

УДК 334.78

А. Н. Дегтярев

ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулёва», Санкт-Петербург, e-mail: alex01102000@yandex.ru

Р. С. Жешиев

ФГКВОУ ВО «Вольский Военный институт материального обеспечения» (филиал ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулёва»), Вольск

Ю. А. Никитин

ФГКВОУ ВО «Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулёва», Санкт-Петербург, e-mail: yunikiti@yandex.ru

АНАЛИЗ УРОВНЯ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ РЕГИОНОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: продовольственная безопасность, Арктическая зона Российской Федерации, транспортное сообщение.

Развитие социально-экономической, военной и логистической инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) в настоящее время является одной из приоритетных государственных задач. В статье разработана стратегическая матрица, предназначенная для классификации регионов АЗРФ по уровню их продовольственной безопасности. В качестве критериев классификации выбраны уровень продовольственной самообеспеченности региона и его включенность в транспортную систему Российской Федерации. Показано, что расширение собственных производств продовольствия в регионах АЗРФ, а также развитие систем транспортного сообщения, хотя и позволило бы улучшить ситуацию с продовольственной безопасностью в АЗРФ, однако в настоящее время весьма затруднительно из-за сложных природно-климатических условий и недостаточности транспортных потоков (особенно в восточной части АЗРФ). Как следствие, в долгосрочной перспективе снабжение АЗРФ продовольствием будет опираться на использование нерегулярных и дорогостоящих видов транспорта. Тем не менее, постепенно будут устраняться наиболее очевидные узкие места в транспортном сообщении, особенно в западной части АЗРФ. Решение данной задачи без участия государства практически невозможно. Потребуется не только разработка соответствующих плановых документов и их должное финансовое обеспечение.

Введение

В настоящее время, когда Россия восстанавливает свое геополитическое присутствие в Арктической зоне Российской Федерации (АЗРФ) [16, 19, 20], большое значение имеет разработка стратегии инфраструктурной поддержки этого присутствия [9]. В свою очередь, важным компонентом такой стратегии является продовольственное обеспечение населения, гражданских и военных объектов, расположенных в АЗРФ [6, 18].

После распада СССР экономическое и военное присутствие нашей страны в АЗРФ значительно сократилось, что обуславливалось нехваткой бюджетных ресурсов для продолжения освоения данного региона и незаинтересованностью бизнеса в поддержании инфраструктуры, сложившейся в АЗРФ к концу существования СССР (из-за крайне высоких затрат и неблагоприятных

географических и климатических условий). Населенные пункты в АЗРФ теряли население и даже полностью прекращали свое существование, а акцент в освоении богатейших природных ресурсов данного региона был сделан на использовании вахтового метода, поскольку он позволяет минимизировать затраты на формирование и поддержание инфраструктуры. К сожалению, эта политика фактически привела к ликвидации значительной части военных и гражданских объектов, существовавших в АЗРФ к 1991 г., и сейчас, когда снова возникла необходимость во включении этого региона в единое российское экономическое и политическое пространство, в ряде случаев процесс освоения надо начинать фактически с нуля [10]. Во многом это справедливо и для формирования стратегии продовольственного обеспечения АЗРФ.

Для разработки эффективной стратегии продовольственного обеспечения АЗРФ прежде всего необходимо оценить существующий уровень продовольственной безопасности регионов АЗРФ [11]. К сожалению, существующие алгоритмы оценки обеспеченности региона продовольственными ресурсами не учитывают специфику АЗРФ [5, 13].

Цель исследования. Построение классификации регионов АЗРФ с точки зрения уровня их продовольственной обеспеченности и анализ возможных вариантов устранения выявленных проблем.

Материал и методы исследования

В исследовании использовался метод стратегических матриц [2], а также общенаучные методы анализа и синтеза. Исследование носит обобщающий характер, поэтому эмпирический и статистический материал не использовался.

