

УДК 332.146.2 (98)

А.И. ТИМОШЕНКО

ББК 65.9(2 Рос)+(65.03(211))

РОЛЬ АРКТИКИ В РАЗВИТИИ ЭКОНОМИКИ РОССИИ В НАЧАЛЕ XXI ВЕКА

Анализируется развитие производственной и транспортной инфраструктуры российской Арктики в начале XXI в., которая является необходимой для функционирования всех отраслей арктической экономики. Сделаны выводы, что эта деятельность способствовала экономическому росту Российского государства.

Ключевые слова: Российское государство, Арктика, Северный морской путь, экономическое развитие

А.И. TIMOSHENKO

THE ROLE OF THE ARCTIC IN THE DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN ECONOMY IN EARLY XXI CENTURY

Analyzed the development of industrial and transport infrastructure of the Russian Arctic in the twenty-first century, which is necessary for the functioning of all sectors of the Arctic economy. It is concluded that these activities contributed to the economic growth of the Russian state.

Keywords: Russian state, the Arctic, the Northern sea route, economic development.

В начале XXI в. в российской арктической политике обозначилось сразу несколько стратегических направлений, которые были определены в «Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу», принятых в 2008 г. А затем большой раздел был посвящен развитию арктических регионов России в «Стратегии социально-экономического развития Сибири до 2020 года» [3, с. 291–299].

В результате принятия этих документов в значительной степени определились приоритеты в отношении развития Арктики и Северного морского пути, обозначились основы российской арктической политики. 8 февраля 2013 г. президент В.В. Путин утвердил «Стратегию развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года». В октябре 2013 г. Правительство РФ утвердило план мероприятий по реализации данной Стратегии, 26 марта 2014 г. была утверждена модель комплексного управления прибрежными зонами в арктических регионах, а в апреле 2014 г. утверждена государственная программа, определяющая социально-экономическое развитие Российской Арктики до 2020 г. В этих документах обозначалось, что Российское государство рассматривает свои арктические территории как источник невозполнимых природных ресурсов, как опорный регион для наращивания российского геополитического и социально-экономического потенциала.

В настоящее время в Арктике проживает примерно 2,5 млн чел. или менее 2 % населения Российской Федерации. В то же время по различным оценкам производится до 1/3 ВВП и создается значительная доля российского экспорта. По сведениям геологических отчетов в арктической зоне РФ сконцентрировано примерно 40 % общероссийских запасов золота, около 60 % нефти, 60–90 % природного газа, до 90 % хрома и марганца, 100 % коренных алмазов. Кроме того здесь обнаружено значительное количество месторождений других минералов [8, с. 46].

В российском правительстве считают, что главная причина необходимости социально-экономического развития Арктики связана с ее раз-

веданными природными и минерально-сырьевыми ресурсами, которые однозначно принадлежат России, а не международному сообществу. Арктический шельф, на который претендует в настоящее время Российская Федерация, может стать в ближайшие десятилетия основным источником углеводородов, как для самой страны, так и для всего мира. Из 6,2 млн км² российского континентального шельфа интерес для поиска нефти и газа представляют 6 млн км², т.е. почти вся его площадь, из них 4 млн км² составляют наиболее перспективные участки. Начальные извлекаемые запасы достигают 100 млрд т условного топлива (в том числе 15,5 млрд т нефти и 84,5 трлн м³ природного газа), что составляет 20–25 % мировых нефтегазовых ресурсов [7, с. 32].

Наиболее развитая инфраструктура для освоения углеводородных месторождений в российской Арктике находится на Ямале. Здесь находится база газодобычи в стране. Поэтому Ямал развивается стремительнее остальных арктических регионов Российской Федерации. Сегодня будущее газовой отрасли, перспективы федерального проекта «Урал промышленный — Урал Полярный» и российской экономики в целом связаны с выходом на полуостров Ямал, где сосредоточены гигантские месторождения, открытые еще в советский период. В 2012 г. началась эксплуатация Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения, в 2018 г. планируется освоение Харасавэйского месторождения. Это превращает полуостров в новую крупнейшую в мире нефтегазовую провинцию. Ведь только Бованенковское месторождение, разработку которого ведет ООО Газпромдобыча «Надым», располагает запасами около 5 трлн куб. м газа. Для сравнения напомним, что за 40 лет работы (1972–2012 гг.) надымские газовики отправили потребителям вдвое меньше газа — около 2,5 трлн м³ [2, с. 18].

Самым крупным экономическим проектом в российской Арктике, реализуемым в последние годы, является строительство на Ямале завода по сжижению природного газа (СПГ) в поселении Сабетта. К концу 2013 г. проект «Ямал СПГ» получил все экологические и экспертные оценки проектной документации. В 2015 г. строительство объектов проекта было выполнено примерно на четверть несмотря на санкции, объявленные для российской экономики в связи с присоединением Крыма. Намечалось, что сырьем для завода будет служить Южно-Тамбейское месторождение природного газа.

21 октября 2015 г. в порт Сабетта прибыл первый модуль для строительства завода. Всего их по планам потребуется более 500. Модульные конструкции очень выгодны для строительства в Арктике. Они позволяют значительно удешевить возведение промышленных объектов и сократить сроки их сооружения. Планируется, что экспорт газа с Ямала начнется в конце 2017 г., когда будет введена в строй первая технологическая линия по сжижению природного газа. Это уже случилось. В де-

кабре 2017 г. сжиженный газ Ямала был отправлен в Европу, а в январе 2018 г. — в США.

Второй этап реализации проекта намечен на 2018 г. с вводом второй технологической линии, а третий в 2019 г. Всего производственный комплекс завода будет включать три технологические линии производством 5,5 млн т каждая. В результате ежегодно планируется производить 16,5 млн т сжиженного газа. По плану завод на Ямале начнет работать на полную мощность в 2019 г. Специально для этого проекта разработаны и изготовлены буровые установки «Арктика», предназначенные для работы в сложных природно-климатических условиях. Они смогут обеспечить благоприятные условия труда для обслуживающего персонала и непрерывность бурения в любых погодных условиях. И это оборудование изготовлено в России. Стоит отметить, что экономические санкции, наложенные на страну в связи с присоединением Крыма, в целом положительно повлияли на производство отечественного оборудования.

Существенный вклад в экономику России вносит арктическая нефтедобыча. В российской Арктике находится более сорока нефтегазовых месторождений [5, с. 9]. Имея такие богатые ресурсы, Российская Федерация должна использовать все свои инновационные возможности для обеспечения конкурентоспособности месторождений углеводородного сырья, в первую очередь расположенных на арктическом шельфе. Для этого необходимо создание благоприятных экономических условий государственного регулирования в условиях рыночной экономики. Также очень важно обеспечение применения технических новинок при разработке месторождений нефти и газа, самых современных организационных и технологических решений.

По мнению новосибирского ученого академика А.Э. Конторовича, которое он высказал в 2014 г. в докладе «Энергоресурсы российского сектора Арктики, главные направления и методы их освоения», в ближайшие годы российский сектор Арктики будет по-прежнему играть ведущую роль по добыче газа и значительную роль — по добыче нефти, а главной газовой базой страны станет Ямало-Ненецкий автономный округ. Такие прогнозы имеют научный фундамент. В Сибирском отделении РАН разработаны современные модели геологического строения осадочных бассейнов Арктического региона, дана оценка перспектив нефтегазоносности Арктики, которая постоянно уточняется по мере поступления новой информации. Необходимо также отметить, что в работах А.Э. Конторовича на основе истории освоения углеводородных ресурсов Арктики в XX в. формулируется стратегия их освоения в XXI в. [4, с. 46–54].

Особое место в арктической экономике занимает рыболовство и добыча разнообразных морепродуктов северных морей. Перспективы развития этих отраслей связываются с высокой обеспеченностью и разнообразием возобновляемых биологических ресурсов. Наиболее богаты

биоресурсами Баренцево и Берингово моря, в которых обитает и воспроизводится огромное количество фитопланктона, служащего кормом для многих морских организмов. В западной части Берингова моря биомасса рыб составляет до 1 млн т. Оно по биологической продуктивности уступает только дальневосточным морям [6, с. 21].

Кроме того, арктические моря служат ареалом обитания множества морских животных, среди которых белый медведь, касатка, морж, белуха. В целом арктические воды населяют более 150 видов рыб, в том числе и важнейшие для рыболовного промысла. К основным промысловым видам в арктических морях относятся треска, пикша, сайда, окунь, зубатка, черный палтус и др. Рыбное хозяйство Арктики обеспечивает до 15 % вылова и производства морепродуктов в Российской Федерации [1, с. 12].

В Арктической зоне Российской Федерации еще в конце XX в. сформировались промысловые приоритеты, определяемые значительной биомассой рыб и ее высокой потребительской ценностью. В последнее десятилетие перспективы развития рыболовства специалисты связывают с Карским морем, в котором отмечено наличие крупных запасов промысловых рыб (треска, палтус, пикша, мойва, камбала). Ученые это явление объясняют некоторым повышением температуры воды северных акваторий под влиянием переноса тепла из Атлантики. При сохранении тенденции на потепление значение Карского моря в добыче биоресурсов может существенно возрасти.

Стратегический характер интересов России в Арктике обусловлен масштабами присутствия страны в высоких широтах, а также удельным весом арктической экономики в общем балансе страны и ее перспективами на обозримое будущее. Кроме того, России принадлежит ведущая роль в изучении и освоении Арктики. Страна имеет многолетний опыт функционирования Северного морского пути и деятельности полярной авиации, который высоко оценен не только внутри страны, но и за рубежом. Российские стратегические интересы также обусловлены сложными и масштабными задачами освоения энергетических ресурсов и других полезных ископаемых прибрежного шельфа, морского и океанического дна. Во всех этих направлениях роль государства должна быть очень высокой и значимой. Ни одна частная компания не сможет решить даже малой части этих важнейших национальных задач.

Определяющую роль в социально-экономическом развитии Арктической зоны России играет транспорт. Развитие транспортной сети и ее обеспеченность различными видами транспорта являются ключевыми факторами эффективного освоения природных ресурсов, повышения конкурентоспособности производимой в пределах региона продукции. Транспортная сеть Арктики, включающая Северный морской путь, меридиональные речные пути, железные и автомобильные дороги, аэродромы, порты, находится в условиях достаточно высокой степени

участия в реализации как федеральных, так и межрегиональных экономических задач.

Важнейшей частью транспортной системы является Северный морской путь, который по-прежнему, как и в XX в., имеет огромное значение для социально-экономического и военно-оборонного развития не только Арктического региона, но и всего Российского государства. Он связывает единой транспортной сетью европейскую и азиатскую части страны. Развитие ледокольного и иного транспортного флота, портов и систем обеспечения безопасности мореплавания направлено на осуществление круглогодичного вывоза углеводородного сырья из арктических месторождений, на осуществление регулярных перевозок грузов Норильского горно-металлургического комбината, на обеспечение регулярного северного завода и т.п.

В январе 2013 г. в России были утверждены Правила плавания по маршруту Северного морского пути. В марте этого же года распоряжением Правительства Российской Федерации создана Администрация Северного морского пути. Это действия стали следствием принятых ранее изменений в российском законодательстве в части, касающейся государственного регулирования торгового мореплавания в акватории важнейшей для национального развития транспортной магистрали в высоких широтах.

В настоящее время судьба Северного морского пути во многом зависит от разработки разведанных в его зоне минерально-сырьевых ресурсов. В случае если таяние льдов в Арктике продолжится, Северный морской путь может превратиться в важный транспортный коридор мирового значения, который значительно сокращает маршруты морских перевозок между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Для сравнения отметим, что протяженность маршрута по Северному морскому пути от Гамбурга до Иокогамы составляет 6,6 тыс. морских миль, тогда как через Суэцкий канал — 11,4 тыс. [1, с. 15]. Многие государства мира стремятся интернационализировать Северный морской путь, а в перспективе вытеснить Россию из Арктики. Поэтому ей ничего не остается, как всячески противодействовать этой затее.

