

**ЭКОНОМИКО-ПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ
В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ РОССИИ**

Авакова Элина Борисовна кандидат социологических наук, доцент кафедры международных отношений, медиалогии, политологии и истории, Санкт-Петербургский государственный экономический университет (191023, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21).
E-mail: elina_avakova@mail.ru

Покровская Надежда Николаевна доктор социологических наук, кандидат экономических наук, профессор кафедры рекламы и связей с общественностью, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого (195251, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Политехническая, 29).
E-mail: nnp@europe.com

Аннотация

Освоение Арктики в течение последних веков представляет существенный интерес как для частных компаний, так и национальных государств. Хотя прямой выход к Арктике имеют 5 стран: Россия, Норвегия, Канада, США (Аляска), Дания (Гренландия), – интерес к арктической зоне проявляют также Япония, Китай, страны Скандинавии и Западной Европы. Учитывая значение природной среды и экосистемы, транспортной протяженности и запасов разнообразного сырья в Арктике, ряд стран предъявляет Российской Федерации требование доступа к Арктике в связи с ее глобальной значимостью. В то же время, Северный морской путь и российско-китайский проект сотрудничества в рамках Ледяного шелкового пути отражают готовность России отстаивать свои интересы на государственной территории, включая арктический шельф. В статье рассматриваются основные проблемы и факторы интеграции в рамках освоения Арктической зоны, прежде всего, с точки зрения экономико-управленческих подходов к модернизации инфраструктуры в Арктической зоне РФ. Рассмотрены, в частности, факторы, связанные с поиском ресурсов для технической модернизации и оснащения такого специфического региона, взаимопроникновением эффектов воздействия в экосистеме Арктики и земного шара в целом, глобализацией и интересами стран и частных корпораций. Как следствие, в статье обоснована необходимость поиска и выбора форм интеграции в целях развития Арктики с учетом как обеспечения рентабельности инвестиционных проектов, так и сохранения природной среды и экологического разнообразия, поддержания устойчивого равновесия и обеспечения программ освоения регионов Арктической зоны России.

Ключевые слова: интеграция, Арктика, модернизация, концентрация, кластеризация, Арктическая зона РФ, освоение регионов, инвестиционные проекты, транспортная инфраструктура.

Экономико-политическая интеграция в Арктике определяется рядом задач, которые требуют своего решения в условиях сложного геоэкономического и геополитического взаимодействия. Эти задачи, в частности, включают в себя:

- геополитические задачи контроля территории национальных государств;
- изучение, поддержание и использование природы с учетом экологической чистоты территорий;
- апробация инфраструктурных проектов развития на неосвоенной и незаселенной территории с крайне низкой плотностью населения;
- создание и расширение транспортных путей (с учетом более высокого уровня космической радиации, низких температур, толщины льда и др.);
- строительство объектов, требующих низких температур (например, хранение данных) и низкой плотности населения (например, оборонно-промышленные предприятия).

Достаточно низкий уровень освоенности Арктики в целом связан с рядом проблем, определяющих внимание, которое уделяется вопросам интеграции для реализации проектов в арктической зоне. Потребность в интеграционных процессах связана с действием следующих факторов:

А – потребность в значительных ресурсах для освоения регионов, обладающих такими характеристиками, как труднодоступность и тяжелый, опасный для здоровья климат, необходимость создания искусственной среды для выживания человека, удаленность. Таким образом, интеграция позволяет собрать необходимые средства и различные категории ресурсов со стороны заинтересованных социально-экономических субъектов (частных и государственных);

Б – свойство единства экосистемы и интерференции воздействий на ее отдельные точки. В пределах экосистемы все процессы тесно взаимосвязаны, а результаты процессов взаимодействуют и усиливают или ослабляют общий результат. В этой ситуации любая из стран в Арктике, осуществляя собственные действия в своей зоне, одновременно затрагивает интересы не только других северных стран, но и всех стран мира в силу значимости полярных регионов для функционирования природной среды земного шара;

В – экономические процессы глобализации, которые позволяют странам и частным компаниям выбирать транспортные, производственные и иные возможности в пределах всего земного шара. Следовательно, арктические территории выступают предметом интереса различных национальных государственных и частных предпринимательских организаций, что определяет не только межтерриториальную, но и межотраслевую интеграцию.

