арктике, а их роль в развитии и управлении регионом растёт [3, Подоплекин А., с. 40–45]. Вот почему так важно изучать эти процессы сотрудничества и определять конкретные механизмы взаимодействия между циркумполярными и неарктическими государствами, в частности между Россией и странами Северо-Восточной Азии.

В рамках данной статьи раскрыта арктическая политика рассматриваемых стран. Основные интересы Японии в Арктике были хорошо освещены М. Акиямой, Д. Тулуповым [4, с. 250–255], А. Тонами [5, с. 47–71], Ф. Охниши [6, с. 171–182]. Также широко изучена стратегия и деятельность Республики Корея в Арктике [5, с. 73–92], [7, Jin D., Seo W., Lee S., с. 84–96], [8, Benett M.].

С ростом активности Китая в Арктике, наряду с изучением проблем так называемого «арктического общества», всё большее внимание уделяется арктической политике этой страны [5, Tonami A., с. 19–45], [9, Xu G., с. 52–62], [10, Nong H.], которая является одним из самых активных участников региона среди неарктических государств. Выпуск «Белой книги» по арктической политике КНР в январе 2018 г. даёт основание для новых исследований в этой области.

Что касается российской стратегии Арктики, существует несколько основных документов для регулирования различных сфер деятельности в арктической зоне России: «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности на период до 2020 года» и «Государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации». Указанные документы были изучены многими авторами. В частности, П. Журавлёв провёл анализ «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» с точки зрения её основных проблем и предложил меры по её совершенствованию [11, 154–156]. Сотрудники Северного (Арктического) федерального университета А. Подоплекин и К. Бестужева подчеркнули преимущества «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» и изложили её основные перспективы [12, с. 35–46]. Первые шаги и перспективные направления реализации «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу» были рассмотрены Е. Лабецкой [13, с. 59–71], [14, с. 106–114].

При изучении возможностей и перспектив сотрудничества России и стран Северо-Восточной Азии необходимо учитывать региональные аспекты, связывающие Российскую Арктику, Китай, Японию и Республику Корея. Авторы рассматривают Дальний Восток России как одну из этих связей. Институт экономических исследований Северо-Восточной Азии уде-

лял большое внимание проблеме экономической интеграции Дальнего Востока России в экономическую систему Азиатско-Тихоокеанского региона [15, Kurokawa Y, с. 46–48]. Взгляд России на региональное сотрудничество между Дальним Востоком, Китаем, Японией и Республикой Корея, а также проблемы и конкретные проекты в рамках такого сотрудничества лучше всего демонстрируют учёные Института экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук, а именно П. Минакир, О. Прокапало и А. Горюнов [16, с. 6–16], [17, с. 486–492]. В данной статье авторы попытались развить идеи указанных выше учёных и включить их в контекст сотрудничества в Арктике, чтобы продемонстрировать, что Дальний Восток России может выступать в качестве связующего звена между странами Северо-Восточной Азии и арктической зоной России.

История сотрудничества СССР и стран Северо-восточной Азии в Арктике

Совместные проекты между Россией и странами Северо-Восточной Азии в арктической зоне России не являются чем-то новым. Соглашения между СССР и Японией о поставках древесины в Японию были подписаны в 1968, 1974 и 1981 гг. В обмен на древесину Япония поставляла СССР машины и оборудование, необходимые для эксплуатации лесных ресурсов на Дальнем Востоке. Часть древесины была доставлена из Якутии в Японию по Северному морскому пути (СМП), использовалась транспортировка по реке Лене в морские порты СМП методом «лесосплава». Во время летней навигации транспортировка осуществлялась баржами в восточные порты СССР и далее в Японию.

В соответствии с Соглашением 1974 г., СССР поставлял коксующийся уголь в Японию в обмен на оборудование, машины, материалы и другие товары, используемые при разработке угольных бассейнов в Якутии. Часть угля также поставлялась с помощью рек и СМП. Кроме того, в 1974 г. японские компании «Tokyo Gas» и «Mitsubishi Corporation» инициировали соглашение о поставке природного газа из Якутии в Японию. В соответствии с соглашением, разведка месторождений природного газа в Якутии осуществлялась совместно СССР, США и Японией. Япония также поставляла СССР трубы, в том числе «трубы большого диаметра», оборудование для сжижения газа и другое оборудование для разведки и разработки газовых месторождений. Однако в 1980 г. реализация соглашения была прекращена из-за введения войск СССР в Афганистан.

С конца 1980-х г. Япония проявляла всё большую заинтересованность в проведении совместного научного исследования Арктики с СССР, особенно в связи с использованием СМП. Японские учёные вместе с коллегами из Норвегии и СССР участвовали в международной программе изучения Севморпути и провели всестороннее исследование маршрута и возможностей его использования международными судоходными компаниями.

Однако в этих проектах не было никакого систематического подхода. Сама Арктика не рассматривалась как особый экономический регион. Вот почему эти первоначальные проекты нельзя рассматривать как примеры полномасштабного сотрудничества между странами.

Однако на сегодняшний день уже сформирован фундамент для развития такого сотрудничества.

Основы сотрудничества России и стран Северо-Восточной Азии в Арктике

Для определения основных направлений сотрудничества между Россией и странами Северо-Восточной Азии в Арктике разумно сравнить арктическую политику стран-участниц, подчеркнуть общие интересы и определить связи между ними.

Основные приоритеты стран Северо-Восточной Азии в Арктике были раскрыты в соответствующих нормативных документах: «Белая книга по арктической политике Китая»; «Арктическая политика Японии» и «План по океанической политике» Японии, «Генеральный план по арктической политике» Республики Корея. В указанных документах содержится чёткий взгляд на подходы трёх стран к развитию Арктики.