Результаты исследования и их обсуждение

С точки зрения организации продовольственного снабжения АЗРФ входящие в нее регионы могут быть классифицированы по двум критериям:

1. Уровень собственной продовольственной самообеспеченности, иными словами, способность региона организовать снабжение населения, промышленных и военных потребителей за счет собственного производства с приемлемым уровнем затрат (иными словами, производство продовольствия носит рыночный характер и является рентабельным, а не субсидируемым). Мы особо хотим подчеркнуть тот факт, что наличие в регионе производства определенного вида продовольствия не может служить подтверждением продовольственной самообеспеченности, если это производство не является самокупаемым. Субсидируемое производство зависит от внешней финансовой поддержки, и при ее прекращении обеспечение региона соответствующим видом продуктов питания также прекратится. По сути дела, под самообеспеченностью мы понимаем не просто физическое наличие соответствующих производств в регионе, но наличие достаточной экономической базы для рентабельного функционирования данных производств, т. е. устойчивого спроса

на их продукцию (без такой базы деятельность этих производств не является стабильной, и отсутствуют условия для их устойчивого развития, что ставит под угрозу продовольственную безопасность региона). Самообеспеченность измеряется по всем продуктам питания, которые соответствуют медицинским стандартам потребления. В силу специфики климатических условий ни один регион АЗРФ не обеспечивает себя всеми необходимыми продуктами питания, однако по ряду продуктов наблюдается высокий уровень самообеспеченности. В частности, для Мурманской области можно говорить об обеспечении рыбой и рыбными продуктами (благодаря наличию мощной рыболовной отрасли), а также мясными продуктами (за счет присутствия собственной мясоперерабатывающей промышленности федерального значения).

Также следует отметить, что самообеспеченность продовольствием необходимо оценивать исходя из уровня локализации всей производственной цепочки. Если в регионе размещен только выпуск конечной продукции, а поставки сырья для нее осуществляются извне, то, очевидно, говорить о самообеспеченности по данному виду продуктов нельзя;

2. Включенность региона в единое транспортное пространство Российской Федерации. Наличие транспортной связи позволяет по экономически приемлемым расценкам и независимо от климатических условий организовывать продовольственное снабжение региона внешними ресурсами. При отсутствии такой связи (и при низком уровне самообеспеченности продовольствием) могут возникать перебои со снабжением, а стоимость продуктов питания, поступающих на региональный рынок, может быть чрезмерно высокой. Здесь необходимо сделать важную оговорку: разумеется, для всех регионов, являющихся частью Российской Федерации, организовано транспортное сообщение с основной территорией нашей страны. Однако для регионов АЗРФ это транспортное сообщение может носить сезонный характер, зависеть от погодных условий, а стоимость перевозки может быть высокой из-за невозможности использования дешевых наземных видов транспорта и необходимости прибегать либо

к авиаперевозкам, либо к ледокольному сопровождению морского транспорта. Интересно отметить, что из-за изменения климата (глобального потепления) возможности использования отдельных видов транспорта снизились. В частности, заметно сократился период использования зимников. В силу этих причин для многих регионов и населенных пунктов АЗРФ можно говорить лишь об эпизодической транспортной связности и о высоких затратах на перевозку продовольствия.

С учетом сказанного выше регионы АЗРФ могут быть разбиты на четыре группы (представленные в виде стратегической матрицы (таблица).