Целесообразно рассмотреть указанные факторы более подробно.

А. Поиск ресурсов для технической модернизации и оснащения включает в себя задачи концентрации ресурсов и вопросы размещения ресурсов.

Сложность климатических и географических параметров региона определяет необходимость не только формирования значительных объемов ресурсов для освоения арктических территорий, но и доставки разнообразных типов ресурсов (людей, материалов, адаптации оборудования к холоду и т.п.).

Задача концентрации ресурсов сталкивается с пространственными ограничениями локальных бюджетов. На территории арктической зоны России реализуется достаточно значительное количество государственных и региональных программ [1, с. 56-61] и проектов частных компаний (прежде всего, российских и транснациональных корпораций добывающего сектора). Если корпоративные проекты, как правило, не сдерживаются границами единиц административного деления, то для программ государственного и регионального финансирования необходимо развитие механизмов бюджетного взаимодействия субъектов Российской Федерации. Общегосударственные межведомственные проекты федерального уровня, как правило, обладают четкой локализацией, они привязаны пространственно к конкретным регионам, что ставит проблему взаимного согласования с программными документами, утверждаемыми на республиканском, краевом или областном уровнях для полномасштабного финансирования межведомственных и межотраслевых проектов.

Несмотря на указанные программы, опирающиеся на государственное и региональное финансирование, и на инвестиционные проекты, включающие задачи социально-экономического развития местных поселений, по-прежнему, «в приполярной зоне наблюдается существенное отставание в области строительства опорных магистралей и узлов, а транспортные средства всех видов морально и физически устарели. Отмечается также недостаток техники, способной работать в экстремальных условиях. В кризисном состоянии находится и авиация. Создававшаяся на протяжении десятилетий арктическая транспортная система Северного морского пути, куда входят морские порты, фарватеры, гидрометеорологические и гидрографические службы, экономически и технически сильно отстаёт от современного уровня. Необходима модернизация ледокольного и арктического транспортного флотов, а также северных портов России» [2, с. 6-14]. В этой связи, следует рассматривать следующие инфраструктурные проблемы:

- 1) транспортная инфраструктура, позволяющая доставлять грузы и пассажиров,
- 2) коммуникационная инфраструктура, обеспечивающая обмен информацией, включая необходимые условия передачи знаний и технологий;

3) социальная инфраструктура, объекты которой составляют необходимый элемент развития региона для перехода от вахтового метода кадрового обеспечения деятельности на территории Арктики к постоянному проживанию или долгосрочному размещению человеческих ресурсов (например, переселение в Арктические зоны сотрудников компаний на 2-3 десятилетия).

Понимая транспорт в качестве одного из элементов экономической, региональной, государственной и геополитической системы и анализируя роль развития транспорта в политике Российской Федерации, И.Б. Арефьев рассматривает три группы показателей при формировании обобщённых геополитических параметров транспортного ресурса:

1) ориентированные на выбор, обоснование и типизацию транспортных систем по характеру организации обслуживания сложившихся и прогнозируемых грузопотоков;

2) геополитические параметры, обусловленные наличием обоснованных и потенциально развивающихся транспортных коридоров для глобальных грузо- и пассажирских потоков, обладающих пропускной способностью на всём их протяжении, логистической инфраструктурой и качеством обслуживания;

3) плотность локальных и региональных транспортных сетей и транспортной инфраструктуры на территориальном уровне в целом [3, с. 140-143].

