



УДК 338.24
DOI 10.52575/2687-0932-2022-49-3-456-466

Стратегические направления пространственного развития Арктических территорий

Оборин М.С.

Пермский институт (филиал) Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова
Россия, 614070, г. Пермь, б-р Гагарина, 57;

Пермский государственный национальный исследовательский университет
Россия, 614990, г. Пермь, ул. Букирева, 15;

Пермский государственный аграрно-технологический университет им. ак. Д.Н. Прянишникова
Россия, 614990, г. Пермь, ул. Петропавловская, д. 23;

Сочинский государственный университет
Россия, 354000, г. Сочи, ул. Советская, 26-А

E-mail: recreachin@rambler.ru

Аннотация. В данной статье рассмотрены проблемы социально-экономического развития арктических территорий страны. Значительный территориальный потенциал России используется недостаточно эффективно, поэтому в условиях геополитических и макроэкономических трансформаций необходим поиск эффективных инструментов и механизмов, способствующих включению регионов со сложным социально-экономическим положением в экономическую систему страны. Исследование базируется на концепциях пространственного развития и государственного управления данным процессом на уровне административных субъектов. В ходе проведенного анализа было определено, что на территориальное развитие арктических регионов негативно влияют такие факторы, как низкий уровень развития инфраструктуры, недостаточно развитые транспортные узлы, географическое положение и суровые климатические особенности. В данном положении приоритетным направлением является реализация Стратегии территориального развития Арктической зоны в рамках модернизации логистики и транспортной системы. Обосновано, что наиболее эффективными территориальными формами организационно-экономического управления, в рамках комплексного подхода развития арктических зон, является формирование кластерных организаций и территорий опережающего социально-экономического развития, привлекательных для инвесторов. Кластерная политика для рассматриваемых территорий должна осуществляться на основе комплексного программно-целевого и инновационного индикативного планирования. Опыт государственного регулирования пространственно-территориального развития в России является успешным на проектной основе, с развитым инструментальным обеспечением реализации тактических и стратегических задач, эффективной системой контроля и стимулирования привлечения субъектов бизнес-среды. Практическая значимость исследования состоит в возможности адаптации положительных результатов сетевой и кластерной интеграции для регионов страны со сложными природно-климатическими условиями, формировании возможностей для роста в качестве самостоятельного элемента экономической системы страны. Научная новизна результатов заключается в применении рыночных технологий и инструментов в решении социально-экономических задач территориального развития, что представляет значительный научно-теоретический и практический интерес.

Ключевые слова: арктическая зона, кластерные организации, Северный морской путь, инфраструктура, транспортные узлы, стратегия развития, эффективность

Для цитирования: Оборин М.С. 2022. Стратегические направления пространственного развития Арктических территорий. Экономика. Информатика, 49(3): 456–466. DOI 10.52575/2687-0932-2022-49-3-456-466

Strategic Directions of Spatial Development of the Arctic Territories

Matvey S. Oborin

Plekhanov Russian University of Economics, Perm branch
57 Gagarin Blv, Perm, 614070, Russia;
Perm State National Research University,
15 Bukireva St, Perm, 614990, Russia;
State Agro-Technological University named after Academician D.N. Pryanishnikov,
23 Petropavlovskaya St, Perm, 614990, Russia;
Sochi State University,
26-A Sovetskaya St, Sochi, 354000, Russia
E-mail: recreachin@rambler.ru

Abstract. This article discusses the problems of socio-economic development of the Arctic territories of the country. Russia's considerable territorial potential is not being used effectively enough, therefore, in the context of geopolitical and macroeconomic transformations, it is necessary to search for effective tools and mechanisms that contribute to the inclusion of regions with a difficult socio-economic situation in the country's economic system. The research is based on the concepts of spatial development and state management of this process at the level of administrative entities. In the course of the analysis, it was determined that the territorial development of the Arctic regions is negatively affected by factors such as the low level of infrastructure development, insufficiently developed transport hubs, geographical location and harsh climatic features. In this provision, the priority direction is the implementation of the Strategy of Territorial Development of the Arctic zone within the framework of modernization of logistics and transport system. It is proved that the most effective forms of territorial organizational and economic management, within the framework of an integrated approach to the development of Arctic zones, is the formation of cluster organizations and territories of advanced socio-economic development, attractive to investors. Cluster policy for the territories under consideration should be implemented on the basis of comprehensive program-targeted and innovative indicative planning. The experience of state regulation of spatial and territorial development in Russia is successful on a project basis, with developed instrumental support for the implementation of tactical and strategic tasks, an effective system of control and stimulation of attracting business entities. The practical significance of the study lies in the possibility of adapting the positive results of network and cluster integration for the regions of the country with difficult natural and climatic conditions, the formation of opportunities for growth as an independent element of the country's economic system. The scientific novelty of the results lies in the application of market technologies and tools in solving socio-economic problems of territorial development, which is of considerable scientific, theoretical and practical interest.

