

Панарктическое международное партнерство: актуальный форсайт

Слипенчук Михаил Викторович —

заведующий кафедрой рационального природопользования географического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова, глава Арктической группы, доктор экономических наук, профессор.

УДК 339.92

Генеральная тенденция развития мировой экономической системы состоит в образовании интегрированных рынков. Предпосылки для создания объединенного локального рынка имеются и в таком многонациональном по составу и перспективном по экономическим интересам гиперрегионе, как Арктика. Разумеется, предел развития традиционных ареалов хозяйственной деятельности еще далек, тем не менее экономический форсайт уже давно заставляет искать резервы. Его угрожающие прогнозы основываются на регулярно возникающих кризисных явлениях, и чем шире круг активных субъектов экономической деятельности — как государств, так и корпораций, — тем чаще возникают эти явления. Размышления, приводимые в данной статье, о формах совместного пространственного обустройства уникальной территории России, стран Центральной и Восточной Азии, о тенденциях нарастания вызовов и угроз в экономике, подвели к осознанию целесообразности поиска и выстраивания адекватных форм сотрудничества и соразвития.

Ключевые слова

Арктический регион, Транстихоокеанское партнерство, глобализация, интегрированные рынки.



В давно задуманную публикацию новых результатов моих исследований проблем развития Арктики пришлось внести информационно-публицистическое дополнение. Оно связано с сообщением о том, что представители 12 государств подписали соглашение о создании Транстихоокеанского торгового партнерства (ТТП). Известно, что работа над этим документом заняла несколько лет, поскольку потребовалось достаточно полно представить и согласовать интересы весьма разновеликих экономических



систем. Тем не менее консенсус был найден и юридически закреплён. Исключая из поля зрения политическую составляющую и концентрируя внимание на анализе экономических стратегий развития мировой торговли, нельзя не заметить такую глобальную тенденцию ее развития, как активный процесс формирования локальных рынков. Планируется, что завершающим аккордом формирования стратегии развития мировой торговли станет подписание соглашения о Трансатлантическом торгово-инвестиционном партнерстве (ТТИП). Как отме-

чалось в статье аналитического еженедельника «Власть», «...соглашение по ТТП и ТТИП — это не еще одна <...> попытка описать и унифицировать существующие рынки. Это механизм открытия новых рынков на базе альтернативных активов <...>» [1, 2].

Глобализация и локализация: две стороны одной медали

Генеральная тенденция развития мировой экономической системы состоит именно в образовании таких рынков — достаточно назвать только несколько из них, уже инструментально за-

явивших о себе: СНГ, ОЭСР, ЕС, АТЭС, МЕРКОСУР, НАФТА, ОПЕК, Евро-средиземноморское партнерство (стран Средиземноморья, не входящих в ЕС), Европейская ассоциация свободной торговли (Исландия, Лихтенштейн, Норвегия) и др. В направлении экономической интеграции движутся и такие организации-ассоциации, как ШОС, БРИКС, АСЕАН, ТИККС (Тайвань, Индия, Китай, Южная Корея и ЮАР), ОЧЭС, ГУАМ и др. Еще одним примером формирования интегрированного рынка могут служить Евразийский экономический союз и Таможенный союз.

В районах Арктики, которыми наша страна уже владеет и на которые претендует, находится более 130 млрд т нефтяного эквивалента, что составляет более 60% всех запасов Арктики.

Все предпосылки для создания объединенного локального рынка имеются и в таком многонациональном по составу и перспективному по экономическим интересам гиперрегионе, как Арктика. Даже в прямом смысле, не говоря о сравнительно-хозяйственном, это «белое поле» — едва ли не единственное на земном шаре место, где можно (а в будущем станет необходимо) размещать производство практически всего, что требуется для современной экономики и ее роста.

Разумеется, предел развития традиционных ареалов хозяйственной деятельности еще далек, пример беспрецедентного рывка некогда слаборазвитого Китая, превращение его в мастерскую мира вселяет вполне обоснованный оптимизм. Тем не менее экономический форсайт уже давно заставляет искать резервы. Его угрожающие прогнозы основываются на регулярно возникающих кризисных явлениях, и чем шире круг активных субъектов экономической деятельности — как государств, так и корпораций, — тем чаще возникают эти явления.

Попытки отдельных государств самостоятельно удержаться «на плаву» ведут к очень быстрому и во многом неуправляемому процессу расширения «болезней» регионов планеты. Стало очевидным, что многие антикризисные меры не позволяют справиться с проблемами, которых не удалось избежать ни богатым, ни бедным странам. Ситуация требует адекватных оперативных решений и совместного

контроля над источниками неустойчивости рынков. Так и возникают локализованные взаимоотношения, позволяющие находить согласованные способы преодоления конфликтов, разногласий и даже противоречий за счет использования самого эффективного механизма — механизма солидарности.

Мировой финансово-экономический кризис (точнее, стремление поскорее преодолеть его последствия) запустил процесс разгосударствления международных отношений. Переход к новой системе международных отношений оказался для многих стран достаточно сложной задачей. Не найдя собственный эксклюзивный проект развития, та или иная страна предпринимает попытки «встроиться» в индустриально развитый мир. Интернационализовав свои ресурсы (в основном углеводородные) путем включения в чужие проекты и технологические цепочки и не сформировав новых механизмов управления своим развитием, некоторые страны оказались в зоне сильной зависимости от конъюнктуры нефтегазового рынка. Дефицит стратегического мышления обусловил потерю ими международных позиций и обострение проблем в сфере международного сотрудничества. Участие в процессах глобализации вступило в противоречие с собственными стратегическими интересами.

Анализ экономических связей стран Евразии и форсайт их социально-экономического развития позволяет по-новому взглянуть на происходящие со-

бытия, главным образом на мировой кризис в обществе и, думается, во многих головах.

Результаты анализа противоречивых международных процессов и экономических трансформаций условно можно разделить на две группы «беспокойства»: процессами устойчивости и безопасности взаимодействия между различными организационными структурами, направленными на повышение конкурентных преимуществ, и судьбой глобальных инфраструктурных проектов.

Солидарность силы и консенсус слабости

Размышления о формах совместного пространственного обустройства уникальной территории России, стран Центральной и Восточной Азии, о тенденциях нарастания вызовов и угроз в экономике подвели к осознанию целесообразности поиска и выстраивания адекватных форм сотрудничества и развития, которые не только не противоречили бы национальным интересам, но и способствовали бы росту благосостояния народов.

Природные, людские и рукотворные ресурсы сами по себе не обеспечивают автоматически высокого уровня жизни. Процветание той или иной страны определяют новые технологии и комплексные решения во взаимодействии с экономическими институтами. В основном защита прав собственности и развитая финансовая система превращают богатство в капитал.

В новых условиях солидарного хозяйствования очень возросла значимость права собственности, качества правовой системы, управления финансовыми потоками, а также географических и исторических факторов: расположения страны, этнической неоднородности, наличия природных ресурсов и др.

Осознание слабости изоляционного развития вынудило искать материальную базу, платформу объединения усилий в борьбе с отставанием экономических возможностей каждого субъекта. Так родилась идея разработать проект, который бы цивилизованно вобрал в себя объективные аргументы в пользу создания интернациональных саморегулируемых институциональных структур управления.