Одним из примеров концентрации ресурсов является российская военная база «Арктический трилистник» на острове Земля Александры в архипелаге Земля Франца Иосифа на территории национального парка «Русская Арктика» (что означает запрет на отстрел белых медведей, занесенных в Красную книгу), связь с которой осуществляется спецбортами ФСБ и военно-транспортной компанией РФ. База является самым северным в мире капитальным сооружением. Следует отметить, что технологии, разработанные для Министерства обороны, включают в себя водоочистительную станцию обеззараживания снега в снегоплавильных установках, насосную систему для пополнения запасов топлива путем получения горюче-смазочных материалов от танкера и перекачки на склад, канализационно-очистные сооружения приема и накопления сточных вод, комплекс термического обезвреживания отходов, развитие аэродрома и взлетных полос. Возможности оборонного бюджета позволяют концентрировать достаточные ресурсы для точечного создания военных объектов и разработки необходимых для их функционирования технологий.

Б – Взаимопроникновение эффектов воздействия в экосистеме Арктики и земного шара в целом. Стратегическая интеграционная модель предполагает «склеивание» обществ в сообщество [4, с. 36] для реализации задач в арктической зоне. Дж. Мур отмечал [5], что экосистемы формируют новый подход к развитию среды управления, как на уровне корпоративного менеджмента и рыночных стратегий, так и на уровне государственного регулирования.

Экосистему можно определить как устойчивую открытую систему разнообразных по своей природе элементов среды, между которыми регулярно происходят постоянные процессы обмена ресурсов, что обеспечивает стабильность на разных уровнях, от элемента до всего сообщества [6, с. 37-58]. В этой связи, уместно говорить о взаимном влиянии различных проектов, например: воздействие реализации промышленных проектов на природную среду, в результате которого изменение природных факторов (например, таяние верхнего слоя вечной мерзлоты) создает новые условия и трудности для строительства новых промышленных объектов.

Существуют как практические, прагматические проблемы взаимовлияния факторов (например, таяние льдов и снега высвобождает вирусы, которые были побеждены более полувека назад и от которых прекратили всеобщую вакцинацию), так и общегуманитарные, например, исчезновение видов животных и растений (подобно тому, как к 1768 г. была полностью истреблена найденная экспедицией В. Беринга стеллерова корова, обитавшая возле островов ныне Берингова пролива). Нарушение равновесия экосистем способно приводить к катастрофическим последствиям, как произошло в Австралии в связи с завозом в 1788 г. на континент кроликов и затем лисиц и кошек (в частности, в Тасманию). В этой связи, взаимозависимость факторов определяет стремление различных государств участвовать в принятии решений по освоению Арктики, и одновременно, стремление Российской Федерации сохранить полный контроль над территорией континентального шельфа.

В – Глобализация и экономические интересы стран и корпораций.

Следует отметить, что процессы интеграции арктических процессов сегодня происходят не изолированно, страна сталкивается с определенным противодействием или, по меньшей мере, интересом других стран в арктическом регионе [7, с. 1-19]. Так, Э.М. Маскулов описывает эту ситуацию следующим образным пассажем: «Для России принимает форму важнейшего геостратегического вызова вопрос: смирится ли мир с тем, чтобы мировые торговые пути пролегли вдоль северных берегов России, фактически по Северному морскому пути, с его портами и станциями слежения, с его базами данных о течениях и солёности воды, и во многом зависели от позиции нашей страны?» [2, с. 6-14]. Этот вопрос приводит к двум выводам: 1) включению с 2017 г. защиты государственных интересов России в Арктике как приоритетного направления деятельности объединенного стратегического командования Северного флота РФ¹; и 2) необходимости развития участия России в разнообразных международных ассоциациях, работа которых сконцентрирована на развитии Арктики.

