

Научная статья  
УДК 332.1(571.6)  
doi:10.22394/1818-4049-2023-104-3-18-31

## **Северо-арктические геостратегические территории Дальнего Востока: пространственно-хозяйственные и институциональные преобразования**

**Борис Хананович Краснопольский**

Институт экономических исследований, Дальневосточное отделение Российской академии наук, Хабаровск, Россия  
boriskrasno@gmail.com

**Аннотация.** В статье рассматриваются процессы пространственно-хозяйственного развития северо-арктических территорий Дальнего Востока на современном этапе кардинальных социально-экономических преобразований. Выявляются существенные зависимости решения данных проблем от роли магистральных элементов критической инфраструктуры исследуемого региона как в национальном, так и геополитическом плане, учитывая его трансграничное положение в Тихоокеанском секторе мировой Арктики. Обосновывается необходимость разработки специальной научно-прикладной программы в качестве институциональной структуры для усиления механизмов управления данными процессами как в текущем, так и стратегическом периодах пространственных преобразований во вновь формирующемся Северо-Восточном мезорегионе.

**Ключевые слова:** Дальний Восток, северо-арктические территории, Северо-Восточный мезорегион, геостратегические территории, пространственно-хозяйственные образования, критическая магистральная инфраструктура, институциональные преобразования

**Благодарность:** работа выполнена в рамках темы НИР ИЭИ ДВО РАН на 2023 г. «Исследование тенденций и закономерностей социально-экономического развития Дальневосточного макрорегиона».

**Для цитирования:** Краснопольский Б. Х. Северо-арктические геостратегические территории Дальнего Востока: пространственно-хозяйственные и институциональные преобразования // Власть и управление на Востоке России. 2023. № 3 (104). С. 18–31. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-104-3-18-31>

## **The North-Arctic geostrategic territories of the Far East: spatial, economic and institutional transformations**

**Boris K. Krasnopol'skiy**

The Economic Research Institute FEB RAS, Khabarovsk, Russia  
boriskrasno@gmail.com

**Abstract.** The article deals with the processes of spatial and economic development and ensuring the geostrategic stability of the North Arctic territories of the Far East at the present stage of cardinal transformations in this area. The author reveals significant dependencies of solution of these problems on the role of the main elements of critical infrastructure of the region under the study, both nationally and geopolitically, taking

*into account its cross-border position in the Pacific sector of the world Arctic. The necessity of developing a special scientific and applied program as an institutional structure for strengthening the mechanisms for managing these processes in the newly formed North-Eastern mesoregion both in the current and strategic periods of spatial transformations in the region is substantiated.*

**Keywords:** *the Far East, the North Arctic territories, the North-East meso-region, geostrategic territories, spatial and economic formations, critical infrastructure, backbone infrastructure, geostrategic sustainability, Institutional transformations*

**Acknowledgments:** *the work is carried out within the framework of the research project of the Institute of Economics and Interpretation of the Far-Eastern branch of the Russian Academy of Sciences for 2023 «Study of trends and patterns of socio-economic development of the Far Eastern macro-region».*

**For citation:** Krasnopolski B. H. The North-Arctic geostrategic territories of the Far East: spatial, economic and institutional transformations // Power and Administration in the East of Russia. 2023. No. 3 (104). Pp. 18–31. <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2023-104-3-18-31>

### **Введение**

В современных условиях в зоне северо-арктических геостратегических территорий Дальневосточного макрорегиона на передний план выдвигаются практические вопросы, которые вызваны весьма неординарными процессами трансформации пространственно-хозяйственного развития без каких-либо специальных регулирующих воздействий институциональных структур, действующих в этой зоне. Эти процессы обусловлены целым рядом природно-экологических, социально-экономических, индивидуальных и других факторов, реализация которых подчас находит выражение в действиях отдельных экономических субъектов в целях улучшения их хозяйственного функционирования, исходя преимущественно из собственных рыночных интересов. Это вполне объяснимо в рамках чисто экономического подхода.

Но формирующиеся здесь в настоящее время пространственно-хозяйственные образования подходят к этапу *усиления системности* в создании условий для поддержания не только роста их социально-экономической эффективности, но и устойчивости в противостоянии как внутренним, так и внешним угрозам. А эти параметры рассматрива-

емых систем не измеряются только чисто экономическими показателями. На этом этапе характеризованные выше процессы должны быть взяты под контроль и реализовываться посредством соответствующих форм и механизмов их общественного управления, а не отпущаться на волю случая.

В связи с этим автор сосредоточивает внимание на реальных практических проблемах в исследуемой зоне, на более глубоком понимании сути, тенденций и особенностей протекающих процессов в ее хозяйственном развитии. В дальнейшем можно будет систематизировать критерии и показатели их оценки на различных уровнях пространственной организации хозяйства и на сменяющихся временных периодах динамических преобразований и др. Учитывая сложность и междисциплинарность рассматриваемой проблемы, требующей привлечения для ее исследования специалистов, представляющих различные направления естественных и общественных наук, автор видит необходимость разработки и реализации специальной научно-прикладной программы в качестве системно-организующей институциональной структуры. Данная программа должна быть направлена на проведение исследований по комплекс-

ному регулированию протекающих процессов и на разработку механизмов, готовых к практическому использованию, что обеспечит целевое управление происходящими пространственно-хозяйственными трансформациями на этих территориях. Это даст возможность сосредоточения необходимых сил и ресурсов как в научном плане, так и в плане реализации практических шагов на достижении конечных результатов исполнения программы.

