

ПОТЕНЦИАЛ ВОСТОЧНОЙ АРКТИКИ КАК КАТАЛИЗАТОР РАЗВИТИЯ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

С. Н. Леонов, Е. А. Заостровских

Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН (Хабаровск, Российская Федерация)

Статья поступила в редакцию 9 августа 2019 г.

Взаимодействие южных и арктических частей Дальнего Востока важно с точки зрения повышения связности российского экономического пространства. Показано, что деятельность государства в восточной Арктике усиливает ее транспортно-сырьевую специализацию, стимулирует развитие Северо-Якутской и Чукотской опорных зон, дополняет систему портов дальневосточной части Северного морского пути (СМП) меридиональными трассами и «стягивает» арктические субъекты Дальнего Востока в устойчивое в хозяйственном плане пространственное образование – восточную Арктику. Показано, что комплексное освоение восточной Арктики вкпе с инфраструктурным развитием СМП выступает стимулом роста экономики Дальнего Востока.

Ключевые слова: Дальний Восток, восточная Арктика, Северный морской путь, опорные зоны социально-экономического развития, морские порты.

Введение

Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ)¹ включает территории Мурманской области, Ненецкого, Ямало-Ненецкого и Чукотского автономных округов, города Воркуты и Норильск, ряд районов Якутии, Архангельской области и Красноярского края, а также северные острова. Общая протяженность береговой линии от Кольского полуострова до Чукотки — почти 23 тыс. км. Сухопутная часть АЗРФ составляет 3,7 млн км² (почти 22% территории России), здесь проживают 2,02 млн человек (1,4% населения страны) и производится 10% ВВП России.

До 2019 г. в стране не существовало единого органа управления АЗРФ. В феврале 2019 г. президент России В. В. Путин подписал указ о передаче Минвостокразвития России функций по развитию Арктики и о его переименовании в Министерство Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики², дополнительно возложив на это ведомство функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере развития АЗРФ (рис. 1).

АЗРФ является сырьевой кладовой страны, но экономически она очень неоднородна. Хозяйственная активность сосредоточена в западной Арктике, а в восточной Арктике, составляющей более 62% АЗРФ, ни заводов, ни крупных городов в настоящее время нет (население самого крупного поселения — Анадыря — составляет 15,6 тыс. человек).

Кроме наличия природных ресурсов еще два обстоятельства стимулируют интерес к АЗРФ: вопросы национальной безопасности и транспортная логистика по маршруту Азия — Европа через Северный морской путь (СМП), который ввиду глобального потепления стал считаться проходимым практически

© Леонов С. Н., Заостровских Е. А., 2019

¹ Указ Президента Российской Федерации «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2 мая 2014 г. № 296 (с изменениями и дополнениями от 27 июня 2017 г. и 13 мая 2019 г.). — URL: <https://base.garant.ru/70647984/>.

² Указ Президента Российской Федерации «О совершенствовании государственного управления в сфере развития Арктической зоны Российской Федерации» от 28 февраля 2019 г. № 78. — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201902260038?index=0&rangeSize=1>.



Рис. 1. Сфера деятельности Министерства Российской Федерации по развитию Дальнего Востока и Арктики. Картография выполнена В. Д. Хижняком на основании предоставленных данных
Fig. 1. The activity scope of the Ministry of the Russian Federation for the development of the Far East and Arctic. Mapping performed by V. D. Khizhnyak on the basis of the data provided

круглогодично³. Предполагается, что объем перевозки грузов по трассе СМП увеличится с 20 млн т в 2018 г. до 80 млн т в 2030 г.⁴

Экономическое, социальное и военное обустройство АЗРФ требует планирования и координации действий множества игроков и упорядочения большого числа уже принятых федеральных и ведомственных нормативно-правовых актов. С этой целью в 2013 г. была утверждена «Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года», а в 2014 г. — государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» с бюджетным финансированием в 190 млрд руб., в 2017 г. продленная до 2025 г.⁵

Институциональную неопределенность в развитии АЗРФ вносит то обстоятельство, что АЗРФ до сих пор не существует в нормативных документах как единый объект регулирования хозяйственной деятельности, что не способствует осуществлению

единой скоординированной государственной политики. В Арктике государственные ведомства и каждый из восьми арктических субъектов Федерации имеют собственные стратегии действий, механизмы взаимодействия и координации между которыми в настоящее время не прописаны. Выступая в апреле 2019 г. на V Международном арктическом форуме (МАФ), президент В. В. Путин заявил, что новая стратегия развития российской Арктики до 2035 г. будет принята уже до конца 2019 г.⁶ Сможет ли в этих условиях активизация деятельности России в Арктике стать катализатором развития Дальнего Востока страны?

Особенности освоения Арктики Дальнего Востока России

Восточная Арктика — самая северная, наименее заселенная и слабо освоенная в хозяйственном отношении часть Дальнего Востока, включающая 13 арктических улусов Якутии и Чукотский автономный округ (см. рис. 1). Она охватывает 33,5% площади

³ В 2017 г. по СМП прошли 423 российских и 80 иностранных судов. — URL: <https://news.mail.ru/economics/35683774/?frommail=1>.

