

ЗНАЧЕНИЕ СЕВЕРНЫХ И АРКТИЧЕСКИХ РЕГИОНОВ В НОВЫХ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ РОССИИ

В.С. Селин, Е.П. Башмакова

Институт экономических проблем Кольского научного центра РАН

Аннотация

Выявлен рост противоречивых тенденций, определяющих расстановку и взаимодействие различных сил в XXI в. Представлена оценка природно-ресурсного и транспортного потенциалов северных и арктических регионов. Показано, что Арктическая зона и Север исключительно важны для России в плане обеспечения ее экономических, геополитических, оборонных и других интересов. Определено, что энергетические ресурсы и транспортный потенциал Севера и Арктики могут стать одним из инструментов системной модернизации экономики страны и при условии разработки эффективной социально-экономической политики обеспечить устойчивое пространственное развитие северных и арктических территорий.

Ключевые слова: Север, Арктика, углеводородные ресурсы, транспортный потенциал, Северный морской путь, кластеры, пространство, геополитика, геоэкономика, экономические интересы, политические интересы

Abstract

The paper shows the growing contradictory tendencies which govern the world line-up and force cohesion in the XXI century. We present our assessment of the environmental, resource and transportation potential in Northern and Arctic regions; and we prove that Russian Northern and Arctic regions are of special interest to the country in ensuring the national economic, geo-politic, defensive and other interests. The energy resources and transportation potential in Northern and Arctic regions, as we believe, could be one of the tools advisable to modernize the national economy and ensure – through realizing an effective

governmental socio-economic policy – the sustainable spatial development in Northern and Arctic regions.

Keywords: North, Arctic, hydrocarbonic recourses, transportation potential, Northern Sea Route, clusters, space, geopolitics, geoeconomics, economic interests, political interests

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

В настоящее время основные риски в неразграниченных пространствах арктического бассейна носят не только политический, но и экономический характер. Борьба ведется за ресурсы рыболовства: на Берингово море приходится почти 50% общего вылова США, а для Норвегии продукция рыболовства – вторая по значимости статья экспорта (более 3,0 млрд евро). Углеводородные ресурсы арктического шельфа превышают 100 млрд т, из них практически две трети приходится на российскую Арктику, в то время как объем добычи на норвежском шельфе будет неуклонно сокращаться (сейчас он обеспечивает почти половину общего объема потребления в ЕС). Особое значение приобретают транспортные коридоры и их режим (национально регулируемый или свободный). Как правило, проявления конкуренции в этих сферах сопряжены, а мотивы сторон при рассмотрении с точки зрения указанных направлений тесно переплетены. При этом противоречия определяются борьбой за правовой контроль над пространствами, финансовый и технологический контроль за видами деятельности. Военный контроль (как и экологическая политика) – дополнительный инструмент обеспечения экономических интересов.

Расстановка сил в мировой Арктике достаточно противоречива, так как присутствуют и экономические, и политические интересы, но первые чаще преобладают. Даже у таких интегрированных партне-

ров, как США и Канада, неоднократно возникали разногласия в отношении арктических проливов, в том числе в связи с ориентацией на возможные климатические изменения. Серьезные споры существуют у Канады с Данией из-за о. Ганса – небольшого островка, затерянного в арктических льдах между датской Гренландией и крупным канадским островом Эльсмер. Считается, что прилегающая акватория богата ценными морепродуктами, а шельф – запасами нефти, поэтому удовлетворяющего обе стороны решения не видится даже в проекте. Есть разногласия в отношении отдельных участков Арктики между Данией и Норвегией, хотя все перечисленные страны являются членами НАТО. Все эти моменты Российская Федерация должна не только учитывать, но и использовать при позиционировании себя в данном пространстве.

