

УДК 327

Севастьянов С. В., Кравчук А. А.

Ускоренное развитие Арктики и Дальнего Востока: синергия проектов

Введение. После 2014 г. наметилась тенденция к ослабеванию старых политико-экономических связей России в Европе, обусловленная политическими разногласиями с западными странами по поводу "крымского вопроса". Отказ западных партнёров от дальнейшего сотрудничества с РФ оказал негативное влияние на развитие Арктики, где реализация большинства экономических проектов оказалась под угрозой срыва. Необходимость развития этого стратегически важного региона страны привела к закономерному стремлению российского руководства найти новых экономических партнёров в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АТР), что существенно повысило роль и значимость Дальнего Востока. В научном сообществе это явление получило наименование "политики российского поворота на Восток", хотя на деле он начался раньше. В целом же события "посткрымского периода" серьёзно затронули арктическую зону РФ (АЗРФ) и Дальний Восток (ДВРФ), предопределив вектор ускоренного развития двух макрорегионов России.

В отечественной научной литературе представлено много научных работ, посвящённых исследованиям проблем и перспектив развития этих макрорегионов. В исследовании АЗРФ существенный вклад внесли П. А. Гудев [4], В. П. Журавель [7], В. Н. Коньшев, А. А. Сергунин, С. В. Субботин [9], Ю. Ф. Лукин [12] и др. Значительное число работ посвящено и макрорегиону Дальнего Востока, в том числе таких ученых, как П. Я. Бакланов [2], П. А. Минакир [14], А. Н. Швецов [40] и др. При этом в вышеперечисленных работах оба макрорегиона, как правило, рассматриваются как самостоятельные и не связанные между собой объекты государственной политики, которым присущи уникальные географические, экономические, социальные, военно-политические и другие характеристики, а для их развития требуются те или иные меры господдержки. Так, по оценке академика РАН П. А. Минакира, российский Дальний Восток, с одной стороны, неконкурентоспособен с точки зрения стандартных рыночных процедур, а с другой – имеет высокую значимость с точки зрения национальных геостратегических и геоэкономических целей. В этой связи он выдвинул гипотезу о том, что его "приоритетное экономическое развитие возможно только в случае нахождения эффективной комбинации масштабов и источников инвестиционных ресурсов с адекватным для решения данной задачи типом институционального режима..." [14]. В то же время, когда П. А. Минакир обратился к проблематике развития совместных междисциплинарных арктических исследований, то в качестве объекта избрал Тихоокеанскую Арктику [13].

При этом тенденции развития макрорегионов АЗРФ и ДВРФ в последние годы свидетельствуют об их растущих взаимосвязи и взаимодополняемости. Во многом "точка невозврата" была пройдена в 2018–2019 гг., когда успешно заработал первый арктический проект Новатэка "Ямал СПГ" по добыче, переработке и транспортировке СПГ потребителям в страны Европы и АТР, что стало катализатором для комплексного практического развития Северного морского пути.

© Севастьянов С. В., Кравчук А. А., 2019

СЕВАСТЬЯНОВ Сергей Витальевич, д-р полит. наук, профессор кафедры международных отношений Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** sevastyanov.sv@dvfu.ru

КРАВЧУК Алексей Андреевич, канд. полит. наук, внештатный научный сотрудник научной лаборатории Международных институтов и многостороннего сотрудничества АТР Дальневосточного федерального университета (г. Владивосток). **E-mail:** zkv3krava@mail.ru

АЗРФ обладает колоссальным ресурсным потенциалом и рассматривается российским руководством в качестве стратегической ресурсной базы страны. Вместе с тем сложные климатические условия и географическая удалённость региона (особенно его восточной части) от основных промышленных центров страны делают его менее привлекательным для развития высокотехнологичных отраслей производства, таких как приборостроение, судостроение, газо- и нефтехимия, и т.д. Производимая в АЗРФ продукция будет обладать большей себестоимостью в сравнении с произведённой в регионах с более мягким климатом и, следовательно, меньшей конкурентоспособностью. Это обусловлено появлением дополнительных издержек, связанных с более высоким уровнем заработной платы для специалистов в регионе, с необходимостью обогрева производственных помещений большую часть года, с отсутствием развитой электроэнергетической сети, со сложностями конструирования производственных мощностей в условиях вечной мерзлоты и т.д. То есть АЗРФ может рассматриваться в качестве привлекательного региона для развития добывающей промышленности, но никак не обрабатывающей.

В этих условиях существенно возрастает роль ДВРФ (особенно его южного побережья), чьи природно-климатические и географические характеристики позволяют создать современный промышленный кластер, обеспечивающий высокотехнологичную переработку ресурсов, добываемых в АЗРФ, Восточной Сибири и на самом Дальнем Востоке. Во-первых, географически ДВРФ занимает срединное положение между АЗРФ и АТР, страны которого являются основными потребителями добываемых в Арктике ресурсов, что увеличивает его транзитно-логистическую значимость для доставки арктических ресурсов на азиатские рынки сбыта. Во-вторых, созданные на ДВРФ режимы территорий опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) и порто-франко благоприятствуют привлечению инвесторов, в том числе и зарубежных.

При этом многие государства АТР проявляют интерес к реализуемым в АЗРФ и на ДВРФ экономическим проектам и выражают готовность к развитию сотрудничества с Россией в освоении обоих макрорегионов, однако зачастую выдвигаемые проекты остаются на уровне деклараций либо имеют незначительные масштабы. В этом контексте принципиально отличается арктическая политика Пекина, характеризующаяся как возросшей практической активностью по всем направлениям, так и подведением под неё новой теоретико-концептуальной базы. По оценке новозеландского эксперта, Пекин уже вошел в немногочисленный клуб великих полярных держав, имеющих существенное влияние на обоих мировых полюсах, и, начиная с 2014 г., использует концепцию "великой полярной державы" для обозначения своих устремлений и подчеркивания значимости полярных регионов для национальных интересов Китая [44]. В этой связи следует считать, что уже имеющие место существенные вложения Пекина в российские энергетические проекты в Арктике [11] не являются конъюнктурными, а являются частью долговременной стратегии, и в перспективе эти вложения, как и в обеспечивающие их деятельность промышленные и инфраструктурные проекты на Дальнем Востоке, будут только расти.

Таким образом, одной из "прорывных" для сегодняшней России проблем является оперативное обоснование и последующая реализация проектов, обеспечивающих синергию развития малоосвоенных российских макрорегионов Арктики и Дальнего Востока. Что касается методологии региональной политики правительства России, то оно сделало первый знаковый шаг в этом направлении, преобразовав в феврале 2019 г. Министерство РФ по развитию Дальнего Востока в Министерство РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики. За этим в ближайшее время должна последовать выработка руководством России стратегии и программ совместного развития этих макрорегионов с опорой на государственные институты развития, особые правовые режимы и выборочную финансовую поддержку проектов.

В силу быстрых происходящих, в первую очередь, в Арктике перемен, фундаментальных академических работ на тему сопряжения развития двух макрорегионов пока не появилось. В этой связи авторы в качестве отправной точки для исследования избрали развернутую программу перехода РФ к интенсивному развитию этих регионов, которую в своей монографии представил

известный российский политик с уникальным опытом руководящей работы в арктическом регионе В. А. Штыров [41]. В соответствии с этой, во многом публицистической, работой центрами развития отраслей, ориентированных на промышленное и инфраструктурное развитие Арктики, в том числе на создание в этих интересах продуктивных отраслей шестого технологического уклада, должны стать традиционные сибирские и дальневосточные промышленные районы.

В этой связи основными методами исследования для авторов станут системный и сравнительный, а его целью – поиск точек соприкосновения между реализуемыми в АЗРФ и на ДВРФ экономическими проектами, а также перспективных направлений соразвития двух макрорегионов. Очевидно, что процесс сопряжения проектов АЗРФ и ДВРФ будет связан со многими проблемами и рисками, детальное рассмотрение которых требует специального анализа крупных научных коллективов и останется за рамками данной статьи.

Для достижения цели исследования авторы намерены решить четыре исследовательские задачи: 1) изучить возможные пути сопряжения проектов добывающей промышленности АЗРФ и обрабатывающей промышленности ДВРФ, с целью выхода на рынки АТР с продукцией, имеющей большую добавленную стоимость; 2) определить возможности развития инфраструктурных проектов АЗРФ и ДВРФ, связанных с освоением Северного морского пути (СМП); 3) раскрыть перспективы развития судостроительной отрасли ДВРФ за счёт реализации заказов, формируемых в интересах АЗРФ; 4) оценить перспективы научно-технического сотрудничества ведущих вузов и предприятий АТР и ДВРФ в вопросах совместного исследования и реализации арктических проектов.

Перспективы развития дальневосточного нефтехимического кластера. Основную статью экспортных доходов РФ (более 54%) составляет экспорт углеводородного сырья – 234,9 млрд долл. США в 2018 г. [42]. В физическом выражении объёмы экспорта составили: нефти – 236,6 млн. т. (в сравнении с 2017 г. рост – 0,5%), трубопроводного газа – 202,2 млрд куб. м (рост – 5,9%), сниженного природного газа (СПГ) – 35,1 млрд куб. м (рост – 71,6%).

Руководство РФ планирует наращивать экспортные поставки углеводородного сырья с освоением месторождений континентального шельфа морей АЗРФ и ДВРФ, обладающих большими запасами углеводородов. Наиболее масштабные проекты, реализуемые в этих макрорегионах, связаны с добычей нефти и газа, в их числе "Сахалин-1", "Северное Чайво", "Приразломное", "Ямал-СПГ", "Арктик СПГ-2", "Сахалин-2" и др. Основные объёмы добываемых в АЗРФ и на ДВРФ углеводородов поставляются в страны АТР, испытывающие дефицит собственных энергоресурсов.

Руководство страны понимает, что в долгосрочной перспективе опора на экспортно-сырьевую модель экономического развития может оказаться губительной для российской экономики, и поэтому в Стратегии экономической безопасности РФ до 2030 г. "исчерпание экспортно-сырьевой модели экономического развития, резкое снижение роли традиционных факторов обеспечения экономического роста" и "отсутствие российских несырьевых компаний среди глобальных лидеров мировой экономики" возведены в ранг угроз экономической безопасности [34].

На сегодняшний день наиболее быстрорастущим считается глобальный рынок продуктов нефтехимической отрасли. Его общий объём в 2015 г. составил 1,464 млрд т. По оценкам экспертов, рынок нефтехимии сохранит высокие темпы роста, и к 2020 г. его объём составит 1,708 млрд т, а к 2026 г. он может подняться до 1,932 млрд т. Указанный процесс обусловлен увеличением спроса на нефтехимическую продукцию, прежде всего, со стороны азиатских государств, в первую очередь, Китая [43]. Доля нефтехимии в российской экспортной корзине существенно уступает экспорту сырья и составляет около 5,8% (26,65 млрд долл. США) [42]. При этом большинство нефтеперерабатывающих предприятий сосредоточены в западной части РФ [17].

Таким образом, учитывая, что планируется существенный рост поставок углеводородного сырья АЗРФ и ДВРФ в страны АТР, а основные нефтехимические предприятия сосредоточены на западе страны, напрашивается вывод о необходимости создания на территории ДВРФ современного нефтехимиче-

ского кластера для обеспечения роста экспорта в АТР нефтехимической продукции с высокой добавленной стоимостью, а не сырья. Первые шаги на этом пути уже сделаны, чему в большой степени способствуют предпринятые меры, направленные на повышение инвестиционной привлекательности ДВРФ (создание режимов ТОСЭР и порто-франко).

В 2015 г. в г. Свободный Амурской области начато строительство Амурского газоперерабатывающего завода (АГПЗ), который должен стать одним из крупнейших газоперерабатывающих предприятий в мире (проектная мощность завода – 42 млрд куб. м. газа в год). Этот проект реализуется на базе ТОСЭР "Свободный". Собственник АГПЗ – ООО "Газпром переработка Благовещенск" (дочернее предприятие ПАО "Газпром"). Проектированием, координацией поставок оборудования, материалов и управлением строительством АГПЗ занимается ОАО "НИПИГАЗ" (дочернее предприятие ПАО "СИБУР Холдинг") [1]. Завод обеспечит производство ценных для газохимической и других отраслей промышленности компонентов – пропана, этана, бутана, пентан-гексановой фракции и гелия. Основным потребителем производимой АГПЗ продукции будет Китай. При этом запуск первой очереди предприятия (из двух технологических линий) запланирован на май 2021 г., а всех шести технологических линий – на 2025 г. [30].

В 2018 г. ПАО "СИБУР Холдинг" заявило о планах начать строительство в г. Свободном Амурского газохимического комплекса (АГХК) по производству полиэтилена (проектная мощность – 1,5 млн. т. в год). Сырьё для завода будет поставлять АГПЗ. В прошлом году компании договорились о поставках 2 млн т. этановой фракции в год [30]. Планируемый запуск АГХК синхронизирован с запуском четвертой очереди АГПЗ и намечен на 2024 г. [23].

Другим крупным проектом нефтехимической отрасли на ДВРФ должен стать масштабный проект ПАО "Роснефть" "Восточная нефтехимическая компания" (ВНХК) по строительству современного нефтехимического комплекса в г. Находка Приморского края на базе ТОСЭР "Нефтехимический". По данным на 2018 г. компания планировала построить две очереди: нефтехимическую – к 2026 г., и нефтеперегонный завод (НПЗ) – к 2029 г. Общая мощность проекта оценивалась более чем в 12 млн. т. перерабатываемой нефти в год, с производством около 8 млн. т. топлива и 4,5 млн. т. нефтехимической продукции. При этом стоимость проекта оценивалась на уровне 0,8–1,3 трлн руб. [22]. В июне 2016 г. ПАО "НК "Роснефть" и Китайская национальная химическая корпорация ChemChina подписали Соглашение об основных условиях совместного проведения технико-экономического обоснования проекта ВНХК, которое предусматривало вхождение китайской компании в капитал проекта с долей 40% [26].