#### **Объекты исследования**

В качестве объектов исследования здесь выступают не только дальневосточные территории Арктической зоны Российской Федерации (далее – АЗРФ), включающие по национальной классификации административные районы Чукотского автономного округа и тринадцать северо-арктических улусов (районов) Республики Саха (Якутия) и акватории окаймляющих эти территории морей. Здесь рассматриваются также и тесно интегрированные с ними различного рода связями как в естественно-природном плане, так и в части воспроизводственных и социальных взаимоотношений высокоширотные «подарктические» территории Крайнего Севера. Они представляют вместе с арктическим сектором исторически сложившийся природно-хозяйственный конгломерат, без них практически невозможно дальнейшее комплексное развитие северо-арктического сектора Дальнего Востока. Эти «поддерживающие», «подпирающие» территории выступают в качестве некоего «второго» эшелона пространственно-хозяйственного развития этого сектора. К этим регионам можно отнести Магаданскую область, центральные высокоширотные улусы Республики Саха (Якутия) и Камчатский край.

Говоря об этих российских территориях, в геополитическом плане мы должны учитывать и граничащие с ними акватории и территории соседнего государства – США, которые представлены штатом Аляска.

Но в данной статье в качестве непосредственного объекта исследования, подчеркнем еще раз, выступает только российская часть этого между-

народного сектора. И именно в этой территориальной части, как показывают наблюдения, *естественным образом* формируется некая срединная пространственная структура – **Северо-Восточный мезорегион**, занимающий место в иерархии пространственно-хозяйственных образований на Дальнем Востоке между микрорегиональными структурами (в нашем случае между Чукоткой, северо-арктическими районами Якутии, Магаданской областью и Камчатским краем) и Дальневосточным макрорегионом в целом (рис. 1).

Естественным образом потому, что формирование межрегиональных связей этого мезорегиона не реализуется в рамках каких-либо институциональных, управляющих воздействий уполномоченных для этих целей органов, а развивается на основе шагов тех или иных либо отраслевых, либо территориальных хозяйствующих структур регионального или федерального уровня. И на нее совсем недавно, перед началом Восточного экономического форума (ВЭФ), Президент России В. В. Путин обратил внимание в довольно жесткой форме. Здесь есть смысл привести более подробно его высказывание, т. к. оно выступает в данной статье в качестве лейтмотива.

Президентом было дано поручение до конца года подготовить планы развития Магаданской, Якутской и Анадырской агломераций до 2030 г. Но решением этих острых вопросов развития социальной инфраструктуры городских агломераций поручение не ограничилось, т. к. в него, как подчеркнул Президент, обязательно должны войти строительство моста через реку Лена и обновление трассы «Колыма». По его словам, «к решению стоящих задач нужно приступать как можно быстрее», поскольку «начиная с 2024 года нужно работать». На его взгляд, также «необходимо привести в нормативное состояние дорожное покрытие федеральной трассы «Колыма», «ускорить строительство моста через реку Алдан в Якутии». По его мнению, «эти объекты инфраструктуры усилят транспортно-логистические возможно-



Рис. 1. Карта-схема Северо-Восточного мезорегиона как части Дальневосточного макрорегиона с выделением его арктических территорий (выделены серым цветом) и территорий высокоширотного Крайнего Севера (Источник: выкопировка из карты в НИР «Моделирование последствий решений в области государственной политики по развитию Дальнего Востока и Арктической зоны Российской Федерации». URL: [https://vostokgosplan.ru/research/?\\_sft\\_research\\_cat=nir](https://vostokgosplan.ru/research/?_sft_research_cat=nir) (дата обращения: 15.08.2023).

сти Магаданской области и Якутии, обеспечить круглогодичное транспортное сообщение на этих территориях»<sup>1</sup>.

То есть речь в данном случае идет о формировании на северо-арктических территориях Дальнего Востока гораздо более интегрированного инфраструктурными элементами хозяйственного комплекса, включающего несколько субъектов Федерации, чем тот, который существует в настоящее время. Автор данной статьи назвал это формирующееся пространственно-хозяйственное образование Северо-Восточным мезорегионом. Нужно, по нашему мнению, сейчас понять более детально, в чем заключается суть протекающих преобразований и их связь с глубинными природно-экологическими, социально-экономическими и прочими причинами и факторами и ответить на вопрос, какими институциональными струк-

турами необходимо их поддержать и целенаправленно формировать этот хозяйственный конгломерат на более рациональный и эффективный путь. Пространственный горизонт до 2030 г., о котором шла речь в высказывании Президента, имеет среднесрочный плановый характер. Конечно, на этом временном отрезке будут решены важные оперативные вопросы. Но более «полнокровное» решение данной проблемы не может этим периодом ограничиваться. Нам представляется, что прогнозный горизонт для дальнейшего решения данной проблемы должен быть расширен до стратегического планового уровня.

Прежде всего, определимся с таким понятием как «геостратегическая территория Российской Федерации», которое вытекает из ранее принятого правительственного документа<sup>2</sup>. В научной литературе есть различные интерпрета-

<sup>1</sup> Путин дал три месяца на подготовку планов развития дальневосточных городов. 5 сентября 2023 г. URL: <https://tass.ru/ekonomika/18662687> (дата обращения: 07.09.2023).

<sup>2</sup> Стратегия пространственного развития России [Электронный ресурс] // Официальный сайт правительства России. URL: <http://static.government.ru/media/files/UVA1qUtT08o60RktoOX122JjAe7irNxc.pdf> (дата обращения: 23.08.2023 г.).