Keywords: Arctic zone, cluster organizations, Northern Sea Route, infrastructure, transport hubs, development strategy, efficiency

For citation: Oborin M.S. 2022. Strategic Directions of Spatial Development of the Arctic Territories. Economics. Information technologies, 49(3): 456–466 (in Russian). DOI 10.52575/2687-0932-2022-49-3-456-466

Введение

В сложившихся для Российской Федерации макроэкономических условиях необходимо осуществлять поиск эффективных стратегических решений, связанных с пространственным развитием. Территориальный потенциал страны представлен следующими полюсами роста: сельские территории, регионы Севера и Арктики. Государственная поддержка устойчивого роста регионов Севера и Арктики выражена в принятии и реализации комплекса нормативно-правовых документов, публикации множества научных работ. В России сформирована Стратегия территориального развития Российской Федерации и государственная Программа социально-экономического развития Арктики [Котов, 2017.]. Анализ данных документов позволяет выделить несколько концепций к выбору механизмов управления территориальным развитием:



- кластерное развитие, обеспечивающее компенсаторный эффект слабо развитой транспортной инфраструктуры и удаленности более развитых центров (ядра);
- сетевое коммуникационное развитие, обеспечивающее связанность территорий и транспортную доступность промышленных и жизнеобеспечивающих объектов;
- высокотехнологичное инфраструктурное обеспечение транзита Северного морского пути.

Основными объектами планирования развития согласно Стратегии являются территории со сложным социально-экономическим положением и низкой плотностью населения, но обладающие определенным потенциалом формирования собственных воспроизводственных сил. Характеристиками регионов арктической зоны являются:

- слабая территориальная связанность и низкий уровень развития транспортной инфраструктуры, в связи с чем проблемным является торгово-экономическое и производственное взаимодействие между бизнес-объектами и развитыми центрами;
- значительная удаленность от регионов и транспортных баз, что влияет на стоимость транспортных расходов, увеличение сроков доставки;
- неблагоприятные условия окружающей среды для развития производства и жизнедеятельности;
- монопрофильная специализация, ориентированная на ресурсодобывающие отрасли;
- интенсивное реагирование на вредные антропогенные воздействия.

Эти особенности характеризуют регионы, находящиеся в арктической зоне России (рис. 1).



Рис. 1. Регионы с наибольшим количеством населения, тыс. чел.
(составлено по данным [Гладышева И.В., 2017; Дидык В.В., 2018])

Fig. 1. Regions with the largest population, thousand people (compiled by according to [Gladysheva I.V., 2017; Didyk V.V., 2018])

Наиболее высокий коэффициент неблагоприятных факторов отмечается в 2017 году и составляет 5,6 %, в сравнении со средним уровнем безработицы, составляющим 5,2 % (рис. 2).

По всем территориям наблюдается снижение численности населения от 3,3–36,3 %, границы диапазона: Красноярский край и Республика Коми.

Преобладающая незанятость населения отмечена в Мурманской области и Ненецком автономном округе – 7–8 %. При таком высоком уровне безработицы территории арктической зоны характеризуются наличием богатых природных ресурсов, составляющих 1/10 ВВП

РФ. Природно-ресурсный потенциал региона составляет: 9/10 никеля и кобальта, 3/5 меди, 4/5 газа и 1/5 нефти и газового конденсата, 9/10 алмазов, что составляет 70–90 % от общероссийских запасов соответствующих видов минерального сырья. Доля Арктической зоны в национальном экспорте составляет до 25 %. Практически половина полезных ископаемых, включая медь, никель, золото, платину, экспортируется в другие страны. В долгосрочной перспективе полезные ископаемые будут представлять основной ресурс для развития экономической системы практически всех зон Арктики [Корняков, 2018].

