

УДК 334.021:332.146.2-332.133.6

*Регион: экономика и социология, 2013, № 3 (79), с. 3–20*

## **ТРАНСПОРТ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ КАК СФЕРА СОПРЯЖЕНИЯ ИНТЕРЕСОВ ГОСУДАРСТВА И КОРПОРАЦИЙ**

**В.Ю. Малов, О.В. Тарасова**

*ИЭОПП СО РАН*

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Программы  
фундаментальных исследований Президиума РАН № 31  
«Роль пространства в модернизации России: природный  
и социально-экономический потенциал» (подпроект «Интеграционная  
роль крупных транспортных проектов в пространственном развитии») и  
Российского гуманитарного научного фонда (проект № 12-32-06001)*

### **Аннотация**

На государственном уровне всегда имелось четкое понимание военно-стратегической и геополитической значимости арктических районов страны для ее будущего. На современном этапе освоения Арктики ее значимость многократно увеличилась, в частности в связи с ростом технической оснащенности морского транспорта. В статье показано, что эффективное объединение хозяйственных и стратегических целей развития региона возможно путем создания системы арктических акваториальных производственных комплексов в зоне влияния Северного морского пути. Обосновывается подход к достижению рационального соотношения народно-хозяйственных, региональных и корпоративных интересов путем изменения параметров организационной структуры комплексов. В качест-

ве примера анализируются различные варианты внутренней структуры Таймыр-Якутского акваторриального производственного комплекса.

**Ключевые слова:** Арктическая зона России, экономическое присутствие, Северный морской путь, опорные порты, акваторриальные производственные комплексы, перераспределение эффекта, согласование интересов

### **Abstract**

The paper shows that there has always been a clear awareness of the military strategic and geopolitical importance of Russian arctic regions for the future of the country observed among the county administration. At present, it is of more importance due to the improved technological infrastructure for our marine transport. The paper proves the author's thesis that to realize both economic goals of the development of this region and strategic ones could be done through building a system of arctic aqua-territorial business complexes in the regions adjacent to the Northern Sea Route. The paper also offers the author's approach to analyzing and proving feasibility of coordination of the national, regional, and corporate interests by changing parameters of the corporate structures of such complexes. A case-study is presented for the Taimyr-Yakutsk aqua-territorial business complex where different variants of the corporate structure of this complex are analyzed.

**Keywords:** Russian Arctic zone, economic presence, Northern Sea Route, key harbors, aqua-territorial business complexes, redistribution of effects, coordination of interests

## **СЕВЕРНЫЙ ВЕКТОР В СОХРАНЕНИИ РОССИЙСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

Люди осваивают арктические регионы уже не одно столетие. В начале этого процесса основной целью были ресурсы животного происхождения: моржовая кость, китовый жир, пушнина и т.п. Военно-стратегический императив освоения этих, на первый взгляд малопривлекательных, территорий стал важным во времена царствования Ивана Грозного, когда английские купцы начали искать новые пути в Индию в обход Евроазиатского континента с севера. В полном соответствии с предположениями, а точнее, с опасениями геополитиков

«англосаксонского направления» именно наличие свободных северного и восточного выходов в Мировой океан может стать географической основой новой «Непобедимой армады» во главе с Россией [1]. Показательно, что эта мысль была высказана более 100 лет назад, когда только начинали создаваться реальные условия для организации свободного плавания по морям Северного Ледовитого океана, тем более под водой. Однако именно сегодня разворачивается явно выраженное соперничество за обладание акваториями этой части Земли. Огромный интерес вызывают и прибрежные территории как в Восточном, так и в Западном полушарии.

Советское правительство в 20–30-х годах XX в. хотя и считало геополитику наукой сугубо «буржуазной», действовало в точном соответствии с ее положениями: находило средства для освоения Арктики как форпоста в грядущих битвах с «мировым империализмом». Понимание стратегической значимости этого макрорегиона для страны заставляло правительство СССР не ожидать быстрой экономической отдачи от освоения арктических территорий. Северный морской путь осваивался не в последнюю очередь и как вариант быстрой переброски военно-морского флота на Дальний Восток. Потеря флота в Русско-японскую войну 1904–1905 гг., когда северный вариант был отвергнут<sup>1</sup>, послужила уроком. Советское правительство не жалело усилий и средств (тогда еще очень скудных) для закрепления за СССР арктической зоны в огромном по масштабам треугольнике: Мурманск – Северный полюс – Берингов пролив. Многочисленные экспедиции, дрейфующие полярные станции, аэродромы, метеостанции, порты на всем протяжении СМП, создание ледокольного и торгового флотов для высокоширотных транспортных коридоров считались обязательным условием поддержания национальной безопасности страны.

