

Освоение Арктики: как избежать потери качества при выигрыше темпа?

Кузнецов С. В.¹, Межевич Н. М.², Шамахов В. А.³, *

¹Институт проблем региональной экономики Российской академии наук, Санкт-Петербург, Российская Федерация

²Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация

³Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; *shamahov-va@sziu.ranepa.ru

РЕФЕРАТ

Вопросы арктической политики достаточно давно находятся в центре внимания российского научного сообщества. Это является результатом объективного осознания значимости данной проблематики, а также реакцией на запрос государства. Признание актуальности данного вопроса влечет за собой и определенные проблемы. Очевидные положительные результаты последнего десятилетия нельзя трактовать как гарантию успехов и механически экстраполировать достижения текущего момента на ближайшие годы. Не следует загонять себя в жесткие рамки количественных показателей, эта проблема предшествующих периодов развития иногда получает неожиданные рецидивы сегодня. В данной статье основное внимание уделено вопросам этапности освоения, необходимости опоры на традиционные центры освоения, целесообразности приоритетов развития европейской части Арктики. Попытка перескочить через этап или пространство может ослабить позитивные тенденции развития Арктики. Особо отмечена роль Санкт-Петербурга и малого российского Северо-Запада в освоении Арктики.

Ключевые слова: Арктика, природные ресурсы, история освоения Арктики, региональное развитие, Северный морской путь

Arctic Development: How to Avoid Loss of Quality when Winning Speed?

Sergei V. Kuznetsov^a, Nikolay M. Mezhevich^b, Vladimir A. Shamakhov^c, *

^aInstitute of Regional Economic Problems of Russian Academy of Science; St. Petersburg, Russian Federation

^bSt. Petersburg State University of Economics, St. Petersburg, Russian Federation

^cRussian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), St. Petersburg, Russian Federation; *shamahov-va@sziu.ranepa.ru

ABSTRACT

Questions of the Arctic policy are in the center of attention of the Russian scientific community for a long time. It is result of objective awareness of the importance of this problematics and reaction to inquiry of the state. Recognition of relevance of the matter involves also certain problems. Obvious positive results of the last ten years cannot be treated as a guarantee of progress and to mechanically extrapolate achievements of a present situation for the next years. It is not necessary "to drive" itself into a rigid framework of quantitative indices, this problem of the previous development periods sometimes receives an unexpected recurrence today. In this article, the main attention is paid to questions of staging of development, need of a support on the traditional centers of development, expediency of priorities of development of the European part of the Arctic. The attempt to jump through a stage or space can weaken positive trends of development of the Arctic. The role of St. Petersburg and the small Russian Northwest in development of the Arctic is especially noted.

Keywords: Arctic, natural resources, history of Arctic development, regional development, Northern Sea Route

Арктическая проблематика приобретает статус ключевой в Лондоне, Стокгольме, Вашингтоне. Впрочем, для нас важнее то, что арктическая политика России убедительно состоялась в Москве. Еще 10–15 лет назад в это трудно было поверить. С 1991 по 2001 г. в Арктике не было ни одной российской дрейфующей станции (советскую станцию «Северный полюс-31» закрыли в июле 1991 г.), ни одного ученого, который бы занимался на месте сбором научных данных. Российские географы, фиксируя катастрофическую ситуацию, писали в 1999 г.: «В России масштабных встреч, посвященных Северу и Арктике, после конференций в Ленинграде (1988) и Мурманске (1991) не было» [3]. В 1992–2005 гг. Северный морской путь (СМП), который действовал даже в годы Великой Отечественной войны, практически прекратил работу.

К 2003 г. перевозимых по нему грузов стало в пять раз меньше (1,7 млн тонн) в сравнении с периодом его расцвета в советскую эпоху. Наибольшие объемы транспортировки грузов (до 65%) были связаны с предприятием «Норильский никель»¹. Важно отметить то, что падение грузооборота СМП продолжалось и после 2003 г., в условиях очевидного экономического роста. Стало очевидным, что частный бизнес не в состоянии один, без государственной поддержки, решить стратегические задачи социально-экономического развития [5]. Решение экологических проблем Севера также не представляется реальным без объединения усилий государства и бизнеса [13].

Традиционные, т. е. советские механизмы пространственного развития базировались на определенном наборе стратегических приоритетов.

