

© 2012 г.

Константин Павлов

доктор экономических наук, профессор, проректор по науке
Ижевского института управления
(e-mail: kvp_ruk@mail.ru)

Владимир Селин

доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник
Института экономических проблем Кольского научного центра РАН
(e-mail: silin@iep.kolasc.net.ru)

Игорь Селин

кандидат экономических наук, старший научный сотрудник
Института экономических проблем Кольского научного центра РАН
(e-mail: selin1@iep.kolasc.net.ru)

РОССИЙСКАЯ АРКТИКА: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В статье анализируются показатели социально-экономического развития регионов российской Арктики за последнее время, а также рассматриваются проблемы, связанные с обострением конкурентной борьбы за ресурсы Арктики на международной арене.

Ключевые слова: экономическая динамика, современные вызовы, российская Арктика, Северный морской путь.

Характерные для современного этапа процессы глобализации породили два довольно противоречивых процесса. С одной стороны, это объективно необходимое усиление международного сотрудничества и товарообмена, интенсивное развитие хозяйственной кооперации и специализации. Порождением этого процесса стали транснациональные корпорации, давно вышедшие за рамки государственных границ. С другой стороны, любая такая корпорация имеет базовую национальную принадлежность и по существу представляет интересы соответствующего государства в мировой экономике. Соответственно и сами экономически развитые страны, овладевшие рынками и передовыми технологиями, не спешат делиться преимуществами с развивающимися и просто отсталыми регионами. Более того, они всячески защищают свои преимущества, технологический разрыв здесь только увеличивается. И в этом аспекте освоение арктического шельфа является задачей не столько хозяйственной деятельности, сколько стратегической задачей инновационного прорыва.

На геоэкономические процессы в Арктике существуют различные точки зрения. Арктика в последние 20 лет демонстрирует миру беспреце-

дентную интенсивность инициатив международного сотрудничества. Это работа в рамках Арктического совета Северного форума, Совета Баренцева Евро-Арктического региона, конференции парламентариев арктических регионов, Международного арктического научного комитета и т.п.¹ Безусловно, интеграционные процессы имеют большое значение, особенно в сферах культурного сотрудничества, туризма, образования и т.п.

С другой стороны, без малого полвека в этом же регионе Россия ведет необъявленную рыбную войну с Норвегией в акватории знаменитой «сумеречной зоны» (170 тыс. км², или две трети Великобритании). Еще до подписания соглашения по спорному району всего за полгода норвежцы без всякого на то права арестовали 10 российских судов в нашей (так же, как и Шпицбергенской) экономической зоне, не имея для этого никаких законных оснований. Показательно, что в списке портов Европы, где международными договорами разрешена выгрузка уловов северных морей, 28 из 96 – порты Норвегии. И только три – России. Даже Архангельск, наш исконно рыбацкий порт, в этот список не попал.²

Так что гуманитарное сотрудничество – это одно, а экономические интересы – совсем другое. К сожалению, ни одна страна не собирается ими поступиться в интересах неких интеграционных процессов, что было характерно и для античного Средиземноморья. Характерно, что упомянутые выше международные арктические институты к решению таких реальных проблем не привлекаются. Вернее, не имеют сколько-нибудь заметного влияния на такие решения.

Отметим противоречивость расстановки и поведения основных действующих здесь сил, обусловленную их стратегическими интересами. В этом плане приведем еще только один пример. Президент Российской Федерации 18 сентября 2008 г. утвердил Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Одним из основных национальных приоритетов в Арктике признано использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Однако уже 12 января 2009 г. в Соединенных Штатах принята Арктическая национальная политика, где отмечено, что свобода открытого моря является основным национальным интересом. Северо-Западный проход является проливом, используемым для международного судоход-

¹ Пилясов А.Н. Арктическое Средиземноморье: предпосылки формирования нового макрорегиона // ЭКО. №12. 2010. С.54-75.

² Гурдин К. Рыбная война в сумеречной зоне. 2 марта 2011, режим доступа <http://www.argument.ru/top theme/n278/>.

ства; Северный морской путь включает проливы, не используемые для международного судоходства; режим транзитного прохода применяется к проходу через оба этих пролива.

То есть можно констатировать, что борьба за морские коммуникации и другие ресурсы арктического шельфа еще впереди, и она будет продолжительной и напряженной. При этом не вызывает сомнений то, что это будет соперничество в первую очередь технологий, хозяйственных систем и способности защищать суверенитет силовыми методами.

Повышенный интерес к Арктике проявляют и «третьи» страны, не являющиеся прямыми субъектами двусторонних переговоров. Новейшие и самые мощные научно-исследовательские ледоколы построены в Южной Корее и Китае, явно не для прогулок к Северному полюсу. Уже более пяти лет они проводят исследования в тех шельфовых зонах, на которые претендует Российская Федерация¹.

Следовательно, при анализе процессов геоэкономического позиционирования и перспективной динамики социально-экономических процессов в российской Арктике следует исходить из двух основополагающих принципов:

- глобальности – то есть российская Арктика является составной частью мировой Арктики, и все процессы в ней необходимо исследовать с учетом международных тенденций и нормативных актов, расстановки действующих здесь сил;

- суверенности – то есть российская Арктика является важнейшей частью национальной социально-экономической системы, и все меры регулирования должны быть направлены на защиту национальных интересов и суверенитета Российской Федерации.

В подготовленных в последние годы проектах законов «Об арктической зоне Российской Федерации» в нее полностью входят Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский округа, а Красноярский край и Республика Саха (Якутия) – своими прибрежными муниципальными образованиями. Учитывая, что первые четыре субъекта РФ представляют 90% населения российской Арктики и примерно такую же долю производственного комплекса, ниже мы кратко проанализируем именно их экономическую динамику последних лет. Наиболее отрицательным индикатором, на наш взгляд, представляется продолжающийся отток на-

¹ РФ может не хватить доказательств для обоснования заявки на шельф. 24 марта 2011, режим доступа: http://www.rian.ru/arctic_news/20110324/357564093.html

селения. Конечно, темпы его несколько снизились (за 1990–2005 гг. выехало более 500 тыс. чел., или около 25% всего населения – см. табл.1)¹.

Таблица 1

Показатели социально-экономического положения арктических субъектов РФ

Субъекты РФ	Миграция населения, тыс.чел.				Отношение среднемесячной начисленной заработной платы к показателя по РФ			
	2007	2008	2009	2010	2007	2008	2009	2010
Мурманская обл.	-4.9	-7.4	-4.8	-6.7	1.41	1.36	1.37	1.35
Ненецкий АО	-0.1	-0.2	0.1	-0.1	2.55	2.41	2.36	2.23
Чукотский АО	-0.4	-0.9	-1.0	-0.9	2.33	2.26	2.27	2.22
Ямало-Ненецкий АО	-0.6	-4.0	-2.4	-5.0	2.77	2.54	2.49	2.46

Немаловажным фактором сложившейся ситуации является государственная политика в сфере заработной платы, вернее отсутствие таковой. Районные коэффициенты и северные надбавки, с одной стороны, компенсировавшие повышенную стоимость жизнедеятельности, а с другой – формировавшие отложенный спрос (в том числе возможность переезда по достижении пенсионного возраста) давно (еще в 90-х годах) потеряли свое значение в хозяйственной сфере. Поскольку работодатели сами осуществляют тарифную политику, то коэффициенты и надбавки стали во многом «обратной» величиной, т.е. «обращающей» расчетный заработок в тариф. А в условиях низкой возможности перетока рабочей силы по многим специфическим (горным) специальностям складывается монополистический рынок, искажающий реальную стоимость трудовых ресурсов.

В последние пять лет тенденция «вымывания» северных гарантий отчетливо проявляется и в бюджетной сфере. Методические положения в межбюджетных отношениях составлены таким образом, что эти гарантии очень мало влияют на федеральные дотации, а в условиях запредельного уровня централизации бюджетных средств именно этот фактор является определяющим.

Например, в Мурманской области (установлен коэффициент 1,4 и северные надбавки максимально 1,8), в 1995 году средняя заработная плата в 1,8 раза превышала показатель по Российской Федерации. Как видно из таблицы 1, в 2007 г. это соотношение составляло только 1,4, а в 2010 г. еще меньше – 1,35. По существу, «вымылись» все северные надбавки.

¹ Основные показатели социально-экономического положения субъектов Российской Федерации в 2007, 2008, 2009 и 2010 гг. // Российская газета от 14.03.2008, 13.03.2009, 12.03.2010 и 16.03.2011.

