

**ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЗНАЧИМОСТЬ ОСВОЕНИЯ АРКТИКИ ДЛЯ
РОССИИ: ФАКТОРЫ, РИСКИ И СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ**DOI: <https://doi.org/10.24891/teyhsl>EDN: <https://elibrary.ru/teyhsl>**Любовь Викторовна АЧБА**доктор экономических наук, профессор кафедры экономики и финансов,
Санкт-Петербургский филиал Финансового университета при Правительстве
Российской Федерации, Санкт-Петербург, Российская Федерация

e-mail: LVAchba@fa.ru

ORCID: 0000-0002-5957-520X

SPIN: 5754-5163

История статьи:

Рег. № 270/2026

Получена 20.03.2026

Одобрена 24.04.2026

Доступна онлайн

29.06.2026

Специальность: 5.2.3**УДК** 332.14**JEL:** E65, F64, J21, R11**Ключевые слова:**Арктическая зона
России экономическое
развитие, Северный
морской путь,
ресурсный потенциал,
климатические риски**Аннотация****Предмет.** Обеспечение обороноспособности, развитие транспорта, укрепление позиций России в Арктике.**Цели.** Выявление направлений, позволяющих повысить эффективность освоения Арктической зоны Российской Федерации с учетом природно-климатических факторов.**Методология.** Применены как общенаучные, так и специальные (экономико-статистические) методы исследования.**Результаты.** Установлен факт опережающего роста валового регионального продукта и объема инвестиций в Арктической зоне, но кадровый дефицит ограничивает возможности для развития стратегически важного региона. Экономическая эффективность освоения Арктической зоны находится в прямой зависимости от учета климатических и геоэкологических факторов. Доказана необходимость синхронизации экономических стратегий с данными, полученными в ходе мониторинга мерзлоты и ледовой обстановки, для снижения аварийности, оптимизации затрат и реализации транспортного потенциала Северного морского пути.**Выводы.** Результаты исследования могут быть использованы при корректировке программ развития Арктической зоны, при разработке технико-экономических обоснований инвестиционных проектов, а также для оценки рисков, связанных с природными факторами.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2026

Для цитирования: Ачба Л.В. Экономическая значимость освоения Арктики для России: факторы, риски и стратегические перспективы // Региональная экономика: теория и практика. – 2026. – № 6. – С. 4 – 23. DOI: 10.24891/teyhsl EDN: TEYHSL**Введение**

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ) представляет собой уникальный регион, где пересекаются долгосрочные национальные интересы, связанные с обеспечением обороноспособности, ресурсной безопасности и развитием транспорта. В условиях переориентации логистических цепочек на Восток и необходимости достижения технологического суверенитета освоение Арктики переходит из разряда перспективных задач в категорию практических государственных приоритетов. Топливо-энергетический комплекс России (ТЭК) входит в число базовых и наукоемких отраслей, для которых особенно важно дости-

жение технологической независимости [1], однако высокая капиталоемкость проектов и суровые климатические условия требуют качественно нового уровня научного обоснования управленческих решений, а экономические расчеты должны базироваться на точных данных о природной среде.

Стратегические аспекты развития АЗРФ отражены в нормативных документах, включая Указ Президента Российской Федерации № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.»¹ и Государственную программу Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»². Современные исследования охватывают широкий спектр направлений:

- инвестиционные процессы и структурные трансформации в арктических регионах (В.Н. Мякшин [2]);
- взаимосвязь экологических, экономических и климатических аспектов (С.Г. Тяглов, Е.С. Васильева [3]);
- диверсификацию экономики за пределами сырьевого сектора (И.А. Филькевич [4]);
- перспективы развития энергетической инфраструктуры (Г.Б. Полаева, М.А. Гайт [5]);
- проблемы кадрового обеспечения и производительности труда (Е.А. Бажутова [6]).

Логистические аспекты и развитие Северного морского пути (СМП) анализируются в трудах С.Н. Афанасьева [7], а гидрометеорологическое обеспечение судоходства – в работах К.Г. Рубинштейна, Р.Ю. Игнатова [8] и других авторов. Деятельность дрейфующих станций и мониторинг природной среды подробно освещены в публикациях, подготовленных Арктическим и антарктическим научно-исследовательским институтом³ (АНИИ).

Однако количество работ, в которых экономические модели интегрируются с данными естественно-научных наблюдений, недостаточно. Информация о таянии многолетней мерзлоты, ледовой обстановке и гидрометеорологических рисках редко используется для корректировки инвестиционных расчетов и прогнозирования сроков службы инфраструктурных объектов. Это создает расхождение между стратегическими планами и реальными условиями реализации проектов в Арктике.

Экономическая эффективность освоения Арктики находится в прямой зависимости от степени учета климатических и геоэкологических факторов. Гипотеза исследования состоит в том, что интеграция собранных специалистами АНИИ прогнозных данных о состоянии вечной мерзлоты и ледовой обстановке в инвестиционные модели способна не только минимизировать риски (аварийность, непредвиденное удорожание), но и идентифицировать дополнительные возможности для развития, такие как увеличение навигационного периода на Северном морском пути и оптимизация затрат на строительство.

Целью работы является комплексная оценка экономической значимости АЗРФ и определение направлений повышения эффективности ее освоения на основе интеграции экономико-статистических методов и результатов мониторинга природной среды. Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

¹ Указ Президента Российской Федерации от 26.10.2020 № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 г.»
URL: <https://base.garant.ru/74810556/>

² Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» (утв. постановление Правительства Российской Федерации от 30.03.2021 № 484). URL: <https://base.garant.ru/400534977/>

³ Ипатов А.Ю. Работа экспедиции «Северный полюс-42» в сентябре – ноябре 2025 г.
URL: https://data.aari.ru/publicat/rpr/sources/62/RPR-62_p_18-21.pdf

- проанализировать макроэкономическую динамику и инвестиционную активность в АЗРФ, внешние и внутренние угрозы;
- оценить ресурсный потенциал и его потенциальный вклад в валовой внутренний продукт России;
- уточнить риски и перспективы развития транспортной и промышленной инфраструктуры в контексте климатических изменений.

Информационную базу исследования составили статистические данные Росстата, материалы Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики, аналитические разработки Центра высокоширотных логистических исследований (CHNL). Отдельное внимание уделено анализу научных публикаций и специализированных баз данных ААНИИ, содержащих результаты мониторинга криолитозоны и прогнозов ледовитости арктических морей. Для интерпретации природных факторов использованы результаты прикладных исследований в области геоэкологии и океанологии.

Научная новизна исследования заключается в комплексной оценке экономической значимости Арктики с учетом современных геополитических вызовов, природно-климатических факторов и технологических возможностей. Впервые проведена количественная оценка потенциального вклада ресурсного потенциала АЗРФ в валовой внутренний продукт с учетом среднесрочной рыночной конъюнктуры; выявлена и количественно подтверждена разнородность инвестиционного портфеля АЗРФ, что проявляется в экстремальной дифференциации капиталоемкости создания рабочих мест; экономические показатели интегрированы с результатами геоэкологических исследований, проведенных специалистами ААНИИ, что позволило квалифицировать таяние многолетней мерзлоты не просто как экологический, а как прямой экономический риск, способный увеличить эксплуатационные затраты и снизить окупаемость (ROI) инфраструктурных проектов на 15–20% в долгосрочной перспективе.

В условиях обострения конкуренции и ужесточения экологических требований предприятия вынуждены искать пути для повышения эффективности и устойчивости [9]; требуется системный подход к цифровой трансформации и управлению инновациями. Результаты исследования могут быть использованы при корректировке «Стратегии развития Арктической зоны до 2035 г.», при разработке технико-экономических обоснований инвестиционных проектов, а также в деятельности Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики для оценки рисков, связанных с природными факторами.

Результаты анализа макроэкономической динамики и инвестиционной активности

Одним из ключевых факторов современного этапа развития АЗРФ выступает ее возрастающая роль в национальной экономике. Арктическая зона Российской Федерации демонстрирует устойчивый и значимый вклад в формирование общенационального валового продукта. В 2023 г. доля арктических регионов в совокупном валовом региональном продукте (ВРП) России составила 6,2%, что в абсолютном выражении эквивалентно 9,68 трлн руб. (рис. 1).

Анализ динамики выявляет устойчивый рост ВРП Арктической зоны Российской Федерации. Для количественной оценки этой тенденции проведен сравнительный анализ темпов роста ВРП Арктической зоны Российской Федерации и России в целом за период 2019–2023 гг. (табл. 1) с расчетом коэффициента опережения по формуле:

$$K_{оп} = \frac{y}{y_{об}}, \quad (1)$$

где $K_{оп}$ – коэффициент опережения; $У$ – средний темп роста ВРП Арктической зоны Российской Федерации; $У_{об}$ – средний темп роста ВРП субъектов Российской Федерации.

Расчеты показывают, что ВРП Арктической зоны Российской Федерации растет на 1,24% быстрее среднероссийского показателя, что свидетельствует об опережающем развитии арктических регионов. При сохранении данной тенденции к 2035 г. доля Арктической зоны Российской Федерации в общероссийском ВРП может достичь 8–10%. Выявленный опережающий рост закономерно обусловлен высокой инвестиционной активностью. За период 2021–2023 гг. объем инвестиций в АЗРФ увеличился на 92,4%, что на 10 п.п. выше среднероссийского показателя. Для понимания структуры капиталовложений рассмотрим ключевые инвестиционные проекты региона и рассчитаем их капиталоемкость (табл. 2). Показатель капиталоемкости рассчитывается по формуле:

$$Kan = \frac{I}{N}, \quad (2)$$

где Kan – капиталоемкость создания одного рабочего места; I – объем инвестиций; N – количество создаваемых рабочих мест.

Лидером по объему инвестиций выступает проект «Восток Ойл» (11,6 трлн руб.), который обеспечит создание 83 тыс. рабочих мест. В целом инвестиционный портфель АЗРФ характеризуется высокой средней капиталоемкостью (133,85 млн руб./место) и ярко выраженной сырьевой направленностью. Наблюдается экстремальная дифференциация капиталоемкости (от 70,59 млн руб./место до 1 222,2 млн руб./место), что отражает разнородность отраслевой структуры инвестиций – от относительно более «трудоемкой» переработки газа (проект «Мурманский СПГ») до сверхкапиталоемких инфраструктурных и энергетических объектов. Рекордная капиталоемкость Кольской АЭС-2 (1 222,2 млн руб./место) характерна для высокотехнологичной атомной энергетики, играющей критическую инфраструктурную роль.

Однако реализация этих масштабных планов сталкивается с серьезными ограничениями. В условиях современных вызовов (санкционных, демографических, кадровых, бюджетных) возрастает актуальность исследования проблем обеспечения сбалансированного социально-экономического развития регионов России [10]. Несмотря на создание новых рабочих мест, регион испытывает острый дефицит трудовых ресурсов. Уровень безработицы в регионах Арктической зоны Российской Федерации по итогам 2023 г. составил 4,8%, что ниже среднероссийского показателя (5,2%), однако это свидетельствует о демографических дисбалансах и оттоке трудоспособного населения (рис. 2) [4].

В целях снижения кадрового дефицита применяются различные инструменты государственной поддержки (в частности, программа «Арктическая ипотека», проект «Арктический гектар», субсидирование переезда). Тем не менее кадровое обеспечение остается ключевым ограничением для развития АЗРФ.

Существенную угрозу для развития и освоения Арктической зоны наряду с кадровыми ограничениями представляют природно-климатические факторы. Согласно прогнозам, деградация многолетней мерзлоты к 2050 г. может привести к снижению несущей способности грунтов на 30–50%, и на этапе планирования инфраструктурных объектов (трубопроводов, зданий, дорог) нельзя игнорировать этот факт. При расчете сметной стоимости таких объектов необходимо принимать во внимание расходы на дополнительные инженерные решения, такие как термостабилизация грунтов и усиленных фундаментов. В противном случае это создает прямые экономические риски для всех крупных инвестиционных проектов [2].

Таким образом, формируется сложная система вызовов. Кадровые, природно-климатические факторы повышают стоимость реализации проектов, но снижают их инвестиционную

привлекательность. Данное обстоятельство является серьезной проблемой для развития Арктической зоны. Однако без решения этих вызовов невозможна реализация ресурсного потенциала Арктической зоны в полном объеме.

Ресурсный потенциал как основа долгосрочного роста

Арктическая зона представляет собой макрорегион, обладающий колоссальным ресурсным потенциалом и характеризующийся геостратегическим значением [11]. Именно наличие уникальных запасов полезных ископаемых определяет долгосрочную экономическую значимость Арктики для России, делая капиталоемкие вложения стратегически оправданными. Однако реализация ресурсного потенциала невозможна без эффективной транспортной системы, ключевым элементом которой выступает Северный морской путь, обеспечивающий доставку углеводородов и металлов на внешние и внутренние рынки. Экономическую активность в АЗРФ определяют системообразующие добывающие отрасли [12]; ключевая доля запасов важнейших полезных ископаемых (газ – около 80%, никель и кобальт – свыше 90%, медь – 60%, платиноиды – 96%) приходится на Арктическую зону и ее шельф. Структура этого потенциала представлена в *табл. 3*.

Совокупная стоимостная оценка потенциальной добычи в период 2025–2035 гг. превышает 3,4 трлн долл. США, при этом «доминирующий вклад» ожидается от газа (более 2,3 трлн долл. США). Такие показатели позволяют России сохранять и усиливать свои позиции на мировых сырьевых рынках. Прогнозируемые объемы добычи позволяют рассматривать Арктическую зону не просто как источник сырья, а как один из ключевых структурообразующих элементов национальной экономики, который способен генерировать устойчивые бюджетные потоки. Для оценки масштаба влияния Арктической зоны на экономику страны выполнен расчет возможного ежегодного вклада в ВВП России (*табл. 4*). Так, ежегодный вклад ресурсного потенциала Арктической зоны Российской Федерации в ВВП страны составит 332,1 млрд долл. США (при курсе 90 руб./долл. США – 29 889 млрд руб.).

