

УДК 338

© 2020 Е. В. Никифорова, О. М. Гизатуллина, О. В. Шнайдер

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ И ТРАНСПОРТНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РФ

В статье рассматриваются основные аспекты экономики и транспортного обеспечения Арктической зоны Российской Федерации. Важность и актуальность исследования Арктической зоны Российской Федерации обусловлена тем, что данная зона обладает огромным потенциалом развития нефтегазовой отрасли, где сосредоточена четверть всех запасов нефти и 70 % газа.

Несмотря на то что Арктическая зона Российской Федерации находится в сложных климатических условиях и подвержена всевозможным рискам, страны мирового пространства уделяют данной зоне Земного шара большое внимание. Вопросы транспортного обеспечения в суровых климатических условиях Арктической зоны Российской Федерации являются достаточно важными, злободневными и дискуссионными. Однако развитие транспортного обеспечения не должно оказать негативное влияние на окружающую среду данной экономически важной зоны, а преобладание интересов человечества в части экологического и социального подхода должны быть приоритетными.

В статье проведен анализ структуры экономики и транспортного обеспечения Арктической зоны РФ, в том числе основных показателей социально-экономического развития и сохранения природы. В свою очередь, социально, экономико-экологическое развитие Арктической зоны Российской Федерации отвечает за укрепление национальной безопасности страны. Аналитические исследования легли в основу выявления проблем Арктического региона, что является следствием разработанных предложений, направленных на развитие Арктики, в том числе на освоения новых месторождений нефти и газа.

Ключевые слова: анализ, арктическая зона, безопасность, климатические условия, морской путь, нефтегазовая отрасль, социальные аспекты, транспортное обеспечение, экология, экономика.

Введение. Главной задачей государственной политики в Арктике является рост социально-экономических показателей и обеспечение безопасности страны. Положительная динамика экономических показателей может быть достигнута при эффективном использовании минерально-сырьевой базы на инновационной основе. При рассмотрении развития Арктической зоны Российской Федерации выделяют основные области и округа, ее составляющие. В состав Арктической зоны Российской Федерации входят: Мурманская область; Республика Карелия; большая часть Архангельской области; Ненецкий автономный округ; Республика Коми; Ямало-Ненецкий автономный округ; значительная площадь

Красноярского края; северные улусы Республики Саха (Якутия); Чукотский автономный округ. В целом перечисленные территории составляют Национальный парк «Русская Арктика». Арктическая зона Российской Федерации составляет 3,1 млн км², что занимает 18 % всей территории России. Континентальный шельф Арктической зоны РФ 4 млн км², т. е. почти 70 % от всего континентального шельфа Российской Федерации.

Арктическая зона РФ составляет более 20 % всей территории России. В условиях Крайнего Севера и Арктической зоны проводится добыча газа, нефти, никеля, золота, алмазов, олова и платиноидов. Следует отметить, что удельный вес добычи газа в сложных северных условиях составляет 95 %, нефти – 75 %. Несмотря на это анализ основных факторов социально-экономического развития Арктики показывает низкую эффективность экономики и низкие показатели производительности труда, что связано с дисперсностью расселения населения.

В Арктической зоне РФ наблюдается значительный перекоп по социально-экономическим показателям в сторону нефтегазовых регионов, в том числе Ямало-Ненецкого АО таблице 1 [1, 2].