Во-первых, декларируемая и, как правило, реализуемая комплексность в отраслевом и пространственном понимании.

Во-вторых, очевидное стремление к самокупаемости, декларируемое, но, как правило, не достижимое.

В-третьих, комплекс приоритетов обороны, начиная от рассредоточения промышленных и сырьевых центров и заканчивая обеспечением маневра флота между потенциальными театрами военных действий.

Четвертое, важнейшее в контексте данной статьи. Освоение собственно арктической зоны практически всегда проходило с опорой на уже имеющиеся населенные пункты и транспортные коридоры. По этой логике был основан Санкт-Петербург, не без оснований воспринимавшийся даже соратниками Петра Великого как «конец географии», но опиравшийся на Псков и Новгород. В тех случаях, когда эта транспортная и поселенческая опора оказывалась слабой или отсутствовала, инфраструктурные прорывы реализовать не удалось. Именно так произошло с так называемой «Трансполярной магистралью» [9]. В настоящее время мы приходим к пониманию необходимости новых подходов и новых моделей освоения Севера. В этом контексте следует рассмотреть позиционирование Санкт-Петербурга как центра нового освоения Арктики, его возможности в историческом, географическом, международном плане.

Рассмотрим этот вопрос подробнее.

Практически одновременное возникновение и развитие двух исторических центров России — в Новгороде и Киеве — могло бы обеспечить сбалансированное пространственное развитие государства. Однако, в силу известных исторических событий, на долгие века Киев перестал быть точкой сборки русских земель. Новгород и практически столь же северная Москва вынуждены были выстраивать территориальную ткань государства, опираясь на русский Север, слабо освоенный, но безопасный. Именно эта модель стала константой освоения с XVI по XXI в.

¹ Перспективы развития Северного морского пути [Электронный ресурс] // Морская биржа: информационно-аналитический журнал. 2003. № 3 (3). URL: http://www.maritimemarket.ru/3_2003_sevmorput.html

Региональное развитие России имеет важную специфику. Прежде всего отметим то, что в Российской империи, по мере ее расширения, государство, а точнее экономическое пространство, становилось все более мозаичным. При этом новый опорный пункт возникал не сам по себе, а базировался на предшествующих опорных пунктах освоения. Новгород (862 г.) и Псков (903 г.) как изначальные города Руси являлись центрами, откуда начиналось освоение более северных территорий. Именно поэтому русский Новгород П. Б. Струве назвал «субарктической империей» и «городом-государством-империей». П. Б. Струве пришел к выводу, что именно невозможность стать морской державой и поддерживать равные партнерские отношения с европейцами обусловила ориентацию Новгорода, а затем и Москвы не на Запад, а на евразийский Север.

В 1553 г. английские купцы отправили арктическую экспедицию в составе трех кораблей. Одним из кораблей командовал Ричард Ченслер. Он же был кормчим эскадры. Экспедиция решала две задачи: определить возможности торговли с Московским царством и найти путь в Индию и Китай. Российско-британские торговые связи через Архангельск активно развивались в конце XVI в. «Опираясь на полученные ею привилегии, Московская (британская — С. К, Н. М., В. Ш.) компания в течение 50–60-х гг. XVI в. сумела оборудовать себе пристань и товарные склады в устье Северной Двины, обзавестись собственными дворами в Москве, Холмогорах...» [11, с. 130]. Получив привилегии, британские купцы проявили значительную склонность к монополизации своего положения. Достаточно быстро отношения московской администрации и британского купечества приняли ту форму, в которой, с учетом временной коррективы, они находятся и сегодня. Исторически именно через Север, опираясь на Новгород, были установлены торговые связи с Западной Европой. От Новгорода проходила дорога паломников, совершавших путешествия к православным святыням на Соловках. В 1627 г. этот путь был указан в «Книге Большому чертежу» — первой географической карте России.

Старинные поморские области с торговыми городами Архангельском, Вологодой, Великим Устюгом, Каргополом играли тогда в экономике России большую роль. Уже со второй половины XVI в. устанавливаются прочные торговые и хозяйственные связи со странами Западной Европы. Более века, до строительства Санкт-Петербурга, Архангельск оставался главным центром русской «заморской» торговли и важнейшим портом международного значения. «Создание Петербурга предполагало опору на Новгород, развитие Архангельска было невозможно без Вологды и Белозерска. Сургут и Тобольск дали возможность постепенно освоить Сибирь» [7, с. 103].