На современном этапе стремительный переход к рынку негативно отразился на северной экономике, на самой жизни в регионе. Да-

---

<sup>1</sup> Показателен спор ученого Д.И. Менделеева и вице-адмирала С.О. Макарова перед Русско-японской войной о том, какой вариант северного пути русской эскадры на Дальний Восток предпочтителен: вдоль побережья или высокоширотный. К сожалению, спор оказался безрезультатным. Оба проекта были оставлены «на потом», а поход по теплым морям закончился Цусимой [2].

леко не все понимали, что Север и особенно Арктика не способны быстро адаптироваться к рыночным условиям без поддержки государства. Это отрицательно сказалось и на главной транспортной магистрали Арктики. Объемы перевозок по Северному морскому пути резко сократились (с 6 до 1,5 млн т в год) [3], были фактически ликвидированы многие порты, произошло старение ледокольного и торгового флотов, были потеряны квалифицированные кадры. Большинство портов, причем лучших, наиболее технически оснащенных, на Черном и Балтийском морях стали собственностью других суверенных государств. Это, конечно, не означало полное закрытие их для наших судов, но сильно снизило управляемость и эффективность внешнеторговых операций, так как тарифы на использование портовых мощностей существенно возросли. Россия была вынуждена усилить внимание к северному направлению осуществления связей с внешним миром. Сохранилась и задача борьбы, правда уже не с «мировым империализмом», а за долю на мировом рынке транспортных услуг.

Масштабы негативных процессов, развернувшихся на всем постсоветском пространстве и охвативших практически все сферы экономики, показали недопустимость шоковой терапии при смене курса во внутренней и внешней политике. Особенно в такой изначально разнородной в географическом отношении стране, какой была и остается Россия. И сегодня актуальны слова Д.И. Менделеева о том, что при обсуждении судеб страны на первом плане должны стоять ее исторические интересы, потому что любые перемены в государстве, если сохраняется его целостность, должны происходить только путем исторической эволюции [4].

Признавая целесообразность открытия Северного морского пути для прохода иностранных судов и международного транзита (напомним, что путь из Иокогамы в Роттердам по СМП в два раза короче, чем через Суэцкий канал), важно сохранить статус СМП как внутрироссийского транспортного коридора. Арктика и была, и, вероятно, еще долгое время останется важным звеном системы национальной безопасности, что предполагает постоянное дежурство здесь судов ВМФ, наличие береговой поддержки и аэродромов стратегической

авиации. Уникальна арктическая зона и как кладовая ресурсов, но теперь уже не столько животного происхождения, сколько минерально-сырьевых.

Значение Севера для России – двойственное и противоречивое. С одной стороны, его мощный природно-ресурсный, геополитический и оборонно-стратегический потенциал является страховым резервом устойчивого развития страны, а с другой стороны, экстремально дискомфортные условия жизни населения и хозяйственной деятельности осложняют социальные и экономические процессы. В период реформирования или сбоя в государственном управлении они могут выступить резонатором обострения социально-экономического положения на самом Севере, оказавшемся в роли регионального фактора дестабилизации [5]. Все это способствовало тому, что формирующееся в последние годы мнение о сжатии активного экономического пространства России за счет северных и восточных территорий находит своих сторонников. Экстремально дискомфортные условия жизни населения (за исключением коренных народов) и хозяйственной деятельности, практически полное отсутствие современной производственной инфраструктуры крайне удорожают все проекты по освоению ресурсов прибрежной территории и акватории морей Северного Ледовитого океана и усложняют их выполнение. Однако сегодня нет необходимости считать всю Арктическую зону России, по поводу границ которой все еще идут споры, первоочередной территорией для постоянного проживания людей.

И геополитический, и минерально-сырьевой, и оборонный потенциалы Севера являются стратегическими резервами нашей страны в XXI в.

## **РЕСУРСНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ИНТЕРЕСА К АРКТИЧЕСКИМ РЕГИОНАМ**

Предложения по формированию в России новых ресурсных баз на Севере и новых транспортных выходов на мировой рынок ни в коей мере не означают отказа от покупок сырья за рубежом или от использования существующих транспортных коммуникаций, проходящих

через третьи страны. Однако нам представляется полезным лишить эти страны монопольного положения поставщиков сырья или «посредников» во внешнеторговых операциях российского сектора реальной экономики. Вместе с тем продолжающийся абсолютный рост мировых потребностей в ресурсах и в то же время истощение запасов месторождений полезных ископаемых в освоенных (более «комфортных») частях света скорее всего приведут к привлечению капиталов частных компаний в Арктическую зону России для освоения и разработки крупнейших и уникальных месторождений. Крайне важны так называемые «опережающие инициативы» государства для обозначения федеральным правительством стратегического видения будущего этого сурового края и масштабов, в том числе и финансовых, готовности государства принимать участие в его освоении.

Частные компании должны быть уверены в том, что получают коммерческий эффект от созданных здесь объектов – инфраструктурных, и производственных. Средства на создание инфраструктуры общего назначения, прежде всего транспортной, могут быть собраны и у частных инвесторов, если строительство дорог организовать на принципах государственно-частного партнерства. Но при этом тарифы не должны включать инвестиционную составляющую. Только в таком случае появятся грузы, формирующиеся от источников ресурсов на территориях, удаленных от морских побережий.

Оживет и сама территория, проблемная сегодня для России во всех отношениях. Государство обязательно вернет себе все затраты косвенным путем из других источников, не связанных с транспортным строительством, как это было в случае с Транссибом более 100 лет назад. Напомним, что строительство магистрали считалось заведомо убыточным проектом. Но последующее бурное развитие хозяйства Сибири и поступающие затем налоги превысили издержки уже после 10 лет эксплуатации дороги, а ее провозные способности к тому времени оказались уже недостаточными: спрос на перевозки существенно превысил прогнозные ожидания. Не подлежит сомнению и утверждение, что дорога Салехард – Игарка сегодня была бы крайне востребованной. Стратегическая же значимость транспортной инфраструктуры в этом регионе (аэродромы, порты, базы поддержки,

метеостанции и т.п.) в принципе не нуждается в обосновании, но если есть возможность объединить цели и хозяйственные, и геополитические, то это можно только приветствовать.

Северный морской путь можно рассматривать как аналог Транссиба для Арктической зоны России. Конечно, трудно предположить такое же массовое переселение, какое было в Сибири в начале XX в., да этого и не требуется. Достаточно, если одной из целей инфраструктурного обустройства этой обширной зоны станет повышение транспортной доступности тех населенных пунктов, которые существуют сегодня, в которых живут люди и предполагают жить в них дальше.

Представляется, что процесс промышленного освоения российской части арктической зоны целесообразно начинать с формирования, а где-то с восстановления локальных портово-промышленных узлов или центров. В дальнейшем их взаимодействие в зависимости от сроков достижения поставленных и расширения круга намечаемых целей может привести к формированию специфических территориальных систем следующего уровня пространственной иерархии – акватерриториально-производственных комплексов (АТПК)<sup>2</sup>.

Специфика этого типа систем заключается в том, что в структуре хозяйственной деятельности здесь четко выделяются два блока: территориально фиксированный (производственная деятельность на берегу) и акваториально мигрирующий (подвижная производственная деятельность на акватории). Связь блоков в одно целое обеспечивается морским транспортом. В общем случае АТПК включает морские

---

<sup>2</sup> Сейчас более модное слово – «кластер», которым зачастую заменяют привычное «комплекс». Нам представляется, что понятие «кластер» более уместно применительно к староосвоенным регионам, где уже действуют многочисленные мелкие и средние самостоятельные производственные единицы. Последние сами, без государственного вмешательства способны организоваться в группы – кластеры. Для обозначения же группы взаимосвязанных производств в регионах нового освоения, тем более там, где доминирующую роль играют крупные вертикально-интегрированные компании, да еще при очевидном сильном влиянии государства, более уместен термин «комплекс». Данное понятие дополняется характеристиками, соответствующими условиям обеспечения компромисса интересов участников такой группы. Это отражает изменение институциональной структуры региональной хозяйственной системы по сравнению с советским периодом.

(а может, и речные, доступные для морских судов) порты, производственные предприятия, приморские поселения. При этом должно быть строго соблюдено следующее ключевое требование к формированию производственной структуры АТПК: объекты морского транспорта, судоремонта, нефте- и газодобычи на шельфе и на суше, перерабатывающих отраслей и т.д. должны не просто сосуществовать на территории, а обязательно взаимодействовать. Эффективность взаимодействия должна проявляться не только в повышении технического и технологического потенциала хозяйственной деятельности, но и в укреплении доходной части бюджета региона, в котором будет формироваться АТПК.

В пределах арктического транспортного коридора, основу которого составляет СМП, уже началось формирование Кольского, Архангельского, Ненецкого, Ямальского, Сахалинского АТПК. В перспективе возможно (и желательно) появление нескольких новых арктических АТПК вдоль побережья Северного Ледовитого океана по трассе СМП. Ямальский АТПК имеет ярко выраженную специфику: народно-хозяйственный уровень значимости и территории, и ресурсов, огромные масштабы добычи, особые условия формирования системы населенных мест и транспортных коммуникаций, наличие богатых месторождений в континентальной части региона, необходимость взаимодействия с соседними регионами. Являясь фактически первым в масштабном освоении в арктической зоне с замерзающей акваторией, проект создания Ямальского АТПК может служить пилотным в отработке подходов к дальнейшему освоению акваторий и побережья морей Северного Ледовитого океана.

Существенную роль в долгосрочном (за пределами 2030 г.) периоде освоения арктической зоны может сыграть горно-металлургический комплекс как будущая основа хозяйственной деятельности. При этом, естественно, сохранение традиционных форм природопользования коренных народов должно быть абсолютным императивом.

Нередко высказываемое предположение о том, что минерально-сырьевой комплекс может стать тормозом на пути развития государства или региона, является по меньшей мере спорным. Кроме примера Японии, у которой практически нет своих сколько-нибудь



значимых минеральных ресурсов, но которая безусловно относится к развитым государствам, есть примеры Норвегии, Канады, Австралии, ЮАР. Для России таким примером в освоении уникальных сырьевых ресурсов для металлургии является Норильский промышленный район, который постепенно превращается в полноценный АТПК, вовлекая в орбиту своего влияния обширную территорию севера Красноярского края.

Разрабатываемые и перспективные месторождения золота, олова, вольфрама на Чукотке в соответствии с рассматриваемой концепцией должны образовать Чукотский АТПК с базой-центром в порту Певек. Певек также может служить базой для осуществления геологоразведки и в перспективе – для освоения месторождений шельфа Восточно-Сибирского и Чукотского морей.

На севере азиатской части России возможно формирование нового АТПК – Таймыро-Якутского, основу которого будут составлять два проекта, предполагающие освоение уникальных месторождений импактных алмазов (Попигаи, Красноярский край) и редкоземельных элементов (Томтор, Якутия). Ниже анализируются варианты организационной структуры данного хозяйственного комплекса: ключевые проекты и проекты второй очереди, направления транспортных связей, схема энергообеспечения объектов, а также возможности государственного участия в процессе создания комплекса и/или отдельных его объектов.

## **ТАЙМЫРО-ЯКУТСКИЙ АТПК**

Уникальные месторождения технических (импактных) алмазов открыты в Хатангском районе Красноярского края в пределах Попигойской котловины. Здесь выявлены два месторождения алмазов (Ударное и Скальное), которые содержат более половины мирового запаса этого сырья. Технологические испытания алмазов Попигойя показали широкий спектр их использования – от создания хирургических скальпелей и наконечников для паяльников до производства породоразрушающего инструмента и высококачественных абразивов. По твердости эти алмазы превышают кимберлитовые. Относительная

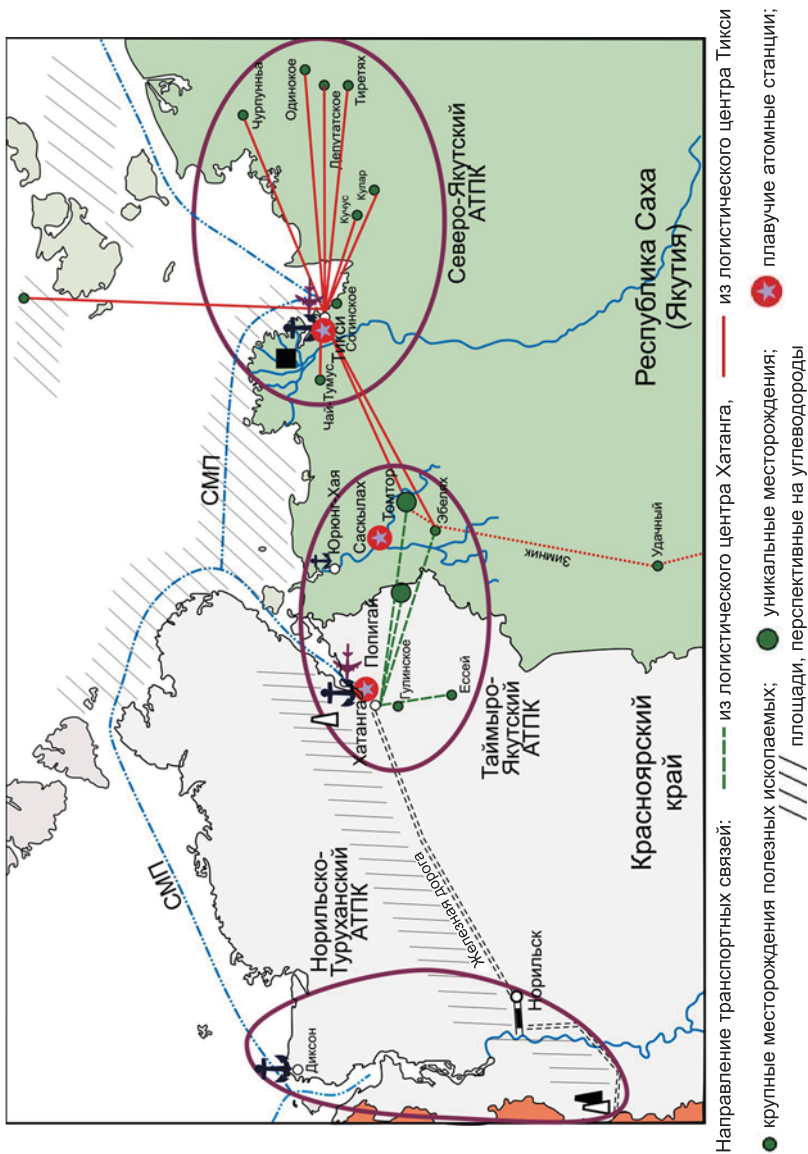
недоступность территории и слабая заинтересованность в данном виде сырья в стране не позволили до настоящего времени вовлечь эти месторождения в разработку.

Эффективность освоения месторождений регионов с экстремальными условиями существенным образом зависит от масштабов деятельности. Крайне желательно, чтобы освоение производилось комплексно, лучше совместно с другими месторождениями, пусть и иной продуктовой специализации. И здесь это возможно. Относительно близко (по масштабам России), в пределах 150 км от Попигая открыто уникальное по запасам и содержанию полезных компонентов Томторское редкоземельное месторождение (в основе – ниобий), разработка которого позволит конкурировать с основным (95% мирового рынка) на сегодняшний день производителем редкоземельных элементов – Китаем [6]. Важно отметить, что данное месторождение находится на территории Республики Саха (Якутия), и это обязательно будет затруднять процесс освоения. Конкуренция между соседними субъектами Федерации за «пункт прописки» этих месторождений будет начинаться с выбора перспективного логистического центра по их снабжению.

Поскольку основным видом транспорта является морской, конкурентами могут выступать опорные порты СМП Хатанга и Тикси<sup>3</sup>. Оба порта имеют аэродромы, способные принимать все виды судов, в том числе и военно-стратегического назначения. Эта их роль должна сохраниться и в будущем. Также важны эти порты для баз снабжения и береговой поддержки будущего международного широтного транспортного коридора, каким может стать СМП. И тот, и другой порт может стать тем логистическим центром, от которого будут проложены дороги (пути, зимники и проч.) непосредственно к месторождениям. Хатанга расположена более выгодно (см. рисунок). Попигай находится как бы на пути к Томтору. До Попигая – около 300 км и еще 150 км – до Томтора. От Тикси до Томтора – 500 км и, соответственно, до Попигая – еще 150 км.

---

<sup>3</sup> Ориентация на обслуживание месторождений через порт Юрюнг-Хая на р. Анабар не исключает необходимость выбора основного направления для круглогодичного транспортного сообщения.



## **ПЕРСПЕКТИВНЫЕ АТПК СЕВЕРА СИБИРИ**

К Хатанге тяготеют и другие крупные месторождения: месторождения Маймеча-Котуйской апатито-магнетито-редкометалльной провинции, перспективные на углеводороды площади Таймырского полуострова и др. Кроме того, есть проекты доведения железной дороги от Норильска до Хатанги как звена будущего полярного коридора. Эта дорога будет проходить по перспективной на углеводороды площади Таймыра. К Тикси как к основному порту Республики Саха (Якутия) на СМП однозначно тяготеют практически все месторождения золота и олова северо-востока Якутии по рекам Яна и Индигирка (их среднему и нижнему течениям). Также Тикси может стать опорным пунктом освоения арктического шельфа моря Лаптевых. Таким образом, при активном привлечении компаний к участию в ресурсных арктических проектах, в частности к геологоразведке, в среднесрочной перспективе порт Тикси будет существенно загружен в связи с «чисто якутскими» проектами.

