

**PUBLIC ADMINISTRATION***Матвеев Александр Сафронович**д.э.н., директор Центра социального развития российского Севера ИГСУ РАНХиГС**Матвеев Дмитрий Олегович**Магистрант программы "Инвестиции и Финансы"**Лондонского университета королевы Марии**Матвеев Олег Александрович**д.э.н., Фонд поддержки социальных инициатив народов Севера*[DOI: 10.24411/2520-6990-2019-10354](https://doi.org/10.24411/2520-6990-2019-10354)[DOI: 10.24411/2520-6990-2019-10481](https://doi.org/10.24411/2520-6990-2019-10481)**РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИКИ-ВАЖНЕЙШЕЕ УСЛОВИЕ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РЕСУРСНОЙ БАЗЫ МАКРОРЕГИОНА.***Matveyev Alexander Safronovich**Doctor of Economics, Director of the Center for Social Development of the**Russian North IGSU RANEPA**Matveyev Dmitry Olegovich**Undergraduate program "Investment and Finance"**Queen Mary University of London**Matveev Oleg Aleksandrovich**Doctor of Economics, Foundation for Support of Social Initiatives of the Peoples of the North*[DOI: 10.24411 / 2520-6990-2019-10354](https://doi.org/10.24411/2520-6990-2019-10354)**THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE ARCTIC IS AN IMPORTANT CONDITION FOR ATTRACTING INVESTMENTS TO USE THE RESOURCE BASE OF THE MACROREGION.****Аннотация**

Статья посвящена процессам решения задач по коренному улучшению положения в развитии транспортной инфраструктуры арктических регионов России-важнейшего фактора в реализации социальной политики. Значительная часть реализуемых или обсуждаемых в настоящее время проектов направлены на решение задач интеграции имеющейся в регионах Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) инфраструктуры в единую логистическую систему. Основываясь на научных трудах авторов в области социально-экономического развития, анализа экономических и социальных процессов в арктических регионах, учитывая очаговый характер развития этого макрорегиона и его отдаленность от основных промышленных центров страны, в ряд первоочередных задач ставится решение функционирования предприятий по добыче полезных ископаемых и для жизнеобеспечения арктических регионов в целом. Вывод на полную мощность таких проектов позволит увеличить грузопоток по Северному морскому пути, окажет положительное влияние на его развитие в качестве перспективного транзитного транспортного коридора для международных транзитных перевозок между европейскими портами и портами Азиатско-Тихоокеанского региона. Изложенные в статье подходы к определению ключевых направлений государственной политики Российской Федерации в АЗРФ могут быть использованы для определения реальных возможностей по активизации межрегиональных связей и реализации крупных инфраструктурных проектов, их обеспечение инвестиционными ресурсами.

**Abstract**

The article is devoted to the processes of solving problems of a radical improvement in the development of the transport infrastructure of the Arctic regions of Russia, the most important factor in the implementation of social policy. A significant part of the projects being implemented or currently being discussed are aimed at solving the problems of integrating the infrastructure existing in the regions of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF) into a single logistic system. Based on scientific works authors in the field of socio-economic development, analysis of economic and social processes in the Arctic regions, taking into account the focal nature of the development of this macroregion and its remoteness from the main industrial centers of the country, the solution of building a connected network of railways and roads to ensure the functioning of enterprises mining and life support of the Arctic regions as a whole. The launch of such projects at full capacity will allow an increase in the cargo traffic in the Northern Sea the route will have a positive impact on its development as a promising transit transport corridor for international transit traffic between European ports and ports in the Asia-Pacific region. The approaches outlined in the article to determining the key directions of the state policy of the Russian Federation in the Russian Arctic can be used to determine the real possibilities for enhancing interregional relations and implementing large infrastructure projects and providing them with investment resources.

**Ключевые слова:** Арктическая зона Российской Федерации, транспортная инфраструктура, природные ресурсы, инвестиции, Северный морской путь.

**Key words:** Arctic zone of the Russian Federation, transport infrastructure, natural resources, investments, Northern Sea Route.