Однако в мае 2019 г. стало известно, что ПАО "НК "Роснефть" отказывается от реализации проекта ВНХК из-за предпринятого Правительством РФ т.н. большого налогового маневра, который предполагает рост НДС и постепенное обнуление экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты, а также мер ручного регулирования нефтеперерабатывающего бизнеса (речь идет о заморозке цен на топливо). Тем не менее, уже в июне 2019 г. "Роснефть" выступила с заявлением о готовности продолжить "диалог с органами исполнительной власти с тем, чтобы попытаться найти эффективную экономическую модель проекта", а также о том, что "при наличии привлекательных и гарантированно стабильных фискальных и регуляторных условий, "Роснефть" и её партнеры будут готовы вернуться к реализации проекта ВНХК" [27].

Согласно принятой в 2017 г. стратегии ПАО "НК "Роснефть", компания рассматривает нефтехимическую отрасль в качестве одного из приоритетных направлений дальнейшего развития, связывая это с необходимостью укрепления позиций на быстрорастущих рынках Азии [18]. В этих условиях отказ от реализации проекта ВНХК выглядит скорее, как попытка добиться более выгодных условий его реализации. И она может увенчаться успехом, так как Правительство РФ выразило готовность предоставить проекту ВНХК дополнительные льготы, о чем в июне 2019 г. на Петербургском экономическом форуме заявил глава Министерства энергетики РФ Александр Новак [39]. Учитывая вышесказанное, есть основания предполагать, что проект ВНХК всё же

Таблица 1. Статистика грузоперевозок по СМП

Год	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Объём перевезённых грузов (млн. т.)	–	–	2,9	3,8	5,4	7,48	10,7	19,689
Количество транзитных проходов	41	46	71	31	18	19	27	27

Источник: составлено на основе [19; 45].

будет реализован, поскольку в его успехе заинтересованы как "Роснефть", так и правительство РФ.

На площадках ТОСЭР "Нефтехимический" (п. Козьмино) также реализуется проект строительства Находкинского завода минеральных удобрений и метанола (НЗМУ) для поставок продукции, преимущественно, в страны АТР. Начало строительства завода намечено на конец 2019 г., а окончание и выход на полную мощность: первой линии (по производству 1,8 млн. т. метанола в год) – на 2022 г., второй линии (по производству 1,8 млн. т. аммиака в год) – на 2024 г. Площадка под строительство завода расположена близко к трубопроводной системе ПАО "Газпром", с которым в 2015 г. НЗМУ заключил договор на поставки природного газа в объеме до 3,15 млрд куб. м газа в год на 20 лет. Общее количество рабочих мест на предприятии превысит 1,5 тыс. [16].

Успешная реализация вышеуказанных проектов позволит РФ поставлять на азиатские рынки не только добываемые в АЗРФ и на ДВРФ углеводородные ресурсы, но и продукцию нефтехимической отрасли с высокой добавленной стоимостью, обеспечивая планируемый правительством РФ переход от экспортно-сырьевой к инновационной экономике.

Комплексное развитие инфраструктуры портов АЗРФ и ДВРФ в рамках проекта СМП. Официальная статистика грузоперевозок по СМП указывает на ежегодное увеличение общего тоннажа перевозимых в АЗРФ грузов (см. таблицу 1). Этот рост обусловлен в первую очередь нарастанием деятельности самой России по освоению ресурсов АЗРФ в рамках реализации крупных региональных проектов (таких как "Ямал-СПГ", "Новый порт", "Арктик СПГ-2" и т. д.), то есть интенсификацией внутриарктических перевозок.

Вместе с тем, количество трансарктических перевозок по СМП не имеет подобных темпов роста, что, по мнению авторов, во многом связано с отсутствием концепции (логистической схемы) эффективного использования маршрута. Учитывая, что количество судов ледового класса ограничено, их длительное пребывание на свободных ото льда участках вод экономически нецелесообразно, особенно в период зимней и весенней навигации. Возможным решением этой проблемы может стать внедрение логистической схемы с опорой на два крупных логистических хаба при входе на СМП в его восточной и западной частях. Наиболее подходящими для этих целей считаются морские порты Мурманск и Петропавловск-Камчатский, являющиеся незамерзающими портами с круглогодичной навигацией. Принцип работы указанной логистической схемы представлен на рисунке 1.

Для эффективного применения концепции челночных перевозок по СМП оба логистических хаба должны обладать примерно равными транспортно-логистическими возможностями. На деле же Петропавловск-Камчатский уступает Мурманску: более чем в 11 раз – по пропускной способности грузовых терминалов, почти в два раза – по количеству причалов и по общей длине причального фронта, в 1,5–2 раза – по площади крытых и открытых складов, а также по ёмкости резервуаров для хранения нефтепродуктов. Кроме того, Мурманск способен принимать суда дедевтом до 300 тыс. т. в режиме круглогодичной навигации [25], а Петропавловск-Камчатский – лишь суда, дедевтом которых не превышает 50–60 тыс. т. Таким образом, переход к применению концепции челночных перевозок по СМП потребует от РФ обеспечить: на первом этапе – наращивание транспортно-логистических возможностей Петропавловска-Камчатского до уровня, сопоставимого с возможностями



Рис. 1. Схема реализации концепции челночных перевозок по СМП
 Источник: составлено на основе [10].

Мурманска; на втором этапе – поступательное соразвитие обоих логистических хабов, пропорционально фактическому росту объёмов трансарктических грузоперевозок.

Реализация этого масштабного проекта потребует солидных затрат, и, как отмечают российские эксперты, основная задача государственной политики в АЗРФ заключается в создании условий для притока инвестиций, обновления основных фондов и инфраструктуры [9]. На практике первый этап внедрения концепции челночных перевозок по СМП уже реализуется. Правительством РФ приняты меры по повышению инвестиционной привлекательности порта Петропавловск-Камчатский: во-первых, в Камчатском крае была создана ТОСЭР "Камчатка", в составе которой образованы 9 инвестиционных площадок, одна из которых – "Морской порт" – направлена на развитие транспортно-логистической инфраструктуры порта Петропавловск-Камчатский; во-вторых, на территории Петропавловска-Камчатского был введен режим порто-франко. Как результат, к концу 2018 г. на территории Камчатского края на разных стадиях реализации находилось 240 внебюджетных инвестиционных проектов, с общим объёмом частных инвестиций около 216 млрд руб. При этом, объёмы инвестиций по этим проектам существенно разнятся, от нескольких млн руб. в сферу бытового обслуживания до нескольких млрд руб. в развитие портовой инфраструктуры [8].