С Арктикой граничат 5 стран: Россия, Канада, США, Норвегия и Дания (остров Гренландия). Еще 3 государства – остров Исландия и 2 страны Скандинавии, Швеция и Финляндия, – не имеют с Арктикой океанических границ, но ассоциируют себя с этим регионом в силу расположения в высоких северных широтах. Интерес к разработке арктических ресурсов проявляют многие страны, включая Китай и Японию. КНР открыла исследовательскую станцию на Шпицбергене и дважды отправляла в северные моря свой ледокол «Снежный дракон», который обычно работает в Антарктике [2, с. 6-14]. Сегодня Арктика и Северный Ледовитый океан, находясь между глобальными геоэкономическими центрами (США, Западная Европа, Россия, Япония и Китай), выступают предметом экономических (прежде всего, транспортно-инфраструктурных) интересов, а, следовательно, и инструментом военно-стратегического планирования и геополитического проектирования.

Повышение степени значимости Российской Федерации в развитии североевропейского региона является следствием, прежде всего, крупных международных энергетических и транспортных проектов, нацеленных на обеспечение Северной Европы ресурсами и доступом к наиболее выгодным транспортным путям. Среди таких проектов следует выделить строительство североевропейского газопровода, разработку Штокмановского газоконденсатного месторождения, 5-го по мощности газового месторождения в мире, Балтийскую нефтепроводную систему (BOPS), Балтийскую электропередающую систему (BALTEL, транспортные проекты «коридор 9 А» и «Виа Балтика»), участие России в реализации международных транспортных проектов в Баренцевом (Евроарктическом) регионе [1, с. 56-61].

Северный морской путь, как и трансконтинентальные маршруты через Суэцкий и Панамский каналы, «является глобальным транспортным суперкоридором, всё более приобретающим возрастающее геополитическое и социально-экономическое значение для глобального социума» [2, с. 6-14].

Россия воспринимает Северный морской путь, проходящий в значительной мере по ее государственной территории в пределах ее морских границ, собственной транспортной коммуникацией. В то же время, США, Канада и скандинавские страны предлагают «интернационализировать» Северный морской путь и создать трансарктический консорциум для международного управления, разработки эксплуатационной и тарифной политики. Попытки аргументировать «открытие границ» в Арктике опираются на идею, что земные ресурсы и артерии общемирового значения не могут быть «прерогативой» одной страны, которая высказывается в большей или меньшей мере открыто (например, высказывание А. Меркель в 2009 г. на пресс-конференции по поводу запасов нефти и газа в связи с ограничениями транзита в начале года со стороны Украины, которая перестала поставлять российский газ через свою газотранспортную систему в Европу и начала «забирать» газ для собственных национальных нужд).

Стратегической целью России в Арктике, по мнению Ю.Ф. Лукина, является качественное новое освоение арктического резервного пространства, сохранение и развитие евразийской цивилизации в обозримой перспективе для удовлетворения потребностей глобальной

¹ Приоритетное направление деятельности Северного флота в 2017 году — защита государственных интересов России в Арктике // Официальный веб-сайт Министерства обороны РФ, 09.01.2017 [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: https://function.mil.ru/news_page/country/more.htm?id=12107947 (дата обращения 29.10.2018).

экономики при строгом соблюдении национальных интересов России [8, с. 208]. Так, доля валового регионального продукта, произведенного в Арктической зоне России, в суммарном валовом региональном продукте субъектов РФ составляла 5,2% в 2015 г. и 5,3% в 2016 г.¹

Можно отметить, что в Арктической зоне РФ производится значительная доля продукции сырьевых отраслей:

Таблица 1

Производство основных видов продукции в РФ и в Арктической зоне РФ в 2017 г.

	АЗРФ	РФ	Доля АЗ в РФ
Концентрат апатитовый, млн. тонн	5,1	5,1	100,0%
Газ горючий природный (газ естественный), млрд м ³	547	605	90,4%
Газ нефтяной попутный (газ горючий природный нефтяных месторождений), млрд м ³	21,4	86,6	24,7%
Нефть сырая, включая газовый конденсат, млн тонн	96,0	546	17,6%
Концентрат железорудный, млн тонн	10,3	95	10,8%
Оленина и мясо прочих животных семейства оленевых (оленьих) и субпродукты пищевые замороженные, в том числе для детского питания, тыс. тонн	2,8	3,7	75,7%
Рыба переработанная и консервированная, ракообразные и моллюски, тыс. тонн	623,0	4166	15,0%
Целлюлоза древесная и целлюлоза из прочих волокнистых материалов, тыс. тонн	863,0	8323	10,4%
Бумага и картон, тыс. тонн	575,0	8717	6,6%
Электроэнергия, млрд кВт•ч	46,5	1094	4,3%