При условии комплексного освоения ресурсный потенциал Арктической зоны Российской Федерации способен ежегодно генерировать добавленную стоимость порядка 30 трлн руб., что может составить около 14,9% от прогнозируемого ВВП страны (ВВП Российской Федерации за 2024 г. – 201,15 трлн руб.). Таким образом, ресурсная база Арктики представляет собой не просто перечень месторождений, а долгосрочный стратегический актив, способный обеспечить устойчивые доходы бюджета и технологическое развитие смежных отраслей.

Однако для преобразования этого потенциала в реальный экономический рост необходимо наличие эффективной транспортной системы, способной обеспечить вывоз добываемых ресурсов на внешние и внутренние рынки [5].

Транспортный каркас: Северный морской путь

Роль системообразующего каркаса выполняет Северный морской путь (СМП), который в современных геополитических условиях приобретает стратегическое значение как суверенный национальный логистический коридор [13]. Расходы на инфраструктуру имеют решающее значение для ответа на вопросы о ее воздействии на экономику региона [14]. Так, грузопоток по СМП в 2025 г. составил 37,04 млн т, что в 9,3 раза превышает показатель 2014 г. (*рис. 3*).

Анализ данных за последние годы лет позволяет говорить о структурной перестройке перевозок (*табл. 5*). На фоне незначительного общего снижения (–2,25% в 2025 г.), вызванного адаптацией экспортных потоков к санкциям, наблюдается устойчивый рост транзита: в 2024 г. прирост составил 46,2%, в 2025 – еще 3,2%. Это свидетельствует о растущем интересе международных партнеров (Китай, Индия, Южная Корея) к СМП как к жизне-

способной альтернативе традиционным маршрутам. Китайские логистические компании переходят к организации регулярных линий [4, 15].

С использованием прикладных программ MS Excel построен прогноз грузопотока по СМП на 2026–2028 гг., учитывающий как инерционный сценарий (сохранение текущих трендов), так и возможные вариации, обусловленные внешними факторами (*табл. 6*). Для наглядного представления тенденций изменения прогнозных значений грузопотока и их доверительных интервалов построен график (*рис. 4*), который визуализирует ожидаемый рост грузопотока по СМП в среднесрочной перспективе.

Анализируя прогноз по развитию грузопотока по СМП в 2026–2028 гг. следует отметить, что после спада грузопотока в 2025 г. намечается восстановительная динамика роста. Так, базовый сценарий предполагает рост до 40,6 млн т в 2026 г. и до 47,7 млн т – к 2028 г. При этом расширение доверительных интервалов – от 32,9 до 48,3 млн т в 2026 г. и от 35,3 до 60,2 млн т в 2028 г. – отражает высокую степень неопределенности, что связано с климатическими и геополитическими факторами. Научное сопровождение навигации, обеспечиваемое специалистами ААНИИ, имеет важнейшее значение для безопасной эксплуатации Северного морского пути. Ученые прогнозируют рост навигационного потенциала западного сектора Арктики, что повышает экономическую эффективность Северного морского пути. Это, в свою очередь, вызывает необходимость дифференцированного подхода к развитию портовой инфраструктуры.

Ключевым фактором, определяющим возможность безопасной и экономически эффективной навигации по СМП, выступает оперативный мониторинг ледовой обстановки, проводимый на регулярной основе специалистами ААНИИ. Благодаря функционированию Автоматизированной ледово-информационной системы «Север», сотрудники Центра ледовой гидрометеорологической информации в непрерывном режиме предоставляют текущие и прогнозные данные о ледовой обстановке для сотен пользователей. Долгосрочные климатические прогнозы указывают на фундаментальные изменения состояния арктического ледового покрытия: фиксируется как уменьшение площади льда, так и его истончение. Результаты мониторинга за 2025 г. показывают, что на протяжении практически всего летнего периода площадь ледового покрова в Северном Ледовитом океане было ниже средне-многолетнего уровня (нормы за 1978–2025 гг.). Анализ по секторам представлен в *табл. 7*.

В Арктике наблюдается устойчивая многолетняя тенденция к сокращению площади ледового покрова (–1 080,4 тыс. км² за 1978–2025 гг.), при этом темпы сокращения существенно различаются по секторам. С экономической точки зрения данная тенденция несет в себе как новые возможности (расширение навигационного периода, рост грузопотока), так и дополнительные риски (нестабильность ледовой обстановки, термоабразия берегов), что требует гибких подходов к развитию инфраструктуры Северного морского пути. Таким образом, «с отступлением морских льдов Арктика становится более доступной для судоходства» [16].

Научно-исследовательский потенциал ААНИИ, реализуемый через систему «Север», дрейфующие станции и применение ледостойких платформ, формирует фундамент для безопасной навигации и обоснованного планирования освоения Арктики. Использование этих данных в экономических расчетах становится обязательным условием для снижения угроз и реализации транспортных возможностей региона.

Дополнительное влияние на ледовую обстановку оказывает повышение температуры воздуха. Средние температурные показатели за третий квартал 2025 г. по акватории пяти арктических морей превысили уровень аналогичного периода 2024 г. Максимальное отклонение зафиксировано в акватории Карского моря (*рис. 5*). С экономической точки зрения повышение температуры приносит арктическому региону как новые возможности, так и дополнительные угрозы. Положительный эффект выражается в сокращении ледового

покрова и увеличении продолжительности навигации. Однако усиление термоабразии берегов и нестабильность ледовой обстановки создают дополнительные вызовы, требуя модернизации инфраструктуры [8]. Регулярный мониторинг динамики температурных аномалий составляет научно-информационную базу, без которой невозможно достоверное прогнозирование ледовой обстановки и обеспечения безопасного судоходства по Северному морскому пути [3]. Северный морской путь является стратегическим активом и инфраструктурным каркасом для экономического освоения Арктики. Его дальнейшее развитие является необходимым условием для того, чтобы ресурсы региона и инвестиции приносили отдачу. Специалисты отмечают, что эффективность судоходства по СМП неразрывно связана с развитием авиационной инфраструктуры, обеспечивающей ледовую разведку и оперативное реагирование [17].

Комплексная стратегическая оценка развития Арктической зоны Российской Федерации

На основе выполненного анализа макроэкономических показателей, ресурсной базы, кадрового потенциала и логистической инфраструктуры можно выполнить комплексную оценку перспектив⁴ Арктической зоны Российской Федерации. В *рис. 6* представлены результаты SWOT-анализа, который позволил структурировать внутренние и внешние факторы. Чтобы определить, как внешняя среда сможет повлиять на реализацию сильных сторон и усугубить слабые, необходимо рассмотреть макроокружение региона. Так, PEST-анализ макросреды структурирует ключевые внешние факторы (политические, экономические, социальные и технологические), влияющие на стратегические решения по развитию Арктической зоны Российской Федерации (*рис. 7*).