В октябре 2017 г. ПАО "Новатэк" и Правительство Камчатского края подписали соглашение о строительстве в регионе плавучего терминала по перевалке СПГ. Пропускная способность планируемого терминала (более 21 млн. т. в год) превышает максимальную мощность завода "Ямал-СПГ" (16,5 млн. т. в год), что указывает на его привязку не только к этому проекту, но и к проекту "Арктик СПГ-2". Как отметил председатель правления ПАО "Новатэк" Леонид Михельсон, "строительство терминала позволит оптимизировать транспортную логистику при доставке СПГ из АЗРФ потребителям в АТР, стимулировать использование СМП, а в дальнейшем – создать на базе перевалочного терминала независимый центр формирования цены СПГ в АТР" [15].

Перевалочный СПГ-терминал позволит уменьшить использование СПГ-танкеров ледового класса (Ямалмакс), которые будут выгружать СПГ на камчатский СПГ-терминал, откуда обычные СПГ-танкеры (не ледового класса) будут доставлять его потребителям в АТР. Эта схема, по сравнению с пря-

мой доставкой СПГ в АТР, позволит снизить стоимость транспортировки газа на 0,2 долл. США за один млн британских тепловых единиц. При перевалке 21,1 млн. т. СПГ экономия составит около 225 млн долл. США в год [35].

В марте 2019 г. Правительство РФ утвердило план по инвестиционному строительству СПГ-терминала в Камчатском крае общей стоимостью в 108 млрд руб. Проект будет реализовываться в границах ТОСЭР "Камчатка". Начало строительства СПГ-терминала намечено на 2020 г., а запуск первого пускового комплекса запланирован на 2022 г., второго – на 2023 г. "Новатэк" планирует построить аналогичный СПГ-терминал и в Мурманской области, распоряжение о строительстве которого подписано Председателем Правительства РФ в апреле 2019 г. Стоимость проекта оценивается в более 70 млрд руб. Начало работ намечено на 2020 г., а окончание – на 2023 г. Общая мощность Мурманского СПГ-терминала после запуска составит 41,4 млн т. в год [20].

Таким образом, более эффективная модель эксплуатации судов ледового класса на трассе СМП поддержана Правительством РФ, а ПАО "Новатэк" стало первой российской компанией, планирующей приступить к эксплуатации СМП с применением концепции челночных перевозок, о которой мы упоминали выше.

Перспективы развития дальневосточного судостроительного кластера. Другим условием успешной реализации концепции челночных перевозок по СМП выступает наличие достаточного количества судов ледового класса, способных обеспечивать круглогодичную транспортировку грузов. В этих целях РФ необходим собственный флот крупнотоннажных транспортных судов ледового класса, способных свободно действовать в арктических водах. Выполнение указанной задачи также потребует масштабных инвестиций и кооперации с зарубежными судостроительными компаниями.

Крупнейшей судостроительной компанией РФ является АО "Объединенная судостроительная корпорация" (ОСК), однако в обозримом будущем её предприятия не смогут обеспечить серийный выпуск гражданских судов ледового класса, поскольку большая часть их мощностей занята выполнением Гособоронзаказа для ВМФ РФ и экспортных заказов по линии военно-технического сотрудничества. В сложившихся условиях с целью реализации проектов в АЗРФ российские компании были вынуждены размещать свои заказы на строительство судов ледового класса на иностранных верфях (преимущественно в АТР).

Стремясь удовлетворить растущий спрос на строительство гражданских судов и обеспечить развитие промышленности ДВРФ, российское руководство предприняло ряд шагов, направленных на развитие гражданского судостроения на Дальнем Востоке [3]. Сегодня на базе ТОСЭР "Большой Камень" реализуется проект стоимостью более 92 млрд руб. по строительству судостроительного комплекса "Звезда". Реализацией проекта занимается совместное предприятие компаний АО "Газпромбанк", ПАО "НК "Роснефть" и АО "Роснефтегаз" – ЗАО "Современные технологии судостроения" [24]. Проект реализуется в два этапа: первый – введение в эксплуатацию блока корпусных производств и окрасочных камер (сданы в эксплуатацию в 2016 г.) с открытым тяжёлым стапелем и передаточным доком для строительства среднетоннажных судов и морской техники (срок – конец 2019 г.); второй – введение в эксплуатацию сухого дока, достроечных цехов и набережных (срок – 2024 г.) [36].

В рамках реализации проекта планируется создать полноценный судостроительный кластер при максимальной локализации производства необходимых для судостроения компонентов на территории Приморского края, где запланировано строительство заводов по производству дизельного оборудования, энергетических установок, полимерных материалов, крупноформатного стального листа и других материалов для нужд судоверфи [32]. По данным Министерства промышленности и торговли РФ, до 2030 г. суммарная заявленная потребность российской промышленности в морских судах составляет 237 единиц, 36 из которых – это объекты крупнотоннажного судостроения для разработки ресурсов шельфовых месторождений [31]. В условиях загруженности предприятий АО "ОСК" заказами МО РФ, большую часть заказов на гражданские суда может получить СК "Звезда".

По оценке представителей "Роснефти", вывод проекта СК "Звезда" на позитивные экономические показатели станет возможным при получении заказов на постройку до 2035 г. 178 судов [29]. На сегодняшний день судостроительная компания имеет заказы на строительство 36 судов от следующих компаний: ПАО "НК "Роснефть" – 10 танкеров ледового класса "Афрамекс", 10 арктических танкеров-челноков ледового класса "Арс7", четырех многофункциональных судов снабжения ледового класса и одного арктического танкера-челнока; ФГУП "Росморпорт" – на строительство головного мелкосидящего ледокола проекта 22740 (с дальнейшим выпуском ещё трёх судов этой серии); ПАО "Совкомфлот" – на строительство двух танкеров ледового класса "Афрамекс" (тем самым серия этих судов увеличена до 12 единиц), трёх танкеров-продуктовозов; ПАО "Газпром" – на строительство трёх судов снабжения, одного пассажирского судна для перевозки экипажей добывающих и буровых платформ, а также одного многофункционального ледокольного судна. Кроме того, в 2018 г. руководство страны приняло решение разместить заказ на строительство первого сверхтяжёлого ледокола "Лидер" на СК "Звезда" [21].

Таким образом, портфель заказов СК "Звезда" будет формироваться преимущественно за счёт крупных компаний, занимающихся разработкой шельфовых месторождений АЗРФ и ДВРФ. Пилотную загрузку верфи обеспечили ПАО "НК "Роснефть" и её дочерние предприятия, при этом ключевой проблемой дальневосточной судостроительной отрасли на данном этапе является отсутствие опыта строительства высокотехнологичных крупнотоннажных судов – СПГ-танкеров, контейнеровозов, морских буровых, разведочных и добывающих платформ ледового класса.