ции и мнения по поводу этого термина, но мы принимаем его именно в таком виде, в каком он представлен в документе. Все северо-арктические территории Дальнего Востока, названные выше, по правительственному документу относятся к геостратегическим. Причем территории Чукотского автономного округа и северо-арктические улусы (районы) Республики Саха (Якутия) попадают в данную зону дважды – и как относящиеся к геостратегическим территориям АЗРФ.

Также оговоримся, что под инфраструктурой здесь понимаются только ее критические составляющие, в основном магистральные, межрегионального и федерального значения, такие как транспортно-логистическая и энергонабжение с их коммуникационными функциями, а также социальная и институциональная. То есть речь идет о тех ее видах, которые играют определяющую роль именно на *данных* этапах развития *данного* рассматриваемого пространственно-хозяйственного образования. Хотя мы прекрасно понимаем, что инфраструктурных элементов в «полнокровной» хозяйственной системе гораздо больше. Автор, например, выделяет в своих работах порядка двенадцати ее составляющих в соответствии с теми природно-хозяйственными сферами, которые должны быть включены в типовое «полнокровное» пространственное образование [Краснопольский, 2023].

Необходимость включения перечисленных выше составляющих инфраструктуры в состав критической связана с нынешней и будущей ситуацией в развитии как всего Дальнего Востока, так и его северо-арктических территорий и акваторий. Коммуникационная инфраструктура в значительной степени увеличит возможности доступа к локальным ресурсам по воспроизводственным цепочкам от мест их добычи до мест их сбыта, развитая социальная инфраструктура позволит существенно увеличить социально-трудовую устойчивость территорий, а институциональная обеспечит целенаправленное развитие всего мезорегионального хозяй-

ственного конгломерата, ориентированного на реализацию поставленных задач на данном временном периоде. Данный подход к классификации критической пространственной инфраструктуры не нов, он встречается и в других научных работах в этой области [Инфраструктура пространственного развития..., 2020].

Говоря о предлагаемой программе, нужно подчеркнуть, что в ее рамках должна быть решена проблема, которая имеет широкий междисциплинарный характер и требует решения на базе синтеза ряда естественных и общественных наук, направленных на исследование пространственных аспектов развития классической триады «Природа-Человек-Общество».

В научно-экономическом плане рассмотрение данной проблемы должно базироваться, как минимум, на синтезе теорий пространственной экономики [Гранберг, 2007; Гранберг, 2009; Минакир, 2018; Минакир, Демьяненко, 2014; Современные проблемы..., 2011], инфраструктуры [Jochimsen, 1966; Краснопольский, 1980; Gramlich and others, 1994; Buhr, 2003; Кузнецова, 2013; Ланцов, 2013; Инфраструктура пространственного развития..., 2020], включая теоретические подходы к формированию ее институциональной составляющей [Краснопольский, 2022; Маллаев, Абрамчикова, 2017], а также системно-эволюционного анализа [Занг, 1999; Клейнер, 2021; Клейнер, Рыбачук, 2017; Нельсон, Уинтер, 2002]. Также необходимо учитывать и сложившиеся приемы экономических исследований Арктики и Севера [Журавель, Тимашенко, 2022; Лукин, 2023; Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика, 2021; Скуфьина, Митрошина, 2021]. Системно-эволюционный подход здесь как раз и выступает в качестве теоретической основы и инструмента *междисциплинарности и синтеза*, о которых шла речь выше.

В прикладной части она, конечно же, должна учитывать те стратегические разработки, которые приняты в субъектах Федерации Северо-Востока

по социально-экономическому развитию их территорий<sup>3</sup>.

Что касается арктического бассейна, то в связи с известными событиями на Украине и последовавшими за ними масштабными санкциями Запада против нашей страны, включая страны-члены Арктического совета, Россия, несмотря на то, что она являлась председателем этого совета в 2021–2023 гг., перенаправила свои усилия с международного уровня на решение внутренних проблем АЗРФ. В части промышленной политики эти проблемы связаны с укреплением транспортно-сырьевой специализации Арктики на базе начавшегося в предыдущие годы создания восьми опорных зон промышленно-сырьевого развития, что, естественно, ведет к росту объемов перевозок по Севморпути и повышению интенсивности морского трафика [Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика..., 2021]. Две из этих зон (Северо-Якутская и Чукотская) расположены в восточном секторе АЗРФ, в северо-арктической части Дальневосточного макрорегиона. Эти промзоны обладают достаточно благоприятными условиями для развития здесь в качестве отрасли специализации добывающей промышленности.

В качестве основной цели предлагаемой к разработке программы, по нашему представлению, должно выступать создание условий для формирования интегрированного пространственно-хозяйственного образования, названного здесь Северо-Восточным мезорегионом, учитывая те тенденции, которые возникают в практике его развития. Эти тенденции проявляются практически по всем направлениям и сферам развития этого хозяйственного конгломерата

в основном на базе создания элементов межрегиональных инфраструктурных взаимосвязей, в первую очередь по тем самым видам критической инфраструктуры (транспортно-логистическая, энергообеспечивающая и социальная), которые были названы выше. Автор исследовал эти вопросы ранее и по данному поводу опубликовал ряд работ, на одну из которых есть смысл сослаться, чтобы не повторяться в данной статье [Краснопольский, 2023].

В качестве критериев этих тенденций и процессов здесь, скорее всего, выступают существенное повышение уровня интенсивности интеграционных связей и более широкий их охват в пространстве всех региональных составляющих этого мезорегиона. Когда мы говорим об интенсивности, то она понимается здесь как системная категория, а не просто как насыщенность этой группы территорий объектами инфраструктуры с определенными показателями их развития, т. е. когда речь идет о том, сколько таких объектов физически приходится, предположим, на один квадратный километр этих территорий (основные фонды, численность занятых и объемы произведенных услуг). Это индексные, отраслевые показатели развития инфраструктуры, которые в системном плане могут рассматриваться лишь как косвенные. Под подобными критериями должна пониматься ее роль в интегрировании пространственной организации хозяйства, в росте уровня системной взаимосвязи первичных хозяйственных образований, реализуемых созданными инфраструктурными элементами. А такой показатель, который отражает мультипликативную, эмерджентную, системную эффективность, ни в простран-

<sup>3</sup>Стратегия социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года. URL: <https://storage.strategy24.ru/files/news/201901/eaaf054cedb511cf86df83136ed26268.pdf>. (дата обращения: 14.08.2023).

Стратегия социально-экономического развития Чукотского автономного округа до 2035 года. URL: [https://xn--80atapud1a.xn--p1ai/priority\\_areas/strategic-plan/prognoz-sots-eko-razvit-chao-na-dolgosrochnyy-period](https://xn--80atapud1a.xn--p1ai/priority_areas/strategic-plan/prognoz-sots-eko-razvit-chao-na-dolgosrochnyy-period) (дата обращения 14.08.2023).

Стратегии социально-экономического развития Магаданской области на период до 2030 года (с изменениями на 26 мая 2023 года). URL: <https://docs.cntd.ru/document/561763699> (дата обращения 14.08.2023).

Стратегия социально-экономического развития Камчатского края до 2030 года (с изменениями на 20 февраля 2023 года). URL: <https://docs.cntd.ru/document/446224042> (дата обращения 14.08.2023).

ственной экономике, ни в теории инфраструктуры, ни в системно-эволюционной экономике пока строго не разработан. Решение этой проблемы пока является в основном математической задачей, которая даже в этой области не решена кардинально, разработаны только некоторые приемы решения частных задач, в основном в технико-технологической, а не в экономической сфере.

Первичной причиной протекающих тенденций, о которых идет речь, являются особенности природно-хозяйственного развития и связанные с ними виды экономической активности в конкретном регионе, которые, естественно, подвергаются определенным модификациям в зависимости от их проявления в той или другой экономико-географической зоне. В разрабатываемой программе, видимо, нужно сосредоточиться только на некоторых из них, являющихся базовыми в региональном развитии, к которым можно отнести природно-экологические, социально-экономические, индивидуальные (отражающие особенности человека как индивида и специфику его жизнедеятельности), геостратегические и институциональные.

Природно-экологические связаны с так называемой естественно-природной гомогенностью этой зоны, которая сложилась исторически в течение многих лет и ведет свое начало еще от ранних форм существования здесь так называемой «Берингии»<sup>4</sup>. Эта гомогенность для экономических оценок практически является некой константой, зафиксированной в ее геологической структуре. Хотя и в части геологических изысканий, и тесно связанных с ними исследований в области недропользования, региональных геобиоценозов и экологических проблем этот мезорегион также требует значительного усиления. Подобные пространственно-

хозяйственные образования представляют собой в основном однородные в природном плане территории, не имеющие больших внутренних отличий, что является показателем их высокой геологической интегрированности и примерно идентичных видов природно-сырьевой базы. А это, в свою очередь, приводит к формированию схожих видов отраслей ее промышленной специализации, которые имеют тенденцию к интеграции их производственного аппарата. То есть природно-экологические особенности здесь могут выступать одной из причин интеграционных процессов в развитии Северо-Восточного мезорегиона.

Социально-экономические особенности отличаются большим разнообразием. Между ними в региональном плане могут формироваться существенные различия по основным регионообразующим признакам – по плотности населения, социально-экономическому развитию, доходам на душу населения и др., что зависит от принадлежности к той или другой территории или типу населенных мест. Примеры таких различий достаточно хорошо известны. При существенных разрывах в этих показателях могут возникать серьезные проблемы в организации межрегионального сотрудничества и кооперации, что также может выступать в качестве стимула для возникновения интеграционных процессов, особенно в части социальной инфраструктуры. Их выявление должно осуществляться на ранних стадиях, и если они являются весьма существенными, то необходимо предпринимать соответствующие меры по корректировке действующих методов и механизмов преодоления этих различий.

В таблице 1 для примера приведены данные по основным показателям развития территорий Северо-Восточного мезорегиона (СВМР).

<sup>4</sup> Берингия – палео-био-географическая провинция, связывавшая северо-восточную Азию и северо-западную Северную Америку (Берингийский сектор Голарктики) в четвертичном периоде, во время глобальных оледенений. В настоящее время распространяется на территории, окружающие Берингов пролив, Чукотское и Берингово моря. Включает в себя часть Якутии, Чукотку и Камчатку в России, а также Аляску в США. В историческом контексте она также включала в себя сухопутный Берингов или Берингийский перешеек, неоднократно соединявший Евразию и Северную Америку в единый суперконтинент. URL: <https://gufo.me/dict/biology/%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B3%D0%B8%D1%8F>