На наш взгляд, наиболее подходящим гиперрегионом, где такая идея может быть реализована наиболее успешно, является Арктика. Геотерия (территория, водное и воздушное пространство) Арктической зоны включает в себя Приполярную территорию, Северный Ледовитый океан, Северный морской путь (СМП) вместе с его инфраструктурой и всеми хозяйствующими субъектами (согласно Указу «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации», подписанно-

му Президентом РФ 2 мая 2014 г., в нее включено более девяти территориальных образований — от областей и округов и до земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане) и улусами Якутии. В целом в районах Арктики, которыми наша страна уже владеет и на которые претендует, находится более 130 млрд т нефтяного эквивалента, что составляет более 60% всех запасов Арктики.

Значительное и все возрастающее число технологических задач развития экономики требует интермодального сочетания производственных систем вне зависимости от места их локализации. Особенно остро эта потребность проявляется в развитии транспортных систем. Именно в этой сфере накоплен богатый исторический опыт преодоления национальных границ. Нам уже приходилось писать об интеграционном эффекте развития транспортных систем [3].

Конечно, никогда вся дистанция этих маршрутов не имела общего управления, но в современных условиях разделенность всех звеньев достигла максимума, став едва ли не главным препятствием экономического роста.

Именно в Арктике постепенно приходит понимание (во всяком случае на экспертно-научном уровне) того, что мало зафиксировать свои суверенные права на территории, включая шельф, заявить о планах их освоения, мало обеспечить место для реализации в этом гигантском гиперрегионе интересов национальных субъектов экономической деятельности. Сейчас необходимо не демонстративно, а содержательно предпринимать значимые шаги в направлении глубокого освоения всех потенциальных возможностей Арктики и включения ее в мирохозяйственную, этнокультурную, экологическую, информационную, научную систему связей и взаимоотношений. Практически все эксперты давно поставили под сомнение экономический эффект добычи арктических углеводородов. Например, планируемое практическое освоение Восточно-Мессояхского и Куомбинского нефтяных месторождений на Ямале будет рентабельным только при цене выше 100 долл. за баррель, что с сегодняшних позиций выглядит фантастично.

Отсюда становится категорическим императивом необходимость организации гармоничного развития хорошо диверсифицированной региональной экономической системы, включая обустройство морской деятельности и многостороннее использование потенциала приарктических территорий на принципах взаимовыгодного партнерства с администрациями всех приполярных стран, а также с промышленниками, предпринимателями, с научным



сообществом. Такое сотрудничество должно осуществляться с учетом интересов коренных малочисленных народов Севера.

Для этого потребуются пересмотреть многие проекты в рамках прежних арктических концепций и стратегий, взяв за основу критерий обеспечения комплексного развития приарктических (циркумполярных) территорий, а также отдельных ключевых с точки зрения устойчивого развития и обеспечения как международной, так и национальной безопасности районов Арктики. Имеются в виду:

- инфраструктурное, социальное и природоохранное проектирование;
- опережающее развитие видов деятельности, отраслей специализации и обеспечивающих производств в интересах устойчивого социально-экономического роста приарктических субъектов, прежде всего транспортной, промышленной, коммуникационной и энергетической инфраструктуры, а также

всех составляющих сервисной экономики, аддитивных технологий и шлейфовых производств;

- внедрение эффективных форм пространственного развития Арктической зоны для диверсификации отраслевой структуры региональных экономик;
- развитие туристско-рекреационного бизнеса;
- социальное проектирование и социокультурная политика в приарктических субъектах;
- улучшение качества жизни коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока, их дальнейшая интеграция в политическую, экономическую, культурную и научную среду; поддержание этноформирующих видов деятельности в интересах сохранения их исконного уклада жизни и традиционных промыслов;
- разработка стратегий адаптации отдельных приарктических регионов и регионов, ключевых с точки зрения эффективной адаптации к глобальным изменениям климата;

- трансграничное и международное сотрудничество с участием приарктических субъектов, в том числе создание в перспективе трансграничных особых экономических зон с участием приарктических субъектов;
- обеспечение безопасности во всех сферах жизнедеятельности: транспортной, продовольственной, энергетической, экологической, гидрометеорологической;
- интенсификация комплексных научных исследований, в том числе:

- внедрение новых технологий и материалов, включая нанотехнологии; информационные технологии; применение высокотехнологичных материалов;
- переход к инновационному использованию водных, биологических ресурсов на базе развития биотехнологий и схем безотходной переработки морепродуктов; другие технологические инновации, такие как высокоскоростные амфибийные средства на динамической и статической воздушной подушке, дирижабли принципиально новых конструкций.

Если принять во внимание суровые климатические условия (прежде всего температурные режимы и разреженность атмосферы), а также крайне слабую населенность региона, то вполне логично предположить возможность его использования в качестве полигона для апробирования инноваций в процессе разработки уникальных транспортных средств будущего вплоть до таких экзотических, как технология *Hyperloop*. Это вакуумная труба, в которой капсулы с пассажирами будут перемещаться со скоростью, близкой к скорости звука. Примечательно, что первые испытания этой системы уже проведены в пустыне возле Лас-Вегаса. Из более «приземленных» проектов можно было бы предложить строительство лунного взлетно-посадочного комплекса, преду-



Задача науки состоит не только в описании и совершенствовании имеющихся объектов, но и в том, чтобы подвергать анализу опыт прошлого и предсказывать развитие в будущем. Арктика издавна служила в качестве международной научной лаборатории.

смотренного российской Федеральной космической программой, нацеленной на осуществление пилотируемого полета на Луну к 2030 г.

Еще одно направление использования климатических условий Арктики можно связать с программами развития альтернативной энергетики. Международное агентство по возобновляемым источникам энергии (IRENA), членом которого с 2015 г. является Россия, прогнозирует рост глобальной доли этой энергетики с 18% в 2014 г. до 36% в 2030 г. [4]. Среди альтернативных источников значительное место (более 50%) уже сегодня принадлежит ветровой генерации, для локализации которой Арктика — весьма подходящий регион. Известно, что ветры, господствующие на побережье Северного Ледовитого океана, дуют со средней скоростью свыше 5–7 м/с, в то время как эффективными считаются ветряные энергоустановки при среднегодовых скоростях ветра выше 4–5 м/с.

Несмотря на всю фантастичность этих идей, нельзя сбрасывать их со счетов — все-таки задача науки состоит не только в описании и совершенствовании имеющихся объектов, но и в том, чтобы подвергать анализу опыт прошлого и предсказывать развитие в будущем. Арктика издавна служила в качестве международной научной лаборатории. К примеру, еще в начале прошлого века совместная российско-шведская экспеди-

ция провела комплекс работ по уточнению формы и размеров Земли на архипелаге Шпицберген. Было бы правильно генерализировать предложение главы Министерства природных ресурсов и экологии РФ С. Донского и создать не нефтяное, а арктическое «Сколково» с той же миссией: «Необходимы площадки для отработки технологий, собрания творческих, мыслящих, инновационно ориентированных специалистов» [5].

Портуланы транспортных преобразований¹

Особую роль в экономике Арктической зоны играет Северный морской путь, объединяющий региональные транспортные подсистемы Европейского, Сибирского и Дальневосточного Севера.