Утвержденные Указом Президента Российской Федерации от 18 сентября 2008 года № Пр-1969, «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», основными российскими национальными интересами в Арктике определены: использование Арктической зоны в качестве стратегической ресурсной базы<sup>22</sup>. Так как сырьевой сектор всегда играл и будет играть важнейшую роль в российской экономике<sup>23</sup>, а Россия является одним из крупнейших мировых производителей минерального сырья и занимает ведущее место по его экспорту<sup>24</sup>, то разработанная «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», утвержденная Президентом Российской Федерации 08 февраля 2013 г. № Пр-232<sup>25</sup> и сформулированные в ней национальные интересы, приоритеты, цели и индикаторы их достижения определяют будущий облик этого макро-региона. В статье «Россия-24: Стратегия социально-экономического развития»<sup>26</sup> Председатель Правительства Российской Федерации Медведев Д. А. подчеркнул, что переход к форсированным инвестициям, подкреплённых стимулированием экономического роста по главным направлениям использования этих инвестиций при проведении институциональных реформ, является сердцевинной новой экономической политики. А академик РАН Аганбегян А. Г. пишет: Инвестиции – это вложения в будущее, и оно будет тем хуже, чем меньше инвестиций будет выделено сегодня.<sup>27</sup> Аганбегян А. Г., отмечая значение инвестиций в социально-экономическом развитии, называет главной причиной перехода от экономического роста со средним 4-процентным приростом ВВП в 2010-2012 гг. к стагнации в 2013 г. – начале 2014 г., было сокращение инвестиций.<sup>28</sup> И если инвестиции, по выражению Председателя Правительства России, являются сердцевинной новой экономической политики, то

для реализации проектов в Арктической зоне Российской Федерации (далее АЗРФ)<sup>29</sup> с её огромным природно-ресурсным комплексом их роль исключительно высока. Указом Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 и внесёнными дополнениями Указом Президента Российской Федерации от 13 мая 2019 года № 220 «О сухопутных границах Арктической зоны Российской Федерации»<sup>30</sup> определены сухопутные границы Арктической зоны Российской Федерации. Это позволило выделить территории АЗРФ как особый объект государственного регулирования и поддержки. Ещё раз подчеркнём, что входящие в этот макрорегион территории имеют приоритетное значение в социально-экономическом развитии страны и обеспечении её экономической, сырьевой и энергетической безопасности,<sup>31</sup> имеют стратегическое значение для страны. Поэтому АЗРФ руководством страны уделяется повышенное внимание.

В марте 2017 года в ходе посещения острова Земля Александры архипелага Земля Франца-Иосифа Президент Российской Федерации В. В. Путин провел совещание<sup>32</sup> по вопросу комплексного развития Арктики, в ходе которого были определены основные направления развития региона. При этом в своем выступлении он отметил, что значение этого региона и для укрепления позиций России в мире, и для обеспечения экономических интересов огромно.

АЗРФ является крупнейшим сырьевым резервом страны, где сохранились практически нетронутые ресурсы углеводородного и минерального сырья глобального значения. По оценкам Российской академии наук, отметил Президент, в АЗРФ сконцентрирована подавляющая доля общероссийских и общемировых запасов, в том числе золота – 40 процентов, нефти – 60, газа – от 60 до 90, из них 30-мировых, хрома и марганца – 90, платиновых металлов – 47, коренных алмазов – 100 процентов.

1. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на перспективу. Утверждены Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 года № 2 Пр-1969.

<sup>23</sup> Матвеев А. С., Матвеев О. А. Роль сырьевого сектора в инновационном развитии России // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2014. №5. 53-59с.

<sup>24</sup> Калитин В. Т., Матвеев А. С., Чёрный Е. Д. Освоение минерально-сырьевых ресурсов в условиях глобализации. Проблемы теории и практики управления 2002. №6. с. 23-28

<sup>25</sup> «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», утвержденная Президентом Российской Федерации 08 февраля 2013 г. № Пр-232

<sup>26</sup> Медведев Д. А. Россия-24: Стратегия социально-экономического развития. Вопросы экономики. 2018; №10 с. 15-28

<sup>27</sup> Аганбегян А. Г. Финансы, бюджет и банки в новой России / М., Издательский дом ДЕЛЮ. 2018. -400с

<sup>28</sup> Там же.

