



РАЗДЕЛ I. Арктика в современном мире

СЕВЕР И АРКТИКА: БЕЗ СВЯЗНОСТИ НЕТ УСТОЙЧИВОСТИ¹

***В.А. КРЮКОВ**, доктор экономических наук, чл.-корр. РАН,
Институт экономики и организации промышленного
производства, Новосибирск*

Решение задач социально-экономического развития Севера России (включая Арктическую зону) со все большей остротой выдвигает в число ключевых приоритетов не только и не столько реализацию судьбоносных решений (таких, как, например, открытие уникального месторождения или строительство не имеющего аналогов технологического объекта), сколько деятельность, ориентированную на устойчивость (с учетом видения как сегодняшних проблем, так и завтрашних и даже послезавтрашних).

В быстро меняющемся мире очень трудно предусмотреть и реализовать решения и подходы, которые будут актуальны и допустимы в будущем. Это касается не только сложной предсказуемости рыночных факторов и условий (цены, издержки, рынки, спрос и т.д.), но и системы приоритетов и ценностей, которые будут доминировать и определять развитие экономики и социальной сферы. Именно по этой причине исследователи, занимающиеся вопросами развития северных территорий мира, все в большей степени ориентируются не столько на устойчивость экономических, социальных и экологических систем как таковую (sustainability), сколько на ее качественные особенности – внутренние возможности роста и адаптации (inclusive growth and resilience [1]).

В настоящее время на арктических территориях Сибири реализуется и планируется ряд многообещающих для их социально-экономического развития проектов. Таких, например, как развитие производств по выпуску сжиженного природного газа (СПГ) на полуострове Ямал (проект «Ямал СПГ»), на Гыданском полуострове (проект «Арктика СПГ-2»), развитие добычи коксующе-

¹ ЭКО. – 2018. – № 4.

гося угля в районе Диксона, интенсивное поисково-разведочное бурение на углеводороды в районе Хатанги и т.д.

Насколько устойчивы и, тем более, адаптируемы к возникающим изменениям и новым реалиям арктические и северные проекты Сибири? Какие подходы и направления представляются наиболее логичными и наиболее вероятными?

Наша позиция состоит в том, что при реализации арктических и северных проектов необходимо учитывать и рассматривать не только и не столько коммерческую эффективность (которая, порой, как в случае Норильского никеля, может быть весьма и весьма высокой), сколько всю систему социально-экономических эффектов, которую формируют и обеспечивают данные проекты. В число основных приоритетов, на наш взгляд, входят следующие:

- сохранение, поддержание и развитие уникальных и неповторимых хозяйственных и культурных укладов и форм хозяйственной деятельности народов Севера;
- охрана уникальной и неповторимой окружающей среды высоких широт – не только животного мира, растительности, уникальных водных систем, но и не менее значимых активов мирового уровня – вечной мерзлоты и воздушного бассейна (роль которых в обеспечении климатической устойчивости на планете в целом становится все более ощутимой);
- обеспечение связности территории Арктики и Севера с остальной Россией – прежде всего, Сибирью и Дальним Востоком.

Последний из упомянутых приоритетов представляется чрезвычайно важным и злободневным. Отметим, что под связностью территории, как правило, понимается транспортная доступность и инфраструктурная обустроенность пространства – с точки зрения перемещения товаров и обеспечения мобильности населения. На наш взгляд, такой подход чрезвычайно узок и не отвечает современным экономическим и политическим реалиям. Современное наполнение понятия «связность» предполагает возможность и реальность взаимодействия и взаимосвязи экономики и социальной сферы Севера и Арктики с экономикой и социальной сферами на глобальном, страновом, а также межрегиональном уровнях.

Выдающийся полярный исследователь профессор А.В. Русанов в 1911 г. отмечал роль Севморпути, прежде всего, как транспортной артерии, связывающей восток России (его внутреннюю экономику) с внешним миром: «...Перед Россией встала безмерно

великая историческая задача. Если эта задача будет решена, если мы найдем выход сотням миллионов пудов сибирских товаров самым дешевым северным морским путем, то мы тем самым завоюем мировой рынок. Это бескровное чисто экономическое завоевание неизмеримо важнее самой блестящей военной победы, так как экономическое господство является самой прочной базой политического могущества. И я считал бы цель достигнутой, если бы в моем призыве к завоеванию льдов послышалось нечто большее: призыв к завоеванию мирового рынка, призы к могуществу, к величию и славе России... Северный морской путь – это единственный путь к завоеванию мирового рынка Россией» [2].