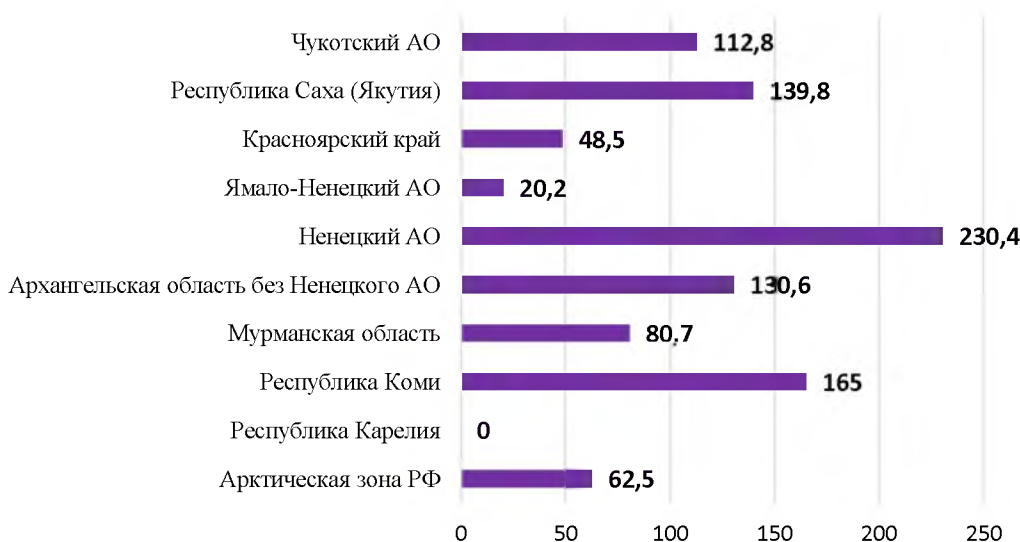


Рис. 2. Коэффициенты миграционного прироста населения по Арктической зоне РФ, % (рассчитано по данным [Гладышева И.В., 2017; Дидык В.В., 2018; Дмитриева Е.О., 2017])
Fig. 2. Coefficients of migration population growth in the Arctic zone of the Russian Federation, % (calculated according to [Gladysheva I.V., 2017; Didyk V.V., 2018; Dmitrieva E.O., 2017])

В рамках территориального развития арктической зоны России были выделены перспективные тенденции по их управлению и координации роста: совершенствование производственной структуры, специализирующейся в определенном направлении; улучшение инвестиционной привлекательности регионов и реализация наиболее перспективных проектов; расширение и налаживание транспортных сетей, развитие социально-экономической инфраструктуры; снижение уровня миграции местного населения с учетом изменения условий жизнедеятельности.

В рамках развития арктических территорий России целесообразно провести подробный анализ внутренней организационной структуры каждой отдельной местности, изучить социально-экономические проблемы и перспективы каждого региона. Исходя из текущей социально-экономической и демографической ситуации и учета ведения экономической деятельности в Арктике в сложных и даже экстремальных условиях, необходима дополнительная социальная и бюджетная поддержка от государства для определенных отраслевых зон [Гиниятов, 2019].

Сформированная стратегия развития для данных территорий включает следующие подходы:

- разработка специализированной государственной поддержки при учете статистических данных социально-экономического развития каждой отдельной территории, миграционных процессов в данной местности, проектной интеграционной основы кооперации;
- приоритет этнической культуры в рамках социально-экономической поддержки регионов РФ, обеспечение правовых гарантий коренному местному населению, поддержка



местного населения в социальном, экономическом и культурном направлении, рациональное применение природных ресурсов; приобщение местного населения и предпринимательских структур к планированию социально-экономического развития территорий [Недосека, Жигунова, 2019].

Перечисленные подходы и принципы должны быть соблюдены при стратегическом планировании сбалансированного развития территорий Арктики [Кондратов, 2017].

Правительством Российской Федерации была разработана также еще одна стратегическая программа в рамках развития Арктики – проект «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». В предлагаемой стратегии для каждого отдельного региона будут рассмотрены определенные меры, реализуемые в рамках ГЧП.

Процесс управления деятельностью представленных территорий включает следующие задачи: увеличение уровня конкурентоспособности и диверсификация экономики, комплексное социально-экономическое развитие, создание условий для благополучной жизнедеятельности местного населения.

При комплексном подходе в рамках развития арктических территорий используется интегрирование действенных механизмов политики местных органов власти и форм государственной поддержки по вложению в инвестиционные проекты. Что с практической стороны не так просто осуществимо ввиду сложной организации необходимого финансового обеспечения проекта и активного взаимодействия всех субъектов, задействованных в осуществлении данного мероприятия. На данный момент комплексный подход к развитию арктических территорий полностью не согласован в окончательной форме и не оформлен законодательно.