<sup>29</sup> Согласно Указу Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных зонах Арктической зоны Российской Федерации» территориями Арктической зоны признаются Мурманская область, Ненецкий, Чукотский, Ямало-Ненецкий автономные округа, а также муниципальное образование городского округа Воркута (Республика Коми). В Арктическую зону также входят городской округ Норильска, ряд территорий Архангельской области, включая город Архангельск, а также северные территории Красноярского края, земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, некоторые улусы Якутии.

<sup>30</sup> [Электронный ресурс]: URL: kremlin.ru, acts. bank (дата обращения 8.07.2019).

<sup>31</sup> Калитин В. Т., Матвеев А. С., Чёрный Е. Д. Освоение минерально-сырьевых ресурсов в условиях глобализации. Проблемы теории и практики управления 2002. №6. с. 23-28

<sup>32</sup> [Электронный ресурс]: URL: http://kremlin.ru/events/president/news/54147 (дата обращения 8.07.2019).

Однако доля разведанных запасов минерального сырья и уровень их освоения низкие, что влияет на перспективы развития макрорегиона, в котором производится продукция, обеспечивающая получение около 11 процентов национального дохода страны и позволяющая обеспечить до 22 процентов объема общероссийского экспорта. Таким образом, Арктика становится объектом повышенного внимания инвесторов различного уровня от международных организаций и государств до частных компаний всего мира. Но эффективная экономическая деятельность в АЗРФ невозможна без регулирующей деятельности государства и государственной поддержки, создания развитой инфраструктуры.

АЗРФ один из немногих макрорегионов Российской Федерации, развитие которого определяется специально разработанными документами стратегического планирования. Главным инструментом реализации Стратегии призвана стать государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» (утверждена Правительством Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. № 366.)<sup>33</sup> Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 года № 1064<sup>34</sup> утверждена новая редакция этой госпрограммы, срок реализации которой продлён до 2025 года. В новой программе уточнён перечень подпрограмм по трём основным направлениям: посвященные формированию опорных зон развития в арктических субъектах Федерации; обеспечению функционирования Северного морского пути; созданию новых подотраслей машиностроения для освоения минерально-сырьевых ресурсов Арктики. Определены механизмы, которые позволят в некоторой мере реализовать задачи по диверсификации и совершенствованию экономики арктических регионов. Стратегия предусматривает повышение эффективности всех видов экономической деятельности в АЗРФ с целью перехода к устойчивому социально-экономическому росту региона.

При этом необходимо обратить внимание на то, что минерально-сырьевые ресурсы России и, особенно АЗРФ, играя важнейшую роль в её социально-экономическом развитии, в то же время налагают огромную ответственность на органы власти и управления по выбору методов их освоения. Поскольку какими бы ни были уникальными запасы любого месторождения полезных ископаемых, наступает время их исчерпаемости. Созданные для их извлечения жильё, объекты социальной сферы, промышленной инфраструктуры оказываются не нужными, если к этому сроку не будут приняты

меры по созданию производств, использование которых будет эффективным в новых реалиях. К сожалению, даже при плановом ведении хозяйства есть немало примеров, когда с завершением добычи полезных ископаемых, были брошенные города и посёлки. В трансформационный период 90-х годов перехода экономики к рынку и прекращение существования СССР практически брошенными оказались многие населённые пункты не только на Крайний Севере, в которых проживали работники горнодобывающих предприятий. Поэтому одним из ключевых направлений государственной политики Российской Федерации в АЗРФ должна стать реализация крупных инфраструктурных проектов и их обеспечение инвестиционными ресурсами.