Проведенное исследование подтверждает, что Арктическая зона Российской Федерации обладает уникальным стратегическим потенциалом, способным стать ключевым драйвером долгосрочного экономического развития страны. Важную роль в повышении устойчивого развития региона играет экономическая диверсификация [18]. Освоение Арктической зоны требует применения комплексного подхода, интегрирующего экономические, социальные, экологические и технологические параметры развития, но главным условием выступает синхронизация хозяйственных стратегий с данными естественно-научного мониторинга.

В ходе анализа выявлен факт опережающего экономического роста АЗРФ. Макроэкономический анализ демонстрирует устойчивое превышение темпов роста валового регионального продукта и инвестиций в основной капитал в Арктике по сравнению с среднероссийскими показателями. В частности, коэффициент опережения роста ВРП достиг 1,24%, а темп прироста инвестиций за 2021–2023 гг. превысил общероссийский уровень на 10 п.п. Инвестиционный портфель АЗРФ характеризуется высокой капиталоемкостью и сырьевой направленностью, что подтверждает ресурсно-инфраструктурную модель развития региона. Ключевую роль играют такие мегапроекты по добыче и транспортировке углеводородов и металлов, как «Восток Ойл», «Арктик СПГ». Беспрецедентные по масштабу инвестиции в эти мегапроекты создают основу будущих производственных мощностей.

Экономическое значение Арктики для России определяется ее уникальным ресурсным потенциалом, который на период до 2035 г. оценивается более чем в 3,3 трлн долл. США. Реализация этого потенциала способна обеспечить ежегодный вклад в ВВП России на уровне 14–15%, создавая новый мощный драйвер экономического роста. Санкционное давление в отношении России не повлияло на операционную устойчивость Северного мор-

⁴ Новиков С.А. Стратегическая роль Арктической зоны Российской Федерации в обеспечении экономической безопасности в условиях нестабильной внешней среды // Молодой ученый. 2024. № 12. С. 99–101.

ского пути. Повышение рисков на Востоке вызвало структурную перестройку грузопотока, выражающуюся в увеличении объема транзитных перевозок. Дальнейшее развитие Северного морского пути выступает обязательным инфраструктурным условием монетизации ресурсного потенциала и окупаемости стратегических капиталовложений в Арктике.

На основании проведенного исследования сформулированы следующие стратегические рекомендации по интеграции экономических и климатических научных исследований для повышения эффективности освоения Арктики. Так, следует закрепить нормативное требование об использовании полученных специалистами ААНИИ прогнозных данных о состоянии мерзлоты, информации о ледовой обстановке и температурных аномалиях при разработке технико-экономических обоснований и инвестиционных проектов. Это позволит корректировать сметную стоимость с учетом необходимых инженерных решений, в том числе затрат на термостабилизацию грунтов и усиление фундаментов, исключая занижения бюджетов.

На базе долгосрочных климатических моделей, созданных специалистами ААНИИ, необходимо разработать дифференцированные стратегии развития портовой инфраструктуры, учитывающие специфику западного и восточного секторов Арктики. Для западного сектора, где прогнозируется увеличение навигации, требуется опережающее развитие инфраструктуры. В восточном секторе, где возрастают риски, связанные с айсбергами и термоабразией, необходимо внедрение усиленных инженерных решений и систем ледовой разведки.

Развитие кадрового потенциала и научной инфраструктуры должно носить комплексный характер. С одной стороны, требуются увеличение финансирования программ ААНИИ по созданию ледостойких платформ и поддержка дрейфующих станций (например, «Северный полюс»), необходимо развитие Автоматизированной ледово-информационной системы «Север». С другой стороны, следует реализовать программы подготовки по экономическим и естественно-научным специальностям, связанным с проведением исследований в Арктике. Успешное решение задач по противодействию санкциям и переходу экономики на траекторию роста невозможно без эффективного развития регионов, усиления координации центра и регионов по всем вопросам экономического, финансового и социального взаимодействия [19]. При актуализации «Стратегии развития Арктической зоны до 2035 г.» и разработке инвестиционных программ следует учитывать прогнозы по климатическим изменениям, подготовленные специалистами ААНИИ. Для реализации промышленного потенциала АЗРФ требуется корректировка планов по адаптации к климатическим изменениям [20]. Это позволит перейти от декларативного к научно обоснованному управлению развитием макрорегиона. Укрепление энергетической и технологической независимости России, усиление ее геоэкономического влияния на мировой арене напрямую зависят от освоения Арктики. Для успешной, эффективной реализации потенциала АЗРФ необходима модернизация большинства российских предприятий, а для увеличения производства готовой продукции и обеспечения ее качества на уровне лучших мировых образцов требуется расширение парка оборудования [21].

Заключение

Экономическое значение Арктики для России бесспорно. Оно выходит за рамки только ресурсного обеспечения. Это регион, в котором формируется задел для технологического суверенитета страны, создается новая модель хозяйствования в экстремальных условиях, отлаживаются логистические схемы глобального значения. Проведенное исследование подтверждает необходимость научно обоснованного управления развитием Арктической зоны, основанного на синхронизации экономических стратегий с данными естественных наук.

Использование результатов многолетнего мониторинга ситуации в Арктической зоне, проводимого специалистами ААНИИ, должно стать обязательным при разработке и экспертизе всех крупных инфраструктурных и промышленных проектов, предназначенных для реализации в Арктической зоне. Только такой междисциплинарный подход позволит минимизировать риски, оптимизировать затраты и в полной мере реализовать колоссальный экономический потенциал макрорегиона. Фундаментом для опережающего развития Арктики служат инвестиции и передовая научная инфраструктура. Проведение всего цикла работ в высоких широтах – от мониторинга ледовой обстановки для обеспечения навигации по Северному морскому пути до изучения климатических изменений – является критически важным условием для осуществления безопасной и эффективной экономической деятельности в регионе.

Таблица 1

Российская Федерация в целом и Арктическая зона Российской Федерации: сравнительный анализ темпов роста валового регионального продукта (2019–2023 гг.)