Вопрос энергообеспечения рассматриваемых месторождений крайне актуален в связи с их удаленностью от основных источников энергии. В то же время при обосновании рациональной схемы энергоснабжения с выбором нового автономного энергоисточника важно иметь в виду, что строительство и эксплуатация любых электростанций малой мощности в северных районах заведомо убыточны. В качестве автономных энергоисточников могут использоваться не только современные дизельные электростанции и газотурбинные установки, но и мини-ТЭЦ, работающие на местных видах топлива, атомные станции малой мощности, возобновляемые источники энергии. Однако не все варианты одинаково приемлемы и эффективны для различных категорий потребителей. Специалисты полагают, что при освоении Томторского и Попигайского месторождений следует отдавать предпочтение атомным электростанциям малой мощности (6–12 МВт) [7]. Так, для освоения Томторского месторождения планируется расположение плавучей АЭС в с. Юрюнг-Хая и еще двух АЭС на территории Якутии: в с. Усть-Куйга (для освоения месторождения рудного золота Кючус) и в п. Тикси. Изготовлен-

ные и испытанные полностью в заводских условиях, привезенные на место эксплуатации крупными блоками и смонтированные за короткий строительный сезон, они в течение всего срока службы не требуют перегрузки активной зоны, а по окончании его эвакуируются, оставляя после себя «зеленую лужайку».

Отдельно следует рассмотреть вопрос кадров для вводимых в эксплуатацию месторождений. В отношении Азиатской Арктики не идет речь о сплошном заселении территорий и даже о строительстве поселков, кроме вахтовых вблизи предполагаемых ГОКов. Здесь скорее всего будет реализован вариант вахтового освоения, однако способ и маршрут доставки специалистов на объекты пока не определены. Возможен ежемесячный авиарейс из Красноярска или Якутска с пересадкой на самолеты местной авиации в Хатанге или Тикси. Альтернативой местной авиации могут служить автодороги до месторождений, частично – внутренний водный транспорт. На участке Якутск – Тикси также возможен речной маршрут. Добираться от Красноярска до Хатанги можно следуя по Енисею, а потом Северным морским путем. Надо отметить, что водные пути, имея преимуществом тариф, а недостатком – время следования, к тому же подвержены сезонным ограничениям.

Тем не менее пока однозначного решения по этим альтернативам нет. Требуются более детальные расчеты по объемам завозимых грузов, по вариантам доставки работников, по энергоснабжению и т.п. Но важно определиться в том, на какую долю инвестиций из федерального бюджета в освоении этого региона могут рассчитывать компании, учитывая и безусловную геополитическую значимость самого факта экономического присутствия России в Арктике, и способность страны вести там хозяйственную деятельность.

С этой целью была построена на основе оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели и решена задача верхнего, народно-хозяйственного, уровня, в которой оценивался комплексный эффект от стратегического и экономического присутствия в Арктике. Сформированы и оценены три возможных сценария развития экономики страны.

**Рыночный** сценарий предполагает «свободное» развитие цветной металлургии и функционирование СМП только под те потребности дополнительных мощностей хозяйственного комплекса в арктической зоне, которые определяются без учета «прочих» государственных интересов на Севере. Финансовых средств из бюджета на развитие арктического направления экономики не предусматривается. По результатам расчетов без учета стратегического фактора, развитие по данному сценарию будет наиболее эффективным. «Северные проекты» в число первоочередных не попадают, морской транспорт в водах Северного Ледовитого океана не развивается, возможности транзита Европа – Азия по СМП не реализуются. Все новые мощности по добыче руд цветных металлов создаются в южных регионах Сибири и выходят на предельные значения по масштабам возможной добычи. При этом максимально возможными темпами должен развиваться и транспортный комплекс Сибири и Дальнего Востока, прежде всего Транссиб.