Несмотря на отмеченные негативные тенденции в миграции и заработной плате, арктические регионы представляют из себя достаточно дееспособную экономическую систему. Ее показатели в реальном секторе адекватны национальному промышленному производству (за исключением Ямало-Ненецкого автономного округа, «обвал» показателей которого в 2007–2008 гг. обусловлен украинскими «газовыми войнами»).

Таблица 2

Индексы промышленного производства в арктических регионах

Субъекты РФ	В % к предшествующему году				2010 г. в % к 2006 г.
	2007	2008	2009	2010	
Российская Федерация	106.3	102.1	89.2	108.2	104.7
Мурманская обл.	98.2	107.3	93.6	104.0	103.0
Ненецкий АО	103.7	104.1	130.8	96.2	135.8
Чукотский АО	94.0	107.6	138.1	93.8	130.9
Ямало-Ненецкий АО	95.2	98.1	91.8	107.3	94.0

Характерно, что в кризисный, 2009 год, все рассматриваемые регионы имели индекс промышленного производства лучше, чем национальная экономика, а Ненецкий и Чукотский автономные округа показали весьма значительный рост (см. табл. 2). Хотя в экономической теории считается, что сырьевые рынки наиболее «капризны», то есть в максимальной мере подвержены конъюнктурным колебаниям. Такие тенденции являются относительно новыми, обусловленными как особенностями последнего мирового кризиса (в меньшей мере затронул реальный сектор и в большей – финансовую сферу), так и особым положением сырьевого сектора в экономике нашей страны, обусловленным:

- наличием долгосрочных экспортных контрактов со стабильными ценами, в среднесрочной перспективе не подверженных значительным колебаниям;
- достаточно высокой инвестиционной привлекательностью отдельных отраслей и арктических регионов в целом;
- устойчивым и большим внутренним спросом на энергоресурсы (холодный климат требует большего потребления энергоносителей).

В то же время в российской Арктике наметились определенные негативные тенденции. Так, все последние 20 лет происходит снижение запасов разведанных полезных ископаемых при стабилизации или даже некотором увеличении добычи, в результате чего обеспеченность запасами уменьшилась практически в два раза. На низком уровне находится и извлекаемость запасов, уступающая зарубежным аналогам в среднем на 20 процентов.

Усиливается технологическая отсталость отечественных компаний, в первую очередь в вопросах освоения арктического шельфа. Если США, Канада и Норвегия работают в этом направлении уже около 50 лет, то мы делаем только первые и достаточно робкие шаги. Например, первые разведочные работы в заливе Кука на Аляске начались еще в 1959 году, к 1995 году здесь работало 16 платформ, и накопленная добыча составила более 150 млн т нефти. Норвегия заявила о своих правах на прилегающие морские территории в 1961 г., но первые лицензии на освоение были выданы только в 1965 г. Советский Союз приступил к разведочным работам на арктическом шельфе в середине 70-х годов, однако первым морским проектом оказалось месторождение «Приразломное», его реализация началась в 2001 г. Однако начало добычи на Приразломном месторождении в Печорском море уже неоднократно переносится с 2006 г. и теперь в очередной раз назначено на 2012 год.

Не вполне благополучная ситуация складывается и на трассе Северного морского пути (СМП), где объем перевозок с 1991 по 2000 год сократился более чем в три раза, а в восточном секторе СМП в 30 раз. В последние пять лет в западном секторе наблюдается значительное оживление, однако возможности транзита на Азиатско-Тихоокеанский рынок остаются весьма проблематичными. Серьезной проблемой является и то, что к 2017 г., когда ожидается начало масштабного освоения арктических месторождений и соответствующий рост грузопотоков, в строю останется всего один атомный ледокол («50 лет Победы»).

Все это происходит на фоне достаточно дискриминационных межбюджетных отношений. Так, в 2008 г. с арктических территорий поступило в федеральный бюджет более 300 млрд рублей, а в виде обратных трансфертов было направлено не более 15 процентов от указанной суммы, что явно недостаточно для изменения отмеченных выше негативных тенденций.