Table 1

The Russian Federation as a whole and the Arctic zone of the Russian Federation: A comparative analysis of the growth rates of gross regional product (2019–2023)

Показатель	2019	2023	Среднегодовой темп роста валового регионального продукта (2019–2023), %
Суммарный валовой региональный продукт субъектов Российской Федерации, трлн руб.	95,1	157,1	165,19
Валовой региональный продукт Арктической зоны Российской Федерации, трлн руб.	5,8	9,7	167,24
<i>Коэффициент опережения по валовому региональному продукту Арктической зоны Российской Федерации</i>	<i>1,24</i>		

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 2

Арктическая зона Российской Федерации: анализ капиталоемкости основных инвестиционных проектов

Table 2

The Arctic zone of the Russian Federation: An analysis of the capital intensity of major investment projects

Ключевой проект	Объем инвестиций, трлн руб.	Количество создаваемых рабочих мест, тыс. ед.	Капиталоемкость создания одного рабочего места, млн руб./место
Восток Ойл	11,6	83	139,76
Разработка месторождений меди («Норильский никель»)	2	24	83,33
Арктик СПГ-1	1,6	8,9	179,78
Арктик СПГ-3	1,6	8,9	179,78
Мурманский СПГ	1,2	17	70,59
Кольская АЭС-2	1,1	0,9	1 222,2
Всего	19,1	142,7	133,85

Источник: авторская разработка на основе аналитических материалов

Source: Authoring, based on analytical materials

Таблица 3
Ресурсный потенциал Арктической зоны Российской Федерации

Table 3
Resource potential of the Arctic zone of the Russian Federation

Ресурс	Запасы, доля в общем объеме по России, % (на 01.01.2024)	Оценка потенциальных объемов добычи (2025–2035 гг.)	Стоимостная оценка (2025–2035 гг.), млрд долл. США
Газ	74	9 трлн м ³	Более 2 300
Конденсат	65	425 млн т	76
Нефть	29	Более 1 млрд т	Более 620
Платиноиды	95	Более 2 тыс. т	79
Нефелиновые руды	82	535 млн т	Более 3
Никель	73	4,2 млн т	73
Апатитовые руды	77	86 млн т	33
Редкоземельные	76	2,3 млн т	24
Медь	39	6,1 млн т	20
Железные руды	3	834 млн т	37
Алмазы	29	Более 110 млн карат	20
Золото	14	478 т.	36

Источник: авторская разработка на основе аналитических материалов

Source: Authoring, based on analytical materials

Таблица 4
Анализ потенциального ежегодного вклада ресурсного потенциала Арктической зоны Российской Федерации в валовой внутренний продукт Российской Федерации России

Table 4
Analysis of the potential annual contribution of the resource potential of the Arctic zone of the Russian Federation to the gross domestic product of the Russian Federation

Показатель	Значение
Совокупная стоимостная оценка, млрд долл. США	3 321
Срок, лет	10
Ежегодная оценка, млрд долл. США / год	332,1
Ежегодная оценка, трлн руб. (при курсе 90 руб. / долл. США)	29, 9
Потенциальная доля в валовом внутреннем продукте Российской Федерации (при валовом внутреннем продукте Российской Федерации в 2024 г. 201,15 трлн руб.), %	14,9

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Таблица 5**Северный морской путь: анализ динамики грузопотока (2023–2025 гг.)****Table 5****Northern Sea Route: Analysis of cargo flow dynamics (2023–2025)**

Показатель	2023	2024	2025	Абсолютное изменение, тыс. т.		Относительное изменение, %	
Общий грузопоток	36 254	37 894	37 040	1 640	–854	4,52	–2,25
Транзит	2 120	3 100	3 200	980	100	46,23	3,23

Источник: авторская разработка*Source:* Authoring**Таблица 6****Северный морской путь: прогноз грузопотока (2026–2028 гг.)****Table 6****Northern Sea Route: Cargo flow forecast (2026–2028)**

Год	Прогноз	Привязка низкой вероятности	Привязка высокой вероятности
2026	40 608	32 926	48 290
2027	44 177	33 836	54 517
2028	47 745	35 298	60 192

Источник: авторская разработка*Source:* Authoring**Таблица 7****Значения ледовитости по секторам и ее аномалии (1978–2025 гг.)****Table 7****Sea ice values by sector and its anomaly (1978–2025)**

Район, сектор	Площадь, тыс. км ²	Аномалии, тыс. км ²				
		2022	2023	2024	2015–2025	1978–2025
Северный Ледовитый океан	4 661,9	41,1	497,8	416,9	273,9	–1 080,4
Гренландское море, Карское море	999,4	–279,9	–268,9	22,3	–84,4	–375
Море Лаптевых, Чукотское море, Берингово море, Охотское море	1 722,3	333,2	515,9	228,7	430	–149,9
Море Бофорта и Канадская Арктика	2 197,7	5,3	233,4	174,5	12,6	–398

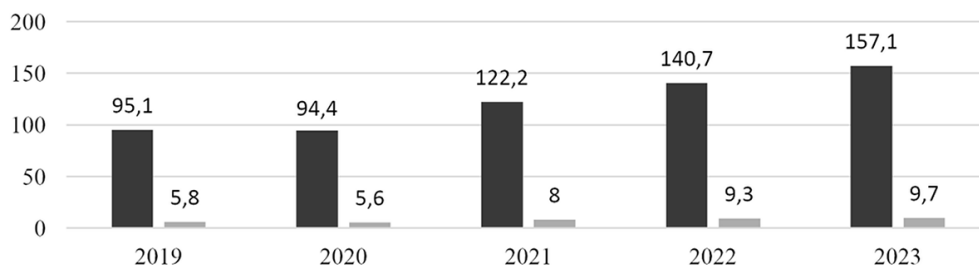
Источник: авторская разработка на основе данных Арктического и антарктического научно-исследовательского института*Source:* Authoring, based on the Arctic and Antarctic Research Institute data

Рисунок 1

Графическое отображение динамики суммарного валового регионального продукта субъектов Российской Федерации и суммарного валового регионального продукта регионов Арктической зоны Российской Федерации (2019–2023 гг.), трлн руб.

Figure 1

Graphical representation of the dynamics of the total gross regional product of the subjects of the Russian Federation and the total gross regional product of the regions of the Arctic zone of the Russian Federation (2019–2023), trillion RUB



Примечание. По каждому году: слева – Российская Федерация, справа – Арктическая зона Российской Федерации.

Источник: авторская разработка на основе данных Росстата

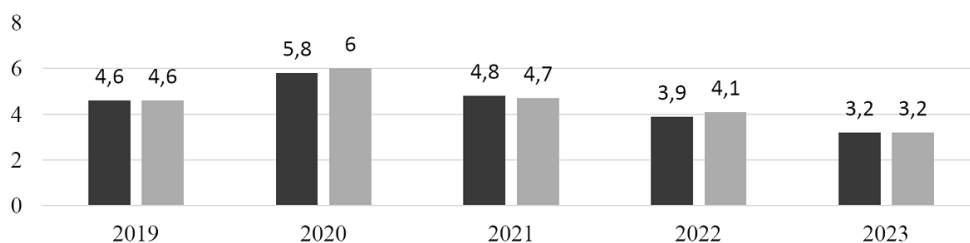
Source: Authoring, based on the Rosstat data

Рисунок 2

Российская Федерация, Арктическая зона Российской Федерации: уровень безработицы, рассчитанный по методологии Международной организации труда (2019–2023 гг.), %

Figure 2

Russian Federation, Arctic zone of the Russian Federation: Unemployment rate calculated according to the methodology of the International Labor Organization (2019–2023), percentage



Примечание. По каждому году: слева – Российская Федерация, справа – Арктическая зона Российской Федерации.