Следует отметить, что к арктическим регионам проявляют интерес многие государства, входящие в различные международные организации, ориентированные на деятельность именно в этом секторе. Наиболее представительной из них является Арктический совет, министерские сессии которого проводятся один раз в два года. Он включает восемь стран-участников, пять стран-наблюдателей и более десяти различных неправительственных организаций. Основным направлением деятельности Арктического совета является содействие устойчивому развитию Арктики.

Определенный интерес представляет структура Совета Баренцева/Евро-Арктического региона (БЕАР), в которую помимо высшего органа входит региональный совет, включающий руководителей административных единиц (от России – Архангельской и Мурманской областей, Республики Коми, Республики Карелии, Ненецкого автономного округа; от Норвегии – губерний Нурланд, Финмарк и Тромс; от Швеции – губерний Норботтен и Вестерботтен; от Финляндии – губернии Лапландия, союзов коммун Кайнуу и Северной Астроботнии).

Характерно, что в состав БЕАР входят шесть основных участников и целых девять стран-наблюдателей, в том числе очень далекие от Баренцева моря Польша, Франция, Италия и др. Их интерес, конечно, не абстрактный: Европейский союз уже сейчас приобретает по

экспорту более 50% энергоносителей, а к 2015 г. эта цифра может вырасти до 70%.

Через полгода после организации БЕАР образовался Северный форум, который создавался уже под эгидой США, со штаб-квартирой в Анкоридже (Аляска). В Форум вошли северные провинции стран Скандинавии, но не вступила Дания, вероятно, вследствие известных противоречий с Канадой. Участие России в Форуме оказалось ограниченным: полновесно представлены Сибирь (вспомогательный секретариат размещен в г. Якутске) и Республика Коми, но отсутствуют Мурманская и Архангельская области. Форум декларировал намерение заниматься проблемами Северного морского пути, что делать без учета интересов и возможностей главных баз арктического ледокольного флота практически невозможно. Такая несогласованность в действиях России в секторе международных организаций не служит, конечно, укреплению национальных позиций в Арктике.

Вместе с тем не вызывает сомнения, что перспективы экономического развития арктических территорий, а следовательно, позиционирование государства и ведущих компаний на шельфе связаны исключительно с естественными конкурентными преимуществами, которые можно объединить в три большие группы:

- природные ресурсы, перспективные в плане освоения в ближайшие 20–30 лет с учетом интенсивного развития инновационных технологий;
- транспортные системы, как в настоящее время, так и в перспективе связанные в первую очередь с транспортировкой сырьевых ресурсов, в том числе с учетом возможных климатических изменений;
- пространственные ресурсы, которые начиная с середины XX в. играют все более значительную роль.

Расширение использования пространства и, соответственно, сокращение свободных пространственных ресурсов еще более повышает их ценность. Это приводит к важным экономическим и политическим последствиям, так как увеличение резервов своего национального пространства можно рассматривать как приумножение националь-

ного богатства. Особенно это касается стратегических пространственных ресурсов, которые кроме экономического имеют также политическое и военное значение, что в полной мере относится к российскому пространству Севера и Арктики.

Можно отметить, что в настоящее время на Севере России добывается около 80% всей российской нефти и более 90% газа, и в перспективе эти цифры будут только расти, поскольку запасы Каспия и Юго-Востока Сибири в лучшем случае смогут поддержать существующие пропорции. Другая проблема заключается в том, что крупнейшие месторождения нефти находятся в стадии затухания, а последние стратегические запасы газа сконцентрированы на Ямале, т.е. на суше.

Для реалистичной оценки конкурентных преимуществ целесообразно последовательно рассмотреть ресурсный потенциал Российской Федерации, а затем – роль в этом потенциале арктического шельфа. Тезис о масштабности запасов нефти в национальной экономике весьма сомнителен (см., например, [1–3]). При их удельном весе в мировых запасах в размере менее 5% наша экономика работает в очень истощительном режиме, производя более 15% мировой добычи нефти. Не случайно во многих экспертных заключениях звучат опасения, что сразу за пределами 2010 г. спад в этом секторе неизбежен.