Неразвитость транспортной, электроэнергетической и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры на значительной части территории АЗРФ объективно ограничивает возможности социально-экономического развития региона. Особую роль при этом играет транспортная инфраструктура. Для достижения национальных целей, определённых в изданном Президентом Указе от 07.05.2018 г. №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года»,<sup>35</sup> решение задач по коренному улучшению положения в развитии магистральной инфраструктуры находится ключ к реализации социальной политики. Значительная часть реализуемых или обсуждаемых в настоящее время проектов направлены на решение задач интеграции имеющейся в регионах АЗРФ инфраструктуры в единую логистическую систему. Это особенно важно, учитывая, что очаговый характер развития этого макрорегиона и его отдалённость от основных промышленных центров страны требуют строительства связанной сети железных и автомобильных дорог для обеспечения функционирования предприятий по добыче полезных ископаемых и для жизнеобеспечения арктических регионов в целом.

Существует несколько больших проектов по её созданию в материковой части Арктической зоны<sup>36</sup>: «Северный широтный ход» — железнодорожная магистраль в Ямало-Ненецком Автономном округе (Обская — Салехард — Надым — Новый Уренгой — Коротчаево), которая должна в перспективе соединить Северную железную дорогу со Свердловской и открыть прямой путь к промышленным предприятиям Урала.

«Бованенково — Сабетта» — 170-километровая железная дорога, которая должна соединить Северную и Свердловскую железные дороги с портом

11 «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 года №1064

<sup>35</sup> Указ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года [Электронный ресурс]: Указ Президента РФ от

07.05.2018 г. № 204. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425>. (дата обращения 8.07.2019).

<sup>36</sup> [Электронный ресурс]: URL: <https://regnum.ru/news/2407690.html> (дата обращения 8.07.2019).

Сабетта на Ямале, что станет логичным продолжением «Северного широтного хода».

Мурманский транспортный узел — создание транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе угольного и нефтяного терминалов и железнодорожной ветки Выходной — Лавна.

«Белкомур» («Белое море — Коми — Урал») — железная дорога, которая должна соединить Пермский край, Республику Коми и через Архангельск выйти к Белому морю. В стадии поиска инвесторов. Планируемая протяженность — около 1200 км.

«Баренцкомур» («Баренцево море — Коми — Урал») — железнодорожная магистраль, которая должна соединить порт Индигу (НАО), Сосногорск (Республика Коми), Полуночное (Свердловская область) и Сургут. В стадии поиска инвесторов. Общая планируемая протяженность составит около 1200 км.

«Карскомур» — продление железнодорожной ветки от Воркуты до порта Арктур на Карском море (около 200 км).

Для большинства из этих проектов источники инвестирования до конца не определены. Вывод на полную мощность таких проектов позволит увеличить грузопоток по Северному морскому пути, окажет положительное влияние на его развитие в качестве перспективного транзитного транспортного коридора. СМП объединит в единую транспортную сеть речные, автомобильные, а с завершением строительства железнодорожных магистралей до Якутска и Северного широтного хода до глубоководного арктического порта Сабетта, и железнодорожный виды транспорта.

В современных условиях роль СМП значительно возрастает, поскольку освоение природных ресурсов Арктики, укрепление обороноспособности северных рубежей России без создания надёжной транспортной инфраструктуры невозможно. Исключительно важно повышение роли СМП для международных транзитных перевозок между европейскими портами и портами Азиатско-Тихоокеанского региона.

В структуре мирового грузооборота международные судоходные линии занимают первое место и являются самым дешёвым видом транспорта. Удельный вес тоннажа морского транспорта в общем объёме перевозок грузов между Европой и Азией по данным ООН составляет 99,84%. И только 0,15% приходится на железнодорожный транспорт, а на воздушный транспорт — 0,01%. При этом основным транспортным узлом между Европой и Азией является Суэцкий канал. Через него ежегодно проходит свыше 10% от всех мировых перевозок — более миллиарда тонн грузов. Бюджет

Египта в значительной мере ежегодно на сумму свыше 5 млрд. долл. пополняется за счёт сборов за проход судов по Суэцкому каналу<sup>37</sup>.