Источник: Рассчитано авторами на основе данных Росстата

Как видно из данных Федеральной службы национальной статистики РФ (Росстата), в АЗРФ производится весь апатитовый концентрат России, более 90% природного газа страны, почти четверть попутного газа (24,7%) и более одной шестой части добываемой на территории страны сырой нефти (17,6%). Вместе с этим, население данной территории составляет лишь чуть более полутора процентов от населения страны в целом:

Таблица 2

Численность и доля населения Арктической зоны РФ в 2014-2018 гг.

	2014	2015	2016	2017	2018
Российская Федерация, млн. чел.	143,7	146,3	146,5	146,8	146,9
Арктическая зона РФ, млн. чел.	2,401	2,392	2,378	2,372	2,406
Доля населения арктической зоны в населении РФ	1,671%	1,635%	1,623%	1,616%	1,638%

Источник: Рассчитано авторами на основе данных Росстата

Как отмечают исследователи экономики Арктики России, для регионов арктической зоны РФ характерны внутрирегиональная специализация, устойчивые социально-экономические связи, территориальное разделение труда [9]. В Арктической зоне России действуют крупные промышленные комплексы, причем масштабы и качество хозяйственной деятельности достаточно высоки – доля добавленной стоимости добывающих отраслей и предприятий составляет 60% (в Гренландии, Норвегии, Швеции, Финляндии, Исландии – не более 15%; на Аляске и в арктической Канаде – около 30%) [10, с. 69-81]. При этом, Российская Федерация выступает важным (в ряде случаев, системообразующим) участником арктических проектов в области транспортной и коммуникационной инфраструктуры, ресурсного и, в частности, энергетического снабжения соседних регионов (прежде всего, стран Европы, расположенных южнее Скандинавии – Германии, Польши и др.), что привело к реализации

¹ Календарь публикации официальной статистической информации о социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации в 2018 году [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: http://www.gks.ru/free_doc/new_site/region_stat/calendar1-2017.htm (дата обращения 22.11.2018).

значительных научно-исследовательских проектов, например, в ходе освоения компанией РосНефть шельфа Карского моря¹.

Другим значимым примером выступает, безусловно, осуществление проекта «Ледяной шелковый путь», в рамках которого сотрудничество между Россией и Китаем, очевидно, будет способствовать объединению стратегических инициатив двух партнеров и развитию всестороннего сотрудничества стран в Арктике. Инициатива «Один пояс и один путь» (One belt, one road) была предложена Китаем в 2013 г., она направлена на создание и развитие торговых и инфраструктурных сетей, соединяющих Азию с Европой и Африкой по маршрутам древнего Шелкового пути, в частности, инициатива включает как свои составные части проекты «Экономический пояс Шелкового пути» и «Морской шелковый путь 21-го века».

В мае 2015 г. Си Цзиньпин и В.В. Путин подписали соглашение о согласовании инициативы «Один пояс и один путь» с Евразийским экономическим союзом (ЕАЭС), который объединяет Армению, Беларусь, Казахстан, Кыргызстан и Россию. Вопрос сотрудничества в Арктическом регионе затрагивается в «Совместном заявлении РФ и КНР о дальнейшем углублении отношений всеобъемлющего партнерства и стратегического взаимодействия», которое было подписано по результатам двухдневного визита в Россию Председателя КНР Си Цзиньпина в июле 2017 г.², в котором была отмечена задача «укреплять российско-китайское сотрудничество в Арктическом регионе, поддерживать развитие взаимодействия между компетентными органами сторон, научно-исследовательскими организациями и предприятиями в таких сферах, как развитие и использование Северного морского пути, проведение совместных научных экспедиций, разведка и освоение энергетических ресурсов, арктический туризм, охрана окружающей среды». 20 июня 2017 г. КНР опубликовала документ³, согласно которому Арктика представляет собой предмет особой заинтересованности Китая с точки зрения анализа климатических изменений, развития транспортных путей, коммерческого использования пространств Арктики и разработки потенциальных ресурсов Арктики. Представляется, что сотрудничество России и Китая в данном вопросе может выступать ключевым аргументом в повышении роли России как системообразующего игрока в развитии арктических территорий.