**Геополитический** сценарий имитирует состояние экономики при активной политике продвижения на Север. Государство финансирует интенсивное развитие перспективного транспортного коридора – СМП с целью решения задач обороны страны в арктической зоне, а также осуществляет комплекс мер для стимулирования создания в арктической зоне объектов по добыче руд металлов. Формирование этого сценария подразумевает включение в ОМММ новых производственных способов – «добычи цветных металлов на севере Красноярского края и Дальнего Востока», являющихся альтернативными для «южных» способов (альтернативы в южных регионах Сибири есть, правда, не такого масштаба и производительности). В данном варианте государственное финансирование развития СМП для нужд обороны дает возможность частному капиталу использовать создаваемую инфраструктуру для уменьшения доли транспортных издержек в себестоимости продукции. При реализации геополитического сценария часть мощностей по добыче «перемещается» на север, при этом используются СМП и мощности погрузочно-разгрузочного комплекса, создаваемого в первую очередь для оборонных

целей, но частично свободного и для коммерческих нужд. В южных регионах Сибири сохраняются резервы для продолжения деятельности в горно-добывающей промышленности и за пределами 2030 г. Также определенные резервы сохраняются в транспортном комплексе. Ежегодные потери по конечному продукту к 2030 г. по сравнению с рыночным сценарием составят 253 млрд руб. (здесь и далее – постоянные цены 2007 г.).

**Оборонный** сценарий подразумевает требование развития СМП только для нужд обороны. Политика государства в этом случае отражает безразличие к хозяйственной составляющей освоения и обживания арктической зоны Азиатской России. Не предполагается никаких льготных тарифов на использование СМП в коммерческих целях. Оборонный сценарий оказывается наиболее убыточным, потери конечного продукта к 2030 г. могут достигнуть 277 млрд руб. Значительная часть портовых мощностей в этом случае простаивает. Компании, осуществляющие добычу полезных ископаемых, не получив поддержки со стороны государства, предпочтут реализовывать «южные проекты». Железнодорожный транспорт юга Сибири работает на пределе своих возможностей, ограничивая развитие многих других, в том числе и перерабатывающих, производств в Азиатской России.

Таким образом, геополитические и оборонные цели государства лучшим образом реализуются (в соответствии с расчетами – с наименьшими потерями конечного продукта в экономике) при поддержке хозяйственного освоения арктической зоны. Получена оценка системного (народно-хозяйственного) эффекта от освоения арктических месторождений цветных металлов. Оказалось, что системный эффект на 2030 г. составляет около 24 млрд руб. ежегодно по конечному продукту. Мы будем интерпретировать эту величину как верхнюю границу той ежегодной «помощи» со стороны федерального бюджета, которую могут получить компании, собирающиеся эксплуатировать северные месторождения, в том числе Попигаи и Томтор. Поскольку месторождения могут быть введены в эксплуатацию уже в 2020 г., есть основания считать, что положительный системный эффект, разумеется существенно меньшего масштаба, появляется с 2020 г. При этом инвестиционные вложения по проектам следует начать осущест-

влять уже сейчас. В бизнес-планы компаний надо «встраивать» государственное участие в том или ином виде и определять, насколько удовлетворяются интересы компаний по показателю чистого дисконтированного дохода.

Другим вариантом соучастия государства могут стать льготные ставки по налогам на прибыль, на имущество организаций, на добычу полезных ископаемых или вообще их обнуление на определенное время, которое требуется компаниям для выхода на приемлемый уровень рентабельности.

Следующей задачей, которую необходимо решить для реализации межрегиональных проектов, должно стать согласование интересов субъектов Федерации, административная граница между которыми делит общий проект на две части. Требуется выделить эффект не только от деятельности собственно компаний, но и от того, какой порт (Хатанга или Тикси) будет выбран в качестве основного.

Желание администрации Республики Саха (Якутия) осваивать уникальное месторождение Томтор, используя собственный (небогатый) арктический транспортный потенциал республики, и получить таким образом больший прирост ВРП и большие поступления в бюджет может «разбиться о скалы» экономической неэффективности. Включение же Томтора в Таймыро-Якутский АТПК, специализирующийся на добыче редких металлов и элементов, импактных алмазов, и его освоение «под патронажем» Красноярского края и с опорой на Хатангу, вероятно, будет более рациональным решением. Нет сомнений в необходимости предупредить «инвестиционные войны» между регионами и направить усилия последних на поиск вариантов сотрудничества, особенно в Арктике. Поэтому крайне важно, чтобы соседние субъекты Федерации заранее согласовали схему перераспределения достигнутого с помощью такого подхода дополнительного эффекта<sup>4</sup>. При этом налоговые отчисления от реализации собственно ресурсного проекта (добыча редких ме-

---

<sup>4</sup> В качестве платы за возможность обслуживать Томтор порту Хатанга предлагается, например, отчислять определенную долю прибыли в бюджет Республики Саха (Якутия).