Таблица 1

**Основные показатели территорий Северо-Восточного мезорегиона (данные за 2022 г.)**

Район	Площадь территорий с островами (без акваторий), тыс. кв. км	Валовый региональный продукт (ВРП), млрд руб.	Численность населения, тыс. чел.	ВРП на одного человека, млн руб.	Доля коренных малочисленных народов Севера (КМНС), %	Среднедушевой доход, тыс. руб.
Чукотский автономный округ	737,7	94,9	47,5	2,0	33,7%	89,4
Магаданская область	461,4	337,7	137,5	2,5	3,2%	85,4
Камчатский край	472,3	319,0	289,0	1,5	2,7%	55,0
Республика Саха (Якутия) в целом, в т.ч. тринадцать северо-арктических улусов (САУ)	Всего: 3103,2 Из них САУ – 1608,8 (52% территории Якутии)	Всего: 1936,0 Из них: САУ – 135,8 (около 7% территории Якутии)	Всего: 996,20 Из них САУ – 69,7 (около 7% территории Якутии)	1,9	4,2% (средний по Якутии, включая САУ)	82,8 (средний по Якутии, включая САУ)
<b>Итого: СВМР (Чукотка, Магаданская область, Камчатка, Якутия)</b>	4774,6	2687,6	1470,2	1,8	10,4 (средний по СВМР)	78,5 (средний по СВМР)

*Источник: составлено автором по информации из веб-сайтов администраций всех территорий и из статистических источников: Региональная статистика. URL: [https://rosstat.gov.ru/regional\\_statistics](https://rosstat.gov.ru/regional_statistics); Арктическая зона РФ. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc\\_zona.html](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html); Экономические и социальные показатели районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей. URL: <https://rosstat.gov.ru/compendium/document/13279> (дата обращения: 11.08.2023).*

Здесь видно, что весьма низкими показателями по среднедушевым доходам на Северо-Востоке выделяется Камчатский край, также как и по ВРП на одного человека. А этот показатель значительно выше в Магаданской области и на Чукотке. Конечно, нужно более подробно изучать первичные причины возникающих социально-экономических диспропорций на этих территориях, их отраслевую структуру и промышленную специализацию, воспроизводственные и прочие связи. Тогда будет более понятны причины подобных «разрывов». В предлагаемой программе не должна ставиться задача «поголовного» выравнивания развития всех территорий этого мезорегиона – главное не допустить существенных различий в их основных показателях,

серьезно нарушающих интеграционные процессы в этой зоне.

В социально-экономическом плане эти территории обладают и еще одной особенностью. В настоящее время они находятся на весьма критическом этапе их пространственно-хозяйственного развития, а именно: их производственный потенциал проходит стадию существенных трансформаций и перемещается в своем развитии с начального этапа освоения их природно-ресурсной базы на более высокий индустриальный тип формирования новой экономической структуры. Этот процесс требует серьезных и весьма существенных преобразований как во всем производственном аппарате, так и в обслуживающих его отраслях и сферах инфраструктуры. Опережающее фор-

мирование магистральных (федеративного значения) элементов критической инфраструктуры здесь должно *решить одновременно двойную задачу*, а именно – и в части обеспечения этого перехода от сырьевого к индустриальному типу развития, и в части решения геостратегических проблем.

Что касается индивидуальных особенностей, непосредственно связанных с человеком как индивидом, его физических и духовных качеств, уровней его культурного и социального развития – эти факторы обычно уходят на второй план во всех проектах и программах регионального развития. В разрабатываемой программе они должны занять достойное место, тем более что на всех этих территориях проживают представители коренных малочисленных народов Севера (КМНС), что требует особого подхода. Спецификой здесь отличается и организация вахтовых и стационарных поселений пришлого населения. Это связано не только с социальной инфраструктурой и уровнем заработной платы. Создание на Северо-Востоке страны соответствующих условий для поддержания достаточно высоких индивидуальных *комплексных нормативов* обеспечения жизнедеятельности людей также может выступать интегрирующим стимулом в данном пространственном образовании.

Говоря о институциональных структурах, действующих в данной зоне, в первую очередь нужно иметь в виду достаточно активно функционирующие администрации всех перечисленных выше территорий, которые, как было отмечено, реализуют не только текущие планы их развития, но и долгосрочные стратегические программы. Но что касается вопросов развития их межрегиональных и федеральных интеграционных взаимосвязей, выходящих за пределы всего Северо-Восточного мезорегиона, то они по большому счету оста-

ются без «хозяина» и решаются отдельными «точечными» акциями в основном по отраслевому принципу. Сейчас, как показывает практика, возникла новая тенденция в развитии этой зоны, когда акцент перемещается с отраслевого на территориальный принцип планирования. Наверняка эта тенденция будет усиливаться на перспективном этапе этого развития.

Итак, судя по тем тенденциям и особенностям развития территорий Северо-Восточного мезорегиона, которые демонстрируют преобладающую роль критической магистральной инфраструктуры в формировании более «полнокровного» и готового к самовоспроизводству хозяйственного конгломерата, предлагаемую стратегическую научно-прикладную программу можно предварительно назвать следующим образом: «*Формирование опорной сети системно-организованной критической магистральной инфраструктуры на северо-арктических геостратегических территориях Северо-Восточного мезорегиона как части Дальнего Востока на долгосрочную перспективу*».

Конечно, проведение всей системы научно-прикладных исследований по этой программе должно быть согласовано с методологией и методикой стратегического планирования, являющегося базой государственного регулирования, которые тесно связаны именно со стратегическими оценками опережающего создания элементов пространственной инфраструктуры, в первую очередь – ее магистральных критических составляющих. В основе системы стратегического планирования лежит Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации»<sup>5</sup>. Весьма существенные дополнения в систему стратегического планирования были внесены в июне 2022 г. специальным Распоряжением правительства РФ<sup>6</sup>. Из документов по стратегическому планированию пре-

<sup>5</sup> Федеральный закон от 28.06.2014 № 172-ФЗ (ред. от 31.07.2020) «О стратегическом планировании в Российской Федерации». URL: [dc5442cb47f4b0a30f3adf9a0f530d26](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_420383/25ab2a7d8fd7d8dcde11c233997f6517915bfba/) (дата обращения: 17.08.2023).