Перспективы развития научно-технического сотрудничества на ДВРФ в интересах реализации проектов в АЗРФ. Площадкой, обеспечивающей проведение комплексных научных исследований на ДВРФ, должен стать остров Русский (г. Владивосток), который включен в комплексный план социально-экономического развития Приморского края до 2025 г. Предполагается, что в рамках будущей ТОСЭР "Остров Русский" будет создан международный научно-образовательный и технологический кластер, в состав которого войдут конгрессно-выставочный комплекс, научно-исследовательский и лечебный центр, международный деловой центр, малоэтажный жилой комплекс, спортивный комплекс, туристические объекты. В общей сложности в строительство кластера планируется вложить 141,5 млрд руб. [28]. Основой научно-исследовательского центра станет Дальневосточный Федеральный Университет (ДФУ), который уже ведёт научные исследования, способствующие реализации российских арктических проектов.

В 2014 г. в ДФУ был запущен проект по созданию Центра превосходства в области арктических технологий освоения ресурсов Мирового океана "Дальневосточный Арктический инжиниринговый центр". Этим проектом предусматривается создание ряда научно-исследовательских лабораторий для оказания полного спектра инжиниринговых услуг и научного сопровождения проектов на арктическом шельфе. В ДФУ уже созданы несколько базовых лабораторий, среди которых: ледовая лаборатория, лаборатории подводной робототехники и новых материалов, Центр по разработке и конструированию морской техники, Центр по исследованию и конструированию инженерных сооружений для обустройства месторождений в Арктике и др. [6].

Имеется большой потенциал для дальнейшего роста научно-технического сотрудничества ДФУ с ведущими университетами стран АТР. В настоящее время в вузе работают "Российско-китайский полярный инжиниринговый и научно-исследовательский центр" и "Российско-австралийский центр исследований Арктики и Антарктики". В 2017 г. достигнуто соглашение о расширении сотрудничества по арктической проблематике между ДФУ, Национальным университетом Сингапура и Университетом Окленда (Новая Зеландия).

Накопленный опыт и знания позволяют ДФУ выстраивать конструктивное сотрудничество с предприятиями реального сектора экономики. Так, ДФУ является базовым партнёром "Роснефти" в сфере научных исследований и подготовки квалифицированных кадров для нефтегазовой отрасли. В 2017 г. учёные ДФУ по заказу компании провели исследование геокриологических условий на Хатангском участке недр (на шельфе моря Лапте-

вых). Полученные результаты помогли определить условия работы для поисково-разведочного бурения и дальнейшего обустройства месторождения, а также будут использоваться при проектировании морской инфраструктуры и системы транспортировки углеводородов [5]. В конце 2018 г. учёные ДВФУ получили заказ на научно-техническое сопровождение строительства сухого дока СК "Звезда", параметры которого должны обеспечить строительство сверхтяжёлых судов, таких, как ледокол "Лидер". В дальнейшем эти параметры позволят верфи выпускать арктические СПГ-танкеры, буровые платформы ледового класса и другую крупнотоннажную морскую технику [38].

В феврале 2019 г. дан старт исследованиям прочностных свойств ровного морского льда, которые проводятся в рамках заключенного на полях ВЭФ-2018 договора между ПАО "НК "Роснефть", ДВФУ и ООО "Арктический Научный Центр" (входит в Корпоративный научно-проектный комплекс "Роснефти"). Уникальность проекта заключается в том, что впервые в мировой науке ледостроительские работы ведутся одновременно на четырех полигонах (два – в АЗРФ, два – на ДВРФ), для которых характерны различные типы ровного льда [37].

Таким образом, необходимость расширения экономической деятельности России в АЗРФ будет способствовать углублению сотрудничества ДВФУ с ведущими российскими и иностранными вузами и предприятиями, закрепляя за ним статус одного из ведущих университетов АТР, занимающегося проведением комплексных исследований в Арктике.

Заключение. Одним из приоритетных направлений государственной политики России является ускоренное социально-экономическое развитие АЗРФ и ДВРФ [33], и проведённое исследование указывает на растущую степень взаимосвязи и взаимозависимости двух макрорегионов.

Необходимость осуществления Россией крупных арктических проектов открыла новые возможности для роста экономики ДВРФ, такие как: реализация инфраструктурных проектов, развитие наукоёмких и инновационных отраслей производства (судостроение и нефтехимия), повышение научно-технического потенциала дальневосточных вузов и предприятий, а также расширение их сотрудничества с зарубежными партнёрами. В свою очередь, успешность реализации дальневосточных проектов отразится на темпах и масштабах освоения АЗРФ – без развития инфраструктуры порта Петропавловск-Камчатский трудно обеспечить эффективное использование СМП, а без строительства судов ледового класса на СК "Звезда" не удастся расширить и активизировать деятельность различных направлений бизнеса в Арктике и т.д.

По мнению авторов, дальнейшая политика РФ в Арктике и на Дальнем Востоке будет определяться принципом планомерного соразвития двух макрорегионов, при котором АЗРФ будет отведена роль ресурсной, а ДВРФ – промышленной и научной базы страны. Предпринятые меры государственного стимулирования предпринимательской деятельности (введение режима ТОСЭР и порто-франко) позволяют создать на ДВРФ (особенно в его южной части) современный кластер, обеспечивающий высокотехнологичную переработку ресурсов, добываемых в Арктике, Сибири и Дальнем Востоке, и экспорт в страны АТР продукции с высокой добавленной стоимостью.

Кроме того, в ходе формирования на базе ДВФУ "Дальневосточного Арктического инжинирингового центра" предусмотрено создание научно-исследовательских лабораторий для оказания полного спектра инжиниринговых услуг и научного сопровождения проектов на арктическом шельфе. Реализация этих планов позволит РФ как повысить свой статус в системе международных отношений АТР, так и сделать важный шаг на пути от экспортно-сырьевой к инновационной модели экономического развития.