Таблица 1

Россия и страны Северо-Восточной Азии: основные подходы к арктической политике¹

Страна	Основные документы, касающиеся арктической политики	Интересы в Арктике и приоритеты арктической политики
Китай	Арктическая политика Китая (2018)	• Расширение геологоразведки и углубление понимания Арктики. • Защита окружающей среды Арктики и борьба с изменением климата. • Использование ресурсов Арктики законным и рациональным образом. • Активное участие в международном управлении и сотрудничестве в Арктике. • Поощрение мира и стабильности в Арктике.
Япония	План по океанической политике (2013); Арктическая политика Японии (2015)	• Полное использование преимуществ Японии в области науки и техники с глобальной точки зрения. • Рассмотрение арктической среды и экосистемы. • Обеспечение верховенства права и содействие международному сотрудничеству мирным и упорядоченным образом. • Уважение прав коренных народов, традиционных экономических и социальных основ их жизни. • Изучение обстановки в плане безопасности в Арктике. • Усилия по обеспечению экономической и социальной совместимости с изменениями климата и окружающей средой. • Изучение возможностей использования морских транспортных путей и разведки природных ресурсов в Арктике.
Республика Корея	Генеральный план по арктической политике (2013)	• Создание арктического партнёрства в рамках международного сообщества для решения современных проблем в регионе. • Расширение исследовательской деятельности с целью лучшего понимания Арктики. • Устойчивое развитие экономической деятельности в Арктике.

¹ Источник: разработка авторов.

Россия	«Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (2008); «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» (2013)	• Социально-экономическое развитие циркумполярных территорий посредством освоения природных ресурсов и коммерческого использования СМП. • Сохранение экосистемы Арктики. • Сохранение мира и стабильности в регионе. • Обеспечение государственного суверенитета на континентальном шельфе под юрисдикцией России и вдоль СМП.
--------	--	---

Многие приоритеты являются общими для трёх государств Северо-Восточной Азии. В частности, ключевой движущей силой арктической политики трёх азиатских стран и России является экономическая составляющая.

Развитие коммерческой навигации в полярных водах наряду с эксплуатацией полезных ископаемых также имеет первостепенное значение для всех трёх стран Северо-Восточной Азии. Продвижение и поддержка технологических решений, ноу-хау и высокотехнологичного оборудования в Арктике является ещё одним приоритетом для стран Северо-Восточной Азии. Наконец, последним по списку, но не по значимости приоритетом является признание возможности принимать участие в управлении Арктикой.

Сопоставление этих интересов с приоритетами России помогает выявить основные перспективные направления возможного сотрудничества в регионе.

Разработка минеральных ресурсов в Арктике

Ввиду потребности в природных ресурсах страны Северо-Восточной Азии заинтересованы в получении доступа к месторождениям полезных ископаемых в Арктике, включая нефть и газ, неуглеродные минеральные ресурсы и биологические ресурсы Северного Ледовитого океана.

Арктическая зона России богата различными видами ресурсов (табл. 2) [18, Истомин А., Павлов К., Селин В., с. 158–172].

Таблица 2

Минеральные ресурсы российской арктической зоны²

Тип	Регионы	Ресурсы
Энергетические ресурсы	Чукотский автономный округ, Красноярский край, Ненецкий автономный округ	Уголь, уран, горючие сланцы, метановые гидраты
Углеводороды	Ямало-Ненецкий автономный округ, Ненецкий автономный округ	Нефть, газ, конденсат, минеральные смолы
Черные металлы	Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Мурманская область	Железо, марганец, титан, хром, ртуть, свинец, цинк, свинец
Редкоземельные металлы	Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Мурманская область	Бериллий, ванадий, лантаноиды, литий, ниобий, тантал

² Источник: разработка авторов.

Цветные металлы	Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Мурманская область, Красноярский край	Алюминий, висмут, вольфрамит, медь, молибден, никель, кобальт, олово
Благородные металлы	Чукотский автономный округ, Республика Саха (Якутия), Мурманская область, Красноярский край	Золото, серебро, платина
Горно-химическое сырьё	Красноярский край	Фосфатная руда, минеральная соль, графит, блеск, бариты, абразив
Кристаллы	Республика Саха (Якутия), Мурманская область	Необработанные алмазы, драгоценные камни

Однако из-за ограничений промышленного, финансового, технологического и экономического потенциала Россия не может эффективно реализовывать крупные ресурсные проекты самостоятельно. При этом после введения рядом стран экономических санкций против России указанная проблема обострилась. В этом контексте сотрудничество России и стран Северо-Восточной Азии имеет значительную техническую, производственную и финансовую базу.

В условиях обозначенной Президентом РФ В. Путиным в так называемых «майских указах» цели по достижению к 2024 г. ежегодного грузооборота СМП в 80 млн тонн Правительство РФ (как координатор хозяйственной деятельности в Арктике) начало работу по выделению крупных якорных проектов, которые бы способствовали развитию региона и формированию комфортных условий для дальнейшего привлечения частных инвесторов, в том числе иностранных, к его развитию.

При этом российское руководство неоднократно заявляло, что наша страна открыта для любого взаимовыгодного сотрудничества с иностранным бизнесом в Арктике.

Одним из ярких успешных примеров международного сотрудничества на территории российской Арктики является проект «Ямал-СПГ» — интегрированный проект по добыче, сжижению и поставкам природного газа мощностью около 16,5 млн тонн в год на ресурсной базе Южно-Тамбейского месторождения. Первая технологическая линия начала производство в 4 квартале 2017 г., вторая и третья линии — в июле и ноябре 2018 г соответственно. Акционерами ОАО «Ямал СПГ» являются ПАО «НОВАТЭК» (50,1%), Total (20%), CNPC (20%), Фонд Шёлкового Пути (9,9%). Хотя проект вышел на полную мощность только в ноябре 2018 г., к настоящему моменту иностранным потребителям отгружено уже более 10 млн тонн СПГ.

Следующим «якорем» должен стать ещё один проект «Новатэка» — «Арктик СПГ 2» на Гыданском полуострове, предполагающий строительство трёх линий сжижения по 6,6 млн т каждая. Общая стоимость инициативы оценивается в 20–21 млрд долл. США. Запустить первую очередь «Арктик СПГ-2» предполагается в 2022–2023 гг. При этом руководство компании «Новатэк» сообщило о подписании обязывающих соглашений об условиях вхождения в проект «Арктик СПГ-2» с китайскими CNODC (100%-ная «дочка» CNPC) и CNOOC. Оба соглашения предусматривают приобретение 10%-ной доли участия в проекте.