Севморпуть же, пока, как и прежде остаётся, по сути, внутрироссийской транспортной артерией. Необходимость развития Северного морского пути определяется интенсификацией освоения арктической сырьевой базы. Благодаря разработке новых нефтегазовых месторождений в 2000-е годы маршрут начал постепенно восстанавливать объёмы перевозок. Объём грузов, перевезённых по северному маршруту, растёт каждый год. В 2010 году по Севморпути перевезли менее 1 млн тонн грузов, в 2017 году — 10,7 млн тонн, а в 2018 году — 18 млн тонн. За восемь лет — почти двадцатикратный рост<sup>38</sup>. В 2021 году ежегодный объём перевозок, согласно запланированным контрактам, должен вырасти до 40 млн. тонн, в 2025 году — до 75 млн. тонн.<sup>39</sup> Учитывая заявления представителей деловых кругов Китая об осуществлении через Северный морской путь до 15% внешней торговли в ближайшие 10-15 лет (а это более 350 млрд. долл.), эффективность использования этого пути будет высокой. Надо отметить активность Китая и сегодня в грузоперевозках по Северному морскому пути, который за последние 4 года провёз по нему более 900 тысяч тонн грузов — второй после России грузоперевозчик по этому маршруту.<sup>40</sup>

Таким образом, активизация ресурсодобычи в Арктической зоне, развитие материковой транспортной инфраструктуры и пропускной способности арктических портов для международных транзитных перевозок между европейскими портами и портами Азиатско-Тихоокеанского региона ставят вопрос о состоянии ледокольного флота и наличии необходимых мощностей для реализации этих проектов.

В последние годы реализуется масштабная программа модернизации и строительства новых ледоколов, хотя Россия по-прежнему обладает самым большим ледокольным флотом в мире (4 атомных ледокола и около 30 дизельных).

Программа модернизации подразумевает строительство трех универсальных атомных ледоколов проекта 22 220, которые будут проводить суда по арктическим морям и в устьях полярных рек (работы должны завершиться в 2019—2022 гг.). В то же время продолжается разработка нового атомного ледокола «Лидер», который сможет преодолевать льды толщиной до четырех метров. Всего в ближайшее годы Россия планирует получить шесть новых атомных ледоколов, но из действующего флота в эксплуатации останется только один («50

<sup>37</sup> Матвеев Д. О., Матвеев А. С. Северный морской путь — транспортный путь из АТР в Европу. Окно в АТР. 2016. №11.С 22-24

<sup>38</sup>[Электронный ресурс]: URL: <https://vz.ru/economy/2019/2/12/963715.html>(дата обращения 8.07.2019)

<sup>39</sup> Рукша В. В. Мегапроекты в Арктике без прямого участия государства невозможны/ В. Рукша, бесед. В Дзугуто// Коммерсант. - 2017. - 29 сент. - С 14

<sup>40</sup>Матвеев Д. О., Матвеев А. С. Северный морской путь — транспортный путь из АТР в Европу/ 2016. №11.С 22-24

лет Победы»), то же самое касается большей части дизель-электрических ледоколов<sup>41</sup>.

Основным механизмом государственной политики в области освоения АЗРФ являются опорные зоны развития в Арктике, которые представляют собой комплексные проекты социально-экономического развития и подразумевают синхронное применение инструментов территориального и отраслевого развития, а также механизмов реализации инвестиционных проектов, в том числе на принципах государственно-частного партнерства.

Сейчас отобрано 145 проектов на общую сумму 4,8 трлн. рублей для реализации в АЗРФ. В число наиболее перспективных и имеющих межотраслевое значение включено 17 проектов. Общий объем их финансирования составляет около 2,8 трлн. рублей. Все проекты находятся в разной степени готовности к реализации. Часть проектов обеспечена финансированием, но имеются проблемы административного и нормативно-правового характера. Другая часть проектов необходимого финансирования не имеет, и поэтому предстоит найти инвесторов. Более того, часть проектов ожидает государственного решения, потому как для их реализации необходимо привлечение иностранного инвестора<sup>42</sup>.