В зависимости от направлений деятельности различных элементов арктической транспортной системы, условий их эксплуатации, финансового обеспечения и решаемых задач программные мероприятия прогнозного периода группируются по основным блокам.

Первый блок — развитие комплекса арктического сервиса, необходимого для решения общегосударственных задач по обеспечению судоходства по Северному морскому пути (ледокольный флот, средства навигации, гидрографии, гидрометеорологии, радиосвязи, спасательные средства).

Необходимо внедрение современных систем гидрометеорологического и гидрографического обеспечения и обеспечения научных экспедиционных исследований, формирование системы контроля за обеспечением безопасности судоходства, управлением транспортными потоками в районах интенсивного движения судов. Это потребует реализации комплекса мер по гидрометеорологическому и навигационному обеспечению в Арктической зоне, а также создания надежной системы оказания навигационных, гидрометеорологических и информационных услуг, гарантирующей эффективный контроль хозяйственной, военной, экологической деятельности, прогнозирование и предупреждение чрезвычайных ситуаций, снижение ущерба в случае их возникновения.

Второй блок — строительство и реконструкция портовых транспортно-технологических комплексов, включая строительство новых морских портов, терминалов для перевалки углеводородных грузов, которые необходимы для освоения нефтегазовых месторождений, а также контейнерных терминалов.

Третий блок — развитие ледокольно-транспортного флота для обеспечения всем необходимым районов Арктической зоны, где морской транспорт из-за труднодоступности является единственным средством каботажных перевозок и северного завоза.

Развитие арктической транспортной системы путем совершенствования ее материально-технической базы и организационной структуры уже стало частью национальной политики России в области транспорта.

На основе эффективных форм государственно-частного партнерства (государство участвует

в развитии и содержании объектов федеральной собственности — акваторий, ледокольного флота, в обеспечении безопасности мореплавания, а коммерческие структуры создают арктический транспортный флот, участвуют в развитии портового хозяйства и морской транспортной инфраструктуры) будет сформирована рентабельная, устойчиво работающая арктическая транспортная система. Так, например, в перспективных планах работы Крыловского государственного научного центра предусмотрен проект постройки универсального атомохода («Лидер»), способного проводить по СМП крупные океанские транспорты [6].

Оказалось, что Северному морскому пути нет места в экономике России.

Меры государственной политики предусматривают работы по совершенствованию организационной структуры управления и транспортно-технологической системы СМП, включая развитие морского и смежных видов транспорта, авиационного и навигационно-гидрографического обеспечения, а также гидрометеорологического обеспечения судоходства и других видов деятельности в Арктической зоне. Экономический эффект строится на перспективе беспрецедентного роста объемов грузооборота за счет перевозки углеводородов с новых месторождений арктического шельфа, а также частичного переключения грузопотоков и начала транзитных перевозок между портами Западной Европы, Северной Америки, Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии (в случае если зарубежные грузоотправители переключат часть своих грузопотоков с южных маршрутов на северные). По имеющейся оценке арктическая транспортная

система может стать самоокупаемой, когда будет превзойден рубеж в 10 млн т грузов. «Цифра в районе 10 млн т является абсолютно нормальной, но может быть и больше», — заявил Д.А. Медведев на заседании Совета Баренцева/Евроарктического региона [7].

В непростой экономической ситуации снижение активности бизнеса, сокращение оборота капитала, замедление развития производительных сил, сокращение поступления средств в бюджеты различных уровней ухудшили инвестиционный климат и усложнили (в отдельных случаях остановили) реализацию многих социально-эко-

номических программ. Одной из известных в мировой практике мер выхода из подобной ситуации является освоение собственных ресурсов посредством реализации инфраструктурных проектов.

Стали хрестоматийными слова Михаила Ломоносова: «Могущество России будет прирастать Сибирью». С того времени и по сей день вот уже более 300 лет мы ждем, когда же это произойдет. Президент России в своем Послании Федеральному собранию 2015 г. еще раз напомнил об этом, отметив, что развитие и освоение наших огромных восточных территорий — национальный приоритет на весь XXI в. [8].

Корень проблем — в создании соответствующей масштабу мегарегиона инфраструктуры. Сама природа позаботилась об этом, наделив регион крупнейшими в Евразии по водности и протяженности меридиональными реками, сток которых вливается в широтный Северный

морской путь. Любопытно отметить, что подводный научно-исследовательский отряд Русского географического общества им. А. Леонова приступил к реализации проекта «13 морей» — ключевого этапа подготовки к экспедиции в Арктику [9].

В советское время воднотранспортная модель хозяйственного взаимодействия сибирских рек с Северным морским путем работала с большой пользой. Так, в годы Великой Отечественной войны Северный морской путь стал стратегически важной транспортной магистралью. За четыре военных арктические навигации по СМП осуществлена проводка сотен кораблей Тихоокеанского флота в Баренцево море (из них около 170 — в конвоях), перевезено свыше 4 млн т различных грузов. В этом большую роль сыграло Главное управление Северного морского пути, образованное в 1932 г. по постановлению СНК СССР [10].

А сегодня оказалось, что СМП нет места в экономике России. С середины августа до середины октября 2015 г. акватория СМП была настолько свободна ото льда, что суда могли свободно проходить транзитом даже без ледокольной проводки. Всего через Севморпуть в 2015 г. прошло транзитом 18 судов, в том числе 6 под иностранным флагом, 3 судна совершили рейсы в обе стороны (с запада на восток и обратно). Эти суда перевезли всего лишь 40 тыс. т грузов, что в семь раз меньше, чем в 2014 г. и в 30 раз меньше, чем в 2013 г. Для примера: объем транзита грузов через Суэцкий канал в 2015 г. составил 998,7 млн т, что на 3,7% больше, чем годом ранее, и в 25 тыс. раз больше, чем объем грузов, перевезенных Северным морским путем [11]. При этом срок доставки грузов от японской Йокогамы до Роттердама через Суэцкий канал составлял месяц, а по СМП — 15 дней.

«Виновниками» ухудшения эффективности СМП считаются такие внешние факторы, как потепление климата, обесценивание нефти и снижение деловой активности в Китае. Но в аналогичных условиях Суэцкий канал не справляется с возросшим потоком грузов, что послужило стимулом к строительству его дублера. Так что лучше обратить внимание на внутренних конкурентов СМП — широтные магистрали: Транссибирскую, ТРАСЕКА и сухопутный Шелковый путь «Китай — Запад». Из всех широтных не пересекающихся друг с другом транспортных коридоров выигрывает только южный — «Китай — Запад», который может работать круглый год. Пока единственное преимущество СМП (самый короткий путь через Евразийский континент от Тихого океана до Атлантики) малозначимо для достижения такой цели, как превращение «экспорта транспортных услуг в один из крупнейших источников дохода страны» [12]. Чтобы не оказаться в роли стороннего наблюдателя в процессе совершенствования Китая мировой транспортной системы, Россия должна стать ее активным участником.

Сегодня, как никогда ранее, актуально формирование целостной транспортной системы континента, поскольку оно приобретает геополитический и геоэкономический смысл. Не случайно Китай дополнил сухопутный проект Великого шелкового пути Морским шелковым путем (которого, насколько известно, никогда не существовало). Как ни парадоксально, но именно транснациональная гонка в развитии транспортных сетей и межконтинентальных путей сообщения может способствовать развитию транспортного комплекса России, в особенности в восточном ареале.