⁴ «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». Постановление Правительства РФ № 1064 от 31 августа 2017 г.; указ Президента Российской Федерации «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.» от 7 мая 2018 г. № 204.

⁵ См.: О новой редакции государственной программы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации». — URL: <http://government.ru/docs/29164/>.

⁶ Российскую стратегию Арктики примут в этом году. — URL: <http://ysia.ru/rossijskuyu-strategiyu-arktiki-do-2035-goda-primut-v-etom-godu/>.



Рис. 2. Этапы развития портов восточной Арктики
Fig. 2. Stages of development of the Eastern Arctic seaports

Дальнего Востока, здесь расположено 164 населенных пункта и проживают 159,5 тыс. человек. Наличие больших запасов природных ресурсов (золото, алмазы, олово, вольфрам, редкоземельные металлы, угли) создает благоприятные условия для развития добывающей промышленности и одновременно формирует в регионе моноотраслевую сырьевую экономику. В советское время государство предпочитало заселять Арктику и Крайний Север, создавая здесь крупные города; в 1990-х годах возобладала концепция освоения ресурсов более дешевым вахтовым методом, что привело к упадку социальной инфраструктуры во многих северных населенных пунктах [1]. В настоящее время применяется государственно-корпоративная модель трудоустройства, нацеленная на вахтовый метод в новых ресурсных точках роста и стационарные поселения, постепенно переводимые в вахтовый (полустационарный) режим в староосвоенных районах. В местах компактного проживания коренных малочисленных народов Севера отмечается сильное государственное присутствие (поддержка). Грузы для местных жителей доставляют в рамках северного завоза. Базовыми портами восточной Арктики являются Владивосток, Ванино и Находка.

Транспортная инфраструктура выступает основой процесса освоения любого региона. Что касается современной конфигурации транспортной сети дальневосточной Арктики, то она проста: Северный морской путь является основной широтной магистралью, к которой с юга выходят меридиональные (водные и сухопутные) трассы, требующие соединения между собой. Существуют большие трудности по всем составляющим транспортной инфраструктуры. Арктические порты Дальнего Востока не имеют выхода на железнодорожную сеть страны. Большинство из них не способно принимать суда с большим дедвейтом, хотя перспективы развития арктического судоходства связаны с использованием именно крупнотоннажных судов.

Современная ситуация с транспортной инфраструктурой региона формировалась в течение дли-

тельного времени, а ее ускоренное решение может выступить стимулом как экономической интеграции севера Дальнего Востока в национальный хозяйственный комплекс, так и совершенствования системы расселения в регионе.

Порты восточной Арктики

Являясь «реперными точками» транспортной системы севера Дальнего Востока, порты восточной Арктики в своем развитии прошли четыре этапа (рис. 2). На первом этапе (1940—1970 гг.) были введены в эксплуатацию порты Тикси, Беринговский, Провиденция и решались в основном военно-стратегические задачи. На втором этапе (1971—1990 гг.) стратегия развития портов основывалась на принципе единства с прилегающей территорией и решении задач освоения природных богатств Севера и создания СМП, способного выполнять оборонные функции государства и обеспечивать необходимые условия для развития коренных малочисленных народов Севера [2]. Именно в это время перевозки грузов по СМП в советское время достигли исторического максимума — 6,5 млн т. В портах Певек, Эгвекинот и Анадырь велась широкомасштабная реконструкция причалов для приема лихтеровозов, которые получили широкое применение. Третий этап (1991—2012 гг.) связан с глубоким системным кризисом, оттоком населения, сокращением производства, изменением централизованной системы завоза грузов в северные регионы [3], что привело к резкому снижению грузооборота и деградации портов восточной Арктики.

Современный, четвертый этап (с 2013 г. по настоящее время) связан с активизацией освоения Арктики. В рамках новой стратегии развития АЗРФ порты рассматриваются как системообразующие элементы, которые будут оказывать положительное влияние на прилегающие территории и способствовать развитию СМП. В настоящее время в арктических портах идет создание логистической инфраструктуры для межконтинентальных перевозок «Западная Европа — Северо-Восточная Азия — Западное

побережье Америки», формирование современной информационно-телекоммуникационной инфраструктуры для безопасного судоходства по СМП, создание «портов-убежищ» для предотвращения чрезвычайных ситуаций и загрязнения полярных вод в результате изменения климата.

В ходе современного этапа отмечаются рост грузооборота портов на 11% (2013 г. — 0,59 млн т, 2017 г. — 0,66 млн т), изменение структуры каботажных грузов (2013 г.: уголь — 62%, нефтепродукты — 22%, прочие грузы — 16%; 2017 г.: машины и оборудование — 43%, уголь — 38%, нефтепродукты — 11%, прочие грузы — 8%); в общем грузообороте портов появляется экспорт угля (2016 г. — 259 тыс. т).

Названные изменения связаны с реализуемыми проектами в рамках новой стратегии развития АЗРФ. Так, в 2017 г. в рамках проекта территории опережающего социально-экономического развития (ТОР) «Беринговский» уголь, добываемый на месторождении «Фандюшкинское поле», был отправлен на экспорт через порт Беринговский в объеме 217 тыс. т⁷. В рамках реконструкции Жатайской судовой верфи, для которой потребовались строