

УДК 338.1 (985)

А.И. Татаркин, В.В. Литовский

## Россия в Арктике: стратегические приоритеты комплексного освоения и инфраструктурной политики

A.I. Tatarkin, V.V. Litovsky

### Russia in Arctic: Strategic priorities of integrated development and infrastructure policy

**Аннотация.** Для понимания и описания перспектив развития территориальных экономических систем в Арктической зоне России исследованы стратегические приоритеты государственной политики по освоению минеральных сырьевых ресурсов Арктики, институциональная среда использования недр, приоритеты продовольственного обеспечения населения, финансовые возможности и механизмы освоения арктических территорий.

**Abstract.** To describe and understand the perspective of territorial economic systems in the Russian Arctic the authors have studied the following: strategic priorities of state policy for development of mineral resources in Arctic, institutional environment of the Earth's interior use, priorities in food supply of people, financial opportunities and mechanisms of Arctic territories' development.

**Ключевые слова:** Арктика, Урал, Баренц-регион, глобализация, доминантные оси, стратегия развития, районирование, инфраструктурные проекты, Северный транспортный коридор, Уральская меридиональная транспортная ось

**Key words:** Arctic, Ural, Barents region, globalization, dominant axis, development strategy, zoning, infrastructure projects, Northern corridor, Ural meridional transport axis

#### 1. Введение. Стратегические приоритеты государственной политики по освоению минерально-сырьевых ресурсов Арктики, институциональному обеспечению развития

Значение арктических регионов – субъектов РФ – для экономической системы России существенно, так как их прямой вклад в ВВП составляет примерно 15 %, а уровень благосостояния населения и возможности природно-ресурсного потенциала по показателю "качество жизни" согласно проводимым в Институте экономики УрО РАН исследованиям весьма высокие (*Лаврикова и др.*, 2010).

Арктические регионы составляют основу лидирующей группы: Чукотский АО – 1-е, Ханты-Мансийский АО – 3-е, Ямало-Ненецкий АО – 4-е, Ненецкий АО – 7-е, Республика Саха (Якутия) – 12-е, Магаданская область – 13-е, Республика Коми – 19-е место.

Интеграция в мировую экономическую систему, включая членство в ВТО; ориентация на инновационный сценарий развития; повышение энергоэффективности и другие факторы определили необходимость формирования новых принципов развития отечественной Арктики и Севера.

В результате ратификации 12 марта 1997 г. Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г. граница Российской Федерации, тянущаяся от западной части Кольского полуострова к Северному полюсу и от него до пролива между Чукоткой и Аляской, была преобразована в 12-мильную полосу (22,2 км) вдоль российских северных берегов. В этих условиях Россия стала конкурировать с другими странами, заинтересованными в развитии Арктики. Таким образом, Российской Федерации предстоит участвовать в освоении большей части экономического пространства Арктики и ее ресурсов на практически общих основаниях в условиях жесткой конкуренции, а более эффективная институциональная среда в условиях глобализации должна содействовать привлечению значительных ресурсов и осуществлению эффективного их освоения.

Основной промышленный продукт арктических районов – природные ресурсы – имеют подчиненный характер в цепочках создания добавленной стоимости, а спрос на сырье является производным от спроса на продукцию конечного потребления. Поэтому развитие Арктики необходимо рассматривать с учетом развития соседних территорий и в соответствии со стратегическими приоритетами развития экономической системы. С точки зрения глобальной конкурентоспособности Арктика имеет уникальные черты: колоссальный по объему экологический ландшафт, минимально освоенный человеком, столь же значительный транспортный и уникальный природно-ресурсный потенциалы.

Ключевым стратегическим ориентиром развития отечественной Арктики должно стать в условиях глобализации создание конкурентоспособного экономического пространства на основе лидирующих позиций России в развитии инфраструктурных проектов.

Пространственное планирование требуется осуществлять с учетом как экономических, так и экологических закономерностей развития и особенностей арктических территорий, а также традиционных особенностей ведения хозяйства<sup>1</sup>. Для этого в Институте экономики УрО РАН в рамках Арктической программы для пространственного планирования предложена концепция геоэкономической оболочки, в которой учитываются не только ландшафтный и ресурсный потенциалы территорий, но и экологические особенности влияния Урала на Арктическую зону, сравнительные преимущества и недостатки всех ее геосфер (от эксплуатируемой воздушной среды до слоев активного вмешательства человека в недра).

В частности, было предложено в большей степени учесть меридиональный характер традиционного оленеводческого хозяйствования, реальную полосчатую территориальную структуру пастбищ оленеводческих кооперативов, связанную с сезонными миграциями стада, сходную структуру распределения минерально-сырьевых ресурсов.

В рамках целостного использования сравнительных преимуществ Урала, комплексного решения его экологических, инфраструктурных и хозяйственных проблем, адекватного определения арктической зоны с фундаментальных позиций предложено выделение территории, на границах которой наилучшим образом ограничивается влияние региональных вещественных и энергетических потоков. Естественными границами таких территорий являются крупные реки. Для северной части Урала – это прилегающие к нему территории Печоро-Обского бассейна, т.е. территории от русла Печоры до Оби.

При таком рассмотрении за западную границу малой Печоро-Уральской области Арктики предложено принять русло Коротайхи и Сейды, а в качестве южной – русло Усы, поскольку эти реки ограничивают зону с наибольшим влиянием сноса вещества Полярного Урала. Для данной области было предложено образное наименование Печурка – Печоро-Уральский край Арктики, связанное с наличием здесь крупного угольного бассейна. Восточная часть бассейна Печоры с Большеземельской тундрой и Уральской горной страной в соответствии с принятым подходом образуют Большую (Полярную) Урало-Печорскую область. Эти две зоны могут быть выделены в последующем для более детального геоэкономического районирования Урало-Печорской области<sup>2</sup>. В совокупности с Обско-Уральской областью<sup>3</sup> Урало-Печорская область могла бы составить более крупный арктический региональный ассоциат – Печоро-Урало-Обский край.

С учетом критерия распространения тундрового растительного покрова на прилегающих к Уралу равнинах и горной зоне, что обуславливает примерно одинаковые условия для проживания и трудовой деятельности, предложено выделить также и южные границы Уральской горной страны, наиболее схожие с территориями арктического типа<sup>4</sup> (Литовский, 2012).

**Нормативно-законодательное обеспечение.** Основные направления международной деятельности в Арктике отражены в "Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу"; "Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа на период до 2020 г."; проекте "Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г." и др.

В "Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу" отмечается, что основными национальными интересами в Арктике являются использование Арктической зоны РФ в качестве стратегической ресурсной базы страны, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития; сохранение Арктики в качестве зоны мира и сотрудничества; сбережение уникальных экологических систем; использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации РФ в Арктике.

Участие иностранных инвесторов в процессе освоения минерально-сырьевых ресурсов, в том числе и на арктическом Севере, ограничивается Федеральным законом № 58 от 29.04.2008 г., который

---

<sup>1</sup> В связи с привязанностью традиционного оленеводческого хозяйствования к сезонным миграциям стада, территории пастбищ оленеводческих кооперативов оказываются значительно вытянутыми в меридиональном направлении и в реальности включают не только территории, например НАО, но и Республики Коми, а также ЯНАО. Так, оленеводческие кооперативы "Ижемский оленевод", "Дружба народов", "Путь Ильича", "Северный", "Усть-Усинский", "Рассвет Севера", "Большая Инта", "Интинский", "Фион" и "Красный Октябрь", юридически относящиеся к Республике Коми, де-юре занимают территории НАО (Югорский полуостров) и ЯНАО, включая арктическое побережье, например район Усть-Кары.

<sup>2</sup> В частности, территория бассейна Печоры от Приполярного Урала (от Сейды по Усе до устья Щугора), по сути, Приполярная Урало-Печорская область, а южнее Щугора до водораздела Уньи и Колвы – Северная Печоро-Уральская область.

<sup>3</sup> Малая Урало-Обская арктическая область ограничена бассейнами Байдараты, Щучьей и Соби.