В настоящее время также ведётся подготовка и других проектов, в том числе в угольном секторе. К ним относят проекты на Таймыре Красноярского края по разработке нефтяных и угольных месторождений (ожидаемый грузооборот до 20 млн тонн к 2024 г.), Пайяхская группа нефтяных месторождений в Красноярском крае (компания «Нефтегазхолдинг»), а также проект по добыче каменного угля на полуострове Таймыр (компания «ВостокУголь»).

Кроме того, согласно заявлениям вице-премьера Ю. Трутнева и министра природных ресурсов и экологии России Д. Кобылкина, уже в 2019 г. могут открыть доступ частным компаниям к арктическому шельфу, что также значительно повысит инвестиционную привлекательность региона для иностранного бизнеса.

Нефть, газ и уголь — не единственные направления сотрудничества в регионе. В Арктике имеются стратегические месторождения твёрдых полезных ископаемых. Помимо ресурсов, перечисленных в табл. 1, недооценёнными остаются месторождения марганца и полиметаллической руды на архипелаге Новая Земля, необработанные алмазы в Лаптевом и Белом морях и олово на Новосибирских островах. Томское месторождение — одно из наиболее привлекательных месторождений редких металлов, в том числе ниобия. Мировой ежегодный спрос на него превышает 3 млрд каратов, а основными потребителями ниобия и других редких металлов являются высокотехнологичные отрасли промышленности Китая, Республики Корея и Японии.

Подводя итог вышеизложенному, разумно рассматривать развитие минеральных ресурсов как одно из основных перспективных направлений сотрудничества России и стран Северо-Восточной Азии в Арктике. Несмотря на скептические заявления некоторых участников энергетического рынка о нецелесообразности добычи природных ресурсов Крайнего Севера в нынешней экономической ситуации, Арктика остаётся основным резервуаром минеральных ресурсов для будущих поколений, а также ключевым элементом обеспечения энергетической и ресурсной безопасности для целого ряда мировых государств.

Совместное использование Северного морского пути

Развитие коммерческой навигации по СМП является ещё одной сферой сотрудничества в Арктике. Несмотря на все преимущества маршрута над традиционными южными транзитными путями, главным образом он используется в интересах проектов освоения минеральных ресурсов. При этом Севморпуть — единственный способ доставить ресурсы из арктической зоны России в страны Северо-Восточной Азии. Чтобы сделать маршрут более безопасным и эффективным, необходимо создать соответствующую инфраструктуру, включая портовые сооружения, навигационные службы и спасательные центры. Всё это открывает широкое поле для сотрудничества между Россией, Китаем, Японией и Республикой Корея.

Россия проводит эту работу в рамках Федеральной программы «Развитие транспортной системы России до 2020 года», «Стратегии развития морской транспортной системы

России до 2030 года» и других нормативных документов. Согласно этим директивам, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (МЧС России) планирует установить десять спасательных центров (центры помощи и спасения) в Арктической зоне России.

Активно ведутся строительство и модернизация российских портов (рис. 1).

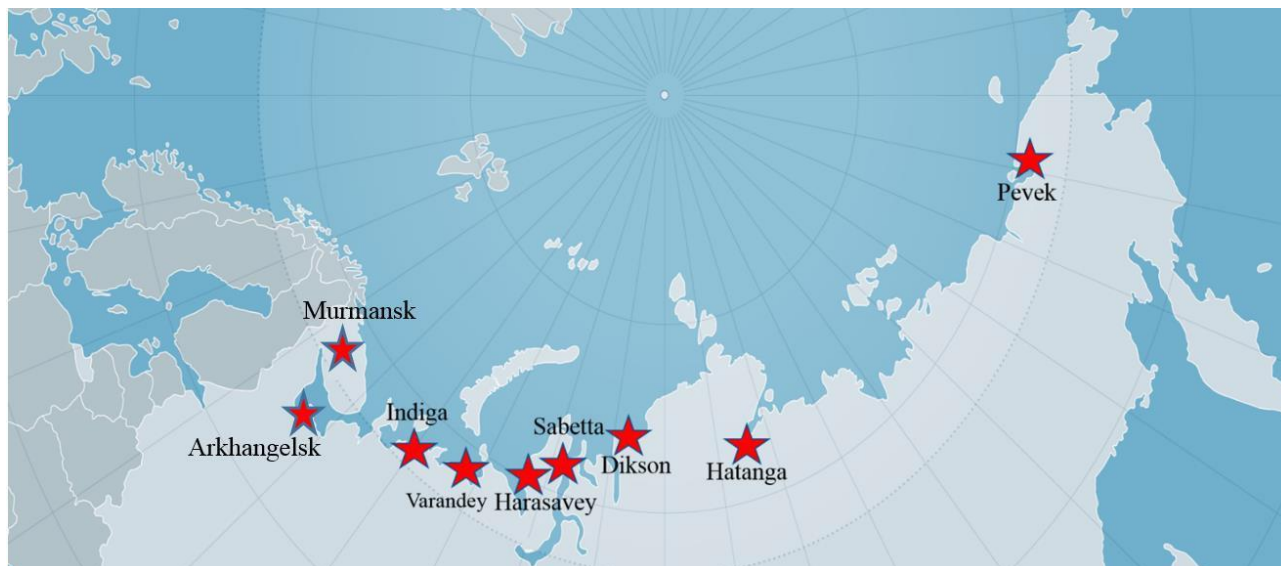


Рисунок 1. Строительство и модернизация морских портов в Арктической зоне России³.

Несколько компаний из Северо-Восточной Азии уже приняли участие в строительстве морских объектов в российской Арктике. Например, японская компания Mitsui O.S.K. Lines и китайская компания China COSCO Shipping участвуют в разработке и эксплуатации морского порта Сабетта, в то время как корейская компания Hyundai Merchant Marine Co. совместно с китайской Poly Group рассматривают возможность участия в проекте по реконструкции Архангельского глубоководного морского порта и разработке Мурманской транспортной системы. Помимо прибыли от конкретных совместных инвестиционных проектов, эти страны могут рассчитывать получить некоторые привилегии от судоходства по СМП.