Источник: авторская разработка на основе данных Росстата

Source: Authoring, based on the Rosstat data

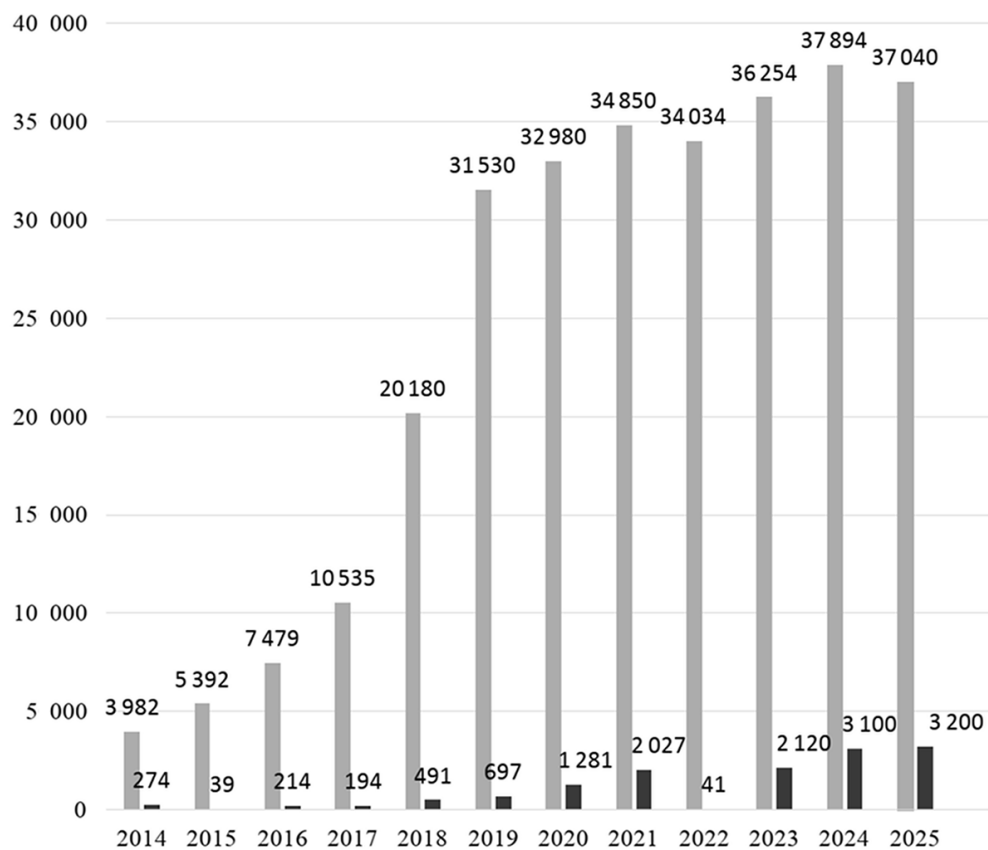
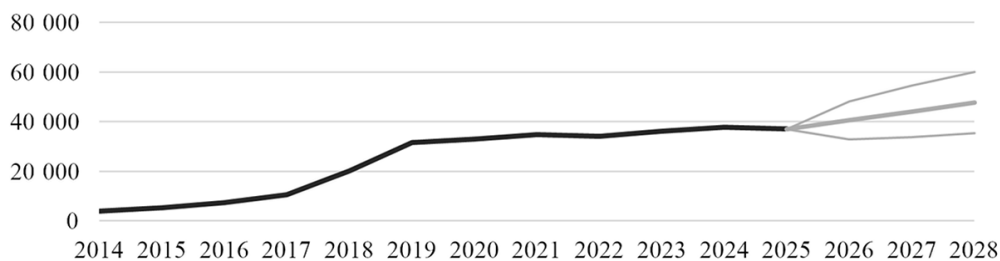
Рисунок 3**Визуализация динамики грузопотока по Северному морскому пути (2014–2025 гг.), тыс. т.****Figure 3****Visualization of cargo flow dynamics along the Northern Sea Route (2014–2025), thousand tonne***Примечание.* По каждому году: слева – общий грузопоток, справа – транзит.*Источник:* авторская разработка на основе: Centre for High North Logistics (CHNL).URL: <https://chnl.no/>*Source:* Authoring, based on the Centre for High North Logistics (CHNL) data. URL: <https://chnl.no/>

Рисунок 4

Северный морской путь: визуализация динамики общего грузопотока с указанием вариантов прогнозных значений (2014–2028 гг.), тыс. т

Figure 4

Northern Sea Route: Visualization of the overall cargo flow dynamics showing forecast options (2014–2028), thousand tonne



Примечание. Данные за 2026–2028 гг. – прогнозные.

Источник: авторская разработка

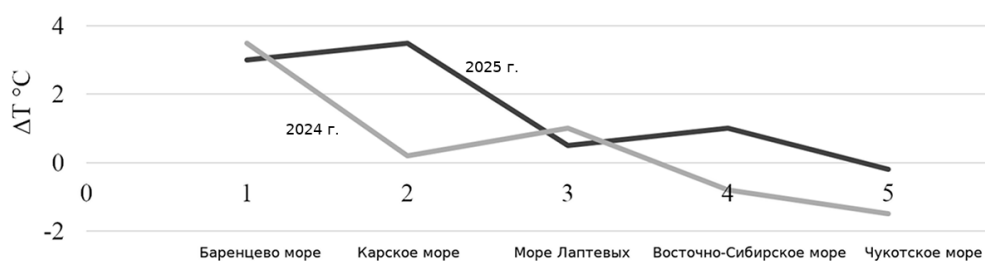
Source: Authoring

Рисунок 5

Средняя температура воздуха по акватории пяти арктических морей (2024–2025 гг.), °C

Figure 5

Average air temperature over the waters of five Arctic seas (2024–2025), °C



Источник: авторская разработка на основе данных Арктического и антарктического научно-исследовательского института

Source: Authoring, based on the Arctic and Antarctic Research Institute data

Рисунок 6**Арктическая зона Российской Федерации: SWOT-анализ развития****Figure 6****The Arctic zone of the Russian Federation: SWOT analysis of development**

S – сильные стороны	W – слабые стороны
Стратегическое положение и контроль над ключевыми транспортными маршрутами. Крупнейшие в мире запасы углеводородов и стратегических металлов. Развитая инфраструктура Северного морского пути	Кадровый дефицит и отток населения. Высокие издержки освоения и эксплуатации. Суровые климатические и экологические условия
О – возможности	Т – угрозы
Развитие транзитного потенциала Северного морского пути. Внедрение новых технологий добычи и логистики. Расширение международного сотрудничества с неарктическими странами	Санкционное давление и ограничение доступа к технологиям. Климатические изменения и таяние вечной мерзлоты. Геополитическая нестабильность в регионе

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Рисунок 7**Арктическая зона Российской Федерации: PEST-анализ развития****Figure 7****The Arctic zone of the Russian Federation: PEST analysis of development**