В этом отношении показательно, как решительно была изменена политика энергоснабжения в США, когда несбалансированность их системы нефтедобычи достигла в 80-е годы примерно такого же уровня, как в России: в течение 15 лет объемы добычи нефти внутри страны снижались с 600 до 350 млн т, формировался стратегический резерв и неприкосновенный ресурс для будущих поколений, дефицит же сырья компенсировался наращиванием импорта. При этом использовались два независимых источника – далеко добываемая, но дешевая нефть из Саудовской Аравии и Арабских Эмиратов и более дорогая, но с коротким транспортным плечом нефть из Канады, вышедшей в этот период на первое место по обеспеченности запасами среди стран САР. Стабильность и самодостаточность сформировавшейся системы поставок нефти на американский рынок делает малоперспективными любые попытки найти нишу для поставок туда российской нефти из арктических месторождений, отличающихся повышенными затратами и рисками.

Другое положение складывается с природным газом. Россия имеет в этой сфере стратегические преимущества: более 25% мировых запасов и такой же удельный вес производства. Традиционно основным потребителем российского газа является Европа, куда поступает более 90% отечественного экспорта. В ближайшее время положение только осложнится, так как за пределами 2012 г. начнется существенное сокращение добычи как газа, так и нефти в Северном море, и в результате Европейский союз будет испытывать острую необходимость замещения выбывающих источников. В этом аспекте газ Штокмановского месторождения, при всех технологических проблемах и высоких затратах, может стать приоритетным для этого рынка.

Однако и североамериканский рынок примерно в этот же период начнет испытывать серьезный дефицит. Традиционно природный газ считался энергетическим сырьем местного потребления и передавался исключительно по трубам. Но в начале 90-х годов были освоены технологии массового производства и доставки потребителям сжиженного природного газа. Производство сжиженного газа, еще в 1995 г. составлявшее менее 10 млн т, уже в 2002 г. превысило 100 млн т и в 2007 г. достигло уровня 270 млн т [1, 3]. То есть в настоящее время сжижается почти 15% мировой добычи природного газа, что составляет около 40% всего экспорта. Необходимо иметь в виду, что почти 90% этой продукции потребляется странами Азиатско-Тихоокеанского региона, в первую очередь Японией и Южной Кореей. Североамериканский и европейский рынки только начинают осваивать сжиженный газ. Но по мере исчерпания собственных источников североамериканский рынок будет наращивать масштабы импорта СПГ, который к 2015 г. составит не менее 20 млн т. Однако в целом темпы роста производства СПГ будут сокращаться и в очередном пятилетии вряд ли превысят 50% (в 2002–2007 гг. прирост составил 150%).

В связи с этим строительство заводов по сжижению газа на Сахалине, а в перспективе и на Кольском полуострове является не только технологическим прорывом для России, но и важнейшим шагом в диверсификации поставок на мировые рынки.

Чтобы понять реальную ситуацию, необходимо иметь в виду, что если брать не ресурсы, а запасы, то доля российских нефтегазовых

Распределение разведанных запасов нефти и газа по нефтегазоносным провинциям России (на 1 января 2004 г.), %

Провинция	Запасы нефти	Запасы газа
Западно-Сибирская	67,0	75,1
Восточно-Сибирская	3,6	4,4
Волго-Уральская	17,4	2,0
Северо-Кавказская	1,2	3,0
Тимано-Печорская	7,8	5,1
Шельф, всего	3,0	10,4
В том числе арктический	1,4	8,0

Примечание: Запасы газа в Арктике – около 40%, нефти – около 10%. Прогнозные ресурсы газа на шельфе – 40% от общероссийских, в том числе на арктическом – 32%.