С улучшением инфраструктуры СМП ожидается увеличение пропускной способности маршрута. Из-за его преимуществ по сравнению с традиционными транспортными коридорами через Суэцкий и Панамский каналы, его можно использовать в качестве альтернативного способа осуществления трансевразийских перевозок. При этом интерес азиатских стран к транзитному потенциалу СМП проявляется уже сегодня.

По данным Администрации Северного морского пути, в 2018 г. 12 китайских судов подали заявку на проход по акватории СМП (восемь из них принадлежали COSCO Shipping), в 2017 году — 9 (5 — COSCO), в 2016 году — 5 (3 — COSCO), в 2015 г. — 3. Япония подала 2 заявки в 2018 г. и только по одной в 2016 и 2017 г. Корейская судоходная компания Hyundai Merchant планирует протестировать транзитные перевозки контейнерных судов мощностью 2500-3500 TEU (единица, эквивалентная двадцати футам) вдоль СМП в 2020 г.

³ Источник: разработка авторов.

Чтобы снизить транспортные расходы на судоходство вдоль СМП, Китай, Япония и Республика Корея в сотрудничестве с Россией могут начать поставки с помощью караванов грузовых судов. Идея состоит в том, чтобы объединить несколько судов из разных стран в один караван вместо одиночного судоходства. Это уменьшит затраты на обеспечение и страхование ледоколов и сделает навигацию более безопасной. Россия, в свою очередь, может снизить налоги на проход по СМП для международных караванов. Караваны грузовых судов могут формироваться один или несколько раз в год в зависимости от спроса в одном из морских портов Северо-Восточной Азии. В 2015 г. премьер-министр Японии Синдзо Абэ заявил о создании узлового порта (Томакомай (остров Хоккайдо) считается японскими учёными наиболее подходящим), чтобы продвигать коммерческую перевозку по СМП⁴.

СМП также можно рассматривать как один из транзитных маршрутов в рамках Китайской инициативы «Один пояс, один путь» (BRI), в частности, в форме «Ледяного шёлкового пути», который предусматривает соединение арктических транспортных маршрутов с районом BRI и Центральной Азией. Такое соединение может быть обеспечено по внутренним российским водным путям, например, по системе Обь-Иртыш. Проходя по этим рекам, специальные суда смешанного плавания (речные и морские) могут совершать маршруты из портов СМП в страны Центральной Азии. Альтернативным решением является перегрузка груза с морских судов на речные. В 2016 г. такой маршрут уже протестировали корейская логистическая компания SLK Kukbo и судоходная компания Pan Ocean, которые организовали доставку крупнотоннажных объектов из Ульсана (Республика Корея) и Шанхая (Китай) в Павлодар (Казахстан). После завершения этой операции представители компаний-участников оценили маршрут как очень перспективный.

Определённо, маршруты с использованием российских рек являются экономически эффективными только для негабаритных грузов, которые не могут быть доставлены другими транспортными средствами. Однако с развитием инфраструктуры, включая гидротехнические сооружения и терминалы для перегрузки морских и речных грузов, они могут использоваться как связующее звено между китайской инициативой «Экономический пояс Шёлкового Пути» (ЭПШП) и СМП (рис. 2). В долгосрочной перспективе российские реки также позволят поставлять углеводороды из арктических месторождений в энергодефицитный регион Центральной Азии.

⁴ Kitagawa H., Otsuka N. A New Hub-Port Concept for Tomakomai in Anticipation of the Era of Arctic Shipping // Conference paper: 24th International Ocean and Polar Engineering Conference, June 15-20, 2014, Busan, Korea. Retrieved July 05, 2018. URL: <https://www.onepetro.org/conference-paper/ISOPE-I-14-079/> (дата обращения: 20.03.2016).



Рисунок 2. Водные маршруты, соединяющие ЭПШП и СМП⁵.

Другой проблемой, которая должна быть решена для обеспечения устойчивого судоходства по СМП, является строительство и обслуживание достаточного количества ледоколов и судов ледового класса. Будучи странами с большим опытом судостроения, Китай и Республика Корея могут внести большой вклад в этот процесс. Более того, корейская корпорация Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering строит десять российских СПГ-судов ледового класса для «Совкомфлота». Hyundai Heavy Industries и Samsung Heavy Industries также намерены получать заказы из России. Суда будут использоваться в проекте «Ямал-СПГ».

Принимая это во внимание, совместное развитие СМП даёт хорошее поле для сотрудничества. Для его структурирования страны Северо-Восточной Азии и Россия должны подписать соглашение, обеспечивающее участие Китая, Японии и Республики Корея в развитии СМП в обмен на использование преференций. По идеальному сценарию, страны должны создать два больших контейнерных терминала (в Мурманске и Чукотском автономном округе) и обеспечить постоянное техническое обслуживание ледоколов транспортного коридора между ними наряду с квалифицированным безопасным обслуживанием и оказанием метеорологических, навигационных и спасательных услуг (обеспечение поисково-спасательных операций).

В этой ситуации российская юрисдикция в отношении СМП соответствует интересам азиатских стран. Во-первых, такой статус предполагает, что маршрут фактически принадлежит одной стороне, которая отвечает за его обслуживание и эксплуатацию. Во-вторых, интернационализация СМП приведёт к попыткам США установить контроль над маршрутом, в том числе военный. Даже сегодня США пытаются ввести НАТО в регион, хотя там нет реальных военных угроз. При этом существующий статус маршрута обеспечивает бесплатную навигацию в полярных водах, требующую уведомления российской стороны, и независимость СМП как транзитного маршрута.

⁵ Источник: разработка авторов.

Развитие российской арктической зоны

На первый взгляд, страны Северо-Восточной Азии не должны быть заинтересованы в социально-экономическом развитии арктической зоны России напрямую. Однако эффективное использование экономического потенциала Арктики, включая разведку полезных ископаемых и судоходство по СМП, невозможно без обеспечения устойчивого социально-экономического развития арктической зоны и создания пространственного каркаса, транспортной и инженерной инфраструктуры и линий связи. Устойчивая экономическая система Арктики — одна из основных предпосылок для успешного освоения арктических ресурсов.

Кроме того, сотрудничество в сфере устойчивого развития Арктики, включая реализацию социальных и экологических проектов, поможет странам укрепить свой позитивный общественный имидж и подтвердить обоснованность своей деятельности в регионе, а не просто получить экономическую прибыль в долгосрочной перспективе. Это продемонстрирует серьёзные долгосрочные намерения России и стран Северо-Восточной Азии как ответственных игроков в Арктике перед международным сообществом.

Россия уже предпринимает определённые действия в этом направлении. В апреле 2014 г. была утверждена «Государственная программа социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г.» (в 2017 г. продлена до 2025 г.), направленная на ускорение социально-экономического развития страны путём освоения арктических ресурсов, основанная на принципах эффективности использования ресурсов и охраны природы. Среди основных целей Программы — реализация ключевых инвестиционных проектов в российской Арктике; развитие транспортной, энергетической и IT-инфраструктуры, а также систем безопасности и контроля окружающей среды в регионе; создание нормативно-правовой, организационной, технологической и научной базы для развития приполярных территорий России и совершенствования управления.

В соответствии с новой редакцией Госпрограммы вводится понятие «опорных зон» развития Арктики: Кольская опорная зона; Архангельская опорная зона; Ненецкая опорная зона; Воркутинская опорная зона; Ямало-Ненецкая опорная зона; Таймыро-Туруханская опорная зона; Северо-Якутская опорная зона; Чукотская опорная зона. Резюмируя перечень основных целей и задач формирования и функционирования опорных зон развития АЗРФ, можно сделать вывод, что указанные опорные зоны должны стать катализаторами как всестороннего развития экономики региона, так и обеспечить его социальную составляющую, ориентированную на повышение качества жизни населения страны, проживающего в северных широтах.

При этом Россия рассчитывает привлечь часть средств на всестороннее развитие российской арктической зоны из зарубежных источников, в том числе стран Северо-Восточной Азии. В свою очередь, российское правительство и региональные власти предлагают административные и налоговые преференции для инвесторов. Об этом, в частности, шла речь на

международном форуме «Арктика — территория диалога» в Санкт-Петербурге в апреле 2019 г.

Среди межрегиональных крупномасштабных проектов в области железнодорожного транспорта, которые, как ожидается, принесут пользу социально-экономическому развитию Севера России и улучшат условия освоения месторождений полезных ископаемых СМП для инвесторов из Северо-Восточной Азии, выделяются: Северная широтная железная дорога (NLR) (первая очередь: Салехард — Надым — Уренгой; вторая: Игарка — Дудинка — Норильск; третья: железная дорога до Якутии); БелКомУр (Белое море — Республика Коми — Урал; Архангельск — Сыктывкар — Гайни — Соликамск); БаренцКомУр (Баренцево море — Республика Коми — Урал) (рис. 3).

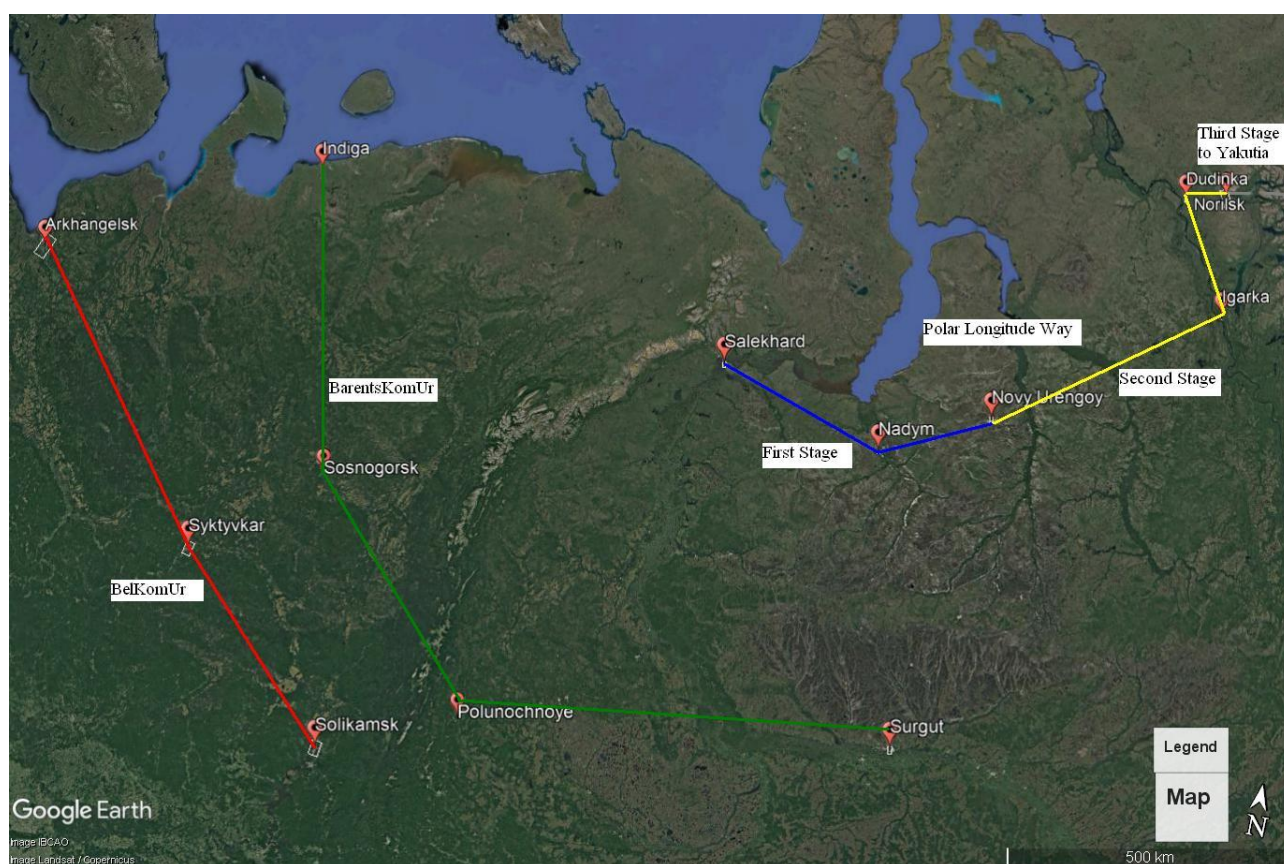


Рисунок 3. Перспективы строительства железной дороги в российской Арктике⁶.