Среди них Архангельская опорная зона является ключевой с точки зрения промышленного освоения Арктики и развития транспортной системы макрорегиона. Она включает в себя 11 взаимосвязанных проектов в сфере транспорта, горнодобывающей отрасли, лесной сфере, жилищном и строительном секторе, в сферах развития технологий, сельского хозяйства, а также в туризме. Большинство проектов будут реализованы до 2030 года<sup>43</sup>.

Власти Мурманской области ожидают прихода в регион и Арктику новых инвесторов, в том числе из стран Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). Растущее внимание к развитию Арктики со стороны многих стран, в том числе неарктических, создает хорошую основу для продвижения многостороннего сотрудничества<sup>44</sup>. Объем инвестиций в проект «Мурманский транспортный узел», который является стержнем Кольской опорной зоны, составит 145 млрд. рублей. Данный проект в сочетании с реконструкцией аэропорта и автомобильных дорог, а также с развитием сервисного обеспечения судоходства и модернизацией портовой инфраструктуры сформирует в столице региона крупнейший

арктический логистический центр. Приоритетными в Мурманской области также являются проект «НОВАТЭКА» по созданию верфи по строительству крупнотоннажных морских сооружений и план «Роснефти» по строительству опорной базы берегового обеспечения шельфовых проектов<sup>45</sup>.

Власти Ненецкого автономного округа (НАО) разрабатывают проекты глубоководного морского незамерзающего порта и железной дороги. С помощью этих проектов, общая стоимость которых предварительно оценивается в 260 млрд. рублей, регион выйдет на Северный морской путь.<sup>46</sup>

Потенциал комплексного освоения Арктической зоны Красноярского края может стать одной из точек опережающего экономического роста Восточной Сибири, основой развития инфраструктурной базы для освоения арктического шельфа, а также поддержки эксплуатации и загрузки Северного морского пути.

Якутия выбрана пилотной территорией — это Северо-Якутская опорная зона, которая должна обеспечить кластерное развитие территории, когда один проект генерирует развитие других отраслей, влияющих на повышение качества жизни населения. Опорная зона представляет собой симбиоз территории опережающего развития, особой экономической зоны и приоритетных инвестпроектов. Якутия является самой удобной стартовой площадкой. Регион богат минерально-сырьевыми ресурсами — от углеводородов до твердых полезных ископаемых. Ввод в эксплуатацию железной дороги Беркалит — Томмот — Нижний Бестях, возобновление работы Тиксинского морского порта с переработкой до 300 тыс. тонн грузов ежегодно, позволит рассматривать возможность запуска кратчайшего меридионального транспортного коридора с северо-запада Китая в Западную Европу через Сковородино, Якутию и Северный морской путь.

Это лишь некоторые проекты в АЗРФ, реализация которых позволит создать надёжную транспортную, энергетическую инфраструктуру для эффективного вовлечения в эксплуатацию месторождений полезных ископаемых этого макрорегиона. Для чего необходимо определить источники финансирования, чтобы вложение инвестиций в будущее страны сегодня стали прочным фундаментом в достижении целей национальных проектов, определённых в Указе от 07.05. 2018 г. №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития

<sup>41</sup>[Электронный ресурс]: URL: <https://regnum.ru/news/2407690.html>(дата обращения 8.07.2019)

<sup>42</sup>Притягательная Арктика: как Россия намерена развивать экономику северных регионов [Электронный ресурс]: URL:<http://arctic.gov.ru/News/df9baa49-ac2b-e611-80cc-e672fe4e8e4e?nodeId=edf3ec9c-7958-e511-8259-e82aea5c46bb&page=1&pageSize=10>. (дата обращения 8.07.2019)

<sup>43</sup>Лев Левит. Архангельская опорная зона в Арктике заслуживает статуса пилотной. [Электронный ресурс]: URL: <http://dvinanews.ru/-4pu382z3>. (дата обращения 8.07.2019)

<sup>44</sup>Мурманская область ждет новых инвесторов в регион и Арктику из стран АТР. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.1sn.ru/166476.html>. (дата обращения 8.07.2019)

<sup>45</sup>В Мурманске появится логистический центр Арктики. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.arctic-info.ru/news/v-murmanske-poyavitsya-logisticheskiy-tsentr-arktiki/> (дата обращения 8.07.2019).