В целом можно констатировать, что международные тенденции в Арктике очень существенно отличаются от отечественных практически по всем основным направлениям:

- демографическое – в российской части за годы реформ население уменьшилось более чем на 20%, а в зарубежной оно почти на столько же выросло. В результате деловой центр штата Аляска г. Анкоридж по численности населения вплотную приблизился к г. Мурманску, хотя еще в 1990 г. отставал по этому показателю в два раза;

- финансовое – только арктические регионы РФ перечисляют в федеральный бюджет больше, чем получают в виде обратных трансфертов. При этом уровень их бюджетной обеспеченности даже несколько ниже, чем в среднем по стране;

- инфраструктурное – состояние инфраструктуры серьезно сдерживает реализацию инвестиционных проектов, в том числе в части освоения углеводородного сырья шельфа. В настоящее время на грани полной остановки находится значительная часть портов. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Республике Саха (Якутия) менее 2 тыс. км, а в штате Аляска, который в два раза меньше по площади, превышает 20 тыс. км.

- инновационное – в части освоения арктического шельфа наблюдается отставание на 30-40 лет по срокам и, соответственно, по технологиям и технике добычи и транспортировки нефти и газа с морских месторождений.

С точки зрения долгосрочных перспектив можно предполагать, что одним из важнейших факторов, определяющих расстановку и взаимодействие различных сил в XXI веке, будет борьба за ресурсы. В этой связи вероятно объективное нарастание геоэкономических противоречий и в мировой Арктике, связанное с ее ресурсным потенциалом и транспортным значением, с одной стороны, и с отсутствием признанной и нормативно оформленной демаркацией морских пространств и шельфа – с другой.

Развитие проектов по освоению шельфа требует огромных инвестиций, современного оборудования и создания для освоения месторождений инфраструктуры и систем транспортировки. Например, общие капитальные вложения, необходимые для реализации пяти текущих проектов (Одопту-море, Сахалин-1 и Сахалин-2, Приразломное и Кравцовское) оцениваются более чем в 20 млрд. долл. США. А Штокмановский проект с учетом строительства завода по сжижению природного газа превысит 60 млрд. долл. США, т.е. окажется одним из самых дорогих ресурсных проектов в мире. В этой связи представляется целесообразным активное привлечение зарубежных инвестиций.

Можно предположить, что в будущих проектах основными игроками будут российские нефтегазовые гиганты: "Роснефть" на шельфах Баренцева, Черного, Азовского и Каспийского морей; "ЛУКОЙЛ" планирует освоение Каспийского, Балтийского и Азовского морей; "Газпром" – Баренцева, Карского и Каспийского. Однако российские компании обладают ограниченным опытом освоения морских месторождений. Более того, многие типы сложного оборудования, необходимые для работы на шельфе, Россия вообще не производит, а большинство используемых в настоящее время буровых установок построено еще в советское время.

В результате цикла работ в Баренцевом и Карском морях, выполненных в 1970-80-х гг., была открыта и подготовлена к освоению Западно-Арктическая шельфовая нефтегазоносная провинция (НГП) (включающая

нефтегазоносные и перспективные структуры Баренцева, Печорского и Карского морей), недра которой содержат до 80% ресурсов арктического шельфа России. На Западно-Арктическом шельфе России открыты не только акваториальные продолжения бассейнов суши (Тимано-Печорская и Западно-Сибирская НГП), но и самостоятельные, возможно, более богатые шельфовые нефтегазоносные бассейны (Баренцевская НГП). В пределах провинции было выявлено и разведано более 10 промышленных нефтяных, нефте-, газоконденсатных и газовых месторождений, включая 4 уникальных (Штокмановское и Ледовое в Баренцевом море, Ленинградское и Русановское – в Карском) и 4 крупных¹.

Оценивая состояние нефтегазопроисковых работ на шельфе Западной Арктики России, следует отметить, что за 23-летний период с начала таких работ изученность региона все еще крайне низка. Так, в Баренцевом море при перспективной нефтегазоносности площади в 726,5 тыс. кв. км, пробурено всего 30 скважин, т.е. одна скважина на 26,9 тыс. кв. км, соответственно в Печорском море одна скважина на 8,8 тыс. кв. км и в Карском – на 80,3 тыс. кв. км. Это на несколько порядков ниже, чем у Норвегии (Норвежское и Северное моря). А в северных частях Баренцева и Карского морей вообще не пробурено ни одной скважины и выполнены лишь редкие сейсмические профили. Из 15 открытых месторождений в этих морях к разработке подготовлено только два – Штокмановское и Приразломное².