Все ключевые масштабные инфраструктурные проекты включены в Государственную программу социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации.

Государственно-частное партнёрство рассматривается как один из оптимальных способов реализации таких масштабных инфраструктурных инициатив. Для организации такого партнёрства в Арктике может быть использован механизм технологических платформ.

Технологическая платформа — это форум с большим количеством участников из разных сфер (государство, наука, бизнес), целью которого является определение приоритетов развития, разработка исследовательской программы, а также установление и координация

⁶ Источник: авторская разработка.

горизонтальных связей между участниками проекта. Использование технологических платформ предусмотрено Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. Технологическая платформа для разведки минеральных ресурсов Арктики (14 университетов, 27 исследовательских центров, 18 проектных организаций, 17 горнодобывающих предприятий, 5 иностранных компаний) действует с 2011 г. Механизм помогает обеспечить представление интересов бизнеса при разработке проекта, режимы администрирования инвестиционных проектов, внедрение новых технологий в процессы разведки, повышение социальной ответственности инвесторов, расширение сотрудничества между различными заинтересованными сторонами, а также публичность и прозрачность финансовых потоков и результатов проектов.

Также существуют региональные инвестиционные проекты. Так, администрации приполярных регионов России уже предложили партнёрам из Северо-Восточной Азии несколько инвестиционных инициатив, а также разработанные бизнес-планы. В частности, Чукотский автономный округ предложил создать оленеводческие хозяйства и перерабатывающие предприятия, а также проекты по традиционной охоте коренных народов; Республика Саха (Якутия) — разведение полярных животных и производство изделий из кожи и меха на основе традиционных ремёсел; Красноярский край и Архангельская область — туристско-рекреационные центры и горнолыжные курорты. В общей сложности административные районы Крайнего Севера России предлагают более 40 социально-ориентированных инвестиционных проектов.

Сотрудничество в сфере науки, исследований и технологий

Рост экономической активности в Арктике требует новых экологически чистых технологий, адаптированных к суровым климатическим условиям. До недавнего времени не было значительного спроса на «арктические инновации» со стороны бизнес-среды, правительства и других заинтересованных сторон. Однако сегодня ситуация значительно изменилась в связи с реализацией масштабных проектов по разведке и разработке углеводородов на шельфовых территориях, ростом грузопотока по арктическим морским маршрутам, а также необходимостью развития инфраструктуры для поддержки всех этих новых видов деятельности. В то же время международное сообщество осознало необходимость защиты окружающей среды и обеспечения комфортного проживания людей в Арктике.

В регионе возникло множество элементов производственных, энергетических, транспортных, коммунальных и других технических систем. Такие системы были разработаны и освоены в климатических условиях, отличных от северных, а затем частично приспособлены к работе в Арктике. В связи с этим их эффективность в арктических условиях относительно низкая.

Далее в развитии арктических регионов возникнет потребность в следующих перспективных направлениях инноваций: новые строительные технологии, технологии производства

продуктов питания, здравоохранение в Арктике, транспортные технологии, энергетические технологии, инновации в робототехнике и новые технологии разведки нефти и газа (подледниковые, шельфовые технологии, горизонтальное бурение от берега до моря и т.д.). Кроме того, в большинстве стран отсутствуют эффективные технологии освоения шельфовых зон. Именно поэтому экономическая конкуренция в регионе будет по факту являться технологической конкуренцией.

У России давние традиции и большой потенциал в арктических исследованиях. Основными институтами, занимающимися изучением Арктики, являются Северный (Арктический) федеральный университет (Архангельск) и Научно-исследовательский институт Арктики и Антарктики (Санкт-Петербург). В российских университетах появляются новые перспективные научные организации в области арктических исследований: Арктическое научное сообщество в Тюменском государственном университете нефти и газа, Научно-исследовательский центр Шанхайской организации сотрудничества и Азиатско-Тихоокеанского региона в Хабаровском государственном университете экономики и права, Дальневосточный арктический инженерный центр в Дальневосточном федеральном университете, кафедра Университета Арктики в Дальневосточном государственном университете путей сообщения и другие.

Россия добилась хороших результатов в геофизических исследованиях на Крайнем Севере. На континентальном шельфе Северного Ледовитого океана российские учёные изучают природные геологические опасности, которые могут привести к катастрофическим последствиям при проведении работ по разведке нефти и газа. Разрабатывается новый комплекс геофизической информационной системы по чрезвычайным ситуациям.

В 2013 г. была разработана база для мониторинга температуры морского дна в Северном Ледовитом океане. Система онлайн-мониторинга подводных трубопроводов находится в стадии разработки. Разработана технология оценки воздействия изменения климата на природу и население Арктики. Также проводятся исследования в сфере предотвращения разливов нефти, изменения климата, сохранения окружающей среды и сокращения выбросов углерода и метана.

В научных целях в России эксплуатируются несколько современных полярных станций и более 30 исследовательских судов, в том числе новейшее научно-экспедиционное судно «Академик Трёшников». Строятся четыре современных исследовательских судна ледового класса категории «Арк-7».

Тем не менее, остаются проблемы с технологиями морского, подледникового и горизонтального бурения. В России отсутствуют буровые комплексы для добычи углеводородов (буровые суда, буровые платформы и т.д.).

Ввиду вышесказанного, Россия и страны Северо-Восточной Азии могут дополнять друг друга в плане научного сотрудничества в Арктике. Россия способна внести свой опыт, фундаментальные знания и значительную научную базу в совместные исследовательские рабо-

ты. Китай, Япония и Республика Корея могут предоставить свой огромный технический и промышленный потенциал для реализации исследовательских проектов в сферах энергетики, робототехники, разведки нефти и газа, транспорта и других.