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25.06.2022 № 1704-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства РФ от 13.02.2019 N 207-р». URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_420383/25ab2a7d8fd7d8dcde11c233997f6517915bfba/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_420383/25ab2a7d8fd7d8dcde11c233997f6517915bfba/) (дата обращения: 18.08.2023).

красно видно, что роль инфраструктуры в реализации различного рода программ государственного регулирования развития пространственно-хозяйственных образований весьма высока, что требует повышенного внимания к научной проработке ее проблем, тем более в специфических условиях дальневосточного сектора АЗРФ.

Данная программа с достаточно перспективным временным лагом даст импульс к реализации всех других возможностей повышения эффективности экологически ответственного, экономически рационального и социально сбалансированного дальнейшего освоения и устойчивого развития восточно-арктических территорий АЗРФ в тесной связи с «подпитываемыми» это развитие приарктическими высокоширотными территориями Северо-Востока страны. Схема исследовательских разработок по данной программе должна быть представлена двумя ветвями: *федеральной*, отражающей иерархические, государственные интересы и предпринимательские интересы крупных компаний в этой зоне, и *региональной* с ориентацией на соблюдение гетерархических, региональных интересов и интересов местного предпринимательства. Консенсус в соблюдении государственных и региональных интересов в развитии опорной сети магистральной инфраструктуры на данных территориях будет определяться по согласованию обеих ветвей рабочих групп.

#### **Выводы**

Обсуждаемые в этой статье подходы к разработке специальной научно-прикладной программы развития Северо-Восточного мезорегиона в основном будут акцентироваться на оценке влияния магистральных элементов критической инфраструктуры этого региона. На данном этапе важно ускоренное и опережающее создание сети опорных, системно-организованных, «стержневых» элементов этих видов инфраструктуры, которые должны пронизывать все уровни пространственно-хозяйственных образований и формировать тесные взаимосвязи в воспроизводственных циклах и цепочках, а также в социумах регио-

нального, межрегионального и федерального уровней.

В этом отношении роль «подарктических» территорий Магаданской области, в особенности с ее незамерзающим морским портом и географически «прикрытыми» морскими коммуникациями с югом Дальнего Востока, должна существенно усилиться в поддержке геостратегической устойчивости непосредственно приграничных территорий Чукотки и Камчатки в контактной зоне со штатом Аляска. А роль высокоширотных районов Крайнего Севера Якутии должна активизироваться в поддержке северо-арктических улусов Республики в контактах с арктическим бассейном в морях Северного Ледовитого океана. Формирующаяся здесь опережающими темпами достаточно развитая сеть критической инфраструктуры создаст не только больше возможностей для роста эффективности хозяйственных процессов, но и в геостратегическом плане обеспечит регион более высокой степенью мобильности перемещения в критических ситуациях необходимых объемов материально-технических, продовольственных и человеческих ресурсов на межрегиональном уровне.

Нужно учитывать, что этот регион является весьма удаленным от основных баз не только страны, но и южных, относительно развитых территорий Дальневосточного макрорегиона. И его территории должны быть подготовленными в социально-экономическом плане к определенному автаркичному существованию на некий стратегический период в критической ситуации, пока поддержка со стороны «большой» и дальневосточной России в необходимых масштабах не придет в эти районы. Именно в этих целях данным территориям необходимы развитые мобильные, круглогодичные коммуникационные межрегиональные связи в *континентальной части* по всей арктической и «приарктической» пространственно-хозяйственной зоне, тем более если будут нарушены коммуникационные контакты на основной морской магистрали – Севморпути.

Альтернативой здесь могут служить транспортно-логистические маршруты в континентальной части данных территорий, но сложившаяся динамика роста протяженности и «плотности» магистральных элементов критической инфраструктуры, например, автомобильных дорог, на территориях Северо-Восточного мезорегиона в 2015–2021 гг. показывает следующее<sup>7</sup>. Магистральные (федерального значения) элементы транспортной инфраструктуры в течение этого периода не создавались вообще на Камчатке, Чукотке и в Магаданской области. В минимальных объемах они создавались в южной Якутии, не затрагивая Северо-Восточный мезорегион в целом. Строительство дорог было сосредоточено в значительной степени на региональных и поселковых дорогах. Камчатский край был лишен даже межпоселковых дорог, Магаданская область – поселковых. Статистика показывает, что в этот период во всем Северо-Восточном мезорегионе не строились дороги магистрального (федерального) уровня, т. е. не формировались даже в минимально необходимом размере необходимые интеграционные связи между территориями в этой зоне.

На новом этапе развития исследуемых территорий должна быть сформирована достаточно развитая транспортно-логистическая и энергообеспечивающая инфраструктурная «сетка» коммуникаций.

В широтном плане – усилена автотрасса «Кольма» от Магадана до Якутска и далее с завершением строительства моста через р. Лену. В арктической континентальной зоне построена, хотя бы частично, высокоширотная автодорога по трассе нынешних зимников от Тикси (Якутия) до Анадыря (Чукотка), параллельно морским коммуникациям Севморпути. В меридиональном плане – усилена сеть речных коммуникаций по рекам региона Анабара, Лена, Яна, Индигирка и Кольма. Есть предложения по строительству меридиональной круглогодичной автомагистрали по трассе нынешнего автозимника «Арктика» протяженностью 1600 км, связывающе-

го центральную часть трассы «Кольма» между Якутском и Магаданом с отдаленными и труднодоступными районами северо-востока Якутии и Чукотки вплоть до пос. Черский. Эта транспортная коммуникация также должна стать «стержневым» магистральным инфраструктурным элементом мезорегиона. Назрела необходимость в строительстве межрегиональной автомобильной дороги Кольма – Омсукчан – Омолон – Анадырь, которая, соединяя Магаданскую область с Чукоткой, будет также являться меридиональным элементом транспортной инфраструктуры, связывающим арктические территории Дальнего Востока с «подарктическими» северо-восточными районами [Краснопольский, 2023].