Техническая доступность ресурсов углеводородов на акваториях определяется, прежде всего, двумя факторами: глубиной залегания и природно-климатическими условиями, главным образом, ледовой обстановкой. Выполненный ведущими институтами (ВНИГРИ, ЦНИИ им. акад. Крылова) страны анализ применяемых и проектируемых технических средств для освоения морских месторождений нефти и газа позволяет сделать вывод, что в настоящее время поиск и разведка месторождений углеводородов могут проводиться в любых природно-климатических условиях шельфа в силу возможности сезонного проведения поисково-разведочного бурения в межледниковый период. Что касается разработки, то в особых ледовых условиях арктических морей существующие и конструируемые в России и за рубежом технические средства позволяют ее осуществлять лишь на глубинах моря до 50 м. На больших глубинах применение надводных

¹ Мнацаканян О.С., Столбов А.Г., Орлов М.А. Перспективы развития геологоразведочных работ на шельфе арктических морей // Морской сборник. 2008. № 6. – С. 56–62.

² Юшко П.Н. Освоение морских месторождений углеводородов Арктики и энергетическая безопасность России // В кн. «Геополитические и экономические факторы формирования морской стратегии в российской Арктике». Апатиты: КНЦ РАН, 2007. – С. 114–125.

средств в тяжелых ледовых условиях практически нереально, так как они должны быть достаточно массивными и обладать большими габаритами, в том числе осадкой, что исключает возможность их транспортировки на месторождения. Подводно-подледные технологии в настоящее время находятся в стадии проектных исследований и не имеют практического подтверждения их надежности и безопасности. Поэтому углеводородные ресурсы арктических акваторий, находящиеся на глубинах моря свыше 50 м, в настоящее время специалисты считают технически недоступными.

Исключением является центральная часть Баренцева моря, для которой в настоящее время рассматривается возможность осуществления разработки надводным или подводно-подледным способом на глубинах свыше 50 м (Штокмановское газоконденсатное месторождение). Поэтому данную часть Баренцева моря в случае утверждения проекта можно считать условно технически доступной.

Учитывая большой объем технически недоступных ресурсов, необходима организация масштабных научных исследований и конструкторских разработок, направленных на создание новых технических решений и средств, способных обеспечить вовлечение этой группы ресурсов в промышленный оборот. Стоимость арктических шельфовых проектов исчисляется в десятках миллиардов долларов. Однако можно с уверенностью сказать, что современная борьба за углеводородные ресурсы будет вопросом не только и даже не столько технико-технологическим, а инновационным. Например, в окончательном варианте по Штокмановскому проекту принято управление процессом со специального судна, которое является крупнейшим в мире морским самоходным технологическим комплексом размером с три футбольных поля. В случае появления угрозы столкновения с айсбергом платформа способна в считанные минуты «отстыковаться» и уйти из опасного района, а затем так же быстро восстановить подачу газа.¹

Не меньшие проблемы имеются и в возрождении, а затем и активизации перевозок грузов по Северному морскому пути. При этом необходимо отметить, что именно нормальное функционирование СМП является базовым условием для освоения углеводородных ресурсов шельфа Арктики, особенно в Карском море и бассейне Восточной Сибири. Однако фактически, как уже упоминалось, масштабы перевозок здесь в послереформенный период к 2000 году сократились в три раза, а в своих максимальных объемах (1987 год) не превышали 6,5 млн тонн.

С 2000 года начались экспортные отгрузки лесных грузов из Тикси. Их объем пока незначителен, но имеет тенденцию к росту: с 2000 г. по 2007 г.

¹ Штокман – приоритетный проект освоения Арктики // Север промышленный. 2010. № 5 (35). – С.17.