Петровская эпоха открыла путь на Балтику, но Север не стал второстепенным театром. Первый проект судоходного канала между Белым морем и Балтикой предложил русский царь Петр I во время Северной войны. Прототипом канала в 1702 г. стала «Государева дорога» — просека шестиметровой ширины, проложенная от Белого моря к Онежскому озеру.

В Российской империи «балтийский» и «северный» вопросы были настолько актуальны, что обсуждались и решались не только на уровне государства, но даже местными самоуправлениями. Наиболее эффективные рычаги воздействия на развитие экономики Санкт-Петербурга были найдены Санкт-Петербургской думой в сфере транспорта и организации внешнеэкономической деятельности.

В 1895 г. Думой была создана Комиссия о северных железных и водных путях. Несмотря на то, что решения о прокладке железных дорог принимались на высшем, а то и высочайшем уровне, Комиссия смело высказывала свою точку зрения по этим вопросам, в том случае если задевались интересы Санкт-Петербурга. Так, в 1895 г. Комиссия представила доклад о необходимости проведения Санкт-Петербург—Вятской железной дороги. Это было связано с тем, что в Думе стало известно о пра-

вительственных планах создания железнодорожных путей между Вяткой — Котласом и между Нижним Новгородом — Вяткой. При реализации этого плана складывалась возможность переориентации экспортных потоков в направлении Архангельского порта. «Архангельску или Петербургу быть главным исходным пунктом сибирской железной дороги?» — такой вопрос поставила Комиссия. И сама же предложила ответ: «Петербург должен быть, согласно завету Петра Великого, главным перво-классным портом Империи, и поэтому, при настоящем состоянии дел, Вятку следовало бы соединить не с Котласом, а с Вологодой, а Вологду с Санкт-Петербургом. При этом начальный участок Санкт-Петербургско-Вятской железной дороги должен был стать одновременно составной частью будущей Санкт-Петербург—Уральской и Санкт-Петербург—Мурманской линий¹. Характерно то, что оппоненты отмечали легкость перекрытия датских проливов и открытый выход в мировой океан из Мурманна.

После неоднократных ходатайств, докладов и разъяснений Думы, 6 мая 1901 г. высочайшее повеление о постройке Санкт-Петербург-Вятской дороги было дано. Городская дума проявила инициативу и в вопросе о строительстве железной дороги между Мурманом и Санкт-Петербургом. Особое внимание Комиссия уделяла Петербургскому морскому порту. Санкт-Петербургская Дума справедливо считала, что бесперебойная работа порта должна способствовать функционированию целого ряда обслуживающих предприятий, поддерживать высокий уровень занятости. В 1899 г. Комиссия подготовила доклад «Значение Петербурга во внешней торговле России». Согласно выводам Комиссии, Санкт-Петербург должен был сохранить за собой статус главного порта империи. В документе предложен конкретный набор мер, который должен обеспечить особый статус Петербургского порта. Было ли это правильно 120 лет назад? Да. Возможен ли монополизм балтийского вектора развития сегодня? Ответ очевиден — нет.

В 1915 г. началось строительство Мурманской железной дороги и порта на берегу незамерзающего Кольского залива в 12 километрах севернее древнего поморского поселения Колы — будущего города Мурманска. С января по декабрь 1915 г. построен участок железнодорожной ветки Петрозаводск — Сорокская губа Белого моря; с июня 1915 г. до мая 1916 г. построен участок от Кандалакши до станции Семеновская на Мурмане; с сентября 1915 по ноябрь 1916 г. вступила в строй железнодорожная ветка Сорокская губа — Кандалакша. Таким образом, еще до 1917 г. началась работа по качественному улучшению экономико-географического положения Петрограда — Ленинграда, значительная часть этой деятельности была, есть и будет связана с Арктикой и, прежде всего, ее европейской частью [10].

2 июля 1918 г. В. И. Лениным было подписано постановление Совнаркома об ассигновании 1 млн руб. на экспедицию по исследованию Северного Ледовитого океана. Интересно то, что Советский Союз, выступая с разоблачениями империалистической дипломатии, в том числе и дипломатии Российской империи, в меморандуме Народного комиссариата иностранных дел СССР от 4 ноября 1924 г. подтвердил положения ноты 1916 г. о принадлежности РСФСР всех земель и островов, составляющих северное продолжение Сибирского материкового плоскогорья. Окончательно урегулирован вопрос о советской арктической зоне в Постановлении Президиума ЦИК СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» [4, с. 21].