Обеспечение поступательного развития экономики Севера и Арктики в тесной взаимосвязи с экономикой востока России невозможно без взаимосвязанного развития морской, речной и сухопутной транспортной инфраструктуры. В основе – требования современной экономики и финансовых условий ее осуществления. «Мировой опыт свидетельствовал, что экономическое воздействие морских коммуникаций каботажного судоходства, как правило, ограничивается сорока-шестидесятимильной полосой. За ее пределами, в случае отсутствия развитой системы наземных сообщений, хозяйственное значение морской магистрали неизбежно угасает... Короткие сроки навигации на реках и в арктических морях лимитировали технико-экономические показатели эксплуатации и масштабы освоения природных ресурсов к северу от промышленной зоны Транссиба. Лесо- и горнодобывающие предприятия, кроме золотопромышленности, обрекались большей частью работать на склад. Не менее чем полугодовой лаг реализации продукции, материально-техническое, продовольственное и иное товарное авансирование на долгую высокоширотную зиму приводили к «омертвлению» значительных хозяйственных активов. Экономия, полученная от скорого и дешевого транспортного освоения ледовых морских акваторий северных рек, оборачивалась медленными и дорогими грузоперевозками» [3].

Без связности экономики Севера и Арктики с экономикой востока России вряд ли можно обеспечить ее устойчивость (как в классическом, так и в современном – расширенном понимании). Экономика «внутренних» регионов Сибири и Дальнего Востока служит не просто рынком сбыта и вывоза товаров Севера и Арктики, но является, в определенном смысле, «основой устойчивости» проектов в Арктике и на Севере.

В настоящее время в Арктике и на Севере активно реализуются газовые проекты – как по производству сжиженного природного газа, так и традиционного трубного. Пример г. Красноярска отчетливо показывает ту роль и то значение, которое могут играть северные газовые проекты в улучшении экологической обстановки в одном из крупнейших индустриальных центров востока страны [4].

Однако влияние доминирующей связности проектов на Севере и в Арктике с внешним рынком далеко не ограничивается СПГ и в целом влиянием переменной конъюнктуры внешних рынков на сырьевые товары. Все более важным и значимым становится активно идущий в мире процесс формирования новой роли Севера и Арктики в современной экономике. Об этом красноречиво свидетельствует опыт хозяйственной деятельности на архипелаге Шпицберген. «Хозяйственная деятельность на Шпицбергене (и в Арктике в целом) находится в процессе непрерывной трансформации. Формы и подходы, базирующиеся на жесткой субординации и экономическом диктате государственных компаний, постепенно уступают дорогу формам, основанным на кооперации, партнерстве и взаимодействии».

Освоение Арктики и развитие Севера невозможно, немыслимо и нецелесообразно вне решения проблем не только страны в целом, но и проблем тех регионов, которые расположены в непосредственной близости – регионов внутренней Сибири и Дальнего Востока. Аргументы и соображения относительно узости рынка и экономического потенциала данных территорий являются следствием недооценки роли фактора связности и взаимообусловленности экономики и социальной сферы пространства современной России.

Литература

1. The Inclusive Growth and Development Report 2017. Insight Report. Geneva: World Economic Forum. 2017. January. 136 p. URL: <https://www.weforum.org/reports/the-inclusive-growth-and-development-report-2017>
2. Жулинский А.А. Крайний Север Европейской России. Архангельская губерния. – Петроград: Типо-Литография Северо-Западного Округа Путей Сообщения, 1919. – С. 45.
3. Ламин В.А., Пленкин В.Ю., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург: УрО РАН, 1999. – С. 139, 140.
4. Александр Усс утвердил схему газификации Красноярского края. URL: http://tvk6.ru/publications/news/33323/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fzen.yandex.com