объём перевозок вырос с 2,2 тыс. т до 15 тыс. т. Предполагается, что к 2010 г. возобновятся поставки круглого леса из Тикси в Японию. Вывоз лесных грузов из Тикси может достигнуть к 2020 г. 40 тыс. т при пессимистическом варианте и 130 тыс. т – при оптимистическом варианте арктических грузо-перевозок.¹

Промышленное развитие северо-восточного региона в связи с чрезвычайно суровыми природными условиями носит очаговый характер. Работа каждого промышленного комплекса подчинена одной цели – обеспечению развития его горнодобывающих предприятий и обслуживанию проживающего здесь населения. Наибольшее значение до недавнего времени имели такие крупнейшие промышленные комплексы, как Депутатский горно-обогатительный комбинат, производивший во времена советской власти до 5 тыс. т олова в год; ГОК «Куларзолото»; Шмидтовский золотодобывающий комбинат; Иультинский оловодобывающий и вольфрамодобывающий комплекс, Билибинский промышленный узел.

В настоящее время Северный морской путь с навигационной точки зрения представляет собой комплекс судоходных трасс, проходящих через моря Северного Ледовитого океана: Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское. Протяженность судоходных трасс в пределах СМП изменяется от 2500 до 3000 миль в зависимости от варианта маршрута, сезона и условий плавания. В зимний и весенний периоды протяженность трассы в ледовых условиях увеличивается на 500 миль – за счет акваторий, покрываемых льдом восточной части Баренцева моря и северной части Берингова моря.

В соответствии с Морской доктриной Российской Федерации на период до 2020 г.², Северный морской путь призван обеспечивать решение любых задач, связанных с транспортным обслуживанием районов северного побережья страны:

- максимального удовлетворения потребностей населения северных территорий в перевозках;
- создания социальных и культурных условий жизни народов Севера;
- вовлечения в народнохозяйственный оборот страны природных ресурсов месторождений, расположенных в прибрежной и шельфовой зонах Баренцева, Печорского и Карского морей;
- вывоза углеводородного сырья на экспорт;
- развития внутриарктических каботажных сообщений;

¹ Национальные экономические интересы и тенденции развития морских перевозок углеводородных ресурсов в Арктике/ Апатиты: КНЦ РАН, 2009.

² Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г., утв. 27.07.2002, № Пр.-1387 // Морской сборник. 2002. № 9. – С.73-94.

- осуществления международных транзитных перевозок;
- укрепления экономической безопасности и обороноспособности.

Однако стратегический рост объемов перевозок возможен только на основе крупномасштабного экспорта углеводородов, включая сжиженный природный газ. Здесь возникает сразу несколько проблем. Во-первых, хотя Азиатско-Тихоокеанский рынок энергоресурсов является и самым большим по объемам потребления, и самым быстрорастущим, конкуренция здесь очень высока. Сжиженный природный газ (СПГ) на АТР поставляют Катар, Австралия, Индонезия и другие производители, и в этой борьбе высокие издержки транспортировки в ледовых условиях могут оказаться решающим фактором. Во-вторых, как уже упоминалось, система портов на трассе СМП находится в очень плохом состоянии, а это затрудняет инфраструктурное обслуживание грузопотоков. Не создана и дееспособная система страхования грузов. Наконец, действующий ледокольный флот не имеет возможности осуществлять проводку судов дедвейтом более 40 тыс. т, а для рентабельных коммерческих перевозок будут применяться танкеры и газовозы с показателями 70 тыс. т и выше. Все эти вопросы системного решения в рамках уже отмечавшихся таких основополагающих документов, как Стратегия освоения углеводородных ресурсов шельфа и Морская доктрина Российской Федерации.

При этом, по самым скромным подсчетам, комплексное освоение шельфа российской Арктики потребует колоссальных затрат – не менее 500 млрд долларов США. Очевидно, что такими средствами страна не располагает, и активная фаза разработки месторождений и транспортировки сырья будет происходить за пределами 2020 года. Во всяком случае, ведущие специалисты дают весьма осторожный прогноз развития грузопотоков на трассе Северного морского пути (табл. 3).

Тем не менее, даже приведенная характеристика грузоперевозок показывает, что их развитие потребует создания грузовых судов универсального и специализированного назначения и ледоколов для обеспечения круглогодичного использования природных ресурсов Арктики.