¹ Доклад комиссии Петербургской думы по вопросу о сооружении Петербурго-Уральской и Петербурго-Мурманской железных дорог в связи с водными путями Севера // Известия Санкт-Петербургской городской думы. 1895. № 3. С. 249.

После революции, в апреле 1918 г. восемь губерний Северо-Запада объединились в Союз коммун Северной области, губернское деление при этом было сохранено. В 1927 г., при ликвидации губерний, была образована Ленинградская область, состоящая тогда из девяти округов и охватывающая территорию от Мурманска до Новгорода и от Пскова до Череповца. Нам представляется, что это показывает на глубокое историческое и географическое единство российского Севера и Северо-Запада. В задачи Ленинградского областного комитета ВКП(б) входила координация работы по развитию советского Севера на ключевом — европейском участке.

Большевики, пришедшие к власти, достаточно быстро оценили стратегическое положение Петрограда как опорного центра освоения Севера. В 1922 г. в Петрограде была издана докладная записка Петроградского Совета Всероссийскому центральному исполнительному комитету. Предисловие к докладу написал Г. Зиновьев, общее авторство Г. Цыперовича. Основное направление работы — определение перспектив города и его окружения, прогноз пространственного развития, с позиций современной экономической науки. Докладная записка озаглавлена «Будущее Петрограда» и всем своим содержанием работа подчеркивает кризисное состояние города, автор ставит вопрос: «Может ли он (Петроград) в полной мере использовать и развить богатейшее наследство, еще до сих пор находящееся в его распоряжении?..» Отвечая на этот вопрос, Г. Цыперович пишет: «В Петрограде уже давно народилась особая теория восстановления его промышленности путем снабжения фабрик и заводов местным топливом, местным сырьем и местным продовольствием». По мнению автора, эта теория «не возродила и не возродит Петрограда»¹. Именно поэтому автор предлагает превратить Ленинград в опорный центр освоения не только региона Балтийского моря, но европейской части Арктики.

Укажем на то, что понимание этого обстоятельства было связано уже с первыми годами существования советской власти. В начале 1919 г. было создано Управление работ по исследованию и составлению проекта Беломорско-Балтийского водного пути, проведена большая работа по изучению и анализу почти двух десятков проектов канала.

Накануне XVII съезда ВКП(б) был опубликован доклад В. Молотова и В. Куйбышева о пятилетнем плане развития народного хозяйства. На съезде была принята резолюция «О втором пятилетнем плане развития народного хозяйства СССР (1933–1937). Одним из важнейших проектов плана стало решение о строительстве канала, соединяющего Белое и Балтийское море, как инструменте для освоения Арктики. Канал был построен, и это стало одной из предпосылок принятия первого Постановления СНК СССР от 17 декабря 1932 г. № 1873. В этом документе говорится об образовании Главного управления Северного морского пути (ГУСМП)². Организации было передано все имеющееся в стране профильное имущество.

Система государственного планирования и наличие одного центра принятия решений способствовало тому, что все управленческие действия были комплексными и взаимосвязанными. Создание ГУСМП в свою очередь стало предпосылкой для Северного флота. В апреле 1933 г. К. Е. Ворошилов отдал приказ начальнику Морских сил Балтийского моря Л. М. Галлеру о переводе из Кронштадта в Мурманск по Беломорско-Балтийскому водному пути. Отряд получил наименование «Экспе-

¹ Цыперович Г. В. Будущее Петрограда : экономический очерк. Петроград : Гос. изд-во, 1922. С. 100.

² Об организации при Совете народных комиссаров Союза ССР Главного управления Северного морского пути: постановление СНК СССР от 17.12.1932 № 1873 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СЗ СССР). 1932. Отд. 1, № 84. Ст. 522. Электронная копия статьи доступна в компьютерной справочной правовой системе Консультант Плюс: <http://www.consultant.ru/>

диции особого назначения № 1». Боевые корабли ЭОН-1 стали ядром созданной 1 июня 1933 г. Северной военной флотилии. В том же 1933 г. норвежское пиратство, в беззащитной ранее русской Арктике, закономерно закончилось.