Вложения в знания и информацию, развитие международного партнерства в инновационных отраслях науки справедливо можно рассматривать как способ повышения результативности функционирования современного общества [13, с. 420]. Другим значимым примером выступают проекты создания умной среды и умных городов в Арктике. В условиях интенсивной цифровизации повседневной среды и всех сфер жизнедеятельности (экономической, социальной, политической и проч.), разработка проектов «умной среды» в рамках развития арктических проектов может рассматриваться как инструмент реализации системного подхода к освоению арктических территорий. Так, в сентябре 2018 г. был опубликован аналитический обзор «Применение систем искусственного интеллекта в условиях нового этапа освоения Арктики» Координационного совета по развитию Северных территорий и Арктики Российского союза промышленников и предпринимателей⁴. Кроме того, в рамках изучения возможностей освоения арктических территорий, разрабатывается проект «Умный город» – перспективная концепция для устойчивого развития городов и поселений в АЗРФ». Проект опирается на преимущества технологий умной среды, обеспечивающие максимизацию эффективности управления городским хозяйством, инфраструктурой, ресурсами, экологией, финансами, научной и социальной сферой.

¹ Вестник компании ПАО «НК Роснефть» [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: https://www.rosneft.ru/upload/site1/document_publication/VRN_4_2016.pdf (дата обращения 21.10.2018); а также [11, с. 4-9], [12, с. 10-14].

² Официальный сайт Президента России [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: <http://special.kremlin.ru/supplement/5218> (дата обращения 21.10.2018).

³ Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm (дата обращения 21.10.2018).

⁴ Эксперты ПОРА обсудят применение систем искусственного интеллекта в условиях нового этапа освоения Арктики // НИА-Красноярск, 15.10.2018. [Электронный ресурс] Режим доступа – URL: <http://www.24rus.ru/news/society/158658.html> (дата обращения 21.10.2018).

Арктика как стратегический регион интересов РФ обладает существенным ресурсным потенциалом, достаточно высоким уровнем промышленного развития и выгодным территориальным расположением с точки зрения доступа от Азии к Европе, что требует применения принципов устойчивого развития, включая развитие транспортно-логистических связей и инфраструктуры.

Перечисленные группы проблем определяют подходы к выявлению причин интереса к интеграции и к поиску и выбору форм интеграции в целях развития Арктики, включая целостное, системное видение развития арктических территорий РФ с учетом как обеспечения рентабельности инвестиционных проектов, так и сохранения природной среды и экологического разнообразия, поддержания устойчивого равновесия и обеспечения программ освоения регионов Арктической зоны России.