Р – политика	Е – экономика
Государственная поддержка через стратегические программы. Международное сотрудничество. Санкционные ограничения и необходимость импортозамещения	Благоприятный инвестиционный климат, действие налоговых льгот. Ценовая волатильность на рынках сырья. Высокие логистические издержки освоения территории
S – социум	Т – технологии
Дефицит квалифицированных кадров. Необходимость улучшения качества жизни в арктических поселениях. Миграционные процессы и демографические вызовы	Миграционные процессы и демографические вызовы. Автоматизация и цифровизация процессов освоения территории. Развитие уникальных компетенций и инфраструктуры для круглогодичных исследований в высоких широтах

Источник: авторская разработка

Source: Authoring

Список литературы

1. Зеленева Е.С., Ризванова И.А. Оценка платежного суверенитета государства // Финансы: теория и практика. 2026. Т. 30. № 1. С. 54–65. EDN: OUWBPC
2. Мякшин В.Н. Значение отраслевых структурных сдвигов для инвестиционной активности арктических регионов // Экономический анализ: теория и практика. 2025. Т. 24. Вып. 12. С. 64–79. EDN: YSWFSI
3. Тяглов С.Г., Васильева Е.С. Эколого-экономические аспекты развития Арктики как одного из важнейших макрорегионов РФ в условиях климатических изменений // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2025. № 4. С. 41–51. EDN: RJXHSK
4. Филькевич И.А. Экономическая диверсификация в Арктике: подходы к устойчивому развитию за пределами сырьевого сектора // Russian Journal of Management. 2025. Т. 13. № 8. С. 45–56. EDN: BEXYVM
5. Полаева Г.Б., Гайт М.А. Арктика как стратегический ресурсный регион: возможности и пределы развития энергетической инфраструктуры // Инновации и инвестиции. 2025. № 9. С. 89–92. EDN: SRAVYX

6. Бажутова Е.А., Дягилева Е.В., Корчак Е.А. и др. Системные и современные проблемы, риски, возможности экономического развития российской Арктики: монография. Апатиты: Кольский научный центр Российской академии наук, 2024. 222 с.
7. Афанасьев С.Н., Фадеев А.М. Северный морской путь как драйвер развития транспортно-логистической системы в Арктике // Арктика 2035: актуальные вопросы, проблемы, решения. 2025. № 1. С. 23–33. EDN: ZNZXJQ
8. Бутаков Н.Ю., Рубинштейн К.Г., Игнатов Р.Ю. Результаты прогноза гидрометеорологических полей для Белого моря с использованием системы атмосфера – океан – лед // Проблемы Арктики и Антарктики. 2025. Т. 71. № 4. С. 378–395. EDN: CZPLMP
9. Гилярова А.А. Экономические и экологические эффекты цифровых технологий на горнодобывающих предприятиях Арктики // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15. № 3. С. 83–94. EDN: ONZKYB
10. Фаттахов Р.В., Низамутдинов М.М., Иванов П.А. Проблемы обеспечения сбалансированного социально-экономического развития регионов в условиях санкций // Финансы: теория и практика. 2025. Т. 29. № 2. С. 166–180. EDN: UZJXKM
11. Созинова А.А., Савельева Н.К., Фокина О.В., Лесных Н.Ю. Роль брендинга в социально-экономическом развитии Арктической зоны Российской Федерации // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15. № 4. С. 544–557. EDN: EZDUBL
12. Рослякова Н.А., Волков А.Д., Шандров С.С. Роль пространственных взаимосвязей арктических территорий в формировании выручки организаций // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15. № 1. С. 72–84. EDN: VUISKS
13. Гюнтер И.Н., Половнева Л.С., Бобрышнева В.О. Развитие русской Арктики: инновационный и инвестиционный потенциал // Индустриальная экономика 2024. № 3. С. 186–193. EDN: LLAIZV
14. Капустина Н.В., Садыков А.И., Подгорский Я. Роль инвестиций в инфраструктуру в экономическом росте и сбалансированном региональном развитии // Финансы: теория и практика. 2023. Т. 27. № 2. С. 50–63. EDN: QRUGFN
15. Григорьев Н.А. Российско-китайское сотрудничество в Арктике // Арктика XXI век. 2024. № 4. С. 110–121. EDN: FUSQSJ
16. Бутаков Н.Ю., Рубинштейн К.Г., Игнатов Р.Ю. Расчет параметров состояния океана и морского льда для Арктики // Арктика: экология и экономика. 2025. Т. 15. № 3. С. 127–136. EDN: PTGYAL
17. Черняк Т.А., Шлафман А.И., Литвиненко А.Н. Организационно-экономические инструменты управления авиационной инфраструктурой Арктической зоны Российской Федерации в обеспечении движения судов по Северному морскому пути // Арктика: экология и экономика. 2024. Т. 14. № 3. С. 462–471. EDN: IKDGQJ
18. Чупин А.Л., Засько В.Н., Морковкин Д.Е., Донцова О.И. Модель роста экономики региона на основе индекса экономической сложности // Финансы: теория и практика. 2024. Т. 28. № 3. С. 52–60. EDN: OCJYAL
19. Косорукова И.В., Лосева О.В., Федотова М.А. Скрининг-оценка региональных инвестиционных проектов для предоставления мер государственной финансовой поддержки // Финансы: теория и практика. 2024. Т. 28. № 2. С. 23–39. EDN: AWQMF1
20. Анисимов О.А., Бадина С.В. Оптимизация региональных планов адаптации к изменению климата в Арктической зоне России на основе прогностического моделирования // Арктика: экология и экономика. 2024. Т. 14. № 3. С. 350–359. EDN: BKURDZ

21. Смирнов В.Д. Финансовая стабильность и экономическое развитие: расстановка приоритетов // Финансы: теория и практика. 2025. Т. 29. № 3. С. 148–165.
EDN: GUZDDY

Информация о конфликте интересов

Я, автор данной статьи, со всей ответственностью заявляю о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи. Настоящее заявление относится к проведению научной работы, сбору и обработке данных, написанию и подготовке статьи, принятию решения о публикации рукописи.