Таблица 1

Основные социально-экономические показатели Арктической зоны РФ за 2018 год*

Территориальная зона	Площадь территории, тыс. км ²	Численность населения, тыс. чел.	Среднегодовая численность занятых, тыс. чел.	Среднемесячная заработная плата, руб.	Валовый региональный продукт, млрд. руб.	Основные сред-ства (01.01.2018), млрд. руб.	Добыча полезных ископаемых, млн. руб.	Обрабатывающие производства, млн. руб.	Обеспечение электрической энергией, газом, паром, кондиционирование воздуха, млн. руб.	Водоснабжение, водоотведение, ликвидация загрязнений, млн. руб.	Произ-дция сельско-гохозяй-ной произ-дства, млн. руб.	Сальди-рованный финан-совый, млн. руб.	Инве-стиции в ос-новной капитал, млрд. руб.
Мурманская область	144,9	748,1	363,9	58045	445,8	2043,5	96258	185431	57999	9251	1823	80341	144,6
Архангельская область	589,9	1144,1	544,6	48100	743,6	2337,6	385402	247567	34885	5959	11017	31702	191,3
в том числе													
Ненецкий АО	176,8	43,8	32,7	82754	276,5	944,8	352134	14916	3063	465	830	-8237	91,2
Республика Коми	416,8	830,2	408,9	50413	574,4	3359,3	400373	194301	44613	6331	10156	112787	126,6
Ямало-Ненецкий АО	769,3	541,5	417,7	97204	2461,4	12640,9	2470590	442187	47357	10253	2761	528322	1024,4
Красноярский край	2366,8	2874	1406,4	45635	1882,3	3949,5	748109	1206799	174982	28813	77914	532296	420,9
Республика Саха	3083,5	967	497	68871	916,6	2444	804388	37175	66210	5384	25781	154685	403,4
Чукотский АО	721,5	49,7	33,3	98864	68,7	190,3	67502	1055	8805	491	1334	17189	15,1
Республика Карелия	180,5	618	269,8	39402	252,7	744,5	83395	121610	25664	4198	4498	-18589	41,2

*по данным Федеральной службы государственной статистики. Россия в цифрах – 2019 г.

Сальдированный финансовый результат в экономике за 2018 год – убыток по таким субъектам, как Ненецкий АО и Республика Карелия. Наибольшая доля прибыли приходится на Ямало-Ненецкий АО и Красноярский край, где в отраслевой структуре преобладает добыча полезных ископаемых [3, 4]. Отраслевая структура добавленной стоимости в субъектах Арктической зоны РФ представлена на рисунке 1.

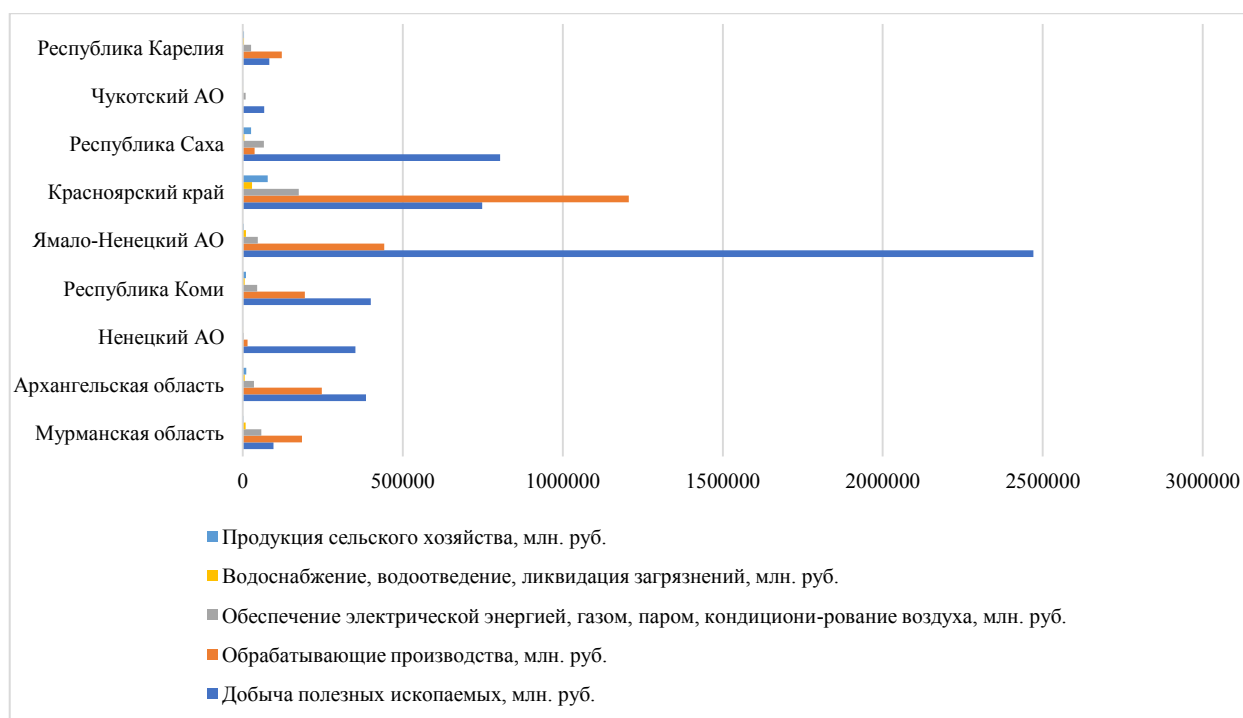


Рис. 1. Отраслевая структура добавленной стоимости в субъектах Арктической зоны РФ

В районе береговой зоны и на шельфе арктических морей нефти-газовые залежи и запасы цветных металлов. Нефти-газовые запасы составляют более 100 млрд тонн, и это 30 % всех мировых запасов нефти и газа. Таким образом, Арктическая зона Российской Федерации имеет огромный потенциал для развития России.

Несмотря на существенный потенциал Арктики, данный регион сталкивается с рядом проблем:

1. Важнейший район интенсивной разработки месторождений углеводородов, которые транспортируются морским путём через Печорское море. В настоящее время на Южно-Хыльчуйском месторождении наблюдается снижение объемов нефтедобычи, которое связано со снижением дебитов скважин. Через Варандейский терминал также возможна отгрузка нефти с других месторождений, таких как Требса и Титова, Центрально-Хорейверского поднятия.

В настоящих условиях Приразломное месторождение является единственным арктическим месторождением, начавшим добычу нефти. На Приразломном осуществляется добыча нефти нового российского сорта Arctic Oil (ARCO). Приразломное месторождение относится к Тимано-Печорской НПП, а отгрузка с данного месторождения начата с апреля 2014 года [5]. В районе месторождения глубина моря составляет 19–20 метров. В 2016 году на Приразломном добыто 2,2 млн т нефти.

2. В Арктической зоне РФ практически отсутствует транспортная инфраструктура, в том числе автомобильный и железнодорожный транспорт, водный транспорт является сезонным. Практически единственным видом пассажирского транспорта в Арктической зоне можно выделить самолеты и вертолеты малой авиации. Транспортная система Арктики и районов Крайнего Севера в настоящее время находится в неудовлетворительном состоянии.

Бесспорно, что для обеспечения судоходства по Северному морскому пути необходимо строительство нового ледокольного флота, осуществляющего контроль в Арктике и обеспечивающего национальную безопасность страны и защиту природной среды.

3. В настоящее время требуется жесткий контроль со стороны государства за ценами и тарифами на услуги естественных монополий, а также за тарифами на перевозки по Северному морскому пути.

4. Особое значение приобретают вопросы экологии в связи с переходом России к модели устойчивого развития. Это связано с тем, что Арктическая зона располагает уникальными экосистемами, где произрастают редкие растения и обитают редкие животные.

Наряду с экологическим, социальным направлением большое значение имеет экономическое развитие Арктической зоны. Можно выделить основные направления развития экономики Арктики, определяющие динамическое развитие данной территории:

- 1) освоение углеводородных, минеральных ресурсов на континентальном шельфе;
- 2) создание арктической транспортной системы – комплекса транспортных средств морского и речного флота, авиации, трубопроводного, железнодорожного и автомобильного транспорта и береговой инфраструктуры, обеспечивающих транспортную деятельность в Арктической зоне;
- 3) выработка электроэнергии с использованием ветров; строительство атомных электростанций;
- 4) вопросы экологии Арктической зоны РФ.

Для развития экономики Арктики необходимо развитие перевозок по Северному морскому пути (см. рисунок 2), который соединяет Дальний Восток с западными регионами. Развитие транспортной системы Арктики ускорит освоение месторождений полезных ископаемых, экспорт нефти и газа.