Литература

1. Амурский газоперерабатывающий завод [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/amur-gpp/> (дата обращения: 01.09.2019).
2. Бакланов П. Я., Новиков А. Н., Новикова М. С. Влияние трансграничности на территориальные структуры Приморского края России и сопредельных территорий // Учен. зап. Казан. ун-та. Сер. Естеств. науки. 2018. Т. 160, кн. 1. С. 162–177.
3. Гриванов Р. И., Гу Фанцзе. К вопросу о роли высокотехнологического производства в обеспечении ускоренного развития региона: судостроение на Дальнем Востоке России и реализация Закона о свободном порте Владивосток // Фундаментальные исследования. 2016. № 11. С. 166–170.
4. Гудев П. А. Арктика в исследованиях ИМЭМО (арктические соседи и экономический потенциал Арктики) // Мировая экономика и международные отношения. Том. 61. № 6. 2017. С. 103–113.
5. ДВФУ по заказу "Роснефти" проведет исследование нового месторождения в Арктике [Электронный ресурс]. URL: https://www.dvfu.ru/news/science_and_innovation/fefu_on_the_order_of_rosneft_will_conduct_a_study_of_the_new_field_in_the_arctic/ (дата обращения: 01.09.2019).
6. ДВФУ станет центром по освоению Арктики и ее Тихоокеанского побережья [Электронный ресурс]. URL: https://www.dvfu.ru/news/fefu-news/dvfu-stanet-centrom-po-osvoeniю-arktiki-i-ee-tihookeanskogo-pobereza/?PAGEN_2=42 (дата обращения: 01.09.2019).
7. Журавель В. П. Государственная комиссия по вопросам развития Арктики: итоги работы первых двух лет // Государственный аудит. Право. Экономика. 2017. № 1. С. 30–36.
8. Инвестиционная карта Дальневосточного федерального округа [Электронный ресурс]. URL: <https://investmap.erdс.ru/app/tor/13057> (дата обращения: 01.09.2019).
9. Коньшев В. Н., Сергунин А. А., Субботин С. В. Государственный приоритет – устойчивое развитие российской Арктики // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. Т. 13. № 3 (348). 2017. С. 416–430.
10. Кравчук А. А. Транспортно-логистические возможности российской Арктики: современное состояние и перспективы развития // Государственная служба. 2017. Т. 19. № 4 (108). С. 113–119.
11. Лексюткина Я. В. Китай и Индия в Арктике: интересы, стратегии и сотрудничество с Россией // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 40–48.
12. Лукин Ю. Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире: монография. Сев. (Арктич.) федер. ун-т им. Ломоносова. – Архангельск: ИПЦ САФУ, 2013. 281 с.
13. Минакир П. А., Краснопольский Б. Х. Междисциплинарные национальные и трансграничные исследования Тихоокеанской Арктики. Сборник статей "Ученые записки" под ред. П. А. Минакира. Хабаровск, 2017. С. 66–79.
14. Минакир П. А., Прокапало О. М. Дальневосточный приоритет: инвестиционно-институциональные комбинации // Журнал Новой экономической ассоциации. 2018. № 2. С. 146–155.
15. На Камчатке планируют построить морской терминал по перегрузке сжиженного газа [Электронный ресурс]. URL: <https://kam24.ru/news/main/20171024/53052.html#sthash.z7oDDQeF.Hx3tnVOy.dpuf> (дата обращения: 01.09.2019).
16. Находкинский завод минеральных удобрений [Электронный ресурс]. URL: <http://nzm.ru/project.html> (дата обращения: 01.09.2019).
17. Нефтехимические комплексы и предприятия в России [Электронный ресурс]. URL: <https://www.neftegaz-expo.ru/ru/ui/17139/> (дата обращения: 01.09.2019).
18. Новая Стратегия "Роснефть–2022" [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rosneft.ru/docs/report/2017/ru/strategy.html#strategy.html#oil-refining-and-petroleum-chemistry> (дата обращения: 01.09.2019).
19. Объем перевозок по Северному морскому пути увеличился в 2018 году в 2 раза [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/114988> (дата обращения: 01.09.2019).
20. Перегрузочный комплекс плавучих СПГ-терминалов НОВАТЭКа в Мурманской области будет достроен к 2023 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/445215-spg-terminal-novateka-v-murmanskoy-oblasti-budet-dostroen-k-2023-g/> (дата обращения: 01.09.2019).
21. Портфель заказов СК "Звезда" во II полугодии 2018 года вырос на 42% [Электронный ресурс]. URL: <http://portnews.ru/news/270662/> (дата обращения: 01.09.2019).
22. Потеря в Находке: "Роснефть" отказалась от проекта ВХК [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/05/14/5cd984b09a7947266d593ee4> (дата обращения: 01.09.2019).
23. Проект Амурского ГХК [Электронный ресурс]. URL: <https://www.sibur.ru/about/investments/16905/> (дата обращения: 01.09.2019).

24. Проекты трех этапов I очереди верфи "Звезда" одобрены Главгосэкспертизой [Электронный ресурс]. URL: <https://www.eastrussia.ru/news/proekty-trekh-etapov-i-ocheredi-verfi-zvezda-odobreny-glavgosekspertizoy/> (дата обращения: 01.09.2019).
25. Развитие Мурманского транспортного узла: планы и перспективы [Электронный ресурс]. URL: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/2014/conference/doklad2.pdf> (дата обращения: 01.09.2019).
26. Роснефть и ChemChina подписали Соглашение об установлении этапов дальнейшей реализации проекта ВНХК [Электронный ресурс]. URL: <http://energybase.ru/news/companies/rosneft-i-chemchina-podpisali-soglasenie-ob-ustanovlenii-etapov-dalnejšej-2016-09-05> (дата обращения: 01.09.2019).
27. России есть за что бороться в проекте ВНХК [Электронный ресурс]. URL: <https://oilcapital.ru/article/general/20-06-2019/rossii-est-za-cto-borotsya-v-proekte-vnhk> (дата обращения: 01.09.2019).
28. Русский с китайцами братья на 20 млрд: развитием острова займутся инвесторы из КНР [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3598873> (дата обращения: 01.09.2019).
29. Сечин: для улучшения показателей СК "Звезда" нужно больше заказов [Электронный ресурс]. URL: <https://www.infox.ru/news/277/economy/company/182992-secinda-ulucsenia-pokazatelej-sk-zvezda-nuzno-bolše-zakazov> (дата обращения: 01.09.2019).
30. Сибур готов покупать у Газпрома до 1,5 млн. т. СУГ в год для Амурского ГХК [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.reuters.com/article/russiaFeed/idRUKCN1RF1BD-ORUBS> (дата обращения: 01.09.2019).
31. СК "Звезда" станет главным центром судостроения [Электронный ресурс]. URL: http://dvkapital.ru/companies/primorskij-kraj_26.01.2016_7784_sk-zvezda-stanet-glavnym-tsentróm-sudostroenija.html (дата обращения: 01.09.2019).
32. Создание судостроительного кластера на юге Приморского края [Электронный ресурс]. URL: <http://dcss.ru/projects/sozdanie-sudostroitel'nogo-klastera-na-yuge-primorskogo-kрая.html> (дата обращения: 01.09.2019).
33. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации (утверждена указом Президента Российской Федерации от 31.12.2015 г. № 683).
34. Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена указом Президента РФ от 13.05.2017 г. № 208).
35. Строительство СПГ-терминала "Новатэка" на Камчатке начнется через год [Электронный ресурс]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/19/796814-spg-terminala-novateka> (дата обращения: 01.09.2019).
36. Строительство судостроительного комплекса "Звезда" [Электронный ресурс]. URL: <http://dcss.ru/projects/koc-oao-dvz-zvezda/> (дата обращения: 01.09.2019).
37. Ученые ДВФУ и "Роснефти" ведут уникальные исследования морского льда [Электронный ресурс]. URL: https://www.dvfu.ru/news/international_cooperation/scientists_fefu_and_rosneft_conduct_a_unique_study_of_sea_ice/ (дата обращения: 01.09.2019).
38. Ученые ДВФУ подключились к строительству сухого дока на верфи "Звезда" [Электронный ресурс]. URL: <https://ria.ru/20181023/1531240007.html> (дата обращения: 01.09.2019).
39. Шантаж удался: "Роснефти" в Приморье пообещали дополнительные льготы [Электронный ресурс]. URL: <http://www.au92.ru/msg/shantazh-udalsya-rosnefti-v-primore-roobeshchali-dopolnitelnye-lgoty.html> (дата обращения: 01.09.2019).
40. Швецов А. Н. Особые правовые режимы для привлечения частных инвестиций и современных технологий в развитие территорий // Проблемный анализ и государственно-управленческое проектирование. 2015. № 4. С. 49–63.
41. Штыров В. А. Арктика и Дальний Восток. Величие проектов. – М.: Книжный мир, 2018. 288 с.
42. Экспорт и импорт России по товарам и странам [Электронный ресурс]. URL: <https://ru-stat.com/date-M201709-201901/RU/export/world> (дата обращения: 01.09.2019).
43. A Russian Pivot to Asia [Электронный ресурс]? URL: <https://nationalinterest.org/feature/russian-pivot-asia-34892> (дата обращения: 01.09.2019).
44. Brady A.-M. China as a Polar Great Power. – Cambridge: Cambridge University Press, 2017. 273 p.
45. The NSR Statistics [Электронный ресурс]. URL: <http://arctic-lio.com/category/statistics/> (дата обращения: 01.09.2019).