провинций в общем российском балансе углеводородного сырья крайне невелика [2, 4]. По запасам газа она составляет 8%, по нефти – и вовсе 1% (см. таблицу). В газовой составляющей из отмеченных процентов подавляющая часть приходится на уже упоминавшееся Штокмановское месторождение. Других подготовленных запасов сегодня нет, а средства, выделяемые государством на их подготовку, как следует из Стратегии изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа на период до 2020 г., крайне малы для масштабного освоения этого важнейшего мегарегиона.

Таким образом, в настоящее время разведанные запасы углеводородного сырья на российском арктическом шельфе вряд ли могут иметь стратегическое значение из-за их небольших объемов и сложности освоения месторождений. Однако при существующих масштабах мировой добычи нефти и газа, а тем более с учетом резкого расширения емкости азиатского рынка ресурсы в первую очередь Баренцева и Карского морей могут стать важным фактором в обеспечении сбалансированности европейского рынка и сохранении на необходимом уровне энергетической безопасности России.

С другой стороны, защита национальных интересов необходима и на морских коммуникациях в международных водах. И нормы права

здесь должны подкрепляться активным силовым присутствием России. При этом присутствие нужно не только и даже не столько в связи с государственным противостоянием, сколько с прогрессирующим ростом такого негативного явления, как терроризм на море.

В этой связи особую тревогу вызывает серьезное снижение активности в морских перевозках отечественного гражданского флота и не менее серьезное ослабление военного присутствия страны в зонах ее стратегических интересов. При этом нужно отметить, что более 70% всех морских перевозок приходится на углеводородное сырье и продукты его переработки и цифра эта в ближайшие 10 лет только увеличится. Приверженность отечественных корпораций к «трубе» не только снижает мобильность российских поставок нефти и газа, но и в ряде случаев повышает удельные затраты на транспортировку. Достаточно сказать, что прокачка нефти в смешанном варианте (трубопровод до Тайшета и далее по железной дороге в Китай) будет обходиться примерно в 55 долл. США за тонну, а в варианте трубопровода до порта Находка – не менее чем в 65 долл. за тонну. В то же время морская перевозка по трассе Северного морского пути от Енисейского залива до потребителей в Юго-Восточной Азии даже с учетом ледокольного сопровождения, по экспертным оценкам, вряд ли превысит 50 долл. за тонну.

По прогнозу ВНИГРИ, добычный потенциал арктических морей к 2020 г. достигнет по нефти 23–40 млн т (главным образом за счет ресурсов Печорского моря), по газу – около 150 млрд куб. м (за счет ресурсов Баренцева и Карского морей). Транспортировка этих объемов морским транспортом является наиболее оправданной экономически, однако объекты и службы обеспечения плавания по СМП вряд ли с ними справятся. Не исключено, что будет предпринята попытка направить эти потоки опять по трубопроводам, что, на наш взгляд, не имеет серьезных обоснований даже в тактическом плане, не говоря уже о приоритетах национальной морской стратегии в условиях глобализации.

Усиление внимания к Северному морскому пути абсолютно необходимо с точки зрения долговременных стратегических интересов России. Президент США 9 января 2009 г. утвердил арктическую региональную политику, в рамках которой свобода открытого моря определена основным национальным приоритетом США. Северо-Запад-

ный проход является проливом, используемым для международного судоходства; Северный морской путь включает проливы, используемые для международного судоходства; режим транзитного плавания применяется к проходу через оба этих пролива. Российская Федерация не рассматривает СМП как стратегическую национальную морскую магистраль, находящуюся под ее юрисдикцией.

Однако во внутренних документах Россия фактически рассматривает СМП как национальную магистраль, поэтому противоречия неизбежны, особенно если учесть, что Россия ратифицировала Конвенцию по морскому праву, согласно которой акватории за пределами 12-мильной зоны территориальных вод открыты для судоходства. Конечно, в соответствии с Конвенцией арктическая страна, учитывая особые условия, может предъявлять повышенные экологические требования ко всем видам судов, осуществляющих здесь плавание. Но тогда эти же требования придется предъявлять к отечественным судам, что пока нереально.