При этом Стратегия развития арктических территорий включает направление по территориям, которые отличаются военным либо экономическим преимуществом, а также характеризуются особенностями жизнедеятельности и развития бизнеса, при этом существенно влияя на территориальную целостность и безопасность государства. Таким образом, развитие инфраструктуры минерально-сырьевых предприятий; нормализация условий функционирования морских портов, деятельность которых обеспечивает работу Северного морского пути (СМП); поддержка социально-экономического развития стратегически важных функционирования Северного морского пути и экономической системы арктических территорий будет осуществляться непосредственно в пределах стратегически важных территорий в первую очередь. В рамках Стратегии развития территорий Арктики с особым экономическим преимуществом, приоритет развития направлен на территории Архангельской, Мурманской, Нарьян-Марской, Салехардской, Норильской, Анадырской области [Осипов, 2019].

Документы стратегического планирования приводят концепции «опорной зоны» и «геостратегической зоны», которые в целом имеют похожее значение, но при этом не идентичны по своему направлению, функциональному содержанию и целям, что является несомненным препятствием в формировании комплексного инструмента эффективной координации развития Арктического края [Дмитриева, 2017].

На сегодняшний день большая часть проектов развития арктических территорий направлена на исследование полезных ископаемых. Добывающая промышленность является приоритетным отраслевым направлением на территориях Арктики. Тем не менее наблюдаются принципиальные отличия в экономической системе приоритетных арктических регионов, которые представлены уникальной экономической специализацией для России (таблица 3).

Кольский полуостров и Архангельская область отличаются наиболее диверсифицированной структурой экономики. На территориях развиты такие отрасли, как: добывающая промышленность, глубокая переработка природного сырья, высокотехнологичные сектора химической промышленности и машиностроения, пищевая промышленность, а также более или менее развитая отрасль обслуживания, а именно наука и образование, а также транспортная логистика.

Таблица 1
Table 1Перспективная экономическая специализация арктических территорий*
Promising economic specialization of the Arctic territories

Регион	Специализация
Республика Карелия	Разработка месторождений; лесопромышленное производство, производство готовых металлических изделий, машин и оборудования; рыболовство и рыбоводство; транспортировка и хранение; туризм
Республика Коми	Разработка месторождений; лесопромышленное производство, производство кокса и нефтепродуктов; производство машин и оборудования; туризм
Мурманская область	Разработка месторождений; металлургическое производство; производство транспортных средств и оборудования; выпуск химических продуктов; рыболовство и рыбоводство; развитие информационных платформ, научная и техническая деятельность; транспортировка и хранение; туризм
Архангельская область	Разработка месторождений; лесопромышленное производство; производство готовых металлических изделий, машин и оборудования, транспортных средств, электрического оборудования, резиновых и пластмассовых изделий, химических веществ и продуктов; рыболовство и рыбоводство; развитие информационных платформ, научная и техническая деятельность; транспортировка и хранение; туризм
Ненецкий АО	Разработка месторождений; животноводство (оленьеводство); охота и рыболовство
Ямало-Ненецкий АО	Разработка месторождений; производство нефтепродуктов, химических веществ и продуктов; животноводство (оленьеводство); охота и рыболовство
Красноярский край	Разработка месторождений; металлургическое производство; животноводство (оленьеводство); рыболовство; туризм
Республика Саха	Разработка месторождений; животноводство (оленьеводство); охота и рыболовство; транспортировка и хранение
Чукотский АО	Разработка месторождений; производство кожи и кожанных изделий; животноводство (оленьеводство); охота и рыболовство; транспортировка и хранение

*Составлено по данным [Плисецкий, 2016]

По мере продвижения в арктические районы Сибири и Дальнего Востока (Ямало-Ненецкий, Таймыр-Туруканский, Северо-Якутский и Чукотский округа) отраслевая структура минимизируется до комплекса разработки месторождений, оленеводства, охоты и рыбоводства.

Транспортные сети на представленных территориях обслуживаются Северным морским путем, через который осуществляется доставка необходимых промышленных товаров и продуктов питания на Крайний Север в летнее время года. Соответственно, развитие и функционирование приоритетных территорий неотъемлемо от развития транспорта и логистики, так как реализация инвестиционных проектов зависит непосредственно от высокой результативности и эффективности совместной деятельности транспортных узлов Арктики, направленных на Северный морской путь и территории, расположенные в крупных промышленных зонах Арктики. Данное взаимодействие носит взаимозависимый характер, поскольку результативность промышленных зон обеспечивается при эффективном развитии производственных объектов на основе полноценной работы транспортных узлов [Павленко, 2018].