Литература

1. *Басангова К.М.* Экономическая интеграция как фактор развития Арктической зоны Российской Федерации // Управленческое консультирование. 2014. № 4. С. 56-61.
2. *Маскулов Э.М.* Интеграция морской деятельности в Арктике // Арктика и Север. 2011. №4. С. 6-14.
3. *Арефьев И.Б.* Транспортный ресурс и его роль в геополитике России // Глобализация и проблемы мира: российский проект. Материалы IV международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19-20 ноября 2010 г. – СПб., 2011. С. 140-143.
4. *Балинченко С.П.* Интеграционные альтернативы современных сообществ: интеграция versus коагуляция // Глобализация и проблемы мира: российский проект. Материалы IV международной научной конференции. Санкт-Петербург, 19-20 ноября 2010 г. – СПб., 2011. С. 36-37.
5. *Moore J.F.* The death of competition: leadership and strategy in the age of business ecosystems. – HarperBusiness, 1996.
6. *Козачек А.В.* Эволюция объекта экологических знаний в рамках экологенеза // Юг России: экология, развитие. 2016. №1. С. 37-58.
7. *Лукин Ю.Ф.* Арктические проекты межрегиональной интеграции // Арктика и Север. 2013. № 13. С. 1-19.
8. *Лукин Ю.Ф.* Великий передел Арктики. – Архангельск: Северный (Арктический) федеральный университет, 2010. – 400 с.
9. *Селин В.С., Васильев В.В., Широкова Л.Н.* Российская Арктика: география, экономика, районирование. – Апатиты: Изд-во Кольского науч. центра РАН, 2011. 203 с.
10. *Фаузер В.В.* Демографический потенциал северных регионов России фактор и условие экономического освоения Арктики // Экономика региона. 2014. №4. С. 69–81.
11. *Бuzин И.В., Миронов Е.У., Сухих Н.А., Павлов В.А., Ефимов Я.О. Бuzин И.В., Миронов Е.У., Сухих Н.А., Павлов В.А., Ефимов Я.О.* Исследования дрейфа ледяных образований на шельфе Российской Арктики с помощью автоматических радиомаяков спутниковой системы ARGOS // Научно-технический вестник ОАО "НК "Роснефть". 2016. № 4. С. 4-9.
12. *Исаченко А.И., Павлов В.А., Удовик Д.А., Глазов Д.М.* Результаты наблюдений морских млекопитающих в ходе полевых работ, организованных Арктическим научным центром // Научно-технический вестник ОАО "НК "Роснефть". 2016. № 4. С. 10-14.
13. *Авакова Э.Б., Покровская Н.Н.* Международный опыт регулирования глобальной интеллектуальной миграции // Роль интеллектуального капитала в экономической, социальной и правовой культуре XXI века: сборник научных трудов участников Международной научно-практической конференции. – СПб.: Изд-во СПбУТУЭ, 2016. 792 с.

Avakova Elna Borisovna, PhD in Sociology, Associate Professor at the Department of International Relations, Medialogy, Political Science and History, Saint-Petersburg State University of Economics. (21, Sadovaya St., Saint Petersburg, 191023, Russian Federation). E-mail: elina_avakova@mail.ru

Pokrovskaja Nadezhda Nicolaevna, PhD in economics, Doctor of social sciences, full professor, professor at the Department of Advertising and Public Relations, Peter the Great Saint-Petersburg Polytechnic University (29, Polytechnicheskaja str., Saint Petersburg, 195251, Russian Federation).

E-mail: nnp@europe.com

**ECONOMIC AND POLITICAL FACTORS OF INTEGRATION PROCESSES
IN THE ARCTIC ZONE OF RUSSIA**

Abstract

During many centuries the development of the Arctic region is of considerable interest both for private companies and national states. Although 5 countries have direct access to the Arctic: Russia, Norway, Canada, USA (Alaska), Denmark (Greenland), - other countries also demonstrate their interest toward the Arctic zone: Japan, China, countries of Scandinavia and Western Europe. Given the importance of the Arctic natural environment and ecosystem, transport length and reserves of various raw materials, a number of countries impose on the Russian Federation the requirement of access to the Arctic due to its global impact. At the same time, the Northern Sea Route and the Russian-Chinese cooperation project within the framework of the Ice Silk Road reflect Russia's readiness to defend its interests on the State territory, including the Arctic shelf. The article discusses the main problems and factors of integration in the framework of the development of the Arctic zone, primarily from the standpoint of economic and management approaches to the modernization of infrastructure in the Arctic zone of the Russian Federation. The article also discusses the factors related to the search for resources for technical modernization and equipping of such a specific region, the interpenetration of effects in the Arctic ecosystem and the globe, globalization and the interests of countries and private corporations. As a result, the article explains the necessity of finding and selecting the forms of integration in the development of the Arctic, taking into account the profitability of investment projects and the preservation of the natural environment and ecological diversity, maintaining stable equilibrium and ensure the programs of development of regions in the Arctic zone of the Russian Federation.