<sup>46</sup>Стоимость строительства порта в Индиге и железной дороги к нему оценивается в 260 млрд. рублей [Электронный ресурс]: URL: <http://na024.ru/news/read/4513/>. (дата обращения 8.07.2019)

Российской Федерации на период до 2024 года.<sup>47</sup> При этом создаваемые для добычи полезных ископаемых объекты промышленной и социальной инфраструктуры, населённые пункты были востребованы не только на период отработки месторождений, но и в далёкой перспективе для эффективного использования в интересах как страны, так и для жителей этих городов и посёлков.

#### Список использованной литературы

1. Указ Президента РФ от 18 сентября 2008 года № Пр-1969, «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»

2. Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

3. «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года».

4. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года».

5. «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» утверждена Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 августа 2017 года №1064

6. Аганбегян А. Г. Финансы, бюджет и банки в новой России/- М.: Издательский дом «Дело» РАН-ХиГС, 2018. -400 с.

7. Калитин В. Т., Матвеев А. С., Чёрный Е. Д. Освоение минерально-сырьевых ресурсов в условиях глобализации// Проблемы теории и практики управления 2002. № 6. С. 23-28

8. Матвеев А. С., Матвеев О. А. Роль сырьевого сектора в инновационном развитии России// Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. 2014. №5. 53-59 с.

9. Матвеев А. С., Матвеев Д. О. Северный морской путь – транспортный путь из АТР в Европу// Окно в АТР. 2016. №11. С 22-24

10. Медведев Д. А. Россия-24: Стратегия социально-экономического развития// Вопросы экономики. 2018. №10. С. 5-28

11. Рукша В. В. Мегапроекты в Арктике без прямого участия государства невозможны/ В.

Рукша, бесед. В Дзагуто// Коммерсант. - 2017. – 29 сент.- С 14

12. [Электронный ресурс]: URL: <http://pro-arctic.ru/05/05/2016/news/21413> (дата обращения 8.07.2019).

13. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.arctic-info.ru/news/finansoyuy-vopros-mosta-cherez-lenu-reshat-k-noyabryu/> (дата обращения 8.07.2019).

14. [Электронный ресурс]: URL: <http://na024.ru/news/read/4513/> (дата обращения 8.07.2019).

15. [Электронный ресурс]: URL: <http://na024.ru/news/read/4513/> (дата обращения 8.07.2019).

16. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.arctic-info.ru/news/v-murmanske-po-yavitsya-logisticheskiy-tsentr-arktiki/> (дата обращения 8.07.2019).

17. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.1sn.ru/166476.html> (дата обращения 8.07.2019).

18. [Электронный ресурс]: URL: <http://dvinanews.ru/-4pu382z3> (дата обращения 8.07.2019).

19. [Электронный ресурс]: URL: <http://arctic.gov.ru/News/df9baa49-ac2b-e611-80cc-e672fe4e8e4e?nodeId=edf3ec9c-7958-e511-8259-e82aea5c46bb&page=1&pageSize=10> (дата обращения 8.07.2019).

20. [Электронный ресурс]: URL: <https://regnum.ru/news/2407690.html> (дата обращения 8.07.2019).

21. [Электронный ресурс]: URL: <https://vz.ru/economy/2019/2/12/963715.html> (дата обращения 8.07.2019).

22. [Электронный ресурс]: URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения 8.07.2019).

20. [Электронный ресурс]: URL: [rg.ru. 2014/04/24/arktika-site-dok.html](http://rg.ru/2014/04/24/arktika-site-dok.html) (дата обращения 8.05.2019).

21. [Электронный ресурс]: URL: <http://kremlin.ru/events/president/news/54147> (дата обращения 18.07.2019).

22. [Электронный ресурс]: URL: [kremlin.ru. acts. bank](http://kremlin.ru/acts.bank) (дата обращения 8.07.2019).

<sup>47</sup> Указ О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года. Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204. [Электронный ресурс]: URL:

<http://www.kremlin.ru/events/president/news/57425> (дата обращения 8.07.2019).