Рис. 2. Российский транспортный коридор «Северный морской путь»

Для регионов Арктики важным является проект строительства железнодорожной магистрали «Белкомур», которая станет уникальным транспортным коридором Белое море – Коми – Урал, соединив Урал с незамерзающими портами Архангельска, Мурманска и Северной Европы. Так же необходимо разработать программу строительства портов и транспортно-логистических центров вдоль Северного морского пути. В качестве инвесторов необходимо привлекать добывающие компании, работающие в Арктике.

В центрах портовых свободных экономических зон необходимо создать такие порты-хабы, как Мурманск на западе и Петропавловск-Камчатский на востоке, а также на западе ускорить строительство глубоководного порта Архангельск имени М. В. Ломоносова.

Кроме строительства арктического морского узлового многопрофильного порта Сабетта, создаются портопункты для каботажного плавания, такие как архипелаг Новая Земля, Земля Франца-Иосифа, Новосибирские острова, остров Врангеля, мыс Шмидта, Певек и другие.

По Северному морскому пути будут осуществляться преимущественно экспортные перевозки, в том числе в западном направлении круглогодично, а в восточном направлении в летне-осенний период [6]. Прогноз объемов морских арктических грузоперевозок в 2020–2025 гг. представлен на рисунке 3.

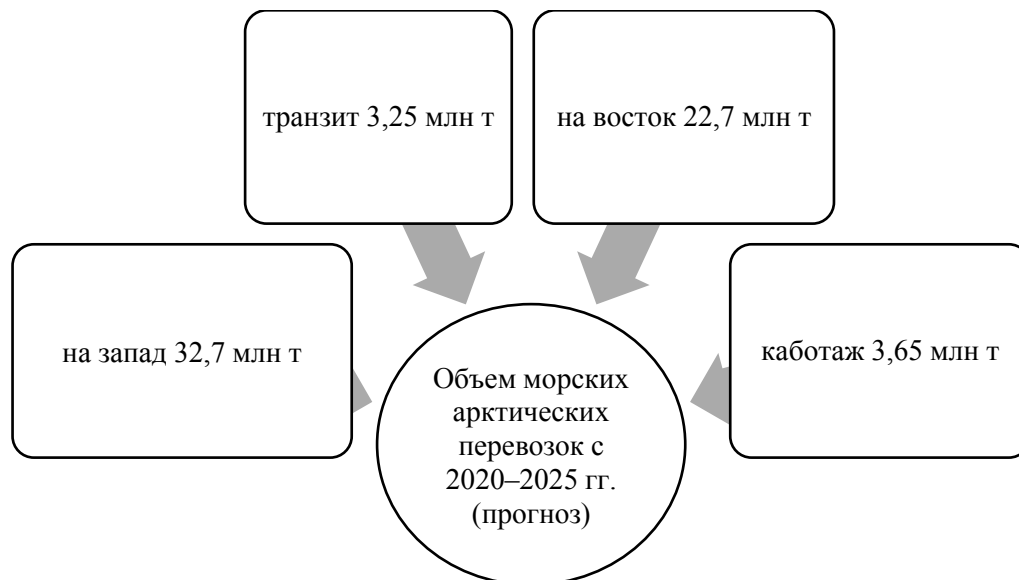


Рис. 3. Объём морских арктических грузоперевозок в 2020-2025 гг. (прогноз)

Северный морской путь может стать серьезным конкурентом для северных государств, осуществляющих трансконтинентальные перевозки по трассам Арктики, что принесет России высокие экономические дивиденды и политические выгоды. В настоящее время Северный морской путь является, прежде всего, внутренней транспортной магистралью страны, которая используется в решении задач социально-экономического развития северных территорий и обеспечения национальной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации.

Однако стоит отметить, что для транспортировки природные ресурсы по арктическим трассам необходимы крупнотоннажные суда арктических ледовых классов, линейный ледокольный флот, система навигации, гидрографии, связи.

Выбор стратегии развития Арктической зоны определяется рядом факторов – как внешних, так и внутренних. Так как экономика Арктического региона ориентирована в основном на экспорт, роль внешних факторов является доминирующей.

Прогнозирование развития России до 2030 г. основывается на стратегии развития [7] федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов РФ, а также учитывает изменение мировой экономической конъюнктуры.

Прогноз развития государства опирается на следующие внешние и внутренние факторы:

- прогнозная динамика цен на энергоресурсы,
- баланс производства и потребления энергоресурсов в мире,
- тенденции на товарных рынках,
- демографическая составляющая [7].

Определение прогнозных направлений развития России до 2030 года предполагает увеличение темпов роста ВВП до 5,4 % в среднем за год, увеличение доли высокотехнологичных и наукоемких отраслей в структуре ВВП, а также предусматривает повышение качественного уровня энерго-сырьевых отраслей и укрепление сырьевой специализации России в мире [8], то есть:

- реализацией крупномасштабных проектов, обеспечивающих добычу и разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи (в том числе нефть и газ Арктического региона) и строительство соответствующих трубопроводов;
- резким повышением [9] эффективности использования месторождений за счет внедрения новых технологий и т. д.

Развитие Арктической зоны РФ можно представить в виде трех взаимосвязанных направлений, которые будут реализованы в рамках создаваемых опорных зон:

а) необходимо реализовать межрегиональные и трансконтинентальные инфраструктурные проекты, позволяющие создать новые возможности для субъектов Арктической зоны РФ.

Опорные зоны: порт Сабетта, порт Индига, Мурманский транспортный узел;

б) разработка новых месторождений различных полезных ископаемых, соответствующих по объему и качеству [7] международному уровню; использование инновационных технологий производства.

Опорные зоны: Анадырская, Чаун-Билибинская, Норильская, Ванкорская, Воркутинская, Бованенковское нефтегазоконденсатное месторождение, Ямало-Гыданские месторождения, нефтяные месторождения Ненецкого АО [7], Лодочное, Русское, Западно-Мессояхское месторождения;

в) увеличение добычи полезных ископаемых на действующих месторождениях, увеличение объемов действующих производств.

Опорные зоны: Мурманская обл. (горно-химическое и металлургическое производство), Архангельская обл. (судостроительное производство, оборонно-промышленное производство).

Система создания опорных зон является современным инструментом территориального развития Арктической зоны РФ.

Оценка вклада Арктической зоны РФ в экономику страны проводится с учетом прогнозных показателей госпрограммы развития Арктики. Главный механизм реализации инвестиционной политики – это государственное частное партнерство: таким образом, в соответствии с госпрограммой на развитие Арктики предусмотрено выделение 5 трлн руб., в том числе 1 трлн руб. из бюджетных средств. Отраслевая структура проектов Арктической зоны РФ представлена на рисунке 4.