THE ECONOMIC IMPORTANCE OF DEVELOPING THE ARCTIC FOR RUSSIA: FACTORS, RISKS, AND STRATEGIC PROSPECTSDOI: <https://doi.org/10.24891/teyhsl>EDN: <https://elibrary.ru/teyhsl>**Lyubov' V. ACHBA**

St. Petersburg Branch of Financial University under Government of Russian Federation,

St. Petersburg, Russian Federation

e-mail: LVAchba@fa.ru

ORCID: 0000-0002-5957-520X

Article history:

Article No. 270/2026

Received 20 Mar 2026

Accepted 24 Apr 2026

Available online

29 Jun 2026

JEL Classification: E65,
F64, J21, R11**Keywords:** Arctic zone
of Russia economic
development, Northern
Sea Route, resource
potential, climate risks**Abstract****Subject.** Ensuring defense capability, developing transportation, strengthening Russia's position in the Arctic.**Objectives.** Identifying ways to improve the efficiency of developing the Arctic zone of the Russian Federation, taking into account natural and climatic factors.**Methods.** Both general scientific and specialized (economic and statistical) research methods were used.**Results.** It's been noted that the gross regional product and investment volume in the Arctic zone are growing ahead of schedule, but the lack of skilled personnel is limiting the potential for developing this strategically important region. The economic efficiency of developing the Arctic zone directly depends on taking into account climate and geocryological factors. It has been proven necessary to align economic strategies with data obtained from monitoring permafrost and ice conditions to reduce accidents, optimize costs, and make the most of the transport potential of the Northern Sea Route.**Conclusions.** The research results can be used to adjust development programs for the Arctic zone, to create feasibility studies for investment projects, and to assess risks related to natural factors.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2026

Please cite this article as: Achba L.V. The economic importance of developing the Arctic for Russia: Factors, risks, and strategic prospects. *Regional Economics: Theory and Practice*, 2026, iss. 6, pp. 4–23. DOI: 10.24891/teyhsl EDN: TEYHSL**References**

1. Zeleneva E.S., Rizvanova I.A. [Assessment of the state's payment sovereignty]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2026, vol. 30, iss. 1, pp. 54–65. (In Russ.) EDN: OUWBPC
2. Myakshin V.N. [Importance of sectoral structural shifts for investment activity of the Arctic regions]. *Ekonomicheskii analiz: teoriya i praktika*, 2025, vol. 24, iss. 12, pp. 64–79. (In Russ.) EDN: YSWFSI
3. Tyaglov S.G., Vasil'eva E.S. [Ecological and economic aspects of Arctic development in Russia as a macro-region of the Russian Federation under climate change]. *Arktika 2035: aktual'nye voprosy, problemy, resheniya*, 2025, no. 4, pp. 41–51. (In Russ.) EDN: RJXHSC

4. Fil'kevich I.A. [Economic diversification in the Arctic: approaches to sustainable development beyond the commodity sector]. *Russian Journal of Management*, 2025, vol. 13, iss. 8, pp. 45–56. (In Russ.) EDN: BEXYVM
5. Polayeva G.B., Gait M.A. [The Arctic as a strategic resource region: opportunities and limits for the development of energy infrastructure]. *Innovatsii i investitsii*, 2025, no. 9, pp. 89–92. (In Russ.) EDN: SRAVYX
6. Bazhutova E.A., Dyagileva E.V., Korchak E.A. et al. *Cistemnye i sovremennye problemy, riski, vozmozhnosti ekonomicheskogo razvitiya rossiiskoi Arktiki: monografiya* [Systemic and contemporary problems, risks, and opportunities for the economic development of the Russian Arctic: a monograph]. Apatity, Kola Science Centre of Russian Academy of Sciences Publ., 2024, 222 p.
7. Afanasev S.N. [The Northern Sea Route as a driver of the development of the Arctic transport and logistics system]. *Arktika 2035: aktual'nye voprosy, problemy, resheniya*, 2025, no. 1, pp. 23–33. (In Russ.) EDN: ZNZXJQ
8. Butakov N.Yu., Rubinstein K.G., Ignatov R.Yu. [Results of forecasting hydrometeorological fields for the White Sea using the atmosphere – ocean – ice system]. *Problemy Arktiki i Antarktiki*, 2025, vol. 71, iss. 4, pp. 378–395. (In Russ.) EDN: CZPLMP
9. Giliarova A.A. [Economic and environmental effects of digital technologies at the Arctic mining enterprises]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2025, vol. 15, iss. 3, pp. 83–94. (In Russ.) EDN: ONZKYB
10. Fattakhov R.V., Nizamutdinov M.M., Ivanov P.A. [Problems of ensuring balanced socioeconomic development of regions under sanctions]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2025, vol. 29, iss. 2, pp. 166–180. (In Russ.) EDN: UZJXKM
11. Sozinova A.A., Savelyeva N.K., Fokina O.V., Lesnykh N.Yu. [The role of branding in the socioeconomic development of the Arctic zone of the Russian Federation]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2025, vol. 15, iss. 4, pp. 544–557. (In Russ.) EDN: EZDUBL
12. Roslyakova N.A., Volkov A.D., Shandrov S.S. [The role of spatial relationships of Arctic territories in the revenue formation of organizations]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2025, vol. 15, iss. 1, pp. 72–84. (In Russ.) EDN: VUISKS
13. Gunter I.N., Polovneva L.S., Bobrysheva V.O. [Development of the Russian Arctic: innovative and investment potential]. *Industrial'naya ekonomika*, 2024, no. 3, pp. 186–193. (In Russ.) EDN: LLAIZV
14. Kapustina N.V., Sadykov A.I., Podhorský J. [The role of infrastructure investment in economic growth and balanced regional development]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2023, vol. 27, iss. 2, pp. 50–63. (In Russ.) EDN: QRUGFN
15. Grigoriev N.A. [Russian-Chinese cooperation in the Arctic]. *Arktika XXI vek*, 2024, no. 4, pp. 110–121. (In Russ.) EDN: FUSQSJ
16. Butakov N.Yu., Rubinstein K.G., Ignatov R.Yu. [Computation of ocean and sea ice state parameters for the Arctic]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2025, vol. 15, iss. 3, pp. 127–136. (In Russ.) EDN: PTGYAL
17. Chernyak T.A., Shlafman A.I., Litvinenko A.N. [Organizational and economic tools for managing the aviation infrastructure of the Arctic zone of the Russian Federation in ensuring the movement of ships along the Northern Sea Route]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2024, vol. 14, iss. 3, pp. 462–471. (In Russ.) EDN: IKDGQJ

18. Chupin A.L., Zasko V.N., Morkovkin D.E., Dontsova O.I. [Model of growth of the region's economy based on the index of economic complexity]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2024, vol. 28, iss. 3, pp. 52–60. (In Russ.) EDN: OCJYAL
19. Kosorukova I.V., Loseva O.V., Fedotova M.A. [Screening-evaluation of regional investment projects for the provision of state financial support measures]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2024, vol. 28, iss. 2, pp. 23–39. (In Russ.) EDN: AWQMFI
20. Anisimov O.A., Badina S.V. [Optimization of regional adaptation plans to climate change in the Russian Arctic based on forecasting modeling]. *Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2024, vol. 14, iss. 3, pp. 350–359. (In Russ.) EDN: BKURDZ
21. Smirnov V.D. [Financial stability and economic development: setting priorities]. *Finansy: teoriya i praktika*, 2025, vol. 29, iss. 3, pp. 148–165. (In Russ.) EDN: GUZDDY

Conflict-of-interest notification

I, the author of this article, bindingly and explicitly declare of the partial and total lack of actual or potential conflict of interest with any other third party whatsoever, which may arise as a result of the publication of this article. This statement relates to the study, data collection and interpretation, writing and preparation of the article, and the decision to submit the manuscript for publication.