Стратегическое развитие морских грузопотоков в Арктике в ближайшей перспективе и на период до 2020 г. связано в первую очередь с освоением шельфа и транспортировкой углеводородного сырья. Можно предполагать появление относительно небольшого объема контейнерных перевозок, особенно если принять во внимание, что федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» (подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг») предусмотрено значительное усиление роли Транссибирской магистрали в этих перевозках из Азиатско-Тихоокеанского региона в страны Евросоюза [5].

Для увеличения конкурентоспособности транспортной системы России предполагается реализация комплексных инфраструктурных проектов, направленных на повышение привлекательности российских транспортных коридоров, что позволит увеличить объем транзитных перевозок к 2010 г. на 25–30 млн т, получить дополнительные доходы в размере более 6 млрд долл. США. Это согласуется с масштабной задачей подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг», предусматривающей привлечение на Транссибирскую магист-

раль 1 млн контейнеров из тех 6 млн, которые сейчас переправляются между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом морским путем.

Вторым главным направлением повышения конкурентоспособности транспортной сети признана комплексная модернизация экспортной транспортной инфраструктуры, которая позволит обеспечить экспорт стратегических товаров, прежде всего энергоносителей. Речь идет о модернизации существующей транспортной инфраструктуры, входящей в систему международных транспортных коридоров, и строительстве новых морских терминалов. Переключение экспортных потоков на российские порты снизит риски, связанные с использованием коммуникаций, которые Россия контролирует не полностью. Решение задач транспортировки стратегических энергоносителей осуществляется путем развития морского и железнодорожного транспорта, согласованного с развитием трубопроводной инфраструктуры.

Можно предположить, что речь идет о портах Латвии и Эстонии, через которые в 2005 г. было перекачено около 50 млн т сырой нефти. С выходом на полную мощность терминалов порта Приморск в Ленинградской области, т.е. к 2011 г., более 70% этого экспорта вернется в российские порты.

Транспортная стратегия практически не затрагивает северные морские направления, что можно связать только с одной причиной: доминирующим приоритетом Стратегии остается транспортировка энергоносителей на европейский рынок. Хотя это абсолютно необоснованно и даже опасно с точки зрения диверсификации экспортных поставок и преодоления монополии. Более предпочтительной представляется североамериканская альтернатива, для которой северные российские порты, и в первую очередь Мурманский транспортный узел, имеют серьезные стратегические преимущества (проект «Северные ворота») с позиций транспортировки как нефти, так и сжиженного газа.

По прогнозу Минтранса России, перевозки по Северному морскому пути должны возрасти к 2015 г. до 18–20 млн т. Такой прогноз предполагает рост транзитных перевозок, привлечение на СМП грузов «Газпрома» и нефтяных компаний, разрабатывающих месторождения Тимано-Печорского бассейна. Кроме того, Минтранс рассчитывает привлечь в Арктику туристов. Один день работы атомного ле-

докола обходится примерно в 30 тыс. долл. США, и при наборе группы в 50 чел. можно два месяца содержать судно за счет туристов.

Наибольшие надежды в Минтрансе сегодня связывают с российскими компаниями, которые способны не только сохранить объемы нынешней грузовой базы и продолжать экспортировать лес и сырье, но еще и увеличить морские перевозки с нефтяного месторождения Тимано-Печорского бассейна и с газовых месторождений п-ова Ямал. Рост этих перевозок в западной части СМП зависит от стабилизации и развития традиционных промышленных комплексов (Норильского, лесопромышленного), от темпов и объемов освоения прибрежных и шельфовых месторождений нефти и газа в Арктическом регионе (Тимано-Печорский и Обский районы, п-ов Ямал), а также от создания нового грузопотока на рынки Юго-Восточной Азии в объеме до 1 млн т в год химических грузов и минеральных удобрений. В целом грузопотоки в Арктике определяются к 2011 г. в объеме около 12 млн т и к 2015–2020 гг. – до 50 млн т в год.