В первую навигацию 1933 г. по Беломорско-Балтийскому водному пути было перевезено 1143 тыс. тонн грузов и 27 тыс. пассажиров¹. (В 2018 г. атомными ледоколами ФГУП «Атомфлот» было проведено 331 судно общей валовой вместимостью 12,7 млн тонн. По сравнению с 2017 г. вместимость проведенных судов увеличилась на 5 млн тонн².)

В августе 1935 г. в Ленинграде начал выходить ежемесячный политико-экономический журнал Главного управления и Политуправления Северного морского пути при СНК СССР («Главсевморпути») — «Советская Арктика». В Ленинграде было создано издательство научной литературы, одной из первых опубликованных книг стала монография академика В. Ю. Визе [1].

Штаб-квартира Главсевморпути расположилась в Москве, но Ленинград продолжал оставаться промышленным и научным центром арктического освоения. Так был осуществлен переход от мощных, но не системных проектов к долгосрочной стратегии. Именно так следует понимать «Положение о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР» от 22 июня 1936 г. 22 июня 1936 г. СНК СССР утвердил «Положение о ГУСМП». Постепенно ГУСМП оформилась как организация, сохранявшая независимость в отношении к административным и партийным органам на местах. Отметим то, что ГУСМП имело качественно иной статус. Начальник Главного управления Северного морского пути и его заместители назначались Советом народных комиссаров Союза ССР и находились в прямом подчинении этому органу³. Важно отметить и то, что руководил ГУСМП И. Д. Папанин, непосредственно входящий в «номенклатуру» И. В. Сталина, что обеспечивало дополнительный ресурс эффективности управления.

Мы исходим из того, что следует отличать понятия «управление в Арктике» и «управление Арктикой». Эффективность освоения Арктики, конечно же, зависит от степени учета исторических и географических предпосылок. Они значимые, крайне интересные и подсказывают нам те места, где решение важнейших общественных и государственных задач может столкнуться со сложностями [8]. Вероятнее всего, таким слабым звеном может стать система управления. Концепция «Главсевморпути» сформировалась не сразу, но в результате оказалась абсолютно адекватной не только государственным задачам, но и способам их достижения. При этом управленческий механизм мобилизационного и военного периода начал утрачивать свою эффективность уже в послевоенные годы.

Принципиально важно, учитывая опыт прошлого, создать механизм управления будущим. С нашей точки зрения, он не может быть эффективным без Санкт-Петербурга, Ленинградской, Мурманской, Архангельской областей, Карелии и Ненецкого автоном-

¹ Потенциал газификации Арктической зоны Российской Федерации сжиженным природным газом (СПГ) / А. Ю. Климентьев, А. Ю. Книжников ; Всемирный фонд дикой природы (WWF). М., 2018. С. 22.

² Ледоколы Росатомфлота провели в 2018 г. 331 судно общей вместимостью 12,7 млн тонн [Электронный ресурс] // Морские вести России. URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=76941>

³ Положение о Главном управлении Северного морского пути при СНК Союза ССР: утв. постановлением СНК СССР от 22.06.1936 № 1100 // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР (СЗ СССР). 1936. № 36. Ст. 3176. Электронная копия статьи доступна в компьютерной справочной правовой системе Консультант Плюс: <http://www.consultant.ru/>

ного округа. Из восьми субъектов Федерации, включенных в Арктическую зону РФ, четыре находятся в Северо-Западном федеральном округе. Отметим, что именно на территории региона находятся ключевые порты европейской России — Мурманск, Санкт-Петербург, Архангельск. В этом же ряду особо стоит вопрос о роли нашего города. Северная столица, задуманная и построенная как окно в Европу, еще 100 лет назад стала центром освоения Арктики. Отметим: не только арктическим портом, но и центром освоения [6]. В Санкт-Петербурге и Ленинградской области находится 32 предприятия судостроительной отрасли, на которых работают более 30 тыс. специалистов. В их числе работающие в интересах Арктики строительные гиганты «Адмиралтейские верфи», «Судостроительный завод «Северная верфь», «Балтийский завод», ЦКБ МТ «Рубин», СПМБМ «Малахит», ЦМКБ «Алмаз», «Северное ПКБ», «ЦНИИэлектроприбор», «Центральный научно-исследовательский институт имени академика А. Н. Крылова», ООО «Транзас-Навигатор».