<sup>4</sup> Эти территории выделяются до границы Приполярного и Северного Урала и оси Сыня-Саранпауль.

исключает самостоятельное участие иностранных компаний, допуская только их совместную деятельность с государственными компаниями "Газпром" и "Роснефть".

В 2012 г. был утвержден план комплексного стимулирования освоения ресурсов углеводородного сырья на континентальном шельфе. В этой связи в зону Уральской Арктики предложено включить шельф в акватории от Югорского полуострова, восточного побережья Новой Земли до западного побережья полуострова Ямал.

Ныне также предлагается дифференциация ставки налога на прибыль и НДС в зависимости от сложности технологических решений, природно-климатических условий и ледовой обстановки, глубины моря и иных характеристик месторождений. В зависимости от категории сложности месторождения ставка, например НДС, может быть ранжирована в пределах 5-30 %. Считаем это целесообразным и для выделенной нами зоны Карского моря.

**Организационно-программное обеспечение.** Принята государственная программа изучения и освоения континентального шельфа РФ, федеральные целевые и региональные программы. В Арктике сформировано международное и государственно-частное партнерство по изучению и освоению шельфовых месторождений, однако отсутствует координация действий по развитию Арктической зоны; необходимо создание специального органа власти, занимающегося вопросами развития Арктики.

**Научное обеспечение.** Россия имеет давние традиции в области научных арктических исследований, выполняемых как академическими, так и отраслевыми институтами.

Однако проблемными остаются исследования в области морской техники и технологии. В стране отсутствуют комплексы для подводной добычи углеводородов, что способствует возникновению зависимости от зарубежных наработок. Требуется создание научно-исследовательского центра в Арктике не только по разработке шельфовых проектов, но и комплексному вовлечению ресурсов Арктики в хозяйство, внедрению инновационных технологий для решения арктических проблем. Но центр следовало бы разместить не на севере Норвегии (в Тромсе), а в Салехарде (на базе предлагаемого проекта "Энергия Арктики"<sup>5</sup>).

## 2. Институциональная среда инновационного недропользования в Арктике

В настоящее время Россия придерживается ограничительной политики в отношении своих северных запасов, полностью закрывая для иностранного капитала сферу геолого-разведочных работ и привлекая на различных условиях иностранные инвестиции к работам по добыче. Уральская Арктика, как показывают многолетние исследования Института экономики УрО РАН в части разведанной базы твердых полезных ископаемых (с учетом изученности в период по 2012 г.), способна удовлетворять локальные потребности в сырье только части промышленного потенциала Уральского региона и прилегающих областей (при условии строительства новой соответствующей транспортной и энергетической инфраструктуры). Поэтому наибольший интерес из твердых полезных ископаемых уральского сектора Арктики в настоящее время представляют разведанные запасы и прогнозные ресурсы Печорского угольного бассейна, бокситы Тимана и хромитовые руды массива Рай-Из.

Стратегическими факторами освоения ресурсов уральского сектора Арктики являются высокая значимость научных и экологических исследований, повышение эффективности использования сырья, системность освоения, учет пространственных факторов при освоении, решение проблемы "северного удорожания".

Проведенная ИЭ УрО РАН оценка и ранжирование стран – участниц арктического недропользования – по степени развитости институциональной обеспеченности свидетельствует, что Российская Федерация здесь тяготеет скорее к странам третьего уровня (постоянные наблюдатели), что не соответствует ее геополитическим и экономическим интересам. Необходимо совершенствование национальных институтов природопользования (в том числе арктического недропользования) для сохранения лидирующих позиций при реализации принципов рационального освоения недр Арктики.

## 3. Приоритеты продовольственного обеспечения населения арктических территорий

Основным приоритетом в деятельности АПК является решение продовольственных задач, поэтому в Арктической зоне необходимо формирование агропродовольственной системы, соответствующей стратегическим планам развития Российской Арктики с учетом инновационных направлений и форм ее совершенствования.

В России, в том числе и в северных регионах, проводимые реформы данной сферы экономики направлены на обеспечение продовольственной безопасности страны. Большая часть известных агропродовольственных реформ недостаточно учитывает интересы российского крестьянства, и прежде всего проживающего в арктических регионах. В итоге это привело к обнищанию крестьян, снижению

---

<sup>5</sup> В Арктике планируется открытие научно-исследовательского центра для шельфовых проектов. URL: <http://www.b-port.com/news/item/83886.html#ixzz2Ok5gnGUK>.

уровня продовольственной безопасности, росту социальной напряженности.

Отраслями, определяющими современное комплексное развитие Арктической зоны России, являются оленеводство, морской рыболовный промысел, охотничий промысел, добыча речной и озерной рыбы, скотоводство. Продукция традиционных отраслей конкурентоспособна не только на региональном рынке, но и на национальном и международных рынках. Оленеводство на территориях НАО и ЯНАО, имеющих оптимальные условия миграции и нагула стад оленей, может быть самым перспективным в мире.

Промысловое и сельское хозяйство этой зоны способно обеспечивать население мясом, молоком, рыбой, яйцами, картофелем и овощами, стимулировать развитие пищевой промышленности, стабилизировать занятость, препятствовать монополизации локальных продовольственных рынков, выполнять функции традиционного уклада жизни коренного населения. В предреформенный период свыше 62 % представителей малочисленных народов было занято в сельском и промысловом хозяйстве. В отдельных сельских и муниципальных образованиях Ненецкого автономного округа их доля занятости составляла от 79 до 90 %.

Россия занимает первое место в мире по поголовью северных оленей; доля в мировом поголовье в 1990 г. составляла более 80 %. В дореволюционной России (1912 г.) насчитывалось 1 674 тыс. голов оленей, в 1927 г. – 2 202,7, в 1951 г. – 2 054,5, в 1971 г. – 2 463, в 1991 г. – 2 260, в 2000 г. – 1 196,4, в 2011 г. – 1 582,7 тыс. голов. В последние годы в зоне Севера наблюдается рост поголовья оленей, в 2012 г. по сравнению с 2010 г. поголовье оленей во всех категориях хозяйств увеличилось на 9,3 %. В сельскохозяйственных организациях наблюдается рост производства и реализации мяса, улучшились показатели сохранности поголовья и делового выхода телят. Среди северных субъектов первое место занимает Ямало-Ненецкий АО (43,2 % всего поголовья оленей в стране), второе – Республика Саха (Якутия) (12,3), третье – Ненецкий (11,3 %) АО.

Следует отметить, что пока не уделяется должного внимания акваториям Карского моря, тогда как в Норвегии их доля в рационе питания планомерно увеличивается.

Успешное развитие арктических территорий возможно не только с учетом объемов потребности населения в продовольствии, но также изменяющихся и развивающихся приоритетов населения в питании. Необходимо определить "арктический рацион", учитывающий как требования и предпочтения населения арктических территорий, так и питание с учетом исторических продовольственных предпочтений различных групп населения.

Наиболее предпочтительной формой обеспечения требуемых объемов продовольствия следует признать не местное производство, а завод большей части продовольствия из сельскохозяйственных регионов, что требует создания устойчиво функционирующей логистической схемы поставок продовольствия.

Негативный опыт функционирования систем продовольственного обеспечения, основанных на преимущественно коммерческих принципах, требует приоритетного участия государственных органов и органов местного самоуправления в организации и регулировании как системы поставок продовольствия, так и системы его распределения.

Необходимо также инициирование принятия федерального закона об оленеводстве в Российской Федерации; закрепление лесных пастбищ в долгосрочную аренду оленеводческим хозяйствам; стимулирование создания базы для переработки продукции оленеводства. В переходный период в Арктическом субрегионе предстоит развивать крупные коллективные хозяйства с одновременным реформированием производственных отношений, а также хозяйства населения и крестьянский (фермерский) уклад. Мелкотоварный сектор следует рассматривать не как альтернативный крупному производству, а как дополняющий, так как крестьянские (фермерские) хозяйства не играют существенной роли в производстве аграрной продукции. На их долю в 2011 г. приходилось 11 % молока; 4 % мяса; 3,2 % картофеля и 0,4 % овощей. Лишь небольшая часть земельного фонда используется для сельскохозяйственных целей (0,4 %), а доля пашни составляет только 0,04 % земельной площади. Необходимо использовать это для предотвращения спада производства местной продукции, обусловленного сокращением посевных площадей и поголовья животных.