Транслитерация по ГОСТ 7.79-2000 Система Б

1. Amurskij gazopererabatyvayushhij zavod [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.gazprom.ru/projects/amur-gpp/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
2. Baklanov P. YA., Novikov A. N., Novikova M. S. Vliyanie transgranichnosti na territorial'nye struktury Primorskogo kraja Rossii i sopolredel'nykh territorij // Uchen. zap. Kazan. un-ta. Ser. Estestv. nauki. 2018. T. 160, kn. 1. S. 162–177.
3. Grivanov R. I., Gu Fantsze. K voprosu o roli vysokotekhnologichnogo proizvodstva v obespechenii uskorenno razvitiya regiona: sudostroenie na Dal'nem Vostoke Rossii i realizatsiya Zakona o svobodnom porte Vladivostok // Fundamental'nye issledovaniya. 2016. № 11. S. 166–170.
4. Gudev P. A. Arktika v issledovaniyakh IMEHMO (arkticheskie sosedi i ehkonomicheskiy potentsial Arktiki) // Mirovaya ehkonomika i mezhdunarodnye otnosheniya. Tom. 61. № 6. 2017. S. 103–113.
5. DVFU po zakazu "Rosnefti" provedet issledovanie novogo mestorozhdeniya v Arktike [Ehlektronnyj resurs]. URL: https://www.dvfu.ru/news/science_and_innovation/fevu_on_the_order_of_rosneft_will_conduct_a_study_of_the_new_field_in_the_arctic/ (data obrashheniya: 01.09.2019).
6. DVFU stanet tsentrom po osvoeniyu Arktiki i ee Tikhookeanskogo poberezh'ya [Ehlektronnyj resurs]. URL: https://www.dvfu.ru/news/fevu-news/dvfu-standet-centrom-po-osvoeniyu-arktiki-i-ee-tihookeanskogo-pobereza/?PAGEN_2=42 (data obrashheniya: 01.09.2019).
7. ZHurvael' V. P. Gosudarstvennaya komissiya po voprosam razvitiya Arktiki: itogi raboty pervykh dvukh let // Gosudarstvennyj audit. Pravo. EHkonomika. 2017. № 1. S. 30–36.
8. Investitsionnaya karta Dal'nevostochnogo federal'nogo okruga [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://investmap.erd.ru/app/tor/13057> (data obrashheniya: 01.09.2019).
9. Konyshov V. N., Sergunin A. A., Subbotin S. V. Gosudarstvennyj prioritet – ustojchivo razvitiye rossijskoj Arktiki // Natsional'nye interesy: priority i bezopasnost'. T. 13. № 3 (348). 2017. S. 416–430.
10. Kravchuk A. A. Transportno-logisticheskie vozmozhnosti rossijskoj Arktiki: sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya // Gosudarstvennaya sluzhba. 2017. T. 19. № 4 (108). S. 113–119.
11. Leksyutina YA. V. Kitaj i Indiya v Arktike: interesy, strategii i sotrudnichestvo s Rossiej // Ojkumena. Regionovedcheskie issledovaniya. 2019. № 4. S. 40–48.
12. Lukin Yu. F. Rossijskaya Arktika v izmenyayushhemsya mire: monografiya. Sev. (Arktich.) feder. un-t im. Lomonosova. – Arkhangel'sk: IPTS SAFU, 2013. 281 s.
13. Minakir P. A., Krasnopol'skij B. Kh. Mezhdistsiplinarnye natsional'nye i transgranichnye issledovaniya Tikhookeanskoj Arktiki. Sbornik statej "Uchenye zapiski" pod red. P. A. Minakira. Khabarovsk, 2017. S. 66–79.
14. Minakir P. A., Prokapalo O. M. Dal'nevostochnyj prioritet: investitsionno-institutsional'nye kombinatsii // ZHurnal Novoj ehkonomicheskoj assotsiatsii. 2018. № 2. S. 146–155.
15. Na Kamchatke planiruyut postroit' morskoy terminal po peregruzke szhizhenno gaza [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://kam24.ru/news/main/20171024/53052.html#sthash.z7oDDQeF.Hx3tnVOy.dpuf> (data obrashheniya: 01.09.2019).
16. Nakhodkinskij zavod mineral'nykh udobrenij [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://nzm.ru/project.html> (data obrashheniya: 01.09.2019).
17. Neftekhimicheskie komplekсы i predpriyatiya v Rossii [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.neftegaz-expo.ru/ru/ui/17139/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
18. Novaya Strategiya "Rosneft'–2022" [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.rosneft.ru/docs/report/2017/ru/strategy.html#strategy.html#oil-refining-and-petroleum-chemistry> (data obrashheniya: 01.09.2019).
19. Ob'em perevozok po Severnomu morskomu puti uvelichilsya v 2018 godu v 2 raza [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/114988> (data obrashheniya: 01.09.2019).
20. Peregruzochnyj kompleks plavuchikh SPG-terminalov NOVATEHKA v Murmanskoy oblasti budet dostroen k 2023 g. [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/445215-spg-terminal-novateka-v-murmanskoy-oblasti-budet-dostroen-k-2023-g/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
21. Portfel' zakazov SK "Zvezda" vo II polugodii 2018 goda vyros na 42% [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://portnews.ru/news/270662/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
22. Poterya v Nakhodke: "Rosneft'" otkazalas' ot proekta VNKKh [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.rbc.ru/newspaper/2019/05/14/5cd984b09a7947266d593ee4> (data obrashheniya: 01.09.2019).
23. Proekt Amurskogo GKKh [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.sibur.ru/about/investments/16905/> (data obrashheniya: 01.09.2019).