К настоящему времени в России и странах Северо-Восточной Азии уже создано несколько совместных исследовательских институтов и проектов:

- Институт периферийных морей и арктических исследований (Дальневосточный федеральный университет и Шанхайский университет транспорта) (2014 г.);
- Научно-образовательный проект «Ледовой школы» (Дальневосточный федеральный университет в сотрудничестве с китайскими учёными) (2015 г.);
- Совместные китайско-российские арктические исследовательские экспедиции (2016, 2017);
- Совместный журнал по вопросам Арктики (Дальневосточный федеральный университет, Санкт-Петербургский государственный университет, Шанхайский университет океана и Шанхайский университет транспорта) (2015);
- Российско-Корейский центр морского транспорта и Арктики (Морской государственный университет, Владивосток и Морской университет Республики Корея) (2015);
- Проект по исследованию климата «GAME-Siberia» (Северо-Восточный федеральный университет в сотрудничестве с Университетом Хоккайдо, Япония) (2016).

Отдельные проекты должны быть систематизированы в единый общий план для установления всестороннего научного сотрудничества. Это даст значительный импульс исследовательской деятельности в Арктике. Бизнес-среда, правительство и общество должны принять участие в процессе разработки такого плана, чтобы повысить практическую значимость исследований в Арктике.

Дальний Восток России как арктическое звено для стран Северо-Восточной Азии

Межрегиональные взаимодействия очень важны для развития всестороннего сотрудничества в Арктике. Любое соглашение, заключённое на самом высоком уровне, не будет работать без экономического, инвестиционного, исследовательского и гуманитарного обмена между регионами, участвующими в его реализации. Межрегиональное сотрудничество между Россией и странами Северо-Восточной Азии в Арктике, безусловно, включает в себя сотрудничество с регионами Дальнего Востока России.

Российское руководство ведёт активную работу по формированию максимально комфортных условий для ведения бизнеса на территории ДФО. Так, в 2013 году в России было создано новое Министерство по развитию Дальнего Востока (с января 2019 — Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики), принят ряд законов в сфере благоприятствования ведению бизнеса, а именно «Закон о территориях опережающего социально-экономического развития» и «Закон о свободном порте Владивосток», действие которого распространяется на большинство дальневосточных портов.

Новое законодательство предусматривает ряд преференций для предпринимательской и инвестиционной деятельности, включая, среди прочего, налоговые льготы (освобож-

дение или снижение налогов на прибыль, имущество и землю), упрощение таможенных и визовых процедур, снижение административных барьеров. Примерами проектов сотрудничества являются Чукотский автономный округ и Республика Саха (Якутия) (Кангаласский индустриальный парк (ТОР «Индустриальный парк “Кангалассы”») и Беринговская зона продвинутого социально-экономического развития (ТОР «Беринговский»)). Администрации двух территорий уже предложили перечень инвестиционных проектов для реализации, в том числе в сферах освоения полезных ископаемых (редкоземельные металлы в Якутии), переработки продукции оленеводства, традиционной охоты, туризма и отдыха, разведения полярных животных и другие.

Дальний Восток России может стать своего рода плацдармом для развития и освоения Арктики. Учитывая то, что азиатские страны являются наиболее перспективным потребителем нефтегазовых ресурсов Арктики, в случае существенного расширения экспортного потока с большой долей вероятности создание портов-хабов будет вестись именно на Дальнем Востоке. Кроме того, регион может быть использован в качестве перевалочной базы для доставки по СМП продукции из Северо-Восточной Азии в Европу (рассматриваются как Арктические морские порты, так и порты Камчатского, Приморского и Хабаровского краёв). Также Дальний Восток является перспективным регионом для размещения вспомогательного производства для совместной деятельности в Арктике, в частности, на базе существующих предприятий Хабаровска и Комсомольска-на-Амуре.

Заключение

В современных условиях ни одна страна не может самостоятельно достичь грандиозной цели устойчивого развития Арктики, только многостороннее сотрудничество могло бы стать эффективным механизмом создания арктической экономической системы. Страны Северо-Восточной Азии и Россия имеют одну из лучших стартовых позиций для установления такого сотрудничества. У стран нет серьёзных геополитических разногласий, они являются соседями и имеют общие интересы в регионе. Кроме того, существуют экономические («Поворот России на Восток», устойчивые торговые отношения между Россией и странами Северо-Восточной Азии) и политические (нестабильность в регионе Суэцкого канала и на Ближнем Востоке, «торговая война» между КНР и США) предпосылки для новой модели устойчивого развития Арктики в формате сотрудничества России, Китая, Японии и Республики Корея.

Страны Северо-Восточной Азии и Россия имеют разные преимущества в плане освоения и развития Арктики, которые могут фактически дополнять друг друга. Россия обладает огромным опытом ведения экономической деятельности в Арктике, традициями научных исследований и значимостью в регионе. Российская Арктика стала ключевой углеводородной провинцией и транспортным маршрутом в приполярной области. В отличие от России, Китай, Япония и Республика Корея обладают значительным технологическим, промышленным и финансовым потенциалом для реализации крупномасштабных проектов, ускорения

освоения Арктики и содействия созданию экономической системы на Крайнем Севере. Поэтому, достигая своих экономических выгод, страны Северо-Восточной Азии могут помочь России в достижении целей, провозглашённых «Стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» и «Государственной программой социально-экономического развития Арктической зоны РФ».