Одна из нерешенных проблем – неэффективные механизмы территориального распределения финансовой поддержки. Существующие размеры господдержки аграрной сферы арктических территорий не позволяют развивать ее на инновационной основе, сдерживать падение производства продукции. Для ускорения модернизации и инновационного развития агропромышленного хозяйства рассматриваемого Арктического субрегиона прямую господдержку, по нашим оценкам, следует увеличить в 3-4 раза.

Следует также полнее использовать природные условия для развития сельскохозяйственного производства (например, в бассейне р. Печоры). Важнейшими условиями развития местного аграрного производства являются переход от управления сельским хозяйством в целом по субъекту к адресному целевому управлению аграрным сектором каждого муниципального образования; модернизация производства с использованием инновационных технологий; обеспечение устойчивого сбыта агропромышленной продукции; увеличение объемов прямой господдержки аграрной сферы.

В контексте использования преимуществ ведения традиционного хозяйства (оленьеводства) предлагается рассматривать и проблемы коренных малочисленных народов Севера (далее – КМНС), к которым относят этнические общности численностью менее 50 тыс. человек. По оценкам Института экономики УрО РАН, в Арктической зоне проживает 98 тыс. человек КМНС, или 38 % от их общей численности в стране (при удельном весе в населении Арктики, составляющем 3,9 %, их вес в отдельных регионах к востоку от Урала достигает более 25 %). Оленеводство способствует увеличению процента занятости коренного населения.

Суть нового подхода – публичное признание властями несправедливости политики ассимиляции, а также признание неотъемлемых прав коренных народов на земли, ресурсы и самоуправление и реализация этих прав частично или посредством заключения всеобъемлющих договоров. Уставами регионов ХМАО и ЯНАО обеспечено представительство малочисленных народов в органах исполнительной и законодательной власти, но коренные народы столкнулись с отсутствием механизмов формирования территорий традиционного природопользования (ТТП), противоречиями в законах, регулирующих использование ресурсов и охрану окружающей среды. Финансовые фонды и корпорации развития коренных народов оказались малоэффективными. Соглашения владельцев родовых угодий с промышленными компаниями улучшили положение отдельных представителей КМНС, но в целом уровень жизни малочисленных народов во всех регионах Севера продолжает оставаться очень низким. В ареалах компактного проживания КМНС сохраняются высокие уровни безработицы, бедности, средняя продолжительность жизни на 10 лет меньше, чем по России.

В настоящее время становится очевидным, что будущее коренных народов Севера зависит не только от сохранения традиционного жизнеобеспечения и уклада жизни и связанного с ним развития сопряженных отраслей хозяйства (туризма, коммерческого использования ресурсов животного мира и дикоросов). На территориях, где разворачивается промышленное освоение, появляется необходимость в радикальном изменении социальных связей, развитии социального капитала. Эти изменения связаны с укреплением самоуправления, поддержкой государства процессов формирования механизма партнерских отношений аборигенных общин с промышленными корпорациями, созданием новых экономических структур – предприятий коренных народов, работа которых на условиях подряда используется добывающими компаниями. Как показывает опыт Канады, развитие аборигенных предприятий является наиболее приемлемым способом включения коренных жителей в промышленные проекты, развития у них навыков и способностей, чрезвычайно важных для применения на современном производстве и в общественной жизни. При этом развитие промышленности не приводит к обрушению традиционной системы расселения и ассимиляции коренных народов, а наоборот, способствует укреплению экономики и социальной сферы национальных поселений и территорий, мотивирует молодежь к получению образования.

Возможности коренных народов Севера значительно увеличиваются при реализации территориального самоуправления (восстановление "аборигенных наций") – национально-территориального уровня управления наряду с федеральным и региональным. Значительные властные полномочия в сфере планирования развития национальной территории, распоряжения природными и финансовыми ресурсами, рост человеческого капитала и местной экономики – все это становится реальной основой самостоятельности коренных народов Севера, обеспечивает их уверенность в своем будущем и будущем детей.

#### **4. Финансовые возможности и механизмы освоения арктических территорий**

Проанализировав имеющиеся системы учета экономической деятельности территорий при проведении оценки сбалансированности финансовых потоков, нами было принято решение использовать в качестве базиса построения системы оценки финансовых потоков территориальных социально-экономических систем Систему национальных счетов (СНС). Она применяется для описания и анализа макроэкономических процессов более чем в 150 странах мира с рыночной экономикой (Иванов и др., 2007). В основу данной системы был положен балансовый принцип. Для оценки связанности рынков капитала и труда были сформированы так называемые "статистические единицы" по муниципальным образованиям. Сформированы балансы доходов и расходов арктических и субарктических территорий (статистических единиц) в рамках Системы национальных счетов с выделением нескольких институциональных секторов ("Корпорации", "Государственное управление", "Домашние хозяйства"). В итоге были получены закономерности финансового развития арктических и субарктических территорий.

Собранные на такой основе данные по балансам СНС арктических и субарктических территорий за 2011 г. показали направления и возможности формирования финансовых потоков арктических территорий РФ.

Оказалось, что в НАО предприятия региона сформировали добавленную стоимость территории в 2011 г. на уровне 166 млрд руб., что в пересчете на душу населения является одним из самых высоких показателей в РФ. Но с учетом расходной части сектора "Корпорации" (оплата труда – 11,4 млрд руб.,

налоги во все уровни бюджетной системы – почти 50 млрд руб., инвестиции – почти 29 млрд руб.) они "вывели" из добавленной стоимости региона более 76 млрд руб., или почти половину полученных доходов.

Аналогичная ситуация сложилась и в государственном управлении – при собранных налоговых платежах объемом 50 млрд руб. на территории было израсходовано чуть более 11 млрд, остальное же оказалось в федеральном бюджете. И только по сектору "Домашние хозяйства" не было зафиксировано оттока ресурсов с территории, т.е. практически все заработанные деньги использовались в рамках региона. По муниципальному образованию "Воркута" при добавленной стоимости в 52 млрд руб., налоговые платежи составили почти 50 млрд руб., а валовое накопление основного капитала – более 54 млрд руб.! В любом случае использование по сектору "Корпорации" превысило их ресурсы, т.е. имел место приток капитала. По-видимому, это было связано как с освоением новых месторождений угля, так и с реализуемым инвестиционным проектом «Строительство системы магистральных газопроводов "Бованенково-Ухта" на территории МО "Воркута"». По сектору "Государственное управление" сложилась обратная ситуация: на территории остается около 10 % от причисляемых в консолидированный бюджет налогов. Аналогичная (катастрофическая) ситуация по балансам домашних хозяйств: при выплаченной зарплате в 17 млрд руб. на территории расходуется около 7 млрд руб., остальное выводится в другие регионы. Вероятно, такое положение обусловлено вахтовым способом строительства газопровода, когда основные доходы населения вывозятся из региона.

Таким образом, общий финансовый баланс территории остается положительным – почти 10 млрд руб., при этом мощный приток обеспечивают предприятия, а значительный отток происходит по бюджетным каналам и доходам населения.

В Приуральском муниципальном районе, где расположены крупные населенные пункты (гг. Салехард и Лабытнанги, пгт. Харп), зарегистрирован ряд организаций, занимающихся разработкой и освоением ресурсов полуострова Ямал; добавленная стоимость корпораций составила всего 3,7 млрд руб., а заработная плата – более 21 млрд руб. Инвестиции в основной капитал составили 14,5 млрд руб., что и предопределило положительный приток финансовых ресурсов по сектору "Корпорации" на уровне 34 млрд руб. В секторе госуправления уплаченные налоги составили менее чем 2 млрд руб., а расходы – более 11 млрд руб. Это можно объяснить лишь тем, что Салехард выполняет функции столицы округа.