Как правило, потенциал СМП оценивают только с учетом пе-

ревозок Европа — Азия. Между тем Северный морской путь связывает меридиональные магистральные речные пути Обь-Иртышского, Енисейского и Ленского бассейнов. В Сибири в местах пересечения железнодорожных и водных путей в Омске, Тобольске, Салехарде, Сургуте, Новом Порту, Новосибирске, Томске, Абакане, Лесосибирске, Игарке, Дудинке, Иркутске, Осетрово, Ленске, Якут-

обсуждения насущных проблем страны в телевизионной программе «Прямая линия» в апреле 2016 г. упомянул и такое неотложное для страны дело, как очистка русла рек [14].

Включение внутреннего водного транспорта в общую трансрегиональную арктическую транспортную систему не только поможет привлечь необходимые финансовые ресурсы для уст-



ске, Тикси организуются водно-транспортные узлы, готовые принять грузы в смешанном сообщении. Крупные порты Арктики и Сибири — Сабетта, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси, Певек, Омск, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Якутск и многие другие — готовы исполнять функции континентальных логистических хабов. К примеру, в 2015 г. по данным Ассоциации морских торговых портов, поставки грузов в России выросли в абсолютном выражении более чем на 11%. Но при этом доставка в морские порты внутренним водным транспортом в целом сильно упала — на 26% — из-за катастрофического обмеления рек [13]. Об остроте проблемы можно судить по тому факту, что президент В.В. Путин в рамках

внесения всех факторов, сдерживающих его развитие, но в целом повысит привлекательность этих маршрутов и эффективность всей транспортной системы. Безусловно, надо учитывать и возможности сопряжения водного и железнодорожного транспорта — к примеру, планы использования железнодорожной линии Хасан — Раджин и порта Раджин (КНДР) с дальнейшим развитием отправки грузов из этого порта в страны Азии. В этом же ряду лежат проекты развития транспортных коридоров Приморье-1 и Приморье-2 из Северо-Восточного Китая в дальневосточные порты, которые выдвинуло российское Минвостокразвития [15]. Нельзя сбрасывать со счетов и другие транснациональные мультимодальные транспортные

коридоры, такие как коридор «Север — Юг», проходящий по территории России, Азербайджана и Ирана. Совсем недавно (в ноябре 2015 г.) была достигнута договоренность об объединении железных дорог Азербайджана и Ирана [16].

Особо следует обратить внимание на проект возрождения Иртышско-Обской глубоководной магистрали, разрабатываемый российскими специалистами. Как указывает его активный защитник профессор И.К. Комаров, речь идет не просто о возрождении некогда заброшенного речного пути сообщения, а о том, чтобы магистраль «протянуть от Китая до Северного морского пути», что позволит выдвинуть Россию в безусловные лидеры грузоперевозок в огромном гиперрегионе [17].

Привязка развития региональной транспортной сети исключительно к перспективам перевозки арктической нефти в принципе неверна. Вовлечение в совместную деятельность морских и сухопутных путей сообщения, пересекающих Евразию по широте и долготе, образует уникальную континентально-транспортную систему (КТС), активизирует соразвитие национальных экономик, оказывая особое стимулирующее влияние на рост всех грузопассажирских перевозок между мировыми торговыми центрами. По сути именно такая дивизионально структурированная система могла бы быть оптимально сопряжена со всеми проектами, подобными китайскому Великому шелковому пути. Сейчас задачу такого сопряжения поставили в России, но с учетом принципов организации ЕАЭС можно рассчитывать на аналогичный подход и других его участников. Выдвигая идею создания КТС, Россия заложила бы своеобразный фундамент оптимального соединения всех товаропроводящих сетей.

Центр финансовых компетенций

Понятно, что реализация такой глобальной программы потребует колоссальных финансовых средств и вследствие их объективной ограниченности займет значительный срок — по самой приблизительной оценке не менее 25–30 лет. Любопытно отметить, что примерно такой же срок эксперты отводят на создание самоуправляемых автомобилей. На этот проект сейчас выделяется почти такое же финансирование, как и на арктические проекты. Следует обратить внимание на тот факт, что не только Россия сталкивается с многочисленными вызовами на арктических территориях, но и другие приарктические страны.

Наряду с обострением конкуренции за арктический шельф осознание сложности возникающих проблем заставляет существенно модернизировать системы управления арктическими регионами. Ввиду очень быстрых природно-климатических и социально-экономических изменений арктическое управление станет, по сути, искусством маневрирования в среде исключительно высоких рисков. Совершенно очевидно, что эффективное решение этой задачи невозможно на основе изолированной национальной подсистемы арктической зоны, необходимо создать международную систему кооперации.

Общим следствием обозначенной специфики арктического управления является потребность в новом виде лидерства, способного совладать с глобальной природной и экономической неопределенностью. Практика организационного развития уже дала примеры конструирования новых форм кооперационного и даже интеграционного управления, таких как некоммерческое партнерство. На этом пути, собственно говоря, создан ТТП. Есть все

основания полагать, что этим же способом можно построить и арктическое управление.

К Арктике прилегают территории пяти государств мира: Российской Федерации, США, Канады, Дании и Норвегии, каждое из которых имеет свои государственные интересы. Четыре из пяти перечисленных стран разработали и приняли программные документы, выражающие их намерения в освоении Арктического региона. Так, в сентябре 2008 г. были утверждены «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу» (с последующими корректировками), в том же году — Северная стратегия Норвегии («Стратегия правительства Норвегии в северных регионах»), в январе 2009 г. — Арктическая доктрина США, летом 2009 г. — Северная стратегия Канады.

Создание благоприятных внешнеполитических условий для развития Арктической зоны путем расширения взаимодействия приарктических госу-



дарств в направлении закрепления их особых прав и особой ответственности в Арктике, усиления мер доверия, равноправия и взаимовыгодного сотрудничества, разграничения морских пространств на основе норм международного права, обеспечения надежной и равной безопасности, стратегической стабильности в циркумполярном регионе — с такой инициативой может и должна выступить Россия как страна, имеющая огромный уникальный опыт работы и жизни на Севере и по большинству параметров являющаяся пионером в освоении региона. Показательно, что Финляндия, например, во многом связывает перспективы развития сотрудничества в Арктике именно с Россией, рассчитывая на использование своих технологических ноу-хау в обновлении инфраструктуры СМП [17].

К сожалению, усиление присутствия приарктических стран в регионе пока что достигается за счет милитаризации путем создания арктических сухопутных и морских группировок, новых военных баз для них,



укрепления пограничных соединений и совершенствования войсковой инфраструктуры [18].

Предлагаемая система организации взаимодействия и взаимодополнения хозяйствующих субъектов — единственно перспективное решение. Эта система позволит экономикам всей мощью и без ущерба войти в мировую кооперацию и разделение труда. Повторимся, начать подобное непотребительское отношение

вой совет, занимающийся проблематикой экологии, климата Арктики.

Ресурсный и транспортный потенциал региона привлекает пристальное внимание не только приарктических стран, но и государств, географически расположенных далеко от Арктики (Индии, Австралии, Южной Кореи, Сингапура, Италии и даже стран Ближнего Востока и Латинской Америки — всего более

Как ни парадоксально, но именно транснациональная гонка в развитии транспортных сетей и межконтинентальных путей сообщения может способствовать развитию транспортного комплекса России, в особенности в восточном ареале.