Для того, чтобы реализация государственных стратегических проектов показала максимальный эффект, необходима разработка нестандартных подходов и совершенствование систем управления, стабильное финансирование и последовательный мониторинг растущих



показателей. Поскольку арктическим территориям свойственен специфический характер, необходимо поиск наиболее результативных мер территориального управления данными экономическими системами [Дидык, 2018].

К явным проблемам регулирования пространственного развития территорий можно отнести недостаточную организацию и непривлекательность для инвесторов, которые ориентируются на отдельные отрасли. Кроме того, в результате отсутствия соответствующей координации отраслевые инвестиционные проекты не всегда совпадают с запланированными результатами региональных программ социально-экономического развития.

Вместе с приоритетными направлениями расширения минерально-сырьевого производства, действующими на территориях социально-экономического развития, региональные кластеры могут стать механизмом территориальной организации экономики в регионах Арктики.

Туристический рекреационный кластер, к примеру, создан в Мурманской области, которая обладает богатыми природными ресурсами и привлекательным для туристов географическим положением, в связи с чем кластер способствует развитию потенциальных ресурсов данной территории. Функционирование кластера построено на управлении координирующим центром, деятельность которого сосредоточена непосредственно на проблемах развития кластерных организаций. В целях повышения эффективности транспортной системы и географических условий региона планируется формирование кластера, обеспечивающего навигацию по СМП.

Судостроительный кластер успешно реализует свои функции в Архангельском крае по таким направлениям, как судостроительные верфи, автомобильные заводы и производство средств технического обеспечения, производство микроэлектроники и приборостроения, а также научные центры и институты. Необходимо также отметить успешное развитие судостроительных кластерных образований, таких как: ОАО ПО «Севмаш», ОАО «Центр судоремонта», ОАО «Звездочка», СПА «Арктика», Северного федерального университета им. М.В. Ломоносова, Архангельский научный центр Уральского отделения РАН и другие. В данных кластерных организациях заняты до 50 тысяч единиц местного населения Архангельской области.

В 2016 году на данной территории был сформирован лесопромышленный кластер «ПоморИнновалес». Деятельность лесопромышленного кластера начиналась с внедрения современных инноваций в процесс производства, что продемонстрировало в дальнейшем эффективные показатели работы данной формы организации. В кластер входят до 40 отраслей промышленности по заготовке и обработке древесины, транспортные сети, базовые отрасли по обеспечению электрической и тепловой энергии, научные центры и институты.

В 2018 году был представлен еще один новый проект по развитию Южного кластера в промышленной зоне Норильска. Проект по формированию Южного кластера предполагает включение обогатительного комбината Норильска при использовании инновационных методов добычи полезных ископаемых на основе современных технологий. При реализации всех поставленных целей и задач, данная кластерная организация должна повысить производство рутения, палладия, платины, родия и других металлов на 1/5, к тому же рост производства приведет к увеличению занятости местного населения путем предоставления более 2 тысяч рабочих мест в Норильской промышленной зоне. По предварительным данным проект оценивается в 110 млрд рублей.

Кластерные организации оказывают положительный эффект как на сферы производства, так и на сферы образования и развитие профессиональных компетенций.

Таким образом, судя по опыту развитых европейских стран, формирование кластеров положительно влияет на производственный сектор, улучшение жилищно-коммунального хозяйства, направлений здравоохранения и создание тесного взаимодействия образовательных и научных институтов с производственной отраслью.

Наряду с региональными кластерами территории опережающего социально-экономического развития вполне могут послужить эффективным инструментом территори-

альной организации экономики в Арктике. Формирование территорий опережающего социально-экономического развития, в настоящее время, находится в активной фазе развития.

В настоящее время в Чукотском автономном округе в состав территории опережающего социально-экономического развития включен Беринговский поселок, включающий до 20 участников с планом по инвестиционным проектам в 15 млрд рублей. Арктическая зона европейского Севера российской Федерации также постепенно начала формирование территории опережающего социально-экономического развития, основной целью которых является развитие направленных на развитие моногородов с определенной специализацией, данные города включают Кировск в Мурманской области и Онегу в Архангельской области. Целесообразным решением было бы расширить зоны арктических территорий по созданию территории опережающего социально-экономического развития, поскольку большей части монопрофильных городов в Арктике свойственны схожие проблемы и ограничения социально-экономического развития ввиду суровых климатических условий и так далее [Гладышева, 2017].