В секторе "Домашние хозяйства" около двух третей доходов населения выводится из оборота Приуральского района, образуя брешь в 16 млрд руб.

Не менее любопытная ситуация и в Ямальском муниципальном районе, где реализованы крупнейшие в России инвестиционные проекты по разработке новых залежей природного газа. Однако статистика показывает, что на этой территории не ведется никакой хозяйственной деятельности. Так, по сектору "Корпорации" в Ямальском районе по всем счетам отмечаются нулевые показатели. Местные бюджеты субсидируются за счет вышеуровневых бюджетов на сумму 1,2 млрд руб., а доходы местных хозяйств составляют около 370 млн руб. за счет выплат из бюджетов.

В Надымском районе, где разработка залежей углеводородного сырья началась еще в 1967 г., "Газпром добыча Надьма" принадлежит 11 % добываемого в России газа и лицензии на разработку Бованенковского и Харасавейского месторождений, баланс территориальных счетов по сектору "Корпорации" в доходной части составил почти 200 млрд руб.; в расходной части: по налогам – 94 млрд руб., инвестициям – 45 млрд руб., выплатам по заработной плате – 39 млрд руб. Из налогов же на территории района было израсходовано около 5 млрд руб., или чуть более 5 %. Та же ситуация с балансом доходов и расходов домашних хозяйств: при доходах более 41 млрд руб. на территории израсходовано лишь 19 млрд руб. Таким образом, Надымский муниципальный район оказался кредитором по всем секторам экономики, а в сумме отток денежных ресурсов из района составил более 130 млрд руб.

Сходная ситуация наблюдается в Норильском районе, откуда было выведено почти 300 млрд руб. Счета же домашних хозяйств там сбалансированы практически "в ноль"; из 55 млрд руб. доходов на конечное потребление на территории Норильского района было израсходовано 53,5 млрд. Это говорит об ограниченном присутствии вахтовой рабочей силы на территории и успешном развитии потребительского рынка.

Подводя промежуточные итоги, можно сказать, что основными выгодоприобретателями в процессе развития арктических территорий страны являются бюджет и корпорации, значительная часть образованной добавленной стоимости перераспределяется на капитальные вложения в новые инвестиционные проекты, доля расходов на заработную плату крайне незначительна.

Дополнительный переток ресурсов на другие территории также происходит через сектор "Государственное управление".

В целом единственным регионом с положительным сальдо баланса оказался Ненецкий автономный округ: израсходовано на 275 млн руб. больше, чем получено доходов. Остальные статистические районы Арктики показали отрицательную динамику по балансу доходов и расходов домашних хозяйств, т.е. налицо отток денежных ресурсов в другие регионы страны. Лидером здесь

является Тазовский район, где 80 % доходов населения "утекает" на другие территории, что говорит о высокой доле работников, работающих "вахтовым методом".

Анализ стратегических направлений сотрудничества России с зарубежными странами в области освоения Арктики свидетельствует о том, что примерно 90 программ с Баренц-регионом ощутимых сдвигов в разработке шельфа и других проектов не приносят. В частности, не работает стратегический проект "RU-NO Barents", касающийся российско-норвежского нефтегазового сотрудничества на Крайнем Севере (на период 2012-2015 гг.). Существенное сдерживание наблюдается в реализации освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения. То же наблюдается в отношении данного месторождения и со стороны французской компании "Total". Отметим, что последняя выступает также партнером в другом арктическом проекте России по строительству завода по переработке СПГ на Ямале (проект "Ямал СПГ", который реализуется на Южно-Тамбейском месторождении).

Вместе с тем Китай заинтересован не только в поставках из Российской Арктики минерально-сырьевых ресурсов: углеводородов, биоресурсов, угля, алмазов, золота, меди, никеля, свинца, цинка, но и в инвестировании в строительство завода по производству СПГ в Ненецком автономном округе, а также в строительстве порта Индига (проект "СПГ-Печора").

Деятельное участие в освоении полярных богатств в Арктике хотела бы принять и Индия. В частности, в 2011 г. было объявлено, что она может стать партнером по разработке нефтяных месторождений имени Р. Требса и А. Титова в Ненецком автономном округе. Таким образом, из всего вышесказанного следует, что наиболее благоприятная для инвестирования среда в российской части Арктики сейчас сформировалась в НАО и ЯНАО.

##### **5. Стратегия комплексного развития Арктики с использованием инфраструктурных инициатив в контексте пространственной экономики и геополитики**

В контексте выработки инфраструктурной стратегии развития Арктики представляется базовым направление пространственной экономики.

Начало ему положила "перестройка" в России и появление в связи с этим "новой" Европы. Исходно при этом использовались идеи глобализации экономики и привязки пространственно "новых" развивающихся экономик к ключевой системе мирохозяйственных взаимосвязей. Так, в 1992 г. на 27-м Конгрессе Международного географического союза (МГС) в качестве наиболее важных тем исследований были заявлены: проблемы глобального долгового кризиса (или новой географии денег); проблемы "новой" Европы; проблемы взаимодействий в Тихоокеанском регионе, проблемы глобальной экологии.

На рубеже XX-XXI вв. актуализировались проблемы пространственного развития в контексте новейших трендов современного экономического перепланирования; понятие "пространственное развитие" прочно вошло в международный геоэкономический и политический лексикон. Первым шагом к этому стала разработка Комиссией министров пространственного/регионального планирования Совета Европы (СЕМАТ) специализированного глоссария, включающего понятия "пространственное развитие" (объединяющего экономический, социальный, физический аспекты и аспект окружающей среды), "проекты пространственного развития", "пространственное планирование", "устойчивое развитие" и др. Вторым шагом стало формирование документа Совета Европы "Основополагающие принципы устойчивого пространственного развития Европейского континента" (2000 г.), действие которого распространялось и на Российскую Федерацию.

В геополитическом отношении особо важно отметить, что идеи, ориентиры и объекты пространственно-экономического развития за последние двадцать лет претерпели существенные изменения. В частности, с 2000-х гг. идея глобализации стала отступать на второй план. В то же время на первый план стали выходить идеи "смешанных (гибридных) пространств" и "доминантных пространств", что обусловлено принципиальной нецелесообразностью гомогенизации экономического пространства и неизбежностью принятия факта обязательности его неоднородности, а стало быть, в перспективе – выделения в нем и признания доминантных подпространств или просто "пространств".

Эта идея нашла отражение и в наших исследованиях последних лет, где в качестве доминантного пространства Арктической зоны Российской Федерации предложено выделить Уральскую Арктику или стыковую зону УрФО и СЗФО (НАО, ЯНАО с частичным включением Республики Коми). В целом эволюция пространственных подходов отражена в табл. 1.

Как видно из таблицы, с 2004 г. в пространственной экономике должное место стали занимать ранее обойденные вниманием зарубежных географов и экономистов фундаментальные русские биосферные идеи, и на этой основе – осуществляться более обоснованные формирования доминантных пространств с их региональными границами.