к саморазвивающемуся формату развития арктической зоны можно только с созданием соответствующей организационной структуры. Гарантированная на долгие годы совокупность прямых и сопутствующих благ, выгод и преимуществ не может быть получена иными способами и средствами.

Маловероятно, по крайней мере в обозримом будущем, что в Арктике сформируется международная интегрированная система управления на основе всеобъемлющего и юридически обязательного договора. Тем не менее вместо нагнетания конфронтации в регионе, самой природой обреченном на сотрудничество и кооперацию, Россия могла бы предложить всем заинтересованным (а не только приполярным) странам приступить к формированию перспективной модели согласованного государственно-частного управления данным гиперрегионом. Не случайно при министре иностранных дел РФ уже создан Дело-

20 государств). Особый интерес к Северному морскому пути проявляет Япония. Примечательно, что в Москву в ранге посла назначен спецпредставитель по вопросам Арктики. В состоявшейся 29 февраля 2016 г. в Москве презентации планов использования северного маршрута было отмечено, что до 40% товарооборота Японии в Европу может обеспечить использование СМП [19]. Столь же высокий интерес к Арктике имеет и Китай. В 2013 г. он стал постоянным членом Арктического совета. По прогнозу китайских специалистов, до 15% внешнеторгового оборота страны можно перенести на этот маршрут, рассматривая его как дополнение к сухопутному Шелковому пути. И первый контейнеровоз уже прошел от китайского порта Далянь в голландский Роттердам!

Таким образом, несмотря на все затруднения и сложности, в этом регионе уже сложилась ситуация политической и экономической конкуренции. При этом особен-

В настоящее время во многих странах сложился тренд ухода от доллара. Было бы вполне уместно предложить этот регион в качестве родоначальника новой арктической нефтевалюты, альтернативной доллару.

но важно, что Россия включает в суперсистему управления и свои внутренние транспортные сети, тем самым возрождая Шелковый путь. Это новый концептуальный взгляд на международную кооперацию в обустройстве экономического пространства с использованием пока что свободного арктического субпространства как модератора согласованного экономического развития.

Как подчеркнул главный аналитик форума «ТЭК России в XXI веке» А. Епишов, в настоящее время во многих странах сложился тренд ухода от доллара. Сегодня начинает формироваться новая мировая институционально-финансовая система, отличная от классической финансовой глобализации. «Важной особенностью этого процесса, — замечает А. Епишов, — является развитие мирового рынка нефти через развитие инструментов глобального финансового рынка» [19]. А поскольку Арктика привлекает к себе пристальное внимание главным образом из-за перспектив рынка углеводородов, то было бы вполне уместно предложить этот регион в качестве родоначальника новой *арктической нефтевалюты*, альтернативной доллару. Она, скажем, могла бы называться *арктикоином* (по аналогии с виртуальным биткоином, который некоторые банки уже начали принимать как средство платежа).

В истории Арктики есть успешный опыт разработки современных решений сложных проб-

лем управления. Коренные народы, сотни лет взаимодействуя с природой Арктики, приобрели навыки, позволяющие им рационально использовать возобновляемые ресурсы и адаптироваться к суровым климатическим условиям. Многие из этих навыков используются по сей день [20]. Удивительно современно звучат сейчас слова канадского историка И. Виньковецкого, изучавшего историю Русской Аляски: «Единственная закеанская колония России была для Петербурга чем-то вроде <...> полигона для испытания управленческих стратегий, которые в те времена больше нигде на обширном пространстве России не использовались» [21].

В 1920 г. был заключен договор о Шпицбергене, согласно которому стороны признали суверенитет Норвегии над архипелагом на условиях предоставления всем сторонам одинакового свободного доступа к его природным ресурсам, содействия научно-исследовательской деятельности на основе полного равенства и соблюдения демилитаризованного статуса Шпицбергена. Договор также учредил систему управления, основанную на равноправии.

С 1970-х годов Норвегия и Россия осуществляют совместное управление в сфере рыболовства в Баренцевом море, предусматривающее параллельные процедуры контроля и мониторинга. А в сентябре 2015 г. между российским «Газпромом» и австрийской OMV было подписа-

но соглашение об условиях возможного обмена арктическими активами [22].

В 1987 г. Канада и Соединенные Штаты заключили соглашение о совместном управлении миграцией канадских оленей, согласно которому создан международный орган, вырабатывающий рекомендации по управлению на основе данных, получаемых от местного населения и государственных учреждений.

Арктический совет, созданный в 1996 г., является международным форумом высокого уровня, который занимается проблемами, представляющими интерес для восьми арктических государств (Дании, Финляндии, Исландии, Канады, Норвегии, России, Швеции, США). Он основывается на инновационном и в значительной степени беспрецедентном механизме, согласно которому помимо стран-учредителей в его работе принимают участие страны-наблюдатели, в число которых входят неарктические государства (Великобритания, Германия, Индия, Испания, Китай, Нидерланды, Польша, Франция, Южная Корея, Япония). Помимо этого статус постоянных участников, дающих право принимать решения и участвовать вместе с правительствами стран-членов в деятельности Арктического совета, имеют Международная ассоциация алеутов, Арктический совет атабасков, Циркумполярная конференция инуитов, Совет самов, Международный совет гвичинов и Ассоциация коренных малочисленных народов Севера, Сибири и Дальнего Востока Российской Федерации.

В январе 1993 г. подписана Киркенесская декларация о сотрудничестве и взаимодействии в Баренцевом/Евроарктическом регионе, обозначившая в качестве цели сотрудничества содействие устойчивому развитию региона, двустороннее и многосто-

роннее взаимодействие в области экономики, торговли, науки и техники, лесного хозяйства, экологии, энергетики, инфраструктуры, Северного морского пути, молодежной политики, образования и культурных обменов, туризма, здравоохранения, а также реализации проектов, направленных на улучшение положения коренного населения Севера [23].

Если все эти страны поддержат инициативу России и удастся подписать международный протокол о намерении создать объединенный центр управленческих компетенций, можно будет приступить к учреждению

акционерной компании, которая займется проектированием, строительством и эксплуатацией объектов системы освоения Арктики и управления данным процессом. В качестве рабочей версии предлагается

Механизм функционирования ПМП можно сконструировать достаточно быстро. Будут открыты к использованию практически все финансовые инструменты, принятые в работе с акционерным капиталом, в том числе венчурным. Пока что основной объем сделок с этим видом инвестиций традиционно приходится на IT-сектор. Однако рынок, безусловно, нуждается в диверсификации. Хотя

У.Дж. Хикла, сильно пожалели в дальнейшем [25].

В подписанном 22 апреля 2016 г. Парижском соглашении по климату Россия зафиксировала особый вклад в сохранение климата на Земле ее лесов. Между тем Арктика оказывает не менее существенное влияние на климат, недаром ее называют «кухней погоды». Ее проблемы могут и должны быть учтены в комплексе мер по реализации этого соглашения. Потепление вследствие тепличного эффекта называется и в Арктике, в частности на судоходстве по СМП. Наряду с очевидными есть и весьма опасные латентные последствия интенсивного, но неравномерного таяния льдов, ведущего к разливам и наводнениям. Необходимо разработать комплекс мер, обеспечивающих экологический баланс за счет нивелирования воздействия климатических изменений на социальную и экономическую сферу жизнедеятельности.