Рассмотрим представленные группы более подробно:

1. Благополучные (ячейка 1.1) – уровень самообеспеченности основными продуктами питания высок, а сам регион включен в единое транспортное пространство нашей страны. Примером такого региона может быть Мурманская область, а также Архангельская область (без входящего в ее состав Ненецкого автономного округа). Даже в случае отсутствия собственного производства отдельных видов продукции они могут быть оперативно, с приемлемыми затратами и на постоянной основе доставлены в данный регион. Более того, благодаря высокому уровню транспортной связности благополучные регионы участвуют в национальном разделении и кооперации труда в сфере выпуска продовольствия. Как уже было сказано, в Мурманской области существуют собственная рыбодобывающая и мясоперерабатывающая промышленность, продукция которой поступает не только на региональный рынок, но и на рынки других регионов (бренд колбасных изделий «Окраина» хорошо известен далеко за пределами области). Это обеспечивает экономию на масштабе произ-

водства и высокий уровень рентабельности (который, возможно, было бы трудно достичь при торговле только в пределах региона). Иными словами, это означает, что возможность вывоза региональной продукции за пределы области создает условия для коммерчески эффективного функционирования региональных производств. Более того, выход на рынки других регионов подтверждает высокий уровень конкурентоспособности выпускаемой продукции (отметим, что в силу высокой транспортной связности местные производители в любом случае вынуждены конкурировать с поставщиками из других регионов, чтобы удержать свои позиции на местном рынке), что говорит о способности локальных производителей удовлетворять потребности местного населения не только в количественном, но и в качественном отношении.

Интересно подчеркнуть, что Мурманская область в настоящее время активно работает над наращиванием своей транспортной связности в плане продовольственных поставок. В частности, она принимает поставки рыбы с Дальнего Востока по Северному морскому пути в целях организации их дальнейшей доставки по европейской части России и за рубеж. Такой способ перевозки с Дальнего Востока позволяет компенсировать недостаточные провозные мощности Транссиба. С точки же зрения продовольственной безопасности региона речь идет о наращивании продовольственного транзита и об усилении роли региона в единой продовольственной товаропроводящей сети нашей страны.

2. Стабильные (ячейка 1.2) – уровень продовольственной самообеспеченности недостаточен, однако благодаря высокому или приемлемому уровню транспортной связности это не создает проблем для продовольственного снабжения региона. Примером может быть г. Воркута.

Стратегическая матрица анализа уровня продовольственной безопасности регионов АЗРФ (составлено авторами)

		Уровень продовольственной самообеспеченности	
		Достаточен	Недостаточен
Включенность региона в транспортное пространство	Достаточна	1.1. Благополучные регионы	1.2. Стабильные регионы
	Недостаточна	2.1. Независимые регионы	2.2. Неблагополучные регионы

3. Независимые (ячейка 2.1) – высокий уровень продовольственной обеспеченности сочетается с недостаточной транспортной связностью. Фактически в этом случае речь идет об экономически и транспортно обособленном регионе, не нуждающемся в поставках продовольствия извне. В АЗРФ нам таких регионов выявить не удалось.

4. Неблагополучные (ячейка 2.2) – низкий уровень продовольственной самообеспеченности в сочетании с недостаточным уровнем транспортной связности. Это регионы, которые в плане снабжения продовольствием полностью зависят от внешних поставок, а сами эти поставки нестабильны, и их осуществление требует высоких затрат. К этой группе относятся все регионы, поставки продовольствия в которые осуществляются по модели «северного завоза» [12]. Тем не менее, по отдельным видам продуктов питания (например, по фруктам), к этой категории могут относиться и регионы, по остальным видам продовольствия, не испытывающие значимых проблем со снабжением [4]. Сейчас, когда российское военное присутствие восстанавливается в ряде пунктов АЗРФ, не имеющих собственного производства продовольствия и труднодоступных с транспортной точки зрения, число неблагополучных регионов будет возрастать.

Очевидно, что основное внимание следует уделять решению проблемы продовольственного обеспечения неблагополучных регионов. Очевидны два направления решения этой проблемы: улучшение транспортной связности и развитие собственных производств продовольствия [3, 6]. К сожалению, в силу специфики АЗРФ, для многих регионов и населенных пунктов ни одно из этих решений не подходит: климатические условия слишком суровы для организации собственных производств, а локальный рынок слишком мал для того, чтобы собственные производства продовольствия были рентабельны (и для того, чтобы организовывать транспортное сообщение с этими территориями). Это означает, что часть регионов на длительное время останется в статусе неблагополучных с точки зрения продовольственного обеспечения.