На эффективное развитие северных территорий и Арктических зон существенное влияние оказывает развитая транспортная логистическая система и налаженное взаимодействие межрегиональных и экономических отношений. Северный морской путь, обслуживающий порты Арктики и рек Сибири, является важнейшим транспортным сообщением и имеет большое стратегическое значение для Российской Федерации. Северный морской коридор является самым коротким морским сообщением между Европейской частью России и Дальним Востоком. Через Северный морской коридор происходит транспортировка важнейших грузов жизнеобеспечения, технического оснащения, транспортных средств, топлива и продовольствия, необходимых для развития арктических территорий России.

Многие зарубежные авторы в своих работах обозначают Северный морской путь как альтернативное конкурентное направление Суэцкому каналу с целью транспортировки больших грузов. Однако суровый климат, неготовность флота осуществлять транспортировку грузов из-за отсутствия ледового класса судов и многие другие факторы ограничивают функциональные возможности Северного морского пути. Тем не менее большинство стран, и прежде всего Китай, Южная Корея и Япония, заинтересованы в функционировании Северного морского пути и использовании природных ресурсов арктических территорий, транспортировке сырьевого материала в свои страны [Рябова, 2019].

Эффективное функционирование Северного морского пути напрямую зависит от прибрежной инфраструктуры, расположенной в портовых центрах и границах транспортной магистрали. Портовые центры и развитая береговая инфраструктура играют важную роль в рамках территориального развития арктических зон. Ядром развития экономической системы береговых зон являются следующие портовые центры: Дудинка, Игарка, Тикси и Певек. Тем не менее такие портовые города как Мурманск и Архангельск, реализующие транспортировку грузов, являются не только основными портовыми центрами, но и ключевым элементом ледокольного флота и Северного морского пароходства, их грузооборот в 2019 году вырос на 17,4 % и 16,3 % соответственно.

Мурманск и Архангельск имеют развитые железнодорожные коммуникации с промышленно развитыми регионами центральной части России и северо-запада страны. Не менее существенное значение в процессе экономического развития имеет наземная транспортная инфраструктура территорий, обеспечивающая бесперебойную доставку грузов внутри региона [Плисецкий, 2016].

Одной из наиболее актуальных проблем на сегодняшний день является неполноценное использование Северного морского коридора, поскольку всего лишь два порта – Мурманск и Сабетт – обеспечивают транспортировку грузов.

С учетом данной проблемы в Транспортную стратегию РФ на период до 2030 года были включены следующие задачи, имеющие приоритетное значение: строительство новых функциональных портов на территории Северного морского пути, содействие скорейшему открытию нового глубоководного порта в Архангельской области и развитие железнодорож-



ной инфраструктуры [Байшева, 2017]. Для того, чтобы реализовать все перечисленные планы, необходимы инвестиционные вложения в размере 150 млрд рублей. Также необходимо на основе логистических операций и реализации ГЧП повысить эффективность Северного морского коридора, через который станет возможным не только транспортировать стратегически важные грузы, но и пользоваться данным транспортно-логистическим направлением в рамках взаимных выгод приграничных регионов.

Активное развитие и расширение глубоководных портов арктических зон приведут к увеличению грузопотока через Северный морской путь до 80 млн тонн к 2024 году.

Сегодня уровень инфраструктурного развития большинства портов Северного морского пути довольно низкий и требует максимальной модернизации. Незрелая инфраструктура портовых центров усугубляет множество проблем, включая транспортировку грузов с большой задержкой, несвоевременные поставки топлива и продовольственных товаров в северные территории. Кроме Мурманска и Архангельска, другие арктические порты также ведут работы по модернизации и развитию инфраструктурных объектов [Калмыков, Меньщикова, Меркулова, Константинов, Константинова, Тетенькина, 2018].

Северное морское сообщение тянется от внутренних течений Северодвинска, Печерска, Обь-Иртыша, Енисея, Лены, по которым доставляются необходимые грузы. Соответственно, функционирования только Северного морского пути недостаточно, поэтому возникает необходимость введения других транспортных средств, обеспечивающих эффективное развитие северных территорий Российской Федерации, совершенствование деятельности, связанной с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов. Также в целях разгрузки Северного морского коридора необходимо перенаправить часть грузов через транспортные сообщения Байкало-Амурской и Транссибирской магистрали, либо другие регионы РФ. Центры логистики в данном случае могут представлять порты Дальнего Востока, включая Ванино и Советскую Гавань на юге Хабаровского края, а также портовый центр Восточный-Находка в Приморье, имеющий оптимальные условия для создания транспортно-логистического кластера.