Таблица 1. Эволюция представлений о главных ориентирах и объектах пространственно-экономического развития в проблематике работы Международного союза географов

Конгресс МСГ, год, место	Тема	Ориентиры, идеи, объекты развития
1992 г., Вашингтон	Проблемы глобальной экологии; проблемы "новой" Европы	Пространственные теории мировой экономики, пространственная реорганизация производственных процессов и систем бизнеса, изменение трудовых ресурсов, потоков капитала
1996 г., Гаага	Геоинформационные системы, математическое моделирование и создание электронных атласов. Организация индустриального пространства. Локальное развитие	К наиболее популярным объектам географических исследований на межгосударственном уровне были отнесены побережья морей и океанов, а также Средиземноморский и Тихоокеанский регионы
2000 г., Сеул	"Жить в многообразии"	Замена парадигмы глобальной гомогенизации представлениями о важности многообразия; реорганизация политического, экономического и культурного пластов, возникновение "гибридных" пространств
2004 г., Глазго	"Одна Земля – много миров"	Идея ноосферы – сферы мысли, разума, эволюционирующего сознания, присущего жизни на планете Земля. Впервые на международном уровне было подчеркнуто значение идей русских ученых П.А. Кропоткина и В.И. Вернадского
2008 г., Тунис	Территория как объект географии	Территориальное планирование и устойчивое развитие, территория и окружающая среда
2012 г., Кельн	Урбанизация и демографические изменения, доминантные пространства, риски	Доминантные пространства, роль городов как "мостов через каналы", границы регионов

В связи с этим в 2008 г. Президиум РАН принял решение о разработке исследовательской программы "Фундаментальные проблемы пространственного развития Российской Федерации: междисциплинарный синтез", которая вошла в список 30 программ фундаментальных исследований на 2009-2011 гг. Тогда же впервые комплексные пространственные и региональные исследования получили статус программы Президиума РАН. Возглавил ее академик А.Г. Гранберг. Программа охватила следующие связанные между собой направления:

1. Концептуальные основы программы.
  2. Россия в мировом пространстве. Внешнеэкономические и внешнеполитические факторы пространственного развития.
  3. Пространственная трансформация российского общества.
  4. Пространственная демография и социальная среда.
  5. Эволюция, модернизация и новое освоение экономического пространства.
  6. Воздействие природной среды на социально-экономическое пространство.
  7. Основы пространственного развития энергетики.
  8. Фундаментальные проблемы единого транспортного пространства.
  9. Основы развития информационного пространства.
  10. Фундаментальные проблемы научно-инновационного пространства.
  11. Проблемы формирования и развития макрорегионов России и межрегиональная интеграция.
- Институт экономики УрО РАН также включился в разработку данной программы.

Применительно к Российской Арктике в рамках данного подхода (с учетом роста инновационной активности в ряде развивающихся стран Азии, включая Китай и Индию, а также изменения парадигмы мирового энергетического развития и потенциального изменения географии спроса и цен на сырье) в Институте было предложено Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации геополитически и геоэкономически связывать не только с развитием и обеспечением российских интересов в циркумполярном пространстве, но и с получением сравнительных преимуществ на территории всего Евразийского континента.

Помимо традиционной ориентации на ЕС, было указано, что особо целесообразным при этом представляется паритетное геостратегическое партнерство с Китаем и Индией.

С учетом этого следует развивать не только широтные векторы международного взаимодействия (СМП и Северный сухопутный транспортный коридор), но и меридиональные векторы, связывающие СЛО и СМП с южными морями, предоставляющие большие возможности для торговли и товарообмена (как по номенклатуре, так и по разнообразию качеств товаров, спросу на него).

В связи с этим предлагается принять уральскую часть Арктики за опорный экономический район развития арктического пространства РФ, а не за границу между Восточно-Европейским и Сибирским геоэкономическими пространствами, каковой она де-юре и де-факто является в соответствии с существующими документами территориального планирования.

Для обеспечения выходов данных регионов к Северному морскому пути, а также внутренним коммуникациям требуется создание транспортного каркаса, в наибольшей степени обеспечивающего сравнительные преимущества примыкающих к Арктической зоне регионов.

Не Северному транспортному коридору или "Баренц Линку", а Уральской и Тиманской грузообразующим осям отводится ключевая роль. Связано это с геоэкономическими внутристрановыми приоритетами, а не экстерриториальными геополитическими интересами сообщества представителей того же Баренц-региона. О трансформации подходов последнего и транзитной идеологии развиваемых им транспортных коридоров для областей СЗФО, не говоря уже об УрФО, свидетельствует следующее<sup>6</sup>.

Идея создания международного широтного транспортного коридора в северной части Европы, который должен был удовлетворять требованиям мультимодальности и безопасного перемещения транспортных потоков с широкими сервисными возможностями и минимальными издержками, возникла после присоединения Финляндии и Швеции к Европейскому Союзу. В 1995 г. после принятия решения администрациями финской провинции Оулу и северных российских территорий (Архангельской области, Республик Карелия и Коми) о координации усилий по развитию транспортных связей в направлении запад – восток был подготовлен и первый проект такого рода. Итогом деятельности на этом этапе стало издание первого буклета, который назывался "Транспортный коридор Оулу – Карелия – Архангельск – Коми" и включал информацию о регионах-партнерах и состоянии их транспортных инфраструктур. В нем была дана оценка недостающих связей для открытия сквозного широтного сообщения в направлении запад – восток и отмечено, что с учетом изменения геополитического положения территорий Российской Федерации после распада СССР Российский Север стал единственным регионом, непосредственно граничащим с ЕС, что открывало новые возможности для его развития.

В основу идеологии тогда была заложено положение о тотальном влиянии глобализации мировой экономики на региональное развитие. В частности, активно использовалась гипотеза о выравнивании физической производительности макрорегионов в ходе развития мировой экономики, а также о том, что страны, не способные самостоятельно подтянуться до среднего мирового уровня и принять участие в развитии мировой экономики, будут утрачивать контроль над своими территориями и ресурсами. Неосвоенность территорий и ресурсов в условиях глобализации означает для них постепенную утрату национального суверенитета. Соответственно, по мнению разработчиков, в глобальном мире национальные экономики все больше должны превращаться в "сообщающиеся сосуды", т.е. по эффективности приближаться к среднемировому уровню.

В 1998 г. главами российских регионов под влиянием такой риторики был подписан Меморандум о развитии коридора Северо-Запад – Урал. В нем Республики Карелия, Коми, Архангельская и Пермская области, Коми-Пермяцкий автономный округ и Федеральная дорожная служба России признали целесообразным развитие широтного транспортного коридора между Северо-Западом и Уралом на основе строительства автомобильной дороги Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Котлас – Архангельск. Тогда же стороны договорились о совместных действиях по реализации проектов, формирующих инфраструктуру коридора. На международном совещании в Котласе коридоры Северо-Запад – Урал и Оулу – Карелия – Архангельск – Коми решили объединить в единый Северный транспортный коридор с маршрутом Оулу – Карелия – Архангельск – Котлас – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь. Участок от Архангельска до Перми с выходом на Екатеринбург позже получил название Белкомур.

В 1999 г. представители территорий, заинтересованных в развитии трансграничного широтного транспортного коридора, пришли к единому мнению о необходимости координации территориальных транспортных проектов, еще более расширяющих связи в направлении запад – восток, и о продлении коридора как на запад, так и на восток с вовлечением в зону его влияния новых территорий. Тогда актуальность этих задач связывалась прежде всего с попыткой интеграции периферийных северных территорий в мировую экономику, улучшения связи Европы и Азии и реализации российского транзитного потенциала. Вместе с тем уже тогда отмечалось, что для обслуживания торговых связей Европы и Азии требуется качественная транспортная инфраструктура, которая может быть создана на основе западноевропейских технологий и наработок. Было указано также о приоритете содействия тем территориям, которые примут эти условия и согласятся создавать транзитную транспортную

---

<sup>6</sup> Буклет "Северный транспортный коридор". 2011, 253 с. URL: [http://www.ador.ru/data/files/static/stk\\_01.pdf](http://www.ador.ru/data/files/static/stk_01.pdf).

инфраструктуру международного уровня с минимальными издержками для грузоотправителя, что с учетом транзитной логики планируемой инфраструктуры означало – для северо-западных соседей РФ.