24. Proekty trekh etapov I ocheredi verfi "Zvezda" odobreny Glavgosehkspertizoj [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.eastrussia.ru/news/proekty-trekh-etapov-i-ocheredi-verfi-zvezda-odobreny-glavgosehkspertizoy/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
25. Razvitie Murmanskogo transportnogo uzla: plany i perspektivy [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://transtec.transtec-neva.ru/files/File/2014/conference/doklad2.pdf> (data obrashheniya: 01.09.2019).
26. Rosneft' i ChemChina podpisali Soglashenie ob ustanovlenii etapov dal'nejšej realizatsii proekta VNKhK [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://energybase.ru/news/companies/rosneft-i-chemchina-podpisali-soglasenie-ob-ustanovlenii-etapov-dalnejsej-2016-09-05> (data obrashheniya: 01.09.2019).
27. Rossii est' za chto borot'sya v proekte VNKhK [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://oilcapital.ru/article/general/20-06-2019/rossii-est-za-chto-borotsya-v-proekte-vnhk> (data obrashheniya: 01.09.2019).
28. Russkij s kitajtsami brat'ya na 20 mlrd: razvitiem ostrova zajmutsya investory iz KNR [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3598873> (data obrashheniya: 01.09.2019).
29. Sechin: dlya uluchsheniya pokazatelej SK "Zvezda" nuzhno bol'she zakazov [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.infox.ru/news/277/economy/company/182992-secin-dla-ulucsenia-pokazatelej-sk-zvezda-nuzno-bolse-zakazov> (data obrashheniya: 01.09.2019).
30. Sibur gotov pokupat' u Gazproma do 1,5 mln. t. SUG v god dlya Amurskogo GKKhK [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://ru.reuters.com/article/russiaFeed/idRUKCN-1RF1BD-ORUBS> (data obrashheniya: 01.09.2019).
31. SK "Zvezda" stanet glavnym tsentrom sudostroeniya [Ehlektronnyj resurs]. URL: http://dvkapital.ru/companies/primorskij-kraj_26.01.2016_7784_sk-zvezda-stanet-glavnym-tsentrom-sudostroeniya.html (data obrashheniya: 01.09.2019).
32. Sozdanie sudostroitel'nogo klastera na yuge Primorskogo kraja [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://dcss.ru/projects/sozdanie-sudostroitelnogo-klastera-na-yuge-primorskogo-kraja.html> (data obrashheniya: 01.09.2019).
33. Strategiya natsional'noj bezopasnosti Rossijskoj Federatsii (utverzhdena ukazom Prezidenta Rossijskoj Federatsii ot 31.12.2015 g. № 683).
34. Strategiya ehkonomicheskoy bezopasnosti Rossijskoj Federatsii na period do 2030 goda (utverzhdena ukazom Prezidenta RF ot 13.05.2017 g. № 208).
35. Stroitel'stvo SPG-terminala "Novatehka" na Kamchatke nachnetsya cherez god [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2019/03/19/796814-spg-terminala-novatehka> (data obrashheniya: 01.09.2019).
36. Stroitel'stvo sudostroitel'nogo kompleksa "Zvezda" [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://dcss.ru/projects/koc-oao-dvz-zvezda/> (data obrashheniya: 01.09.2019).
37. Uchenye DVFU i "Rosnefti" vedut unikal'nye issledovaniya morskogo l'da [Ehlektronnyj resurs]. URL: https://www.dvfu.ru/news/international_cooperation/scientists_fefu_and_rosneft_conduct_a_unique_study_of_sea_ice/ (data obrashheniya: 01.09.2019).
38. Uchenye DVFU podklyuchilis' k stroitel'stvu sukhogo doka na verfi "Zvezda" [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://ria.ru/20181023/1531240007.html> (data obrashheniya: 01.09.2019).
39. SHantazh udalsya: "Rosnefti" v Primor'e poobeshhali dopolnitel'nye l'goty [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://www.au92.ru/msg/shantazh-udalsya-rosnefti-v-primore-poobeshchali-dopolnitelnye-igoty.html> (data obrashheniya: 01.09.2019).
40. SHvetsov A. N. Osobyje pravovye rezhimy dlya privilecheniya chastnykh investitsij i sovremennykh tekhnologij v razvitie territorij//Problemnij analiz i gosudarstvenno-upravlencheskoe proektirovanie. 2015. № 4. S. 49–63.
41. SHtyrov V. A. Arktika i Dal'nij Vostok. Velichie proektov. – M.: Knizhnyj mir, 2018. 288 s.
42. EHksport i import Rossii po tovaram i stranam [Ehlektronnyj resurs]. URL: <https://ru-stat.com/date-M201709-201901/RU/export/world> (data obrashheniya: 01.09.2019).
43. A Russian Pivot to Asia [Ehlektronnyj resurs]? URL: <https://nationalinterest.org/feature/russian-pivot-asia-34892> (data obrashheniya: 01.09.2019).
44. Brady A.-M. China as a Polar Great Power. – Cambridge: Cambridge University Press, 2017. 273 p.
45. The NSR Statistics [Ehlektronnyj resurs]. URL: <http://arctic-lio.com/category/statistics/> (data obrashheniya: 01.09.2019).

Севастьянов С. В., Кравчук А. А. Ускоренное развитие Арктики и Дальнего Востока: синергия проектов.

В статье исследуется потенциал возможного соразвития двух стратегически важных макрорегионов России – Арктики и Дальнего Востока. Авторами решены следующие исследовательские задачи: определены возможные пути сопряжения проектов добывающей и обрабатывающей промышленности двух макрорегионов; оценены возможности развития там инфраструктурных проектов, связанных с освоением Северного морского пути; раскрыты перспективы развития судостроительной отрасли Дальнего Востока за счёт реализации заказов для текущих и будущих проектов в Арктике; изучены перспективы научно-технического сотрудничества ведущих вузов и предприятий Дальнего Востока и АТР в сфере реализации арктических проектов.

Ключевые слова: *Азиатско-Тихоокеанский регион, Арктика, Дальний Восток, российский поворот на Восток, ускоренное развитие*

Sevastyanov S.V, Kravchuk A. A. Accelerated development of the Arctic and the Far East: synergy of projects.

The article explores the potential for the possible co-development of two strategically important macro-regions of Russia—the Arctic and the Far East. The authors solved the following research issues: to determine the possible ways of linking the extracting and processing industries projects of the two macro-regions; to assess the possibilities of developing there infrastructure projects related to the increasing Northern Sea Route utilization; to explore the prospects for the Far Eastern shipbuilding industry development facilitated by the orders for the future and ongoing projects in the Arctic; to study the prospects of scientific and technical cooperation in joint Arctic researches between leading universities and companies in the Asia-Pacific and the Far East.

Key words: *Asia-Pacific region, Arctic, Far East, Russian pivot to the East, accelerated development*

Для цитирования: Севастьянов С. В., Кравчук А. А. Ускоренное развитие Арктики и Дальнего Востока: синергия проектов // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2019. № 4. С. 7–20. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/7-20

For citation: Accelerated development of the Arctic and the Far East: synergy of projects // Ojkumena. Regional researches. 2019. № 4. P. 7–20. DOI: 10.24866/1998-6785/2019-4/7-20