Сегодня государство должно понять, что вопрос арктических коммуникаций – также и геополитический. Это единственная реальная основа для удержания завоеванных Россией за два последних столетия позиций в Арктике, а может быть, и арктических территорий. Государство должно взять на себя, естественно в оптимальном варианте, модернизацию флота и портовых сооружений на основе возвратного кредитования или в порядке безвозвратного финансирования по федеральным целевым программам с получением соответствующих пакетов акций пароконств и портов. Атомный ледокольный флот в обозримой перспективе должен остаться собственностью государства.

Государственная поддержка транспортной системы на Севере определяется Концепцией государственной поддержки северных районов, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации № 198 от 7 марта 2000 г. Правовым фундаментом государственной поддержки служил Федеральный закон «Об основах государственного регулирования социально-экономического развития Севера Российской Федерации» № 78-ФЗ от 19 июня 1996 г., однако с 2005 г. он отменен. Одним из принципов государственного регулирования является опережающее развитие объектов инфраструктуры, в первую

очередь транспорта, способного работать на СМП. Следует отметить, что Арктическая зона как часть Российского Севера имеет исключительно важное значение для страны в плане обеспечения ее экономических, геополитических, оборонных и других интересов.

Возрастающее значение Севера и Арктики для развития экономики России требует сбалансированного решения как важнейших экономических задач, связанных с дальнейшим освоением природных богатств этих территорий, так и социальных вопросов, касающихся качества жизни и интересов коренного и укорененного здесь населения.

Что касается экономических характеристик Севера России, то более половины трудоспособного населения и практически все обрабатывающие производства расположены в его европейской части. Современная экономика Европейского Севера находится на индустриальном этапе развития. Доминирующим видом экономической деятельности является промышленность, при этом три основных вида (добыча полезных ископаемых, биологических ресурсов; обрабатывающие производства; производство и распределение электроэнергии, газа и воды) имеют примерно одинаковый удельный вес. Хотя по отдельным административно-территориальным образованиям структура различается значительно. Так, в Архангельской области и Республике Карелии более половины промышленных объемов приходится на обрабатывающие производства, а в Республике Коми – на добычу полезных ископаемых.

Максимальное падение (более чем в 3 раза) объемов работ в период реформ наблюдается в строительном секторе, и реального оживления здесь пока не ожидается даже в связи с прогнозируемым масштабным освоением арктического шельфа. Для всех секторов экономики характерны высокий уровень износа основных фондов и низкая инновационная активность.

Мировой финансово-экономический кризис затронул хозяйственную систему Европейского Севера примерно так же, как и экономику России в целом. В 2008 г. все входящие в этот регион субъекты РФ показали экономический рост (за исключением Мурманской области: индекс промышленного производства – 97,3%). Однако конец периода характеризовался повсеместным спадом по отношению к анало-

гичному периоду 2008 г., индекс промышленного производства колебался от 92,6% в Республике Коми до 77,4% в Республике Карелии.

Можно выделить следующие основные перспективы развития ведущих секторов экономики на Европейском Севере и в Арктике:

- начало освоения месторождений углеводородных ресурсов и минерального сырья на континентальном шельфе, а в более отдаленной перспективе – на океанических склонах;
- развитие транспортных грузопотоков, в первую очередь морских перевозок, в том числе на основе развития Мурманского и Архангельского транспортных узлов;
- диверсификация рыбопромышленного и лесопромышленного комплексов на основе углубления переработки и освоения нетрадиционных видов ресурсов;
- повышение инновационного уровня производства, в том числе за счет создания центров технологического «прорыва» (особых экономических зон) и на их основе – кластеров конкурентоспособности.