Таблица 2. Сравнение некоторых социально-экономических показателей территорий, расположенных в зоне влияния Северного транспортного коридора<sup>7</sup>

Индикатор	Северные страны	Российские территории Баренц-региона	Мурманская область	Республика Карелия	Архангельская область (с НАО)	Республика Коми
Ресурсы						
Территория, тыс. км <sup>2</sup>	<b>1173,3</b>	<b>1328,7</b>	144,9	180,5	587,4	415,9
Население, млн человек	<b>19,0</b>	<b>3,84</b>	0,86	0,70	1,291	0,99
Социально-экономические показатели						
ВВП территории, \$ млрд	<b>831,2</b>	<b>16,5</b>	4,1	1,9	5,5	5,0
ВВП на душу населения, \$ тыс.	<b>41,8</b>	<b>4,1</b>	4,7	2,8	4,2	5,03
Средняя продолжительность жизни, лет	<b>79,6</b>	<b>62,9</b>	64,0	62,5	62,5	62,7
Транспорт						
Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования, тыс. км	<b>269,3</b>	<b>25,1</b>	2,6	7,8	8,4	6,3
Протяженность сети железных дорог, тыс. км	<b>26,8</b>	<b>5,1</b>	0,87	0,70	1,78	1,76
Уровень автомобилизации (количество легковых автомобилей/1000 человек)	<b>445</b>	<b>205</b>	192	195	129 278 (НАО)	232

После принятия этих условий в 2000 г. была подготовлена вторая версия проекта и издан буклет "Северный транспортный коридор". В нем на основе обобщения социальных и экономических показателей территорий за период 1995-2000 гг., перспективных планов развития разных видов транспорта, информации о тенденциях, возникающих в зонах будущего продления коридора как на запад, так и на восток, содержались ключевые идеи по формированию приемлемых межрегиональных широтных сообщений. Тогда же на основе анализа жизни населения на Российском Севере и в странах Северной Европы, гораздо менее богатых природными ресурсами, был продекларирован императив о том, что высокое качество жизни населения территорий зависит не от наличия природных ресурсов, а от людей. Было заявлено, что концепция транспортных осей, предложенная ЕС, и традиционная концепция транспортных коридоров РФ не конфликтуют между собой, а лишь дополняют друг друга своей разномасштабностью. Рассматриваемый Северный транспортный коридор стал считаться коллекторным по отношению к трансконтинентальной артерии – Северной транснациональной оси. Отмечалось, что такой подход отвечает транспортным целям ЕС и целям России в условиях нарастающей глобализации<sup>8</sup>.

Также предполагалось, что данный транспортный коридор должен изменить менталитет людей, разрушить "островное видение", расширить мышление за рамки административных границ, создать возможность увидеть выгоды от реализации проектов общего интереса на предложенном транзитном направлении. Кроме того, на "нить" коридора предполагалось "нанизать" другие территории и превратить их в "сообщающиеся сосуды" (капилляры) главной "артерии", уходящей на Запад.

Убедительным аргументом для обоснования такого подхода и "видов" на инвестиции считалось сопоставление инвестиционного потенциала стран Баренц-региона с непропорционально низким потенциалом субъектов СЗФО в то время.

В третьем буклете, вышедшем в 2007 г., концепция коридора увязывалась с новой российской транспортной стратегией до 2020 г. В этой редакции проекта тенденции транспортного развития уже рассматривались не только с учетом сложившихся тенденций в отраслях, оказывающих влияние на транспорт. В ней учитывались также и новые требования российского законодательства, подписанные международные соглашения, а также общие глобальные процессы.

<sup>7</sup> Буклет "Северный транспортный коридор". 2011, таблица № 29. С. 73.

<sup>8</sup> Там же. С. 13.

Сам же Северный транспортный коридор рассматривался как элемент трансконтинентальной связи Северная Европа – Юго-Восточная Азия.

Тем не менее вскоре из-за кризиса 2008 г. и излишней ориентации российской транспортной стратегии на развитие транзитных международных транспортных коридоров положение о Северном транспортном коридоре снова пришлось пересматривать, что нашло отражение в последней его версии 2011 г.

Здесь транспортные коридоры уже формировались исходя из классических западноевропейских подходов "морских цивилизаций" к формированию коммуникаций, а именно: из соображений экономии высокопотенциального геоэкономического пространства и направления транспортных потоков по наикратчайшим сухопутным путям от генераторов ключевых грузопотоков, к которым относятся центры промышленного производства и добычи сырьевых ресурсов, к морским портам.

В том же буклете был выполнен и анализ цикличности технологических укладов. На этой основе избрана новая экономическая доктрина, в которой должны учитываться разные темпы регионального развития и пространственной гармонизации действия "волн развития". В частности, было указано, что во время первой волны формирования новой парадигмы послевоенного хозяйствования (1946-1970 гг.), в период строительства общества послевоенного благоденствия, развития рынков стран, участвовавших во Второй мировой войне, деколонизации развивающегося мира, Советский Союз развивался синхронно с остальным миром. В последующем в большинстве западных экономик были исчерпаны возможности развития за счет собственных внутренних рынков; дальнейшее развитие СССР по отношению к ведущим западным странам пошло асинхронно. В 1970-е гг., когда в мире началась стагнация из-за исчерпания старых инноваций и отсутствия должных новых, Советский Союз сгладил свои кризисные явления за счет экспорта нефтяных ресурсов, обнаруженных в Западной Сибири.

Вместе с тем в капиталистическом мире поиск новых путей, активированный энергетическим кризисом, пошел значительно интенсивнее. В итоге вторая волна смены технологического уклада началась в 1980 гг., а закончилась примерно к 2010 г. Ее основой стали преимущественно инновации в области компьютерных технологий и связи, которые обеспечили быстрый рост эффективности процессов обмена информации, финансовых и логистических операций. Они же привели к формированию глобальной экономики, торговой и финансовой экспансии западных экономик в развивающийся мир.

СССР эту волну пропустил из-за ставки на те же сырьевые ресурсы, а также из-за излишне централизованных и политизированных форм управления экономикой. В итоге инерционные формы развития хозяйства привели к политическому кризису и развалу страны, а также (с учетом передела формы собственности и следования западноевропейским парадигмам "развития") более чем на 20 лет прервали ее инновационное развитие. В этом аспекте отметим, что цикл развития нефтегазового сектора в нынешнем десятилетии в соответствии с теорией циклов Кондратьева также подходит к критической отметке.

Соответственно, появление третьей волны ожидается в период с 2010 по 2020 гг., а достижение ею максимума – в 2030-2040 гг. Одним из ключевых факторов новой волны считается формирование инновационной транспортной инфраструктуры, а в качестве пространственно-региональных приоритетов ее формирования – опережающий рост развития Китая и Индии.

Это приведет к появлению новых "доминантных пространств" экономического развития и уже наблюдаемому пространственному перераспределению ресурсов и их потоков в мировой экономике, в частности, к их смещению в южные и юго-восточные районы Азии. России на новом этапе экономического развития пока отведена роль буферной зоны, где главные инновационные зоны должны решать проблему более эффективного использования природных ресурсов на базе разработки соответствующих технологий и материалов.

Таким образом, в ближайший период наиболее мощным фактором выравнивания экономического потенциала России и ее доминантных экономических и геополитических связей станут азиатские страны, что предопределяет, с одной стороны, развитие новых ресурсосберегающих технологий, а с другой – направления преимущественного развития внутриконтинентальных инфраструктур. Пространственно третья волна связана в первую очередь с усилением грузопотоков в направлении Китая и Индии, т.е. с осью, ориентированной на Китай и Индию.

В этой связи в международном аспекте возникает проблема базисного евро-азиатского согласования концепций транспортных осей и транспортных коридоров, понимаемых как совокупность магистральных коммуникаций различных видов транспорта, совместно обеспечивающих транзитные перевозки в одном направлении. Исходно для единой Европы на II Европейской конференции министров транспорта (о. Крит, 1994 г.) было выделено девять таких коридоров. Основу же для формирования коридоров, связанных с Баренц-регионом, положила III Европейская конференция министров транспорта (Хельсинки, 1997 г.), где девять трансевропейских коридоров (так называемых Критских коридоров) были дополнены еще четырьмя панъевропейскими транспортными зонами, в числе которых оказалась и

Баренцева Евро-Арктическая транспортная зона (BEATA, Barents Euro-Arctic Transport Area). Именно она придала международный статус развитию транспортных связей в Баренц-регионе (Норвегия, Швеция, Финляндия, северные территории Северо-Западного ФО).