Компенсировать низкий уровень транспортной связности в АЗРФ можно двумя способами:

– расширение транспортно-логистической сети, т.е. строительство новых транспортных путей и логистической инфраструктуры, что позволило бы обеспечить стабильную транспортную связность регионов АЗРФ с остальной частью Российской Федерации с использованием транспортных средств с низкими удельными издержками на перевозку. Речь в первую очередь идет о развитии сухопутного (железнодорожного и автомобильного) и водного (морского и речного) транспорта. К сожалению, необходимыми условиями для реализации этой стратегии являются, во-первых, наличие инвесторов, готовых принять на себя значительные затраты (и связанные с ними риски) по формированию новой транспортно-логистической сети в АЗРФ и, во-вторых, наличие значительного транспортного потока, доходы от обслуживания которого позволили бы окупить инвестиции в развитие соответствующей транспортной инфраструктуры. Отметим, что уровень затрат на создание наземной транспортной сети в АЗРФ будет значительно выше, чем в других регионах, из-за сложных климатических и инженерно-геологических условий [21]. Оба эти условия в настоящее время выполнены быть не могут. Для частных инвесторов уровень риска вложений в такие проекты чрезмерно высок, а государство в данный момент не имеет достаточных ресурсов для развития этих проектов. Возможным решением могло бы стать использование механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) [1, 7, 8, 14, 15, 22, 23]. Однако здесь мы сталкиваемся со второй проблемой – недостаточностью транспортных потоков. В качестве инвесторов можно было бы рассматривать корпорации, задействованные в добычи полезных ископаемых [10]. Этот вопрос заслуживает отдельного рассмотрения.

Дело в том, что освоение АЗРФ исторически носило не комплексный, а целевой характер (особенно это справедливо для восточной части АЗРФ). Иными словами, создавались не единые региональные экономические системы, а целевые проекты (они могли быть достаточно

мощными, причем даже в мировом масштабе – как, например, Норильский горно-металлургический комбинат, – но все равно они оставались точечными, не формируя единую сплошную зону экономического присутствия). Такой точечный подход к освоению АЗРФ связан с объективными сложностями обеспечения там сплошной экономической активности. Однако в зоне сплошного присутствия гораздо проще обеспечить достаточный объем хозяйственной деятельности для создания поддерживающей транспортной инфраструктуры, а сама эта инфраструктура будет гораздо более плотной и охватывать весь регион. В случае же точечного присутствия необходимо, чтобы вся экономическая и транспортная активность обеспечивалась не единой протяженной региональной экономической системой, а одним хозяйственным проектом. Такова ситуация с Норильским горно-металлургическим комбинатом (НГМК) – круглогодичный режим навигации по Северному морскому пути (СПМ) на участке Мурманск-Дудинка обеспечивается из-за необходимости обслуживать транспортные потребности НГМК. Иными словами, в АЗРФ отсутствует единая экономическая система, способная генерировать спрос на развитую транспортную инфраструктуру (т.е. порождать большие, достаточные для ее окупаемости грузопотоки). Это означает, что транспортные потоки привязаны только к отдельным пунктам АЗРФ, и в целом недостаточны для покрытия всего этого региона единой транспортной системой. Соответствующая инфраструктура создавалась только в том случае, если она была связана с мощными точечными хозяйственными проектами или обеспечением военного присутствия [10].

К сожалению, в ряде мест наличия населения в АЗРФ таких хозяйственных проектов нет, что и обуславливает как их слабую транспортную связность с остальной частью Российской Федерации, так и отсутствие перспектив развития в них стабильной транспортной инфраструктуры. В частности, именно отсутствие таких проектов обусловило слабое развитие портов в восточной части СМП.

