

УДК 332.14(985)

Сафиханов А. А.
Safikhonov A. A.

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

RUSSIAN ARCTIC ZONE ECONOMIC POTENTIAL AND ITS USE PERSPECTIVES

В статье рассмотрены факторы, обуславливающие геополитическую и геоэкономическую значимость территорий Арктической зоны для Российской Федерации. Показаны проблемы, препятствующие использованию этих факторов в интересах Российской Федерации. Показано, что развитие хозяйственной инфраструктуры в регионе должно происходить с учетом перспектив ее совместного использования для военных и гражданских целей.

The present paper contains a geopolitical and geoeconomical importance factors description of Arctic and Far North territories for the Russian Federation. The problems that hinder the use of these factors in the interests of the Russian Federation are shown. It is demonstrated that the development of infrastructure in this region should take into account the possibility of its common use for military and commercial goals.

Ключевые слова: Арктическая зона Российской Федерации, национальная безопасность, запасы минеральных ресурсов, Северный морской путь

Keywords: Arctic zone of Russian Federation, national security, Northern maritime route

В данной статье мы выполним анализ факторов, обуславливающих значимость территорий Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) для России, и опишем проблемы, связанные с реализацией их потенциала.

Значимость территорий АЗРФ для нашей страны связана с тремя основными факторами [16].

В качестве *первого фактора* выступают значительные запасы минерального сырья. Отметим, что именно на возможности эксплуатации этих запасов сырья (прежде всего, углеводородов) основывалась стратегия хозяйственного освоения территорий АЗРФ [20]. Предполагалось, что добыча нефти и газа, во-первых, приведет к созданию профильных нефтегазовых кластеров [13], необходимых для обслуживания добычи (т. е. позволит выстроить в АЗРФ смежные и вспомогательные отрасли), и, во-вторых, станет источником денежных поступлений, необходимых для развития этих территорий и их полноценного включения в российское экономическое и политическое пространство (создание условий для проживания людей, строительство транспортной инфраструктуры и подключение этих территорий к единой транспортной системе нашей страны, создание опорных военных баз для защиты российских экономических интересов и т. д.) [19].

К сожалению, в настоящее время такая стратегия освоения АЗРФ вряд ли может быть признана реалистичной по ряду причин, наиболее важные из которых:

1. Себестоимость добычи углеводородов на территории АЗРФ весьма высока, и в условиях низких текущих цен на нефть соответствующие проекты будут убыточными. Этот фактор привел к приостановке ряда проектов нефтедобычи в АЗРФ, причем не только в России.

2. Введенные против российской нефтегазовой отрасли санкции, предполагающие запрет на поставку отечественным компаниям технологий для глубоководной добычи нефти, делают реализацию соответствующих проектов в АЗРФ невозможными по технологическим

причинам. Развитие аналогичных российских технологий потребует достаточно длительного времени [10 ; 17].

3. Недостаточность собственных ресурсов российских нефтегазовых компаний для самостоятельной разработки месторождений и сложность привлечения внешнего финансирования (в том числе из-за санкций).

4. Несмотря на существующий в среде геологов и экономистов консенсус относительно исключительного богатства запасов углеводородов в АЗРФ, сами эти запасы сравнительно плохо разведаны, и в настоящее время в значительной степени не готовы к промышленному освоению. Иными словами, необходима их дальнейшая разведка. Но, к сожалению, этому препятствуют как сокращение (из-за снижения цен на нефть) свободных денежных средств у российских нефтегазовых компаний, так и отсутствие у нашей страны необходимых геологоразведочных технологий (доступ к которым ограничен или невозможен из-за санкций).

Таким образом, при сохранении важности запасов углеводородов в АЗРФ для России (поскольку они являются первоочередным кандидатом на возмещение сокращающейся ресурсной базы традиционных месторождений нашей страны), следует признать, что стратегия хозяйственного и политического освоения АЗРФ, основанная на эксплуатации этих запасов, в настоящее время реализована быть не может, а само освоение этих запасов затруднено по техническим и экономическим причинам.

Вторым фактором являются запасы биоресурсов, которые важны для обеспечения продовольственной безопасности человечества [3 ; 4]. Отметим, что в текущей ситуации продовольственных контр-санкций, когда остро стоит проблема замещения выпавших импортных поставок продукцией собственного производства, значимость этих биоресурсов для продовольственной безопасности нашей страны только возрастает [1 ; 4].

Полноценному использованию этих биоресурсов препятствует недостаток складской инфраструктуры в портах и неудачно выстроенные отношения между рыболовными и рыбоперерабатывающими компаниями. Рыболовные компании имеют возможность напрямую экспортировать свои уловы за рубеж (прежде всего, в Норвегию), где закупочные цены, особенно после девальвации рубля, являются намного более привлекательными по сравнению с ценами российских рыбопереработчиков. Это ведет к деградации отечественной рыбопереработки.