Соответственно, исходные элементы российского сектора транспортной инфраструктуры Северного транспортного коридора вошли в Баренцеву Евро-Арктическую транспортную зону.

В частности, в рамках проекта "Устойчивый транспорт в Баренц-регионе, фазы 1 и 2" (STBR, Sustainable Transport in Barents Region) совместными усилиями представителей территорий данного региона были выявлены потребности в развитии разных видов транспорта и намечены основные пространственные оси. После присоединения к Европейскому Союзу в 2004 г. еще десяти стран, коридоры, ранее выполнявшие функцию связей ЕС с соседними странами, стали внутренними. Это в свою очередь потребовало создания Рабочей группы (High Level Group), которая в 2005 г. определила пять главных транснациональных транспортных осей и критерии для финансирования проектов по ним из ресурсов ЕС.

Именно в этой концепции транснациональных осей был предложен наиболее глобальный подход к выбору приоритетных транспортных связей. Так, в ней было решено, чтобы такие оси начинались и заканчивались в морских портах, а обслуживали международный транзит не только между соседними, но и третьими странами. Морские порты были объединены в сеть, формирующую главные логистические платформы, функциональное предназначение которых определено дополнительной концепцией транспортировки по морским магистралям.

Примером такой оси является и Северная ось, которая берет начало на побережье Баренцева моря в Нарвике, проходит через Баренц-регион в восточном направлении и через Транссиб "уходит" в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

При этом Северному транспортному коридору все же определен не статус полноценного международного транспортного коридора (на что указывают неспешные шаги в его реальном строительстве), а статус некоего перспективного формирующегося многопроточного русла для будущих потоков. Это подвижное и многоканальное русло и должно, вероятно, объединять оптимальным образом разные виды транспорта из разных стран северной периферии Европы, стремящихся к продвижению в направлении запад – восток с учетом ситуационно не всегда предсказуемой геополитической конъюнктуры.

Тем не менее в долгосрочной перспективе улучшение межрегиональных сообщений при использовании всех видов транспорта для развития сотрудничества между территориями Баренц-региона, Российской Арктики, Урала и Сибири представляет обоюдный интерес. Наиболее перспективным оно представляется не на базе развития высокочрезвычайно затратной и не всегда выгодной западноевропейскому инвестору инфраструктуры сухопутных коммуникаций, а на основе предельно сокращенных сухопутных лагов с кратчайшим выходом к морским портам с более выгодным и привычным для западной социокультурной системы морским транспортом.

Например, в отношении развития железнодорожной инфраструктуры в направлении запад – восток в масштабе Баренц-региона в так называемом проекте "Баренц Линк" делаются ссылки на недостаточное отношение различных структур Октябрьской железной дороги к полноценному включению в работу железнодорожной связи Ледмозеро – Кочкома на территории Карелии. А без этого невозможно нормальное функционирование "Баренц Линк", поскольку железнодорожная связь Ледмозеро – Кочкома увязана в проекте с другой планируемой дорогой Белкомур (Архангельск – Сыктывкар – Пермь), которая в свою очередь должна обеспечить сообщение северных портов с Транссибом. В настоящее время элемент Ледмозеро – Кочкома евро-азиатского моста, рассчитанного на обслуживание потока мощностью около 28 млн т в год, по-прежнему функционирует лишь в режиме рабочего движения с шестью парами поездов в сутки. При этом в перечне нерешенных вопросов для осуществления международных перевозок (в том числе контейнерных) по дороге Ледмозеро – Кочкома через станцию Кивиярви (железнодорожный пограничный переход Люття) указываются следующие проблемы: незавершенность электрификации, отсутствие установленных тарифов на грузовые международные перевозки по участку, отсутствие российско-финляндского межправительственного соглашения по осуществлению контейнерных грузоперевозок через пограничный переход Люття, отсутствие на Костомукшской таможне соответствующего оборудования для контроля контейнерных перевозок и т.д.

Тем не менее уже сейчас, по имеющимся экспертным оценкам, есть сведения о наличии спроса на экспортные перевозки в объеме не менее 5 млн т ежегодно (продукция лесного и целлюлозно-бумажного производства Архангельской и Вологодской областей, Республики Карелия). Кроме того, как отмечается в вышеприведенном источнике, по этому коридору можно было бы перевозить продукцию металлургии Урала и до 3 млн т коксующего угля из Воркуты (Республика Коми), что дополнительно позволило бы разгрузить порты Мурманск и Санкт-Петербург на финские порты Ботнического залива.

Со ссылкой на оценки Министерства промышленности и энергетики Республики Коми в буклете "Баренц Линк" отмечено, что у предприятий Республики Коми появилась бы возможность

дополнительно отправить до 20 млн т грузов в год по дороге Белкомур (Архангельск – Сыктывкар – Кудымкар – Пермь). Такая оценка была основана на прогнозе увеличения добычи угля и глинозема и объемов транспортировки грузов, сопутствующих строительству газопровода Ямал – Европа.

На сходные проблемы в очередной версии проекта указывается и в отношении линии **Сала** – Кандалакша<sup>9</sup>, способствующей развитию международных связей Мурманской области.

Таким образом, посредством потенциально мощных финансовых инвестиций и технологических инноваций де-факто осуществляется стратегия мягкого управления инфраструктурным и в целом пространственным развитием территорий СЗФО, попавших в зону Северного транспортного коридора, что вносит в их пространственное экономическое развитие весьма неприятные тенденции. Отметим, что в реальности ни один из вышеперечисленных проектов не связан напрямую с развитием инфраструктуры Арктической зоны России.

В аспекте развития портовой инфраструктуры в проекте также имеется ряд пробелов. Например, достаточно подробно исследуются возможности и состояния портов Нарвик, Мурманск, Архангельск, Белокаменка, Нарьян-Мар, терминала Варандей и даже мелководного порта Беломорск. В то же время о логистических возможностях и состоянии таких портов как Индига, Харасавей, Сабетта, не говоря уже об Усть-Каре, не упоминается, что свидетельствует о весьма избирательных подходах и принципах геоэкономического анализа и оценки Российской Арктики бизнес-партнерством.

Нами при определении приоритетов развития транспортно-энергетической инфраструктуры на полярных, арктических и смежных территориях такая оценка была сделана и, наряду с внешними геополитическими интересами, максимально учтены внутренние интересы страны и задачи комплексного регионального развития (*Формирование...*, 2013). Было предложено считать целесообразным приоритетное формирование и развитие симметричной по отношению к Уралу региональной портовой инфраструктуры, а также связывание ее с крупными региональными геосистемами и центрами развития. В этом аспекте в ЯНАО следует считать стратегически важными не только порты Харасавей и Сабетта, но и порт на побережье Югорского полуострова. С учетом необходимости связывания этих портов с внутриконтинентальной инфраструктурой и развития ключевых геостратегических осей межрегионального сотрудничества следует создать инновационные Западно-Уральский и Восточно-Уральский арктические транспортные коридоры, обеспечивающие связь с промышленными центрами не только Урала, но и Республики Коми. В этом аспекте доминирующим транспортным коридором должен стать не "хвост" проекта «"Баренц Линк" – Белкомур», а проект "БаренцКомУр", связывающий горнорудные центры Тимана с Уралом и портом Индига.

В нашем понимании это позволит максимально использовать преимущества целостных крупных геосистем и их комплексных ресурсов, научный и промышленный потенциал региональных субъектов в целях совершенствования административно-территориального планирования с учетом сложившихся районов горной промышленности, нефтегазопромысла, оленеводства и других видов хозяйства.

Уральскую часть Арктики при таком подходе предлагается выделить как опорный экономический район развития арктического пространства РФ.