В современных условиях минерально-сырьевой сектор экономики (прежде всего нефтегазовая промышленность) перестал быть «простым» в технологическом отношении. Добыча сырьевых ресурсов осуществляется с использованием постоянно усложняющихся технологий, в создание которых вкладываются многие миллиарды долларов и над которыми работают лучшие интеллектуальные силы многих стран мира. Поэтому можно с полной уверенностью утверждать, что с каждым годом нефть, газ и другие сырьевые продукты становятся во все большей степени продуктами наукоемкими. Освоение морских объектов сырья – это высокотехнологичный процесс, определяющий инновационное развитие целых отраслей и регионов, формирование новых конкурентоспособных кластеров. Следовательно, несмотря на «сырьевую» направленность, освоение месторождений Севера и шельфа арктических регионов полностью соответствует стратегической линии перевода экономики России на инновационный путь развития. Кроме того, инвестиционные северные и арктические проекты могут стать рычагом для инновационного прорыва отечественных компаний, поскольку надежными системами крупномасштабной

добычи и транспортировки углеводородов в условиях Арктики пока не обладает ни одна страна.

Энергетические ресурсы Российского Севера и российского сектора Арктики и транспортный потенциал региона, в частности Северный морской путь, при эффективном их использовании могут обеспечить повышение роли и статуса этого региона как на национальном пространстве, так и на международной арене и стать одним из инструментов системной модернизации экономики страны. Это особенно важно в условиях усиления процессов глобализации и с учетом необходимости встраивания России в новую геоэкономическую модель мирового развития как полноценного глобального игрока.

Инновационное развитие экономики проявляется, помимо прочего, в расширении доступного объема факторов производства и повышении производительности труда. За счет интенсификации этих процессов формируются условия, при которых экономический рост опережает по темпам количественное увеличение рабочей силы, но требует улучшения ее качества. Переход к инновационной экономике предполагает выполнение двух важнейших условий: генерации знаний и их востребованности обществом.

Необходимо отметить, что российские территории Севера и Арктики обладают значительным человеческим потенциалом, адаптированным к жизни и работе в экстремальных условиях. Наличие квалифицированных трудовых ресурсов, высокообразованных инженерно-технических, научных и преподавательских кадров вместе с уникальным природно-ресурсным потенциалом, развитым индустриальным комплексом и значительным культурным потенциалом, обогащенным этнокультурным достоянием коренных народов Севера, создают необходимые предпосылки для устойчивого развития северных и арктических территорий страны. При этом организационно-экономический механизм активной промышленной политики должен базироваться на интеграции интересов и ресурсов бизнеса, региональной и муниципальной власти, общественных институтов.

В этой связи, а также с учетом стратегической направленности на освоение арктического шельфа основу организационного механизма регионального хозяйства, обеспечивающего высокую конкурентоспособность на глобальных рынках, будут составлять произ-

водственные кластеры. Их формирование может осуществляться в несколько этапов:

- определение конфигурации и тенденций развития формирующихся или уже функционирующих кластеров на базе сочетания природно-географических, научно-технологических и трудовых факторов с учетом признаков обеспечения конкурентоспособности;
- разработка адаптированной промышленной политики, которая должна быть органично встроена в контекст инновационного развития и связана с увеличением роли сектора услуг, возрастанием мобильности, гибкости и интеллектуальности основных производственных процессов;
- разработка механизмов, обеспечивающих взаимодействие бизнеса, органов власти и общественных институтов, как основы реализации проектов формирования кластеров;
- реализация программы мероприятий по оказанию системной поддержки формирующимся кластерам и созданию условий для объединения фрагментов экономики вокруг ключевой конкурентоспособной деятельности.

Именно с кластерным подходом связано решение проблем устойчивого экономического роста на Севере, повышения инновационной и инвестиционной активности. Реализация его даст возможность выйти на траекторию экономической безопасности, диверсифицировать структуру производства (что особенно важно для отдельных монопродуктовых комплексов), повысить конкурентоспособность экономики.