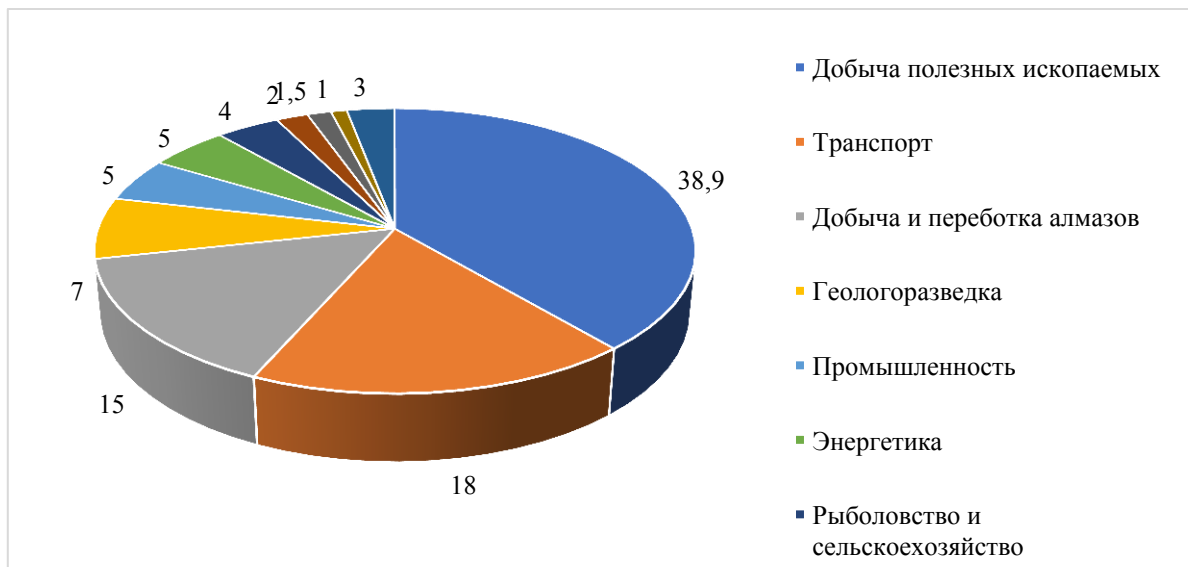


Рис. 4. Отраслевая структура проектов в Арктической зоне РФ

В тоже время необходимо рассмотреть инструменты господдержки проектов в Арктической зоне РФ. Экономические инструменты господдержки включают:

- налоговые льготы;
- дотирование транспортных компаний;
- особые условия кредитования;
- субсидии, субвенции;
- регулирование цен через госзакупку;
- особая таможенно-тарифная политика;
- стимулирование в области трудовых отношений;
- повышение нормативов зачисления налогов в бюджеты субъектов РФ, которые входят в состав Арктической зоны РФ

Арктическая зона Российской Федерации – это регион, с законодательно закрепленными границами, способный в ближайшем будущем обеспечивать от 11 % до 14 % ВВП страны [7].

Заключение. Необходимо отметить, что особенности экосистемы природной зоны Арктики способствуют экономическому развитию северной территории Российской Федерации. Сложный и достаточно суровый климатический механизм вносит свои корректировки и изменения в биоресурсную среду, наземную и морскую экосистемы. Интенсивное экономическое развитие Арктики в целом может оказать влияние на изменение экологического состояния Земли, что подтверждает интересы российских и зарубежных ученых в исследовании проблем климатического и экологического характера. Необходимо отметить, что Арктическая зона Российской Федерации по природно-климатическим изменениям является уязвимой планетарной частью, так как темпы роста климатических изменений превышают имеющиеся природно-климатические изменения в других регионах нашей планеты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 Прищепа О. М., Нефедов Ю. В., Григорьев Г. А. Перспективы дальнейшего изучения и освоения углеводородного потенциала арктического шельфа Печоро-Баренцевоморского региона // Научный журнал Российского газового общества. 2019. № 3–4 (22–23). С. 5–20.
- 2 Белоусов С. К. Методика комплексного картографического мониторинга социально-экономического развития Российской Арктики. URL: <http://dlib.rsl.ru/rsl01005000000/rsl01005558000/rsl01005558291/rsl01005558291.pdf>.
- 3 Казимов А. К. Масштабы теневой экономики в системе устойчивого социально-экономического развития региона // Российский экономический интернет-журнал. 2009. № 4. С. 324–339.
- 4 Ханин Г. И., Фомин Д. А. Розничная торговля России: Состояние и перспективы. Проблемы прогнозирования. 2005. № 6. С. 84–103.
- 5 Салаватов С. Ю. Геологическая характеристика приразломного нефтяного месторождения // Символ науки. 2017. Т. 2. № 1. С. 36–37.
- 6 Проблемы и решения арктической транспортной системы. Морские вести России. № 14 (2012). URL: <http://www.morvesti.ru/anonssob/1714/81907>.
- 7 Меламед И. И., Авдеев М. А., Павленко В. И., Куценко С. Ю. Арктическая зона России в социально-экономическом развитии страны // Власть. 2015 № 1. С. 5–11.
- 8 Тупоршин В. В. Комплекс информационных технологий как инструмент повышения эффективности экономики : дис. ... канд. эконом. наук : 08.00.05. Москва, 2009. 176 с.
- 9 Грицок Т. В., Котилко В. В. Финансы муниципальных образований, регионов и субъектов Федерации : учебно-методическое пособие. Москва: Финансы и статистика, 2015. 502 с.