Заключение

Таким образом, на основе анализа специфических характеристик и тенденций территориального развития северных зон Арктики, можно отметить множество негативных факторов, включая неблагоприятные климатические условия, географическое положение, неразвитую инфраструктуру и так далее. Наличие ряда ограничений значительно снижает уровень инвестиционной привлекательности арктических территорий и существенно увеличивает степень экономических рисков, связанных с вложениями и развитием данных территорий.

Ограничивают развитие арктических территорий также инертность систем управления, в частности несогласованность мер стратегического планирования, отсутствие комплексного взаимодействия муниципальных и федеральных властей, отсутствие рациональной системы организационного управления и регулирования экономических процессов в регионе. В совокупности данные причины негативно влияют на длительность сроков реорганизации инфраструктурных объектов и системного развития в целом. В настоящее время стратегия территориального развития северных территорий не поддерживает комплексный подход, сочетающий интеграцию усилий на решение производственных, социальных, экологических, экономических и демографических проблем. Стратегия в основном направлена на развитие отдельных отраслей, в которых сосредоточены средства инвесторов. При этом меры, реализованные в последние десятилетия в рамках развития арктических зон, показывают устойчивые результаты, что позволяет надеяться на дальнейшие эффекты территориального развития северных регионов Российской Федерации.

Список литературы

- Баишева С.М. 2017. Трудовой потенциал и занятость молодежи Арктики: результаты полевых исследований. Северо-Восточный гуманитарный вестник, 1(18):39–46.
- Гиниятов М.Ю. 2019. Интегрированное решение для добычи нефти и газа. Интеллектуальное месторождение. Сфера. Нефть и газ, 5 (61):14–19.
- Гладышева И.В. 2017. Моногорода российской Арктики. Арктика и Север, 26: 76–84.
- Дидык В.В. 2018. Исследование практики стратегического планирования и управления в муниципальных образованиях Севера России. Региональная экономика: теория и практика, 23: 31–38.
- Дмитриева Е.О. 2017. Государственная поддержка моногородов РФ в условиях восстановления экономического роста. Интернет-журнал «Науковедение», 1(9): 37.
- Калмыков Н.Н., Меньщикова В.И., Меркулова Е.Ю., Константинов И.Б., Константинова Е.П., Тетенкина О.Л. 2018. Ключевые направления стабилизации социально-экономического положения российских моногородов. Развитие территорий, 2 (12):14–18.
- Кондратов Н.А. 2017. Особенности развития транспортной инфраструктуры в Арктической зоне России. Географический вестник, 4(43): 68–80.
- Корняков К.А. 2018. Кадровые проблемы развития Арктики. Финансы и кредит, 24(15):929–938.
- Котов А.В. 2017. «Полярный Рур»: структурная политика в моногородах российской Арктики. Всероссийский экономический журнал ЭКО, 7: 34–52.
- Кулай С.В. 2019. Зарубежный опыт модернизации и реструктуризации экономики моногородов. Государственное управление. Электронный вестник, 73: 224–248.
- Недосека Е.В., Жигунова Г.В. 2019. Особенности локальной идентичности жителей моногородов (на примере Мурманской области). Арктика и Север, 37: 118–133.
- Осипова Е.Э. 2019. Судостроительный кластер Архангельской области. Ученые записки Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского. Экономика и управление, 2(1):151–158.
- Павленко В.И. 2018. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны. Арктика: экология и экономика, (4):16–25.
- Плисецкий Е.Е. 2016. Приоритеты развития Северного морского пути в стратегическом управлении и планировании. Арктика и Север, (22):101–111.
- Рябова Л.А. 2019. Местные сообщества планетарного Севера: тренды и факторы социального развития. Север и рынок: формирование экономического порядка, 2 (28):102–106.