Особо следует отметить атомное кораблестроение, главным центром которого является Санкт-Петербург. Впрочем, построить корабли — это только часть решения. Важно обеспечить подготовку кадров, отработать технологии управления. Именно в Санкт-Петербурге расположено Балтийско-Арктическое морское управление Федеральной службы по надзору в сфере природопользования. Особо следует сказать о Государственном научном центре Российской Федерации «Арктический и антарктический научно-исследовательский институт» (ГНЦ РФ «АНИИ»), история которого началась 4 марта 1920 г. в связи с решением Президиума Высшего совета народного хозяйства РСФСР и утверждения Положения о Северной научно-промысловой экспедиции.

Целый ряд высших учебных заведений нашего города готовят кадры геологов, географов, экономистов, управленцев, обладающих оптимальной квалификацией для работы на арктическом направлении.

«Санкт-Петербург нужен России как главный организующий центр обширной контактной зоны — как северо-западный „вход“ в Азиатско-Тихоокеанский регион европейско-американской хозяйственной зоны и соответствующий „выход“ из нее» [2]. Не менее важен вопрос об использовании СМП в планах строительства «Большой Евразии» [12]. Было бы правильно, опираясь на согласованную позицию органов власти и экспертного сообщества Санкт-Петербурга, подготовить масштабные предложения к V Международному арктическому форуму «Арктика — территория диалога», который пройдет в апреле 2019 г. в Санкт-Петербурге. Роль нашего города в освоении Арктики нуждается в адекватном обосновании, сформулированном, разумеется, в Санкт-Петербурге.

Литература

1. *Визе В. Ю.* Моря Советской Арктики: очерки по истории исследования. Л.: Изд-во Главсевморпути, 1936.
2. *Исляев Р. А.* Санкт-Петербург в геоэкономическом пространстве России (возвращаясь к 300-летию юбилею великого города) [Электронный ресурс] // Проблемы современной экономики. 2003. № 2(6). URL: <http://www.m-economy.ru:8101/art.php3?artid=16536>
3. *Котляков В. М., Агранат Г. А.* Российский Север — край больших возможностей // Вестник РАН. 1999. № 1. С. 37.
4. *Кузнецов С. В., Межевич Н. М.* Международное сотрудничество как предпосылка эффективного хозяйственного освоения российского сектора Арктики // Экономика и управление. 2013. № 4(90). С. 19–24.
5. *Кузнецов С. В., Межевич Н. М.* Освоение российского севера: некоторые исторические предпосылки современных управленческих решений // Многофакторные вызовы и риски в условиях реализации стратегии научно-технологического и экономического развития макрорегиона «Северо-Запад». Материалы Всероссийской научно-практической конференции. СПб., 2018.

6. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Проблемы прогнозирования пространственного развития на примере стратегии СЗФО на период до 2020 года // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник. Институт научной информации по общественным наукам Российской академии наук, 2018.
7. Кузнецов С. В., Межевич Н. М. Санкт-Петербург и развитие европейской части российской Арктики: некоторые аспекты исследования // Вестник Коми республиканской академии государственной службы и управления. Серия: теория и практика управления. 2018. № 20. С. 101–105.
8. Межевич Н. М. Формирование инновационных кластеров и макрорегионов арктической зоны РФ // Российская Арктика: современная парадигма развития : монография / под ред. академика А. И. Татаркина. СПб. : Нестор-История, 2014.
9. Пиманов А. С. История строительства железной дороги «Чум — Салехард — Игарка» (1947–1955). Тюмень, 1998.
10. Покшишевский В. В. Некоторые вопросы экономико-географического положения Ленинграда // Вопросы географии. 1956. № 38. С. 105–130.
11. Флоря Б. Н. Торговля России со странами Западной Европы в Архангельске (конец XVI — начало XVII в.) // Средние века. Вып. 36. М., 1973.
12. Шамахов В. А. Геоэкономическая стратегия развития СЗФО в контексте проекта «Большая Евразия» // Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник ИНИОН РАН, 2018.
13. Шамахов В. А., Исаев А. П., Яновский В. В. Критические факторы окружающей среды в стратегии развития Арктической зоны // Управленческое консультирование. 2018. № 3 (111). С. 28–40.