Решить эту проблему можно было бы путем выстраивания интеграционных объединений (в том числе созданных на основе сетевой, а не традиционной вертикальной интеграции – например, по модели аграрных фильеров) [2 ; 9 ; 11]. Но, в любом случае, как и в ситуации с добычей углеводородов, использование потенциала биоресурсов АЗРФ в интересах России на данный момент требует дополнительных затрат.

Наконец, в качестве третьего фактора следует назвать логистический потенциал. С точки зрения геополитики речь идет, в первую очередь, о Северном морском пути (СМП), который представляет собой наиболее короткий маршрут из Восточной Азии в Европу, позволяющий к тому же избежать рисков пиратских нападений, характерных для традиционного маршрута (через Суэцкий канал) [6 ; 8 ; 14]. Известно, что к 2028 г. КНР предполагает перевести на СМП до четверти своего внешнеторгового оборота с Европой [18]. Кроме того, СМП является единственным или предпочтительным способом организации транспортного сообщения с рядом регионов АЗРФ (например, для вывоза продукции Норильского промышленного узла). Помимо этого, СМП важен и для обеспечения транспортной безопасности нашей страны, поскольку он дополняет перегруженную Транссибирскую магистраль. Для России логистическое значение территорий Крайнего Севера связано еще и с тем, что российское побережье Северного Ледовитого океана представляет собой естественный выбор для размещения морских портов, предназначенных для экспорта минерального сырья, добытого как непосредственно в Северном Ледовитом океане, так и на материковой части территории Российской Федерации [5 ; 18]. Экспорт через эти морские порты помог бы сократить

транспортное плечо, снизить нагрузку на железнодорожные магистрали и избавиться от нежелательной зависимости от недобросовестных государств-транзитеров.

Тем не менее, этот потенциал носит в значительной степени теоретический характер (таблица).

Проблемы использования хозяйственного потенциала Арктической зоны Российской Федерации в национальных интересах России

Фактор значимости АЗРФ для России	Причины, обуславливающие значимость фактора	Сложность реализации потенциала фактора
Минеральные ресурсы	Замещение выбывающих месторождений на территории России	<ul style="list-style-type: none"> - снижение стоимости углеводородов, делающее проекты по их разработке нерентабельными; - санкции, перекрывающие доступ к необходимым для освоения запасов технологиям; - недостаточность собственных ресурсов российских компаний для запуска проектов добычи; - непризнание российских претензий на суверенитет над арктическим шельфом со стороны ряда государств; - плохая разведанность участков потенциального залегания минеральных ресурсов; - экологические соображения
Биоресурсы	Обеспечение продовольственной безопасности России	низкое качество сотрудничества внутри рыбохозяйственной отрасли России, из-за чего рыболовная промышленность преимущественно обслуживает потребности иностранных переработчиков
Логистический потенциал	<ul style="list-style-type: none"> - организация транспортного обслуживания территорий АЗРФ России; - частичное дублирование функций Транссибирской железнодорожной магистрали; - контроль над транспортным сообщением между АТР и Западной Европой 	<ul style="list-style-type: none"> - плохое состояние портовой инфраструктуры; - неясные перспективы роста грузопотоков, что затрудняет инвестиции в развитие СМП; - необходимость ледокольной проводки; - повышенные требования к судам; - высокие финансовые и бюрократические издержки (затраты на ледокольную проводку, таможенное и пограничное оформление, повышенные ставки страховых сборов) в сочетании с необоснованностью части этих платежей по международному морскому праву; - рост конкурентоспособности Суэцкого канала; - непризнание российского суверенитета над СМП со стороны США и других государств

Прежде всего, СМП не имеет инфраструктуры, требуемой для обслуживания большого потока международных морских перевозок (более того, некоторые порты, созданные в советские времена, фактически прекратили свою деятельность) [7 ; 16]. Производственных и сервисных мощностей, которые нужны для обеспечения нужд международных морских грузоперевозок (судоремонт, бункеровка, ликвидация последствий аварий и т. д.), в большинстве портов СМП нет. Кроме того, имеющаяся инфраструктура из-за отсутствия инвестиций физически и морально устарела.

Далее, создание такой инфраструктуры целесообразно только в том случае, если объем грузоперевозок по СМП достигнет величины, достаточной для ее окупаемости. Предполагалось, что это станет возможным благодаря росту отгрузок углеводородов, добытых в регионах КСА. Однако снижение цен на нефть и газ в сочетании с замедлением темпов экономического роста в Китае и высокой конкуренцией между поставщиками на целевом для перевозок по СМП рынке Азиатско-Тихоокеанского региона ведут к тому, что реализация этих планов отодвигается на удаленную перспективу [16].