ПМП могло бы выступить с инициативой создания специального арктического консорциума в рамках программ так называемого климатического финансирования, не дожидаясь оговоренного в соглашении 2020 г., когда ежегодно 100 млрд долл. должны направляться на финансирование проектов, позволяющих адаптироваться к климатическим изменениям. Уместно обратить внимание на тот пункт Парижского соглашения, согласно которому треть углеродного сбора будет выводиться в специально создаваемый международный Зеленый климатический фонд [26].

Посол Франции в России в своем интервью в связи с подписанием в Нью-Йорке Парижского соглашения отметил, что оно не единственный международный акт в этой сфере, и напомнил о плане действий «От Лимы до Парижа». Этот план «уже сегодня



акционерной компании, которая займется проектированием, строительством и эксплуатацией объектов системы освоения Арктики и управления данным процессом. В качестве рабочей версии предлагается *Панарктическое международное партнерство судоходства и торговли (ПМП) со статусом открытого акционерного общества и с контрольным пакетом, принадлежащим Российской Федерации.* Основной задачей ПМП стала бы консолидация финансовых и интеллектуальных ресурсов и лучших мировых практик управления. Например, только для обеспечения Арктики современной спутниковой связью, которой она до сих пор не имеет, потребу-

бизнес чрезвычайно осторожно относится к вложениям в такие рискованные активы, как в Арктике, новые секторы венчурного рынка открывают многообещающие перспективы.

На ум приходит известная история жульничества в ходе строительства Панамского канала, приведшая к банкротству Всеобщей компании Панамского межокееанского канала, но и отрицательный опыт тоже учит. Лучше вспомнить другой пример: для финансирования строительства нефтепровода на Аляске администрация штата предложила выпустить облигации, но банки с Уолл-стрит отказались сделать это, о чем, судя по замечательной книге

объединяет инициативы государств и неправительственных структур: 70 инициатив, которые выдвинули 10 тыс. участников, 2250 городов, 150 регионов, представляющих свыше миллиарда жителей, 420 инвесторов, 2025 предприятий. Затронуты все отрасли: энергетика, сельское хозяйство, финансовый блок, страхование, транспорт, города, леса, вода. Мы надеемся сохранить этот парижский дух, призванный бороться с глобальным потеплением на всех фронтах» [27]. Хороший пример, достойный подражания!

Нетрудно заметить, что организационный механизм Панарктического партнерства аналогичен достаточно распространенной модели кластера.

В мировой хозяйственной практике производственная кооперация реализуется как раз через создание кластеров — объединений производственных компаний и образовательных учреждений, поставщиков оборудования и услуг, работающих совместно над решением общей задачи с целью получения конкурентных преимуществ, создания наукоемкой и высокотехнологичной продукции. Так, например, «в Германии с 1995 г. действует программа создания биотехнологических кластеров *Bio Regio*. В Великобритании правительство определило районы вокруг Эдинбурга, Оксфорда и в юго-восточной Англии как основные регионы размещения биотехнологических фирм. В Норвегии правительство стимулирует сотрудничество между фирмами в кластере „морское хозяйство“» [28].

Ряд исследователей считает, что финская и скандинавская промышленность полностью кластеризованы, а в США больше половины предприятий работают в рамках такой модели производства: предприятия класте-

ра находятся в одном регионе и максимально используют его природный, кадровый и интеграционный потенциал [29]. Следует отметить также опыт Казахстана, где по инициативе правительства группой экспертов во главе с Портером проанализированы около 150 отраслей и секторов экономики, из которых были выбраны 23 для формирования отраслевых и межотраслевых кластеров.

На состоявшемся в Мурманске в марте 2016 г. заседании президиума Госкомиссии РФ по вопросам Арктики, посвященном

ний диверсификации и совершенствования экономики арктических регионов» [31]. Представляется целесообразным распространить этот подход и на международный уровень — хочется надеяться, что для этого не потребуется слишком много времени.

К сожалению, пока что страны Арктического региона в значительной степени склонны рассматривать деятельность своих соседей по освоению Арктики как вызов собственным интересам, в том числе в сфере безопасности. Замечательным при-



новой редакции государственной программы социально-экономического развития российской Арктики до 2020 г., в качестве основного принципа формирования этой программы предложено применить территориальный кластерный подход. При этом выделяется восемь основных опорных точек — по одной в каждом северном субъекте страны [30]. Надо отметить, что к этому еще в 2010 г. призывал член Совета Федерации А.С. Матвеев: «Создание территориально-производственных кластеров должно <...> стать одним из ключевых направле-

мером преодоления арктической автаркии и ориентации сотрудничества на мирные цели (в сфере науки, образования, индустрии туризма и отдыха, а также масс-медиа) может служить проект создания Международной арктической станции, представленный в московской штаб-квартире Русского географического общества известным полярным путешественником из Норвегии И. Солхеймом. Автор полагает, что, основываясь на российских арктических технологиях, станция может заработать уже в 2017 г. На ней планируют работать ученые из

России, Норвегии, США, Великобритании, Канады, Швеции, Финляндии, Японии и даже Казахстана [32]. В России создано Федеральное государственное бюджетное научное учреждение Национальный парк «Русская Арктика», имеющий своей целью развитие туризма. К сотрудничеству с ним приглашены компании всех соседних стран [33].

Для закрепления этой положительной ориентации необходимо в максимально короткие сроки завершить юридическую проработку и принять соответствующие документы, разработать положения, регламентирующие спорные моменты, связанные со статусом и деятельностью государств в Арктике. В первую очередь следует осуществить эффективное, отвечающее интересам сторон разграничение морских пространств в Северном Ледовитом океане. В феврале 2016 г. Россия передала в ООН обновленный пакет документов, необходимых для юридического закрепления ее суверенитета над остающимися до сих пор спорными частями арктической акватории, ранее принадлежавшими Советскому Союзу. Она включает подводные пространства площадью около 1,2 млн км², простирающиеся более чем на 350 морских миль от побережья. В межгосударственных отношениях Россия показала пример рационального компромисса, решив проблему территориального разграничения с Норвегией в Баренцевом море, остававшуюся нерешенной 40 лет. Целесообразно предпринять усилия для придания Конвенции ООН по морскому праву универсального характера, в том числе за счет присоединения к ней США.

Как известно, Европа устала от санкций. Во всяком случае чиновники Евросоюза озадачены поиском новых направлений взаимовыгодного сотрудниче-

Для обеспечения Арктики современной спутниковой связью, которой она до сих пор не имеет, потребуется 50 млрд руб.

ства с Россией, по своей сути существенно отличающихся от ранее принятой формы *business as usual*. Свидетельством высокой значимости скорейшего решения данной задачи является тот факт, что, по сообщениям СМИ, именно этому было посвящено специальное заседание глав внешнеполитических ведомств ЕС 14 марта 2016 г. [34]. Идея создания Панарктического международного партнерства может послужить импульсом для организации плодотворного сотрудничества хозяйствующих систем различных стран, что лишней раз продемонстрирует бесплодность санкционной политики. Смогла же американская НАСА, несмотря на санкции, продолжить реализацию программы совместных исследований с российскими учеными в Антарктиде.