таллов), без сомнения, должны осуществляться в соответствии с территориальной пропиской добывающего предприятия, т.е. остаются в Якутии. Речь идет только об изменении направления транспортных потоков и о связанной с этим интенсивности работы портов Хатанга и Тикси (и, следовательно, об их налоговых отчислениях в соответствующие бюджеты).

Согласование интересов соседних субъектов Федерации здесь необходимо в целях скорейшего прохождения всех процедур, предшествующих началу выполнения проекта создания АТПК<sup>5</sup>. Исследования ИЭОПП СО РАН, посвященные реализации проектов создания ТПК в 50–90-е годы XX в. и специфике современного подхода к осуществлению крупных инвестиционных проектов (см., например, работу [9]), показали, что такая форма организации процесса освоения ресурсов проблемных регионов должна сопровождаться созданием надрегиональных структур управления, по крайней мере на период собственно строительства основных объектов.

Еще одной важной составляющей анализа красноярско-якутских ресурсных проектов является учет последствий активизации использования редкоземельных элементов в отечественных металлургии и машиностроении. Резкое улучшение качества металла и изделий из него сокращает материальные затраты во всех других отраслях, использующих данную продукцию. Этот эффект оценивается уже в объеме до 98 млрд руб. конечного продукта на 2030 г. Конечно, для получения такого эффекта требуется, чтобы металлургическая и машиностроительная отрасли были готовы (и технологически, и организационно) освоить эти нововведения, чего, к сожалению, сегодня не наблюдается. Но это уже тема для нового исследования.

---

<sup>5</sup> Для условий освоения нефтегазовых ресурсов Нижнего Приангарья и Эвенки такой подход описан в работе О.В. Тарасовой [8], где показано, что конкуренция между регионами за привлечение компаний именно на свою территорию может обернуться потерей значительной части доходов, которую можно было бы распределить между регионами в случае совместного и согласованного представления проекта и совместных переговоров с ресурсоэксплуатирующей компанией.

\* \* \*

Освоение российского Севера и Арктики всегда проходило под контролем государства. Иногда, к сожалению, в ущерб частной инициативе. Современная ситуация в экономике России требует вновь обратить внимание на поиск новых, соответствующих современным реалиям подходов к сохранению нашего и геополитического, и экономического присутствия в этой важнейшей части российского пространства. Формирование АТПК в северных и арктических регионах представляется магистральным направлением решения данной задачи.

### Литература

1. **Дугин А.Г.** Основы геополитики: Геополитическое будущее России: Мыслить пространством. – 3-е изд. – М.: АРКТОГЕЯ-центр, 1999. – 928 с.
2. **Витте С.Ю.** Воспоминания: В 3 т. – М.: Изд-во соц.-эк. л-ры, 1960. – Т. 2. – 639 с.
3. **Кулешов В.В.** Экономическая модернизация территории Сибири // Регион: экономика и социология. – 2012. – № 4 (76). – С. 90–110.
4. **Менделеев Д.И.** К познанию России. – М.: Айрис-пресс, 2002. – 350 с.
5. **Север** как объект комплексных региональных исследований / Отв. ред. В.Н. Лаженцев. – Сыктывкар, 2005. – 512 с.
6. **Крюков В.А., Толстов А.В., Самсонов Н.Ю.** Стратегическое значение редкоземельных металлов в мире и в России // ЭКО. – 2012. – № 11. – С. 5–16.
7. **Иванова И.Ю., Тугузова Т.Ф., Халгаева Н.А.** Возобновляемые природные энергоресурсы: потенциал и перспективы использования // Регион: экономика и социология. – 2010. – Спец. вып.: Топливо-энергетический комплекс Востока России: приоритеты, проблемы и механизмы реализации направлений развития. – С. 200–211.
8. **Тарасова О.В.** Борьба за добавленную стоимость // ЭКО. – 2013. – № 1. – С. 117–125.
9. **Нижнее Приангарье: логика разработки и основные положения концепции программы освоения региона.** – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 1996. – 232 с.

*Рукопись статьи поступила в редколлегию 29.04.2013 г.*

© Малов В.Ю., Тарасова О.В., 2013