Более того, транспортная магистраль в АЗРФ в большинстве случаев (особенно в восточной части) обеспечивает

связность не по всей зоне, где она была проложена (как это было бы в зонах сплошной экономической активности), а только между данным точечным проектом и «большой землей» (поскольку на промежутке между этими точками отсутствуют предпосылки для строительства станций, логистических мощностей и т.д.). Это означает, что транспортная система обеспечивает потребности не всего региона в целом, а только данного конкретного проекта. Этим АЗРФ принципиально отличается от других регионов нашей страны. Создание транспортной сети в других субъектах федерации, подключение их к единой национальной транспортной системе становятся стимулом для роста экономической активности в соответствующих регионах. Сложные климатические и географические условия в АЗРФ препятствуют росту такой активности вдоль имеющихся трасс. Из-за этого нет возможности обеспечить окупаемость транспортных проектов за счет косвенных доходов от экономической деятельности, возникшей благодаря им.

Таким образом, транспортная сеть в АЗРФ будет развиваться только в том случае, если она будет поддержана мощными экономическими проектами (создающими большие грузопотоки), что ставит ее в прямую зависимость от стратегии хозяйственного освоения региона. Сегодня можно говорить только о двух группах таких проектов: введение в эксплуатацию новых месторождений полезных ископаемых и рост грузопотоков по Северному морскому пути (за счет привлечения как национальных, так и международных грузоотправителей). Причем, с учетом удаленности АЗРФ от основных зон экономической активности Российской Федерации, речь должна идти об исключительно мощных проектах. И даже если эта новая транспортная сеть будет построена, значительная часть АЗРФ ею охвачена не будет.

Из-за недостаточности потенциальных транспортных потоков более выгодно оказывается использовать более дорогостоящие виды транспорта (например, воздушный). Хотя формально перевозка единицы груза обходится дороже, чем если бы она перевозилась железнодорожным или автомобильным транспортом,

если брать в расчет только операционные затраты на организацию перевозки, тем не менее, инвестиции в строительство наземной транспортной инфраструктуры настолько высоки, что делают соответствующий проект полностью лишенным экономического смысла. Как следствие, формально более дорогой вид транспорта оказывается более дешевым (поскольку, например, для воздушного транспорта нужно создавать инфраструктуру только в точке отправления и точке прибытия, а не по всему маршруту, как это имеет место для наземного транспорта).

Таким образом, можно утверждать, что о значительном расширении транспортной инфраструктуры в АЗРФ в обозримой перспективе говорить не приходится. Под значительным расширением мы понимаем ввод в строй транспортных магистралей, которые бы обеспечили круглогодичную, не зависящую от погодных условий и экономически эффективную связь всех регионов АЗРФ, в настоящее время изолированных от единой транспортной системы Российской Федерации, с остальной частью нашей страны. Вероятно, будут ликвидированы наиболее заметные «узкие места», а также будут поддерживаться существующие магистральи, однако полноценная, охватывающая весь региона транспортная инфраструктура создана не будет. Основной акцент в обеспечении транспортной доступности АЗРФ будет сделан, вероятно, на развитии СМП, в т. ч. на восстановлении портовой инфраструктуры в его восточной части.

Примером ликвидации такого «узкого места» может быть обеспечение транспортной связности Нарьян-Мара (столицы Ненецкого автономного округа, входящего в состав Архангельской области). В настоящее время этот регион в соответствии с нашей классификацией может быть идентифицирован как неблагоприятный. Круглогодичное транспортное сообщение с ним обеспечивается только при помощи авиатранспорта. Летом перевозки осуществляются морским транспортом, а зимой – по зимникам. Однако в 2019 г. предполагается ввод в строй автомобильной дороги от Нарьян-Мара до Усинска (350 км.). Усинск является ближайшей станцией железной

дороги, и запуск данной автомобильной магистрали позволит обеспечить круглогодичную транспортную связь Нарьян-Мара с остальной частью России. Благодаря этому Ненецкий автономный округ из неблагоприятных регионов перейдет в категорию стабильных.

Специфика ситуации Нарьян-Мара заключается в том, что он находится в западной части АЗРФ и близко примыкает к транспортной системе РФ. Это обуславливает экономическую целесообразность строительства автомагистрали. К сожалению, в восточной части АЗРФ соответствующие условия чаще всего отсутствуют (что связано с более низким уровнем транспортного освоения Сибири в целом по сравнению с европейской частью России).

Интересно отметить, что существующие направления развития транспортной инфраструктуры в АЗРФ зачастую направлены не на обеспечение транспортной связности региона с остальной частью Российской Федерации, а, напротив, на обслуживание экспортных потоков (т. е. для обеспечения связи производств, расположенных в АЗРФ, с зарубежными потребителями их продукции). Таков, например, проект «Белкомур». Фактически это означает, что даже запуск в АЗРФ новых проектов по добыче полезных ископаемых, скорее всего, станет экономической основой не для обеспечения транспортной связности соответствующих регионов с остальной частью России, а для развития транспортной инфраструктуры, ориентированной на вывоз продукции этих месторождений за рубеж;

– развитие логистической инфраструктуры в местах постоянного пребывания населения (включая воинские контингенты [10]). Наличие такой инфраструктуры позволит преодолеть проблемы плохой транспортной связности, поскольку при ее помощи можно будет создать достаточный объем запасов для длительного автономного существования населения. Этот вариант на сегодняшний день представляется наиболее реалистичным, особенно для небольших населенных пунктов. Отметим, что климатические условия АЗРФ, как показали исследования НИИ проблем хранения Росрезерва, значительно упрощают создание объектов для длительного хранения продовольствия [17].

Тем не менее, для части неблагоприятных регионов возможен перевод в статус стабильных (как это показывает приведенный выше пример Ненецкого автономного округа) или даже благополучных. Теоретически можно допустить также переход региона из категории неблагоприятных в категорию независимых (на основе развития в нем производств продовольствия), однако на практике, вероятно, добиться этого будет сложно. Однако это требует тщательной оценки местной ресурсной базы, выявления перспектив локального рынка и потенциала организации транспортной связи с другими регионами.

Заключение

Подводя итог, мы можем констатировать, что регионы АЗРФ неоднородны

с точки зрения их продовольственного обеспечения, в силу чего единая стратегия продовольственной безопасности им не подходит. Необходимо разрабатывать отдельные стратегии для каждого региона с точки зрения его продовольственной самообеспеченности и транспортной связности.

К сожалению, сложные природно-климатические условия и большие расстояния создают препятствия для улучшения продовольственной безопасности в ряде регионов АЗРФ. Это означает, что в долгосрочной перспективе для ряда этих регионов единственным способом обеспечения продовольственной безопасности останется эпизодическая доставка продуктов питания дорогостоящими видами транспорта.