Использование трассы СМП международными морскими перевозчиками требует значительных бюрократических и финансовых затрат (заблаговременное уведомление о намерении пройти по СМП, таможенное и пограничное оформление, повышенные ставки страховых сборов, обусловленные более высокими рисками). Кроме того, часть этих платежей, по

мнению отдельных специалистов, не обоснована нормами международного права (в первую очередь – пограничные и таможенные платежи) [15].

Таким образом, в текущей ситуации выход СМП за пределы его текущего статуса морского пути внутрироссийского пользования, обслуживающего разрозненные промышленные очаги на территории КСА России, вряд ли возможен.

В кратком виде перечень проблем, связанных с использованием ресурсного и логистического потенциала АЗРФ, представлен в таблице.

Как видно из таблицы, в настоящее время факторы значимости АЗРФ для России представляют собой, скорее, возможные, чем реально используемые источники экономического развития. Тем не менее, потенциал этих факторов достаточно высок, и нашей стране необходимо вести работу по созданию условий для реализации этого потенциала, используя для этого широкий спектр инструментов, включая разнообразные виды государственно-частного партнерства [12].

Литература

1. Булатова А. А. Стратегии российских розничных сетей в условиях продовольственных санкций: анализ вариантов замещения ассортимента // Региональные агросистемы: экономика и социология. 2015. № 1. С. 14.
2. Васильев А. Рыбное хозяйство как объект интеграции (на примере Мурманской области) // Экономист. 2015. № 5. С. 26–32.
3. Глубоков А. И., Афанасьев П. К., Мельников С. П. Российское рыболовство в Арктике – международные аспекты // Рыбное хозяйство. 2015. № 4. С. 3–10.
4. Голубятникова М. В., Курбанов А. Х. Состояние и проблемы обеспечения продовольственной безопасности России в современных геополитических условиях // Региональные агросистемы: экономика и социология. 2015. № 1. С. 6.
5. Елацков А. Б. Функция полезности в контексте геополитических отношений // Актуальные вопросы общественных наук: социология, политология, философия, история. 2015. № 49–50. С. 6–10.
6. Залынский Н. П. Северный морской путь: потенциал ожидания и реальные проблемы функционирования // Арктика и Север. 2015. № 20. С. 37–57.
7. Корзун В. А. Интересы России в Мировом океане в новых геополитических условиях. М. : Наука, 2005. 522 с.
8. Котляров И. Д. Геоэкономическое значение трансевразийского транспортного коридора // Записки Горного ин-та. 2009. Т. 184. С. 225–230.
9. Котляров И. Д. Интеграция в рыбной отрасли как инструмент обеспечения ее развития // Вестник Тихоокеанского гос. эконом. ун-та. 2013. № 1. С. 48–56.
10. Котляров И. Д. Риски международного аутсорсинга в области нефтесервиса // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2015. № 12. С. 43–48.
11. Котляров И. Д. Сетевое сотрудничество в агропроме как инструмент развития сельского хозяйства // Региональные агросистемы: экономика и социология. 2015. № 2.
12. Курбанов А. Х., Плотников В. А. Государственно-частное партнерство и аутсорсинг: сравнительный анализ структуры и характера отношений // В мире научных открытий. 2013. № 4. С. 33–47.
13. Миндлин Ю. Б. Кластеры: анализ экономико-организационной природы // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2015. № 3–4. С. 31–34.
14. Никитин В. С., Половинкин В. Н., Симонов Ю. А., Иванов Ю. М. Развитие морской деятельности в российской Арктике // Арктика: экология и экономика. 2015. № 2. С. 78–87.

15. Николаева А. Б. Северный морской путь: проблемы и перспективы // Арктический регион: проблемы международного сотрудничества : хрестоматия в 3 т. / Российский совет по международным делам ; под общ. ред. И. С. Иванова. Т. 2. М. : Аспект-Пресс, 2013. С. 30–39.
16. Павлов К. В., Селин В. С. Ресурсы российской Арктики: проблемы и перспективы использования // Экономист. 2011. № 7. С. 3–11.
17. Пермякова Т. В., Файзуллин Р. В. Анализ влияния санкций США и ЕС на разработку новых нефтяных месторождений в России и пути решения проблемы // Вестник Ижевского гос. тех. ун-та. 2015. № 1. С. 65–66.
18. Пономарев В. Прорыв в Арктику // Эксперт. 2014. № 25. С. 54–57.
19. Черкасов М. Н., Кирьянов И. В., Никитинская С. С., Маслихина В. Ю., Козлова С. Ю. Экономический потенциал и перспективы России и стран СНГ. Краснодар : Премьер, 2012. 94 с.
20. Щебарова Н. Н., Гайло А. П. Нефтегазовая отрасль в Арктике: проблемы и перспективы развития // Арктика: общество и экономика. 2014. № 11. С. 24–28.

Статья поступила в редакцию 12.05.2016.