Литература

1. Троякова Т. Сотрудничество России и стран Северо-Восточной Азии в Арктике: текущая ситуация и перспективы развития // Ойкумена. Региональные исследования. 2013. № 25 (2). С. 7–15.
2. Гудев П. Арктика как поле согласования интересов // Пути к миру и безопасности. 2015. № 2 (49). С. 71–78.
3. Подоплекин А. Арктика как объект геополитических интересов неарктических государств // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Гуманитарные и социальные науки. 2011. № 2. С. 40–45.
4. Тулупов Д. В Арктику через Курильские острова // Под ред. В.И. Иванова. Арктический регион: проблемы международного сотрудничества. М.: Российский совет по международным делам, 2013. С. 250–255.
5. Tonami A. Asian Foreign Policy in a Changing Arctic. London: Palgrave Macmillan, 2016. 140 p.
6. Ohnishi F. Japan's Arctic Policy Development: From Engagement to a Strategy // Asian Countries and the Arctic Future. 2015. Pp. 171–182.
7. Jin D., Seo W., Lee S. Arctic Policy of the Republic of Korea // Ocean and Coastal Law Journal. 2017. No. 22 (1). Pp. 84–96.
8. Benett M. The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic // Strategic Analysis. 2014. Vol 38. Pp. 886–903.
9. Xu G. China's Arctic Interests and Policy: History, Legal Ground and Implementation // World Economy and International Relations. 2016. No. 60 (2). Pp. 52–62.
10. Nong H. China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges // Examining the implications of China's Arctic. Policy white paper. 26 p.
11. Журавлев П. Арктическая стратегия: оценки, вопросы и проблемы реализации // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Гуманитарные и социальные науки. 2013. № 3. С. 154–156.
12. Подоплекин А., Бестужева К. Арктическая стратегия России как новый тип политики: региональный потенциал, проблемы и поддержка исследований // Вестник Северного (Арктического) федерального университета. Гуманитарные и социальные науки. 2014. № 6. С. 35–46.
13. Лабетская Е. Евразийско-Арктический шанс для России // Россия и новые государства Евразии. 2015. № 27 (2). С. 59–71.
14. Лабетская Е. Трансарктика в контексте российских приоритетов // Мировая экономика и международные отношения. 2015. № 2. С. 106–114.
15. Kurokawa Y. The Antagonism between the EU and Russia and Its Political and Economic Impact on Northeast Asia // Niigata: The Economic Research Institute for Northeast Asia. 2015. No. 127. Pp. 46–48.
16. Минакир П., Прокапало О. Дальний Восток России: программа ожиданий // Краеведение. 2014. № 2 (1). С. 6–16.
17. Минакир П., Горюнов А. Пространственно-экономические аспекты освоения Арктики // Вестник Мурманского государственного технического университета. 2015. № 18 (3). С. 486–492.
18. Истомин А., Павлов К., Селин В. Экономика российской арктической зоны // Общество и экономика. 2008. № 7. С. 158–172.

References

1. Troyakova T. Sotrudnichestvo Rossii i stran Severo-Vostochnoy Azii v Arktike: tekushchaya situatsiya i perspektivy razvitiya [Russia and Northeast Asian countries cooperation in Arctic: current situation and future development]. *Oykumena. Regional'nye issledovaniya* [Ojkumena. Regional Researches], 2013, no. 25 (2), pp. 7–15.
2. Gudev P. Arktika kak pole soglasovaniya interesov [The Arctic as a field for accommodation of interests]. *Puti k miru i bezopasnosti* [Pathways to Peace and Security], 2015, no. 2 (49), pp. 71–78.
3. Podoplekin A. Arktika kak ob"ekt geopoliticheskikh interesov nearkticheskikh gosudarstv [The Arctic as an object of geopolitical interests of non-Arctic states]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Series "Humanitarian and Social Sciences"], 2011, no. 2, pp. 40–45.
4. Tulupov D. V Arktiku cherez Kuril'skie ostrova [In the Arctic through the Kuril Islands]. Ed. by. V.I. Ivanov. *Arkticheskii region: problemy mezhdunarodnogo sotrudnichestva* [Arctic Region: Problems of International Cooperation]. Moscow, Russian International Affairs Council Publ., 2013, pp. 250–255. (In Russ.)
5. Tonami A. *Asian Foreign Policy in a Changing Arctic*. London: Palgrave Macmillan, 2016, 140 p.
6. Jin D., Seo W., Lee S. Arctic Policy of the Republic of Korea. *Ocean and Coastal Law Journal*, 2017, no. 22 (1), pp. 84–96.
7. Xu G. China's Arctic Interests and Policy: History, Legal Ground and Implementation. *World Economy and International Relations*, 2016, no. 60 (2), pp. 52–62.
8. Benett M. The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic. *Strategic Analysis*, 2014, vol 38, pp. 886–903.
9. Ohnishi F. Japan's Arctic Policy Development: From Engagement to a Strategy. *Asian Countries and the Arctic Future*, 2015, pp. 171–182.
10. Nong H. China's Interests in the Arctic: Opportunities and Challenges. *Examining the implications of China's Arctic. Policy white paper*. 26 p.
11. Zhuravlev P. Arkticheskaya strategiya: otsenki, voprosy i problemy realizatsii [Russia's Arctic Strategy: Estimates, Issues and Problems of Implementation]. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Series "Humanitarian and Social Sciences"], 2013, no. 3, pp. 154–156.
12. Podoplekin A., Bestuzheva K. Arkticheskaya strategiya Rossii kak novyy tip politiki: regional'nyy potentsial, problemy i podderzhka issledovaniy. *Vestnik Severnogo (Arkticheskogo) federal'nogo universiteta. Gumanitarnye i sotsial'nye nauki* [Vestnik of Northern (Arctic) Federal University. Series "Humanitarian and Social Sciences"], 2014, no. 6, pp. 35–46.
13. Labetskaya E. Evraziysko-Arkticheskii shans dlya Rossii [Eurasian-Arctic Chance for Russia]. *Rossiya i novye gosudarstva Evrazii* [Russia and New States of Eurasia], 2015, no. 27 (2), pp. 59–71.
14. Labetskaya E. Transarktika v kontekste rossiyskikh prioritetov [The Trans-Arctic in the Context of Russian Priorities]. *Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya* [World Economy and International Relations], 2015, no. 2, pp. 106–114.
15. Kurokawa Y. The Antagonism between the EU and Russia and Its Political and Economic Impact on Northeast Asia. *Niigata: The Economic Research Institute for Northeast Asia*, 2015, no. 127, pp. 46–48.
16. Minakir P., Prokapalo O. Dal'niy Vostok Rossii: programma ozhidaniy [The Far East of Russia: A Waiting Program]. *Kraevedenie*, 2014, no. 2 (1), pp. 6–16.
17. Minakir P., Goryunov A. Prostranstvenno-ekonomicheskie aspekty osvoeniya Arktiki [Spatial and economic aspects of development of the Arctic]. *Vestnik Murmanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Vestnik of MSTU], 2015, no. 18 (3), pp. 486–492.
18. Istomin A., Pavlov K., Selin V. Ekonomika rossiyskoy arkticheskoy zony [Russia's Arctic Zone Economics]. *Obshchestvo i ekonomika* [Society and Economics], 2008, no. 7, pp. 158–172.