Но все эти проекты не сведены в единый документ, выступающий неким стратегическим планом для комплексных пространственно-хозяйственных преобразований. Разрабатываемая программа в качестве сводного институционального документа, еще раз подчеркнем, будет иметь двойное назначение: и для смены процессов перехода хозяйственного развития на более высокий индустриальный уклад в этой зоне, и для повышения геостратегической устойчивости нашей страны на ее северо-восточных рубежах.

#### **Заключение**

Динамика пространственно-хозяйственных преобразований в исследуемом регионе показывает довольно четкую закономерность нынешнего этапа освоения восточно-арктических территорий АЗРФ. Это освоение естественным образом переходит в пространственном плане с низового регионального микроуровня «чисто» арктических территорий на следующую ступень – мезоуровень межрегиональных пространственных систем, включая тесно интегрированные с ними высокоширотные территории Крайнего Севера. Эти преобразования послужат базой создания более «полнокровных» пространственно-хозяйственных образований в этой зоне. И одним из направлений этих преобразований будет являться формирование Северо-Восточного мезорегиона.

**Список источников:**

1. Гранберг А. Г. Становление в России научного направления «пространственная экономика» // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2009. Т. 2, № 26. С. 18–24.
2. Гранберг А. Г. Моделирование пространственного развития национальной и мировой экономики: эволюция подходов // Регион: экономика и социология. 2007. № 1. С. 87–107.
3. Дальневосточная и Тихоокеанская Арктика: на перекрестке двух океанов и континентов / отв. ред. Б. Х. Краснопольский; Институт экономических исследований ДВО РАН. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН. 2021. 248 с.
4. Журавель В. П., Тимошенко Д. С. Российская Арктика в период санкционного давления и геополитической нестабильности // Арктика и Север. 2022. № 49. С. 105–124. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105
5. Занг В.-Б. Синергетическая экономика. Время и перемены в нелинейной экономической теории: Пер. с англ. Москва: Мир, 1999.
6. Инфраструктура пространственного развития РФ: транспорт, энергетика, инновационная система, жизнеобеспечение / под ред. к.э.н. О. В. Тарасовой. Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2020. 456 с.
7. Клейнер Г. Б. Системная экономика: шаги развития. Предисловие академика В. Л. Макарова. Москва: Издательский дом «Научная библиотека», 2021. 746 с.
8. Клейнер Г. Б., Рыбачук М. А. Системная сбалансированность экономики. Москва: Издательский дом «Научная библиотека», 2017. 320 с.
9. Краснопольский Б. Х. Инфраструктура в системе регионального хозяйственного комплекса Севера (методические особенности исследования) / Отв. ред. Э. Б. Алаев. Москва: «Наука», 1980, 145 с.
10. Краснопольский Б. Х. Институциональная инфраструктура пространственно-хозяйственных образований Арктики // Экономика региона. 2022. Т. 18, вып. 2. С. 353–368. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-2-4>.
11. Краснопольский Б. Х. Инфраструктура и пространственная экономика: теоретические и прикладные исследования / отв. ред. П. А. Минакир. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2023. 234 с.
12. Кузнецова А. И. Инфраструктура: Вопросы теории, методологии, прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. Изд. 3-е. Москва: КомКнига, 2013. 456 с.
13. Ланцов А. Е. Инфраструктура: понятие, виды и значение // Экономика, статистика, информатика. 2013. № 3. С. 47–52. DOI: 10.21686/2500-3925-2013-3-47-52
14. Лукин Ю. Ф. 2022: Российская Арктика во времена перемен // Арктика и Север. 2023. № 50. С. 249–271. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2023.50.249
15. Маллаев Х. Н., Аврамчикова Н. Т. Теоретические основы формирования институциональной инфраструктуры региона // Менеджмент социальных и экономических систем. 2017. № 1. С. 39–46.
16. Минакир П. А., Демьяненко А. Н. Очерки по пространственной экономике / отв. ред. В. М. Полтерович. Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2014. 272 с.
17. Минакир П. А. «Стратегия пространственного развития» в интерьере концепции пространственной организации экономики // Пространственная экономика. № 4. 2018. С. 8–20. DOI: 10.14530/se.2018.4.008-020.
18. Нельсон Р. Р., Уинтер У. Дж. Эволюционная теория экономических изменений. Москва: Дело, 2002. 536 с.
19. Скуфьина Т. П., Митрошина М. Н. Трансформация социально-экономического пространства российской Арктики в контексте геополитики, макроэкономики, внутренних факторов развития // Арктика и Север. 2020. № 41. С. 87–112. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2020.41.87.

20. Современные проблемы пространственного развития / Материалы Международной научной конференции, посвященной памяти и 75-летию со дня рождения академика А. Г. Гранберга. 2011. Москва: СОПС, 623 с.
21. Buhr W. What is Infrastructure? // Siegen Discussion Paper. 2003. No. 107-03. 32 p.
22. Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay // Journal of Economic Literature. 1994. Vol. 32(3). P. 1176–1196.
23. Jochimsen R. Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tübingen, J.C.B. Mohr, 1966. 253 p.