Об авторах:

Кузнецов Сергей Валентинович, директор Института проблем региональной экономики Российской академии наук (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, профессор; info@iresras.ru

Межевич Николай Маратович, профессор Санкт-Петербургского государственного экономического университета (Санкт-Петербург, Российская Федерация), президент российской ассоциации прибалтийских исследований (РАПИ), доктор экономических наук; mez13@mail.ru

Шамахов Владимир Александрович, директор Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор экономических наук, кандидат исторических наук, профессор; shamakhov-va@sziu.ranepa.ru

References

1. Vize V.Yu. Seas of the Soviet Arctic: sketches on research history. L. : Northern Sea Route Authority publishing house, 1936. (In rus)
2. Islyayev R. A. St. Petersburg in geoeconomic space of Russia (returning to 300-year anniversary of the great city) [An electronic resource] // Problems of modern economy [Problemy sovremennoi ekonomiki]. 2003. No. 2 (6). URL: <http://www.m-economy.ru:8101/art.php3?artid=16536> (In rus)
3. Kotlyakov V. M., Agranat G. A. The Russian North — edge of great opportunities // RAS Bulletin [Vestnik RAN]. 1999. No. 1. P. 37. (In rus)
4. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. International cooperation as prerequisite of effective economic development of the Russian sector of the Arctic // Economy and management [Ekonomika i upravlenie]. 2013. No. 4(90). P. 19–24. (In rus)
5. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. Development of the Russian North: some historical prerequisites of modern management decisions // Multiple-factor calls and risks in the conditions of realization of strategy of scientific, technological and economic development of the macroregion “Northwest”. Materials of the Russian scientific and practical conference. SPb., 2018. (In rus)
6. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. Problems of forecasting of spatial development on the example of the strategy of the Northwestern Federal District until 2020 // Russia: trends and prospects of development [Rossiya: tendentsii i perspektivy razvitiya]. Year-book. Institute of scientific information on social sciences of the Russian Academy of Sciences, 2018. (In rus)
7. Kuznetsov S. V., Mezhevich N. M. Saint Petersburg and development of the European part of the Russian Arctic: some aspects of a research // Bulletin of Komi Republican Academy of

- State Service and Administration. Series: theory and practice of management [Vestnik Komi respublikanskoi akademii gosudarstvennoi sluzhby i upravleniya. Seriya: teoriya i praktika upravleniya]. 2018. No. 20. P. 101–105. (In rus)
8. Mezhevich N. M. Formation of innovative clusters and macroregions of the Arctic zone of the Russian Federation // Russian Arctic: modern paradigm of development: the monograph / under the editorship of the academician A. I. Tatarin. SPb. : Nestor History, 2014. (In rus)
 9. Pimanov A. S. History of construction of “Chum — Salekhard — Igarka” Railway (1947–1955). Tyumen, 1998. (In rus)
 10. Pokshishevsky V. V. Some questions of an economical geographical location of Leningrad // Geography Questions [Voprosy geografii]. 1956. No. 38. P. 105–130. (In rus)
 11. Florya B. N. Trade of Russia with countries of Western Europe in Arkhangelsk (the end of XVI — the beginning of the XVII century) // Middle Ages [Srednie veka]. Issue 36. M., 1973. (In rus)
 12. Shamakhov V. A. The geoeconomic strategy of development for the Northwestern Federal District in the context of the Big Eurasia project // Big Eurasia: Development, safety, cooperation [Bol'shaya Evraziya: Razvitie, bezopasnost', sotrudnichestvo]. Year-book of Institute of scientific information on social sciences of the Russian Academy of Sciences, 2018. (In rus)
 13. Shamakhov V. A., Isaev A. P., Yanovsky V. V. Critical Environmental Factors in the Arctic Development Strategy // Administrative consulting [Upravlencheskoe konsul'tirovanie]. 2018. No. 3 (111). P. 28–40. (In rus)

About the authors:

Sergei V. Kuznetsov, Director of Institute of Regional Economic Problems of Russian Academy of Science (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), Professor; info@iresras.ru

Nikolay M. Mezhevich, Professor of St. Petersburg State University of Economics (St. Petersburg, Russian Federation), President of the Russian Association of Baltic Studies (RABS), Doctor of Science (Economics); mez13@mail.ru

Vladimir A. Shamakhov, Director of North-West Institute of Management of RANEPА (St. Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Economics), PhD in History, Professor; shamakhov@sziu.ranepa.ru