Следует отметить, что прогноз крайне осторожен. Это связано с недостатками государственной политики (в том числе государственно-частного партнерства) в освоении ресурсов шельфа и развитии арктических морских коммуникаций. Можно отметить определенное нарастание (на 40-50%) масштабов экспорта нефти в западном секторе Северного морского пути, не носящего, впрочем, стратегического характера. В связи с неопределенностью Северо-Американского газового рынка считается маловероятным соответствующий экспорт СПГ и, следовательно, строительство завода на Кольском полуострове. Что касается создания мощно-

стей на Ямале, то их начальная стадия ориентирована только для периода на 2018–2020 годы.

Таблица 3

Динамика грузопотоков в Российской Арктике, тыс. т

Грузопотоки	2015	2020	2015	2020
варианты перевозок	пессимистический прогноз		оптимистический прогноз	
<i>По направлениям</i>				
Экспорт нефти из Белого и Баренцева морей	30 500	33 500	38 500	42 500
• из порта Мурманск (без рейдовых терминалов)	5 000	7 000	10 000	12 000
• из портов Архангельск и Витино	8 000	9 000	9 000	10 000
• терминал Варандей	10 500	10 500	11 500	12 500
• с платформы Приразломное	7 000	7 000	7 000	7 000
<i>Северный завоз</i>	740	890	1 100	1 320
- с запада	420	490	655	730
- с востока	320	400	445	590
<i>Дудинка</i>	1 305	1 310	2 630	2 635
- завоз	500	500	525	525
- вывоз	805	810	2105	2110
<i>Вывоз из Арктики</i>	935	1 150	2 560	7 985
• Карское море	650	760	1 850	2 200
• Игарка	200	300	450	500
• Тикси	40	40	115	130
• Харасавей	0	0	0	5 000
• прочие	45	50	145	155
<i>Внутриарктический каботаж</i>	210	250	460	560
<i>Транзитные перевозки</i>	0	0	150	250

Проведенный выше анализ основных экономических тенденций в российской Арктике позволяет сделать следующие краткие выводы:

- геоэкономическое позиционирование в российской Арктике определяется, с одной стороны, перспективным ростом значения природных ресурсов шельфа и морских коммуникаций, имеющим стратегический характер. С другой – происходит нарастание противоречий в борьбе за деятельность в акваториях, в которую в возрастающей мере включаются неарктические государства;

- противоречия в хозяйственной деятельности складываются на фоне в целом положительных тенденций по гуманитарным обменам культурного назначения, в сферах образования, туризма и т.п.;

- экономическое положение в арктических регионах РФ характеризуется рядом негативных тенденций, к которым относится продолжающийся отток населения, неэквивалентные межбюджетные отношения, ухудшение развития инфраструктуры, в том числе портов восточного сектора СМП;

- освоение арктического шельфа происходит замедленными темпами на фоне более чем 40-летнего отставания по отношению к другим странам Арктики, что обуславливается адекватным технико-технологическим отставанием.

Что касается стратегических перспектив по укреплению геоэкономического положения России в Арктике, то они связаны с активизацией освоения уникальных газоконденсатных месторождений шельфа, производством сжиженного природного газа (с прогрессирующим технологическим импортозамещением) и его морской транспортировкой на ведущие мировые рынки (Азиатско-Тихоокеанский и Северо-Американский). Для этого необходим комплекс мер по укреплению естественных конкурентных преимуществ страны в этом макрорегионе, к которым следует отнести следующие:

- определить стратегические государственные приоритеты в освоении месторождений углеводородного сырья в основных провинциях (Западно-Сибирской, Восточно-Сибирской, на Западно-арктическом шельфе) и создать условия, способствующие повышению их инвестиционной привлекательности;

- выработать мероприятия по диверсификации поставок энергоносителей на основные мировые рынки, в первую очередь, используя морские коммуникации, обеспечивающие усиление конкурсных позиций отечественных производителей в условиях глобализации;

- создать режим благоприятствования для развития арктических портов, в том числе с использованием механизма международных портовых экономических зон, для обеспечения северного транспортного коридора «Азия-Европа»;

- содействовать возрождению отечественного судостроения на новой, инновационной основе с целью обеспечения крупномасштабных перевозок углеводородного сырья морским путем с использованием крупнотоннажных танкеров и газовозов, а также линейных ледоколов, гарантирующих безопасность плавания в арктических условиях;

- развивать правовые основы арктического мореплавания, в том числе в сферах страхования грузов и ответственности перевозчиков, тарифного регулирования, повышения инвестиционной привлекательности северных транспортных коридоров.