В пространственном инфраструктурном отношении для изменения статуса Урала, пока не справляющегося с задачей кардинальной модернизации экономики, принципиальное значение придается переориентации приоритетов пространственного планирования с Китая на Индию. Для этого следует принять во внимание и положительное влияние инфраструктурных преобразований в Казахстане и Туркмении. Действительно, ближайшее завершение линии Узень – Берекет – Горган с выходом по иранским железным дорогам к порту в Персидском заливе Бендер-Аббас позволит через Орск и Казахстан выводить уральские товары к акватории Индийского океана и в Индию. Соответственно, производительные силы Урала с учетом этого должны быть ориентированы на оптимальное обслуживание таких новых региональных интересов, на формирование нового доминантного направления с выгодным и перспективным континентальным грузооборотом. Таким условиям отвечает "лестничная" пространственная конфигурация транспортно-логистической инфраструктуры Урала с должным набором элементов опорного каркаса как широтной, так и меридиональной ориентации, обеспечивающим равный доступ к ресурсным зонам европейского и азиатского склонов Урала.

Для логистического завершения коммуникационного потенциала экономического пространства Урала обосновывается необходимость формирования многофункциональной, симметричной к горной части арктической портовой инфраструктуры с совокупностью транспортно-логистических центров по периметру региона, приоритетного развития железнодорожной линии Обская – Полуночное с достраиванием отсутствующих ныне звеньев сети на участках Карабаш – Миасс, Учалы – Магнитогорск,

---

<sup>9</sup> Буклет "Северный транспортный коридор". 2011. С. 112.

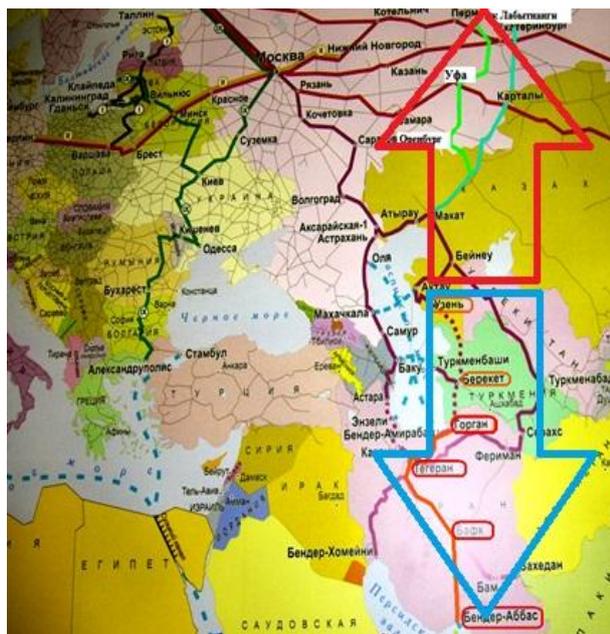


Рис. 1. Уральский трансконтинентальный арктико-индийский "мост"



Рис. 2. Лестничная уральская меридиональная арктико-индийская ось и этапы ее формирования

отделения Российской академии наук по реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации в интересах регионов Полярного Урала"<sup>10</sup>.

Работа выполнена в рамках Программы Президиума РАН № 31 и гранта ОФИ 12-7-8-007-АРКТИКА (ГР № 01201268589).

Сибай – Бурибай – Гай, развития альтернативных высокоскоростных инновационных линий прежде всего вдоль западного склона Урала с осью, обеспечивающей выходы в Арктику и бассейн Индийского океана (рис. 1, 2).

Указывается, что в этом случае крупные металлургические центры Урала могли бы стать полюсами роста инновационного машиностроения и инфраструктурного развития.

Решение указанных проблем регионального развития позволило бы России обеспечить стратегическое равновесие в геополитическом отношении между Китаем и Индией, сформировать надежный опорный пояс не только для усиления европео-азиатских, но и арктических, а также центрально-азиатских и ближневосточных интересов.

## 6. Заключение

Стратегия комплексного развития Арктики с использованием инфраструктурных инициатив в контексте пространственной экономики и геополитики проанализирована нами при использовании современного арсенала пространственно-экономической науки и с учетом не только отечественных, но и мировых тенденций ее развития. Уралу отводится роль ключевого доминантного региона для скрепления евро-азиатского пространства и основополагающего трансконтинентального транспортного меридионального "моста".

В аспекте практического внедрения указанные разработки были внесены в пакет предложений для формирования на уровне Совета Федерации РФ Государственной программы социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 г. и в документ "Предложения Совета по Арктике Уральского

<sup>10</sup> Предложения Совета по Арктике Уральского отделения Российской академии наук по реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации в интересах регионов Полярного Урала. О состоянии и проблемах законодательного обеспечения реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. О состоянии и проблемах обеспечения научной деятельности Российской Федерации в Антарктике. Доклад по актуальным проблемам реализации Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации в работе Экспертного совета по Арктике и Антарктике при Председателе Совета Федерации (январь-июнь 2013 г). М., Совет Федерации, 2013. Гл. 7. С. 48-51.

## Литература

- Иванов Ю.Н., Казаринова С.Е., Карасева Л.А.** Основы национального счетоводства. М., ИНФРА-М, 480 с., 2007.
- Лаврикова Ю.Г., Акбердина В.В., Душин А.В., Сидорова Е.Н., Татаркин Д.А.** Регионы России: классификация по признаку саморазвития. *Региональная экономика: теория и практика*, № 19(154), с. 2-15, 2010.
- Литовский В.В.** Полюса роста Европейской части Арктики. *Стратегия морской деятельности России и экономика природопользования в Арктике. IV Всеросс. морская науч.-практ. конф. Мурманск, 2012 г. Мурманск, МГТУ*, с. 195-206, 2012.
- Формирование стратегических приоритетов изучения и комплексного освоения арктических территорий Российской Федерации. *Под общ. ред. А.И. Татаркина. Екатеринбург, Институт экономики УрО РАН*, 374 с., 2013.

## References

- Ivanov Yu.N., Kazarinova S.E., Karaseva L.A.** Osnovy natsionalnogo schetovodstva [Fundamentals of national accounting]. M., INFRA-M, 480 p., 2007.
- Lavrikova Yu.G., Akberdina V.V., Dushin A.V., Sidorova E.N., Tatarkin D.A.** Regiony Rossii: klassifikatsiya po priznaku samorazvitiya [Regions of Russia: Classification according to selfdevelopment]. *Regionalnaya ekonomika: teoriya i praktika*, N 19(154), p. 2-15, 2010.
- Litovskiy V.V.** Polyusa rosta Evropeyskoy chasti Arktiki [Growth points of the European part of the Arctic]. *Strategiya morskoy deyatelnosti Rossii i ekonomika prirodopolzovaniya v Arktike. IV Vseross. morskaya nauch.-prakt. konf. Murmansk, 2012 g. Murmansk, MGTU*, p. 195-206, 2012.
- Formirovanie strategicheskikh prioritetov izucheniya i kompleksnogo osvoeniya arkticheskikh territoriy Rossiyskoy Federatsii [Formation of strategic priorities of study and integrated development of the Arctic territories of the RF]. *Pod obsch. red. A.I. Tatarkina. Ekaterinburg, Institut ekonomiki UrO RAN*, 374 p., 2013.

## Информация об авторах

**Татаркин Александр Иванович** – Институт экономики Уральского отделения РАН, директор, академик РАН, д-р экон. наук, профессор, e-mail: tatarkin\_ai@mail.ru

**Tatarkin A.I.** – Institute of Economics, The Ural Branch of RAS, Director, Academician RAS, Dr of Econ. Sci., Professor, e-mail: tatarkin\_ai@mail.ru

**Литовский Владимир Васильевич** – Институт экономики Уральского отделения РАН, зав. сектором размещения производительных сил и территориального планирования, д-р геогр. наук, доцент, e-mail: VLitovskiy@rambler.ru

**Litovsky V.V.** – Institute of Economics, The Ural Branch of RAS, Head of Sector of Productive Forces Distribution and Territorial Planning, Dr of Geogr. Sci., Associate Professor, e-mail: VLitovskiy@rambler.ru