Keywords: *integration, Arctic, modernization, concentration, clustering, Arctic zone of the Russian Federation, development of regions, investment projects, transport infrastructure.*

References

1. Basangova K.M. EHkonomicheskaya integraciya kak faktor razvitiya Arkticheskoy zony Rossijskoj Federacii // Upravlencheskoe konsul'tirovanie. 2014. № 4. P. 56-61.
2. Maskulov E.H.M. Integraciya morskoy deyatel'nosti v Arktike // Arktika i Sever. 2011. №4. P. 6-14.
3. Aref'ev I.B. Transportnyj resurs i ego rol' v geopolitike Rossii // Globalizaciya i problemy mira: rossijskij proekt. Materialy IV mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. Sankt-Peterburg, 19-20 noyabrya 2010 g. – SPb., 2011. P. 140-143.
4. Balinchenko S.P. Integracionnye al'ternativy sovremennyh soobshchestv: integraciya versus koagulyaciya // Globalizaciya i problemy mira: rossijskij proekt. Materialy IV mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii. Sankt-Peterburg, 19-20 noyabrya 2010 g. – SPb., 2011. P. 36-37.
5. Moore J.F. The death of competition: leadership and strategy in the age of business ecosystems. – HarperBusiness, 1996.
6. Kozachek A.V. EHvolyuciya ob"ekta ehkologicheskikh znaniy v ramkah ehkologeneza // YUg Rossii: ehkologiya, razvitie. 2016. №1. P. 37-58.
7. Lukin YU.F. Arkticheskie proekty mezhregional'noj integracii // Arktika i Sever. 2013. №13. P. 1-19.
8. Lukin YU.F. Velikij peredel Arktiki. – Arhangel'sk: Severnyj (Arkticheskij) federal'nyj universitet, 2010. – 400 p.
9. Selin V.S., Vasil'ev V.V., SHirokova L.N. Rossijskaya Arktika: geografiya, ehkonomika, rajonirovanie. – Apatity: Izd-vo Kol'skogo nauch. centra RAN, 2011. 203 p.
10. Fauzer V.V. Demograficheskij potencial severnyh regionov Rossii faktor i uslovie ehkonomicheskogo osvoeniya Arktiki // EHkonomika regiona. 2014. №4. P. 69–81.
11. Buzin I.V., Mironov E.U., Suhih N.A., Pavlov V.A., Efimov YA.O. Buzin I.V., Mironov E.U., Suhih N.A., Pavlov V.A., Efimov YA.O. Issledovaniya drejfa ledyanyh obrazovanij na shel'fe Rossijskoj Arktiki s pomoshch'yu avtomaticheskikh radiomayakov sputnikovoj sistemy ARGOS // Nauchno-tehnicheskij vestnik OAO "NK "Rosneft". 2016. № 4. P. 4-9.
12. Isachenko A.I., Pavlov V.A., Udovik D.A., Glazov D.M. Rezul'taty nablyudenij morskikh mlekopitayushchih v hode polevyh rabot, organizovannyh Arkticheskim nauchnym centrom // Nauchno-tehnicheskij vestnik OAO "NK "Rosneft". 2016. № 4. P. 10-14.
13. Avakova E.H.B., Pokrovskaya N.N. Mezhdunarodnyj opyt regulirovaniya global'noj intellektual'noj migracii // Rol' intellektual'nogo kapitala v ehkonomicheskoy, social'noj i pravovoj kul'ture HKHI veka: sbornik nauchnyh trudov uchastnikov Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. – SPb.: Izd-vo SPbUTUEH, 2016. 792 p.