References

- Baisheva S.M. 2017. Trudovoj potencial i zanyatost' molodezhi Arktiki: rezul'taty polevyh issledovanij [Labor potential and employment of Arctic youth: results of field research]. SeveroVostochnyj gumanitarnyj vestnik, 1(18):39–46.
- Gladysheva I.V. 2017. Monogoroda rossijskoj Arktiki [Single-industry towns of the Russian Arctic]. Arktika i Sever, 26:76–84.
- Giniyatov M.Y. 2019. Integrirovannoe reshenie dlya dobychi nefi i gaza. Intellektual'noe mestorozhdenie [Integrated solution for oil and gas production]. Intellektual'noe mestorozhdenie. Sfera. Neft' i gaz, 5 (61):14–19.
- Didyk V.V. 2018. Issledovanie praktiki strategicheskogo planirovaniya i upravleniya v municipal'nyh obrazovaniyah Severa Rossii [A study of the practice of strategic planning and management in the municipalities of the North of Russia]. Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika, 23:31–38.
- Dmitrieva E.O. 2017. Gosudarstvennaya podderzhka monogorodov RF v usloviyah vosstanovleniya ekonomicheskogo rosta [State support of single-industry towns of the Russian Federation in the conditions of economic growth recovery]. Internet-zhurnal «Naukovedenie», 1(9):37.
- Kalmykov N.N., Menshchikova V.I., Merkulova E.Yu., Konstantinov I.B., Konstantinova E.P., Tetenkina O.L. 2018. Klyuchevye napravleniya stabilizacii social'no-ekonomicheskogo polozheniya ossijskih monogorodov [The key directions of stabilization of the socio-economic situation of the Ossetian single-industry towns]. Razvitie territorij, 2 (12):14–18.
- Kondratov N.A. 2017. Osobennosti razvitiya transportnoj infrastruktury v Arkticheskoy zone Rossii [Features of the development of transport infrastructure in the Arctic zone of Russia]. Geograficheskij vestnik, 4(43):68–80.
- Kornyakov K.A. 2018. Kadrovye problemy razvitiya Arktiki [Personnel problems of Arctic development]. Finansy i kredit, 24(15):929–938.



- Kotov A.V. 2017. «Polyarnyj Rur»: strukturnaya politika v monogorodah rossijskoj Arktiki ["Polar Ruhr": structural policy in single-industry towns of the Russian Arctic]. *Vserossijskij ekonomicheskij zhurnal EKO*, 7: 34–52.
- Kulai S.V. 2019. Zarubezhnyj opyt modernizacii i restrukturizacii ekonomiki monogorodov. Gosudarstvennoe upravlenie [Foreign experience of modernization and restructuring of the economy of single-industry towns]. *Gosudarstvennoe upravlenie. Elektronnyj vestnik*, 73: 224–248.
- Nedoseka E.V., Zhigunova G.V. 2019. Osobennosti lokal'noj identichnosti zhitelej monogorodov (na primere Murmanskoy oblasti) [Features of the local identity of residents of single-industry towns (on the example of the Murmansk region)]. *Arktika i Sever*, 37:118–133.
- Osipova E.E. 2019. Sudostroitel'nyj klaster Arhangel'skoj oblasti. [Shipbuilding cluster of the Arkhangelsk region]. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta im. V.I. Vernadskogo. Ekonomika i upravlenie*. 2(1):151–158.
- Pavlenko V.I. 2018. Arkticheskaya zona Rossijskoj Federacii v sisteme obespecheniya nacional'nyh interesov strany [The Arctic zone of the Russian Federation in the system of ensuring the national interests of the country]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, (4):16–25.
- Plisetsky E.E. 2016. Prioritety razvitiya Severnogo morskogo puti v strategicheskom upravlenii i planirovanii [Priorities for the development of the Northern Sea Route in strategic management and planning]. *Arktika i Sever*, (22):101–111.
- Ryabova L.A. 2019. Mestnye soobshchestva planetarnogo Severa: trendy i faktory social'nogo razvitiya [Local communities of the planetary North: trends and factors of social development. Sever i rynek: formirovanie ekonomicheskogo poryadka, 2(28):102–106.

Конфликт интересов: о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

Conflict of interest: no potential conflict of interest related to this article was reported.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Оборин Матвей Сергеевич, доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономического анализа и статистики, Пермский институт (филиал) «Российский экономический университет имени Г.В. Плеханова»; профессор кафедры мировой и региональной экономики, экономической теории, Пермский государственный национальный исследовательский университет, профессор кафедры менеджмента, Пермский государственный аграрно-технологический университет им. ак. Д.Н. Прянишникова, г. Пермь; профессор кафедры управления и технологий в туризме и сервисе, Сочинский государственный университет, г. Сочи, Россия

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Matvey S. Oborin, Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Economic Analysis and Statistics of the Perm Institute (branch) "Russian Economic University named after G.V. Plekhanov"; Professor of the Department of World and Regional Economy, Economic Theory of the Perm State National Research University, Professor of the Department of Management of the Perm State Agrarian and Technological University named after ac. D.N. Pryanishnikov, Perm; Professor of the Department of Management and Technologies in Tourism and Service, Sochi State University, Sochi, Russia