В завершение хотелось бы вернуться к началу, а именно к информации о создании новых трансрегиональных рынков — ТТП и ТТИП. Как справедливо отметил директор Центра комплексных европейских и международных исследований НИУ ВШЭ Т. Бордачев, в ответ на искусственное (и искусное) объединение торгово-инвестиционных интересов целой совокупности стран «нужно создавать реальные интеграционные форматы и форматы углубленного международного сотрудничества» [35]. Формирование Панарктического партнерства может стать примером актуального формата сотрудничества в регионе, представляющем глобальный интерес. ■

ПЭС 16083 / 16.05.2016

Примечание

1. Портулан — морская карта эпохи Возрождения.

Источники

1. Крутаков Л., Макушкин А. Бизнес с размахом // Власть. 2016. 7 марта. С. 11.
2. Костюнина Г., Баронов В. Транстихоокеанское партнерство: основные положения соглашения и потенциальный эффект // Международная жизнь. 2016 (февраль). С. 90–112.
3. Слипечук М.В. Транспортная платформа евразийской экономической интеграции // Экономические стратегии. 2013. № 5 (113). С. 16–21.
4. Отстающий платит [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 25 марта. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2946246>.
5. Сколково у Полярного круга [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 29 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/29/reg-urfo/innovacionnyj-centr-neftedobychi-sozhdadut-v-hmao.html>.
6. Красив снаружи, а что внутри? [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 17 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/17/nazvany-glavnye-zadachi-rossii-v-oblasti-sudostroeniia.html>.
7. О перезагрузке русской Арктики [Электронный ресурс] // Однако. 2013. 4 июня. URL: <http://www.odnako.org/blogs/o-perezagruzke-russkoy-arktiki/>
8. Триллион — на Восток [Электронный ресурс] // Российская газета. 2015. 29 декабря. URL: <https://rg.ru/2015/12/29/galushka.html>.
9. Самое глубокое подледное [Электронный ресурс] // Промышленный еженедельник. 2016. № 4 (592). URL: [http://www.promweekly.ru/archive/2016/pw04\(592\).pdf](http://www.promweekly.ru/archive/2016/pw04(592).pdf).
10. Начало Главсевморпути // Бизнес Севера. 2002. № 5. С. 57–58.
11. Северный пустой путь [Электронный ресурс] // Интерфакс. 2016. 5 февраля. URL: <http://www.interfax.ru/business/493482>.

12. ОАО «Торговый дом РЖД» [Сайт]. URL: <http://www.tdrzd.ru>.

13. Российские порты пошли в рост [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 9 февраля. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2911734>.

14. Владимир Путин закрыл «прямую линию» [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 15 апреля. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2963755>.

15. Китайские грузы зовут к морю [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 14 марта. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2937039>.

16. Транспортный коридор соединит страны Персидского залива с ЕС [Электронный ресурс] // Независимая газета. 2016. 31 марта. URL: http://www.ng.ru/cis/2016-03-31/6_transport.html.

17. Арктические вызовы для России [Электронный ресурс] // Независимая газета. 2014. 26 ноября. URL: http://www.ng.ru/ideas/2014-11-26/5_arctic.html.

18. Моисеев А. Безопасность Арктики: международно-правовые позиции // Международная жизнь. 2016 (февраль). С. 63–89.

19. Забелина Н. Япония нацелилась на Северный морской путь [Электронный ресурс] // Независимая газета. 2016. 1 марта. URL: http://www.ng.ru/economics/2016-03-01/1_japan.html.

20. The Arctic Governance Project [Сайт]. URL: www.arcticgovernance.org.

21. Мирошкин А. В краю каламов и тлинкитов // Независимая газета. 2016. 11 февраля.

22. «Газпром» взял курс на фьорды [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 4 апреля. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2955126>.

23. Киркенесская декларация [Электронный ресурс] // Pro-Arctic. URL: <http://pro-arctic.ru/06/06/2013/legislation/3752>.

24. Никифоров: инфраструктура связи в Арктике требует около 50 млрд руб. [Электронный ре-

сурс] // ТАСС. 2016. 23 марта. URL: <http://tass.ru/ekonomika/2880951>.

25. Хикл У.Дж. Проблемы общественной собственности. Модель Аляски — возможности для России? М.: Издательский дом «Прогресс», 2004; Институт Севера, Аляска, Анкоридж, 2002.

26. Бизнес против углеродного «оброка» [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 17 апреля. URL: <https://rg.ru/2016/04/17/rspp-vystupil-protiv-iniciativ-po-vvedeni-u-uglerodnogo-sbora.html>.

27. Рипер Ж.-М. С глобальным потеплением мы будем бороться на всех фронтах // Коммерсантъ. 2016. 21 апреля.

28. Цихан Т.В. Кластерная теория экономического развития // Теория и практика управления. 2003. № 5.

29. Гусев Ю.Н. О принципах кластеризации экономики в России // Экономические стратегии. 2007. № 3. С. 50–55.

30. Арктические точки роста [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 9 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/09/reg-szfo/v-arktike-sozhdadut-8-tochek-rosta.html>.

31. Матвеев А.С. Социально-экономическое положение российского Севера: проблемы, пути решения. М.: Современная экономика и право, 2012. С. 64.

32. МКС на полюсе [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 16 марта. URL: <https://rg.ru/2016/03/16/v-moskve-predstavili-proekt-mezhdunarodnoj-arkticheskoy-stancii.html>.

33. Лед тронулся [Электронный ресурс] // Российская газета. 2016. 5 апреля. URL: <https://rg.ru/2016/04/04/kak-sdelat-severnnye-regiony-populiarnymi-kurortami.html>.

34. Европа и Россия хотят чего-нибудь новенького [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. 2016. 14 марта. URL: <http://www.kommersant.ru/doc/2936878>.

35. Американцы готовят замену ВТО [Электронный ресурс] // Известия. 2016. 26 апреля. URL: <http://izvestia.ru/news/611491>.

Panarctic International Partnership: Relevant Foresighting

Slipenchuk Mikhail Viktorovich

Lomonosov Moscow State University

General trend of the global economic system development includes formation of integrated markets. Preconditions for creating unified local market exist even in such multi-ethnic in composition and perspective in economic interests hyper-region as the Arctic. Of course, the limit for developing the economic activity traditional areas is still far, however economic foresighting has been forcing us long ago to look for reserves. Its threatening projections are based on regularly occurring crisis phenomena, and the wider is the range of active economic actors — both states and corporations — the more often these phenomena occur. Reflections, quoted in this article, about the forms of joint spatial arrangement of unique territory of Russia, Central and East Asia countries, about trends of increasing threats and challenges in the economy, have brought us to recognize feasibility of searching and building adequate forms of cooperation and co-development.

Keywords

The Arctic region, Trans-Pacific partnership, globalization, integrated markets.