### References:

1. Granberg A. G. (2009). Establishment of the scientific direction «spatial economics» in Russia. *Vestnik Universiteta (Gosudarstvennyj universitet upravleniya)* [Bulletin of the University (State University of Management)]. Vol. 2, no. 26: 18–24. (In Russ).
2. Granberg A. G. (2007). Modeling of spatial development of the national and world economy: evolution of approaches. *Region: ekonomika i sociologiya* [Region: economics and sociology]. No. 1: 87–107. (In Russ).
3. The Far Eastern and Pacific Arctic: at the crossroads of two oceans and continents. (2021) / ed. by B. H. Krasnopolski. *Institut ekonomicheskikh issledovanij DVO RAN. Habarovsk: IEI DVO RAN* [Institute of Economic Research of the Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences. Khabarovsk: ERI FEB RAS], 248 p. (In Russ).
4. Zhuravel V. P., Timoshenko D. S. (2022). The Russian Arctic, Sanctions Pressure and Geopolitical Instability. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. No. 49: 105–124. DOI: 10.37482/issn2221-2698.2022.49.105. (In Russ).
5. Zang V.-B. (1999). Synergetic economy. Time and Changes in Nonlinear Economic Theory. Trans. From Eng. Moscow: Mir, 1999.
6. Infrastructure of spatial development of the Russian Federation: transport, energy, innovation system, life support / ed. Ph.D. O.V. Tarasova]. (2020). Novosibirsk: IEOPP SB RAS. 456 p. (In Russ).
7. Klejner G. B. (2021). Systemic Economics: Development Steps / Foreword by Academician V.L. Makarov. Scientific Library Publishing House. 746 p. (In Russ).
8. Klejner G. B., Rybachuk M. A. (2017). Systemic balance of the economy. Moscow: Scientific Library. 320 p. (In Russ).
9. Krasnopolski B. H. (1980). Infrastructure in the system of the regional economic complex of the North (methodological features of the study) / ed. by E.B. Alaev. Moscow: Nauka. 145 p. (In Russ).
10. Krasnopolski B. H. (2022). Institutional infrastructure of spatial and economic formations of the Arctic. *Ekonomika regiona* [Economy of the region]. Vol. 18. No. 2: 353–368. <https://doi.org/10.17059/ekon.reg.2022-2-4>. (In Russ).
11. Krasnopolski B. H. (2023). Infrastructure and Spatial Economics: Theoretical and Applied Research / ed. by P.A. Minakir. Economic Research Institute, Far Eastern Branch, Russian Academy of Sciences. Khabarovsk: ERI FEB RAS, 248 p. (In Russ).
12. Kuznezova A. I. (2013). Infrastructure: Questions of theory, methodology, applied aspects of modern infrastructure arrangement. Geo-economic approach. Ed. 3-e. *M: KomKniga*, [Moscow: KomKniga]. 456 p. (In Russ.).
13. Lancov A. E. (2013). Infrastructure: concept, types and meaning]. *Ekonomika, statistika, informatika*. [Economics, statistics, informatics]. No. 3: 47-52. <https://doi.org/10.21686/2500-3925-2013-3-47-52>. (In Russ).
14. Lukin Yu. F. (2023). 2022: The Russian Arctic in times of change. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. No. 50: 249–271. (In Russ.).
15. Mallaev H. N., Avramchikova N. T. (2017). Theoretical foundations of the formation of the institutional infrastructure of the region. *Menedzhment social'nyh i ekonomicheskikh system* [Management of social and economic systems]. No. 1: 39–46. (In Russ.).

16. Minakir P. A., Demyanenko A. N. (2014). Essays on spatial economics / ed. V.M. Polterovich. Khabarovsk: ERI FEB RAS. 272 p. (In Russ).
17. Minakir P.A. (2018). "Strategy of spatial development" in the interior of the concept of spatial organization of the economy. *Prostranstvennaya ekonomika* [Spatial Economics]. No. 4: 8–20. <https://doi.org/10.14530/se.2018.4.008-020/>. (In Russ).
18. Nelson R. R., Uinter U. Dzh. (2002). Evolutionary theory of economic change. Moscow: Delo. 536 p. (In Russ).
19. Skufina T. P., Mitroshina M. N. (2020). Transformation of the Socio-Economic Space of the Russian Arctic in the Context of Geopolitics, Macroeconomics, and Internal Factors of Development. *Arktika i Sever* [Arctic and North]. No. 41: 87–112. (In Russ).
20. Modern problems of spatial development. Materials of the International Scientific Conference dedicated to the memory and 75th anniversary of the birth of Academician A.G. Granberg. (2011). Moscow: Polygraph-Plus. 623 p. (In Russ).
21. Buhr, W. (2003). What is Infrastructure? *Fakul'tet ekonomiki, Shkola ekonomicheskikh distsiplin, Zigerskiy universitet*. [Department of Economics, School of Economic Disciplines, University of Siegen]. Siegen Discussion Paper No. 107-03: 32.
22. Gramlich, E. (1994). Infrastructure Investment: A Review Essay *Zhurnal ekonomicheskoy literatury* [Journal of Economic Literature]. Vol. 32(3): 1176–1196.
23. Jochimsen, R. (1966). Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung. Tübingen, J.C.B. Mohr. 253 p.

Статья поступила в редакцию 23.08.2023; одобрена после рецензирования 31.08.2023; принята к публикации 01.09.2023.

The article was submitted 23.08.2023; approved after reviewing 31.08.2023; accepted for publication 01.09.2023.

#### **Информация об авторе**

Б. Х. Краснопольский – доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН.

#### **Information about the author**

B. K. Krasnopol'skiy – Doctor of Economics, Professor, chief scientist, the Economic Research Institute FEB RAS.