Библиографический список

1. Ворушили Л.В., Курбанов А.Х., Князьнеделин Р.А. Государственно-частное партнерство в оборонно-промышленном комплексе: анализ специфики и перспективы развития // Управленческое консультирование. – 2014. – № 13. – С. 73–80.
2. Гареев Т.Р., Бельский В.В. Матрицы стратегических группировок: от «старой» критики к новым измерениям // Инновации. – 2015. – № 2. – С. 50–57.
3. Гассий В.В., Потравная Е.В. Перспективы развития местного производства продовольственных товаров при промышленном освоении территории в Арктической зоне // Региональные агро-системы: экономика и социология. – 2018. – № 4. – С. 15.
4. Делахова А.М. Обеспечение населения арктических и северных районов социально значимыми продовольственными товарами // Общество и экономика. – 2018. – № 6. – С. 95–107.
5. Иванова И.А., Зинина Л. И. Оценка самообеспеченности региона стратегическими продовольственными ресурсами // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2018. – Т. 14, № 2. – С. 288–303.
6. Козин М.Н., Михайлев П.А., Денисюк М.Н. Оценка экономической эффективности планирования поставок продовольствия в труднодоступные районы Арктики и Крайнего Севера // Научный вестник Вольского военного института материального обеспечения: военно-научный журнал. – 2015. – № 1. – С. 94–99.
7. Крекотнев Р.Н. Государственно-частное партнерство: экономическая природа и принципы применения // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2015. – № 1. – С. 21–27.
8. Крекотнев Р.Н., Курбанов А.Х., Пахомов В.И. Риски государственно-частного партнерства при реализации проектов строительства объектов военно-складской инфраструктуры // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2014. – № 2. – С. 256–266.
9. Курбанов А.Х., Кузнецов А.В., Сафиханов А.А. Логистические проблемы обеспечения мобилизационной готовности ВС РФ в регионах Арктики и Крайнего Севера // Экономика и предпринимательство. – 2016. – № 4-1. – С. 287–293.
10. Курбанов А.Х., Целыковских А.А. Логистические проблемы организации материально-технического обеспечения войск (сил) в Арктической зоне Российской Федерации и способы их решения // Военная мысль. – 2018. – № 7. – С. 13–19.
11. Микушева Т.Ю. Различия северных регионов России по потреблению основных продуктов питания // Регион: экономика и социология. – 2018. – № 3. – С. 77–96.

12. Наговицина Л.П., Дроздова М.И., Леоненко Е.И. Северный завоз товаров: состояние, повышение ответственности сибирских регионов // Вестник Томского государственного университета. Экономика. – 2017. – № 38. – С. 64–72.
13. Першукевич П.М. Оценка и регулирование обеспечения продовольственной независимости и безопасности населения Сибири // Регион: экономика и социология. – 2018. – № 3. – С. 57–76.
14. Плотников В.А., Федотова Г.В., Пролубников А.В. Государственно-частное партнерство и специфика его реализации в регионах России // Экономика и управление. – 2015. – № 1. – С. 38–43.
15. Пресняков Д.М. Государственно-частное партнерство в реализации политики продовольственного импортозамещения // Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве. – 2018. – № 7. – С. 29–33.
16. Сафиханов А.А., Козин М.Н., Курбанов Т.Х. Национальные интересы России в Арктической зоне Российской Федерации: военно-экономический аспект // Вестник Забайкальского государственного университета. – 2016. – Т. 22, № 11. – С. 125–139.
17. Уланин С.Е., Белецкий С.Л. Длительное хранение продовольственных товаров в условиях вечной мерзлоты // Пищевая промышленность. – 2018. – № 4. – С. 47–51.
18. Фролов А.В., Пахомов В.И. Роль продовольственного обеспечения в системе экономической безопасности в районах Арктики и крайнего Севера // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 11. – С. 307–312.
19. Фролов И.Э. Освоение российской зоны Арктики: проблемы воссоздания транспортной и военной инфраструктур // Проблемы прогнозирования. – 2015. – № 6. – С. 67–74.
20. Храмчихин А.А. Основные проблемы российской Арктики // Арктика и Север. – 2013. – № 13. – С. 64–70.
21. Чумляков К.С. Транспортное развитие сырьевого региона центральной Арктики // Экономика и предпринимательство. – 2015. – № 4-1. – С. 332–336.
22. Эмирова А.Е. Инновационные технологии в организационно-экономических механизмах развития транспорта // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия: Экономика и экологический менеджмент. – 2016. – № 1. – С. 137–143.
23. Akimova Y.A., Kochetkova S.S., Kovalenko E.G., Zinina L.I. Public-private partnership in agribusiness // International review of management and marketing. – 2016. – V. 6, № 4. – P. 814–822.