References

1. Krutakov L., Makushkin A. Biznes s razmakhom [Business in a Big Way]. *Vlast'*, 2016, 7 marta, p. 11.
2. Kostyunina G., Baronov V. Transtikhookeanskoe partnerstvo: osnovnye polozeniya soglasheniya i potentsial'nyy effect [Trans-Pacific Partnership: Agreement Key Provisions and the Potential Effect]. *Mezhdunarodnaya zhizn'*, 2016, fevral', pp. 90–112.
3. Slipenchuk M.V. Transportnaya platforma evraziyskoy ekonomicheskoy integratsii [Transport Platform of Eurasian Economic Integration]. *Ekonomicheskie strategii*, 2013, no. 5 (113), pp. 16–21.
4. Otstayushchiy platiit [The One Who Lags Behind Pays]. *Kommersant'*, 2016, 25 marta, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2946246>.
5. Skolkovo u Polyarnogo kruga [Skolkovo Near the Arctic Circle]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 29 marta, available at: <https://rg.ru/2016/03/29/reg-urfo/innovationnyj-centr-neftedobychi-sozhdadut-v-hmao.html>.
6. Krasiv snaruzhi, a chto vnutri? [Beautiful Outside and What is Inside?]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 17 marta, available at: <https://rg.ru/2016/03/17/nazvany-glavnye-zadachi-rossii-v-oblasti-sudostroeniia.html>.
7. O Perezagruzke russkoy Arktiki [On Rebooting the Russian Arctic]. *Odnako*, 2013, 4 iyunya, available at: <http://www.odnako.org/blogs/o-perezagruzke-russkoy-arktiki>.
8. Trillion — na Vostok [One Trillion — to the East]. *Rossiyskaya gazeta*, 2015, 29 dekabrya, available at: <https://rg.ru/2015/12/29/galushka.html>.
9. Samoe glubokoe podlednoe [The Deepest Subglacial]. *Promyshlennyy ezhenedel'nik*, 2016, no. 4 (592), available at: [http://www.promweekly.ru/archive/2016/pw04\(592\).pdf](http://www.promweekly.ru/archive/2016/pw04(592).pdf).
10. Nachalo Glavsevmorputi [Beginning of the Northern Sea Route]. *Biznes Severa*, 2002, no. 5, pp. 57–58.
11. *Severnnyy pustoy put'* [Northern Empty Route]. Interfaks, 2016, 5 fevralya, available at: <http://www.interfax.ru/business/493482>.
12. OAO "Torgovyy dom RZHD", available at: <http://www.tdrzd.ru>.
13. Rossiyskie porty poshli v rost [Russian Ports Started to Grow]. *Kommersant'*, 2016, 9 fevralya, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2911734>.
14. Vladimir Putin zakruglil "pryamuyu liniyu" [Vladimir Putin Rounded Off the "Direct Line"]. *Kommersant'*, 2016, 15 aprelya, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2963755>.
15. Kitayskie gruzy zovut k moryu [The Chinese Cargoes Call to the Sea]. *Kommersant'*, 2016, 14 marta, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2937039>.
16. Transportnyy koridor soedinit strany Persidskogo zaliva s ES [The Transport Corridor will Connect the Persian Gulf Countries with the EU]. *Nezavisimaya gazeta*, 2016, 31 marta, available at: http://www.ng.ru/cis/2016-03-31/6_transport.html.
17. Arkticheskie vyzovy dlya Rossii [Arctic Challenges for Russia]. *Nezavisimaya gazeta*, 2014, 26 noyabrya, available at: http://www.ng.ru/ideas/2014-11-26/5_arctic.html.
18. Moiseev A. Bezopasnost' Arktiki: mezhdunarodno-pravovoye pozitsii [Security of the Arctic: the International Legal Position]. *Mezhdunarodnaya zhizn'*, 2016 (fevral'), pp. 63–89.
19. Zabelina N. Yaponiya natselilas' na Severnyy morskoy put' [Japan is Aimed at Northern Sea Route]. *Nezavisimaya gazeta*, 2016, 1 marta, available at: http://www.ng.ru/economics/2016-03-01/1_japan.html.
20. *The Arctic Governance Project*, available at: www.arcticgovernance.org.
21. Miroshkin A. V krayu kalanov i tlinkitov [In the Land of Sea Otters and the Tlingit]. *Nezavisimaya gazeta*, 2016, 11 fevralya.
22. "Gazprom" vzyal kurs na f'ordy ["Gazprom" has Set a Course for Fjords]. *Kommersant'*, 2016, 4 aprelya, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2955126>.
23. *Kirkenesskaya deklaratsiya* [The Kirkenes Declaration]. Pro-Arctic, available at: <http://pro-arctic.ru/06/06/2013/legislation/3752>.
24. *Nikiforov: infrastruktura svyazi v Arktike trebuetsya okolo 50 mlrd rub.* [Nikiforov: Communications Infrastructure in the Arctic Requires About 50 Billion Rubles]. TASS, 2016, 23 marta, available at: <http://tass.ru/ekonomika/2880951>.
25. Khiki U.Dzh. *Problemy obshchestvennoy sobstvennosti. Model' Alyaski — vozmozhnosti dlya Rossii?* [The Problems of Public Ownership. Alaska Model — Opportunities for Russia?]. Moscow, Progress, 2004; Institut Severa, Alyaska, Ankoridzh, 2002.
26. Biznes protiv uglerodnogo "obroka" [Business Against Carbon "Rent"]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 17 aprelya, available at: <https://rg.ru/2016/04/17/rspp-vystupil-protiv-initsiativ-po-vvedeniiu-uglerodnogo-sbora.html>.
27. Riper Zh.-M. S global'nym potepieniem my budem borot'sya na vsekh frontakh [We will be Fighting Global Warming on all the Fronts]. *Kommersant'*, 2016, 21 aprelya.
28. Tsikhan T.V. Klasternaya teoriya ekonomicheskogo razvitiya [Cluster Theory of Economic Development]. *Teoriya i praktika upravleniya*, 2003, no. 5.
29. Gusev Yu.N. O printsipakh klasterizatsii ekonomiki v Rossii [On the Principles of Economy Clustering in Russia]. *Ekonomicheskie strategii*, 2007, no. 3, pp. 50–55.
30. Arkticheskie tochki rosta [Arctic Points of Growth]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 9 marta, available at: <https://rg.ru/2016/03/09/reg-szfo/v-arktike-sozhdadut-8-tochek-rosta.html>.
31. Matveev A.S. *Sotsial'no-ekonomicheskoe polozhenie rossiyskogo Severa: problemy, puti resheniya* [Socio-Economic Situation of the Russian North: Problems and Solutions]. Moscow, Sovremennaya ekonomika i pravo, 2012, p. 64.
32. MKS na polyuse [International Space Station on the Pole]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 16 marta, available at: <https://rg.ru/2016/03/16/v-moskve-predstavili-proekt-mezhdunarodnoj-arkticheskoy-stancii.html>.
33. Led tronulsya [The Ice has Broken]. *Rossiyskaya gazeta*, 2016, 5 aprelya, available at: <https://rg.ru/2016/04/04/kak-sdelat-severnyie-regiony-populiarnymi-kurortami.html>.
34. Evropa i Rossiya khotyat chego-nibud' noven'kogo [Europe and Russia Want Something New]. *Kommersant'*, 2016, 14 marta, available at: <http://www.kommersant.ru/doc/2936878>.
35. Amerikantsy gotovyat zamenu VTO [Americans are Ready to Replace the WTO]. *Izvestiya*, 2016, 26 aprelya, available at: <http://izvestia.ru/news/611491>.