В условиях увеличения транспортной активности в мировой экономике, перспектив развития высокорентабельных трансконтинентальных перевозок, роста добычи нефти и газа на континентальном шельфе Арктики, повышения внутренних и внешних транспортных потребностей роль и значение Северного морского пути, несомненно, возрастет. При использовании Северного морского пути вместо действующих маршрутов через Суэцкий и Панамские каналы путь из порта Роттердам до порта Иокогама сокращается на 34 %, до порта Шанхай — на 23 %, до порта Ванкувер — на 22 % [6, с. 22].

Кроме Северного морского пути интерес вызывает строительство глубоководных морских портов. В настоящее время на полуострове

Ямал строится морской порт Сабетта, который необходим как для поставки грузов на полуостров для строящегося завода сжиженного газа, так и для вывоза его продукции. Строительство порта начато в июле 2012 г. Руководство Ямало-Ненецкого автономного округа считает, что строительство порта и завода является главной инфраструктурной составляющей социально-экономического развития Ямала.

Строительство порта осуществляется в основном за счет федерального правительства, которое рассматривает Сабетту в качестве многоцелевого проекта в деле освоения Ямала и Северного морского пути. В мае 2017 г. состоялось пробное плавание и швартовка в порту Сабетта первого танкера для перевозки сжиженного газа «Кристоф Маджарет». К концу года его планируется отправить с грузом продукции, произведенной на Ямале, в Европу. Одновременно с портом Сабетта строится крупный аэропорт, который по окончании строительства будет принимать все виды самолетов, в том числе и большегрузные. В декабре 2014 г. в аэропорту приземлился первый пассажирский самолет. С тех пор аэропорт регулярно принимает пассажирские и грузовые лайнеры [6, с. 22–23].

В начале XXI в. снова пристально стал рассматриваться проект строительства глубоководного морского порта в незамерзающей бухте Индига, который за последнее столетие неоднократно анализировался. К этому проекту обращались, как в советский, так и в постсоветский периоды. Например, в 2000-е гг. предложение построить порт Индига высказали власти Ненецкого автономного округа. Они ссылались на разработки проекта в советское время, доказывая, что будущий порт имеет исключительно выгодное для развития экономики округа географическое положение, акватория бухты не замерзает под воздействием течения Гольфстрим, обладает хорошими глубинами для подхода океанских судов. Кроме того, неподалеку расположены крупные Кумжинское и Коровинское газоконденсатные месторождения. В итоге строительство порта в Индиге может послужить фактором для начала их разработки [9, с. 94].

Не только руководители Ненецкого автономного округа, но и другие проектанты считают, что строительство порта в бухте Индига будет крайне важным событием для социально-экономического развития российской Арктики. Поскольку рост арктической экономики требует разнообразного транспортного обеспечения, то поэтому и наметился интерес к транспортным проектам, разрабатывавшимся ранее. В советское время разрабатывалось огромное количество различных транспортных проектов, для которых выделялось государственное финансирование в значительных объемах. Другое дело, что не все они реализовывались. Это происходило под влиянием многих факторов: экономических, политических, материально-технических и т.п. Но, тем не менее, в последнее десятилетие наметился интерес к советскому проектному наследию.

В частности, со всей обоснованностью стали рассматриваться проекты строительства полярных железнодорожных магистралей. Например, рассматривается проект, который в начале XX столетия имел название Великий Северный путь. Этот проект разрабатывался активно с 1916 г. и до начала 1930-х гг. Его инициаторы доказывали, что железнодорожный транспорт самый надежный и эффективный во всех отношениях, не зависит от погодных условий. В 1930-е гг. в условиях недостатка у государства материально-технических ресурсов для этого масштабного строительства победила группа представителей Госплана СССР во главе с С.В. Славиним, которая доказала, что в данный момент необходимо развивать транспортировку грузов по Северному морскому пути.

В последние годы проект Великого Северного пути в значительной степени изменен и модифицирован в связи с современными требованиями. Он рассматривался в 2000-е гг. в рамках масштабного проекта «Урал Промышленный — Урал Полярный» и получил название «Северный широтный ход». В 2008 г. этот транспортный проект был включен в «Стратегию развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 г.». Согласно проекту, предстоит построить станцию Обская-2, мостовые переходы через реки Обь и Надым, подьезды к мостовым переходам и т.п. Основной участок магистрали Обская-Салехард-Надым-Пангоды-Новый Уренгой-Коротчаево по последним планам будет строиться с 2018 по 2022 г. Общая его протяженность составит 707 км. В перспективе до 2030 г. планируется продлить магистраль от Коротчаево на восток до Игарки и затем до Дудинки.