Несмотря на значение Севера и Арктики для страны и мирового сообщества, российская часть их территории остается остропроблемной зоной. Международные тенденции в этом мегарегионе существенно отличаются от отечественных практически по всем направлениям, в том числе

- в демографическом плане: в российской части за годы реформ население уменьшилось более чем на 30%, тогда как в зарубежной – почти на столько же выросло. В результате деловой центр штата Аляска г. Анкоридж по населению вплотную приблизился к г. Мурманску, хотя еще в 1990 г. отставал от него по этому показателю в 2 раза;

- в финансовом плане: только в России северные и арктические регионы 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;
- в инфраструктурном плане: состояние инфраструктуры на российской территории серьезно сдерживает реализацию инвестиционных проектов, в том числе в части освоения арктического шельфа. На грани остановки находится значительная часть северных портов. Протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием в Республике Саха (Якутия) составляет менее 2 тыс. км, а в том же штате Аляска, который в 2 раза меньше по площади, она превышает 20 тыс. км (со специальным бетонным покрытием).

Совершенно очевидно, что обеспечение устойчивого развития этого макрорегиона, геополитически и экономически чрезвычайно важного для России, требует осуществления разносторонней, достаточно масштабной протекционистской политики и государственной поддержки, а также формирования новых, адаптированных к реалиям Севера и современным геоэкономическим вызовам институтов и механизмов их взаимодействия на пространстве Севера и Арктики.

Главной целью государственного регулирования и поддержки является создание условий для развития человеческого потенциала. Это вызвано не только необходимостью возмещения гражданам дополнительных материальных и физиологических затрат в связи с работой и проживанием в экстремальных природно-климатических условиях Севера, но и потребностями экономики этих регионов в рабочей силе в связи с начинающимся освоением новых районов и формированием новых производств.

Проведенный анализ позволяет сформулировать следующие базовые принципы государственной региональной политики на Российском Севере и в российском секторе Арктики:

- упорядочение (оптимизация) роли государства в формировании рыночно ориентированной системы регулирования экономических и социальных процессов в регионах, сохранение го-

сударственного протекционизма и обеспечение национальной экономической безопасности;

- ориентация на стратегию устойчивого развития северных регионов, жизнеспособность которых определяется рациональным использованием природно-ресурсной базы и других конкурентных преимуществ территории;
- поддержание ресурсно-природного потенциала с учетом необходимости удовлетворения потребностей будущих поколений, в том числе на основе перевода части используемого ресурсного потенциала в финансовый потенциал специальных региональных фондов наследия;
- формирование населения и трудовых ресурсов Севера на условиях минимальной достаточности и модернизация системы государственных гарантий и компенсаций в соответствии со спецификой хозяйствования на Севере в рыночных условиях;
- обеспечение экономического порядка и системы социальных отношений, создающих гарантии жизнеобеспечения и сохранения культуры коренных малочисленных народов Севера.

Литература

1. **Ильинский А.А., Мнацаканян О.С., Череповицын А.Е.** Нефтегазовый комплекс Северо-Запада России: Стратегический анализ и концепция развития. – СПб.: Наука, 2006. – 475 с.
2. **Коржубаев А.Г.** Влияние глобального финансово-экономического кризиса на нефтегазовый комплекс России // Регион: экономика и социология. – 2010. – № 2. – С. 272–281.
3. **Сулов В.И., Коржубаев А.Г.** Потенциал развития нефтегазотранспортных систем в России // Регион: экономика и социология. – 2009. – № 1. – С. 127–144.
4. **Санев Б.Г., Соколов А.Д., Музычук С.Ю., Музычук Р.И.** Структурные изменения перспективных топливно-энергетических балансов // Регион: экономика и социология. – Спецвыпуск: Топливо-энергетический комплекс Востока России: приоритеты, проблемы и механизмы реализации направлений развития. – С. 110–122.
5. **Национальные** экономические интересы и тенденции развития морских перевозок углеводородных ресурсов в Арктике. – Апатиты: КНЦ РАН, 2009. – 163 с.