Северный широтный ход в какой-то степени повторяет железнодорожную линию Полярной магистрали, которая строилась в 1947–1953 гг. силами заключенных ГУЛАГа, но после смерти И.В. Сталина ее строительство было скоропалительно свернуто. Модификацию проекта Великого Северного пути, заявленного в первой половине XX в., подтверждает и наличие других проектов железнодорожного строительства в Арктике, которые обозначены в «Стратегии развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 г.». В первую очередь имеется в виду проект строительства железнодорожной магистрали под названием «Белкомур», которая свяжет порты Белого моря, республику Коми и Северный Урал, пройдет через Архангельск-Сыктывкар-Пермь и значительно ускорит перевозку грузов по этому маршруту.

В последние годы проблемы транспортного развития Арктики привлекают большое внимание, в том числе обсуждаются различные проекты строительства железнодорожных магистралей. Рассматривается не менее значимый, чем «Белкомур», проект под названием «Баренцкомур», который железнодорожной линией должен связать порт Индига, бассейн Печоры и город Сургут на Северном Урале. Все обозначенные проекты, как мы считаем, крайне важны для социально-экономического

развития Арктической зоны России. Они позволят усовершенствовать не только производственную, но и транспортную инфраструктуру, предназначенную для надежного функционирования всех отраслей арктической экономики. А все это в целом будет способствовать экономическому росту Российского государства.

Таким образом, мы можем констатировать тот факт, что в начале XXI в. Российское государство постепенно возвращается в свои арктические владения. В первую очередь развивает там экономику и транспортное обеспечение, без которого невозможно экономическое развитие.

Список использованной литературы и источников

1. Арктика в современной системе международных отношений и национальные интересы России. Доклад Российского Института стратегических исследований // Проблемы национальной стратегии. — 2014. — № 5. — С. 9–43.

2. Елгин В. В. Роль нефтегазового сектора в развитии регионов Севера на примере Ямало-Ненецкого автономного округа : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / В. В. Елгин. — Новосибирск, 2005. — 30 с.

3. Изучение и освоение Арктической зоны России в XVIII — начале XXI вв. : сб. док. и материалов. — Новосибирск : Сиб. науч. изд-во, 2011. — 329 с.

4. Конторович А. Э. Нефть и газ российской Арктики: история освоения в XX веке, ресурсы, стратегия на XXI век / А. Э. Конторович // Наука из первых рук. — 2015. — № 1. — С. 46–64.

5. Лукин Ю. Ф. Российская Арктика в изменяющемся мире / Ю. Ф. Лукин. — Архангельск : Изд-во Сев. фед. ун-та, 2012. — 281 с.

6. Павленко В. И. Арктическая зона Российской Федерации в системе обеспечения национальных интересов страны / В. И. Павленко // Арктика: экология и экономика. — 2013. — № 4. — С. 16-25.

7. Пыткин А. Н. Проблемы и перспективы развития ТЭК Арктического региона / А. Н. Пыткин, И. Г. Ионова // Нефть и газ Западной Сибири : материалы междунар. науч.-техн. конф. — Тюмень : Изд-во Тюм. нефтегазового ун-та. — 2013. — Т. 5. — С. 30–35.

8. Российская Арктика современная парадигма развития. — СПб. : Изд-во «Нестор-История», 2014. — 844 с.

9. Тимошенко А. И. Индига или Сабетта? Из истории поиска пунктов экономического базирования в российской Арктике / А. И. Тимошенко // Горные ведомости. — 2015. — № 11. — С. 86–94.

Информация об авторе

Тимошенко Альбина Ивановна — кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, сектор социально-экономического развития, Институт истории СО РАН, 630090, г. Новосибирск, ул. Николаева, 8, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.

Author

Albina I. Timoshenko — Ph.D. in History, Senior Researcher, Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, 8, Nikolaev St., Novosibirsk, 630090, e-mail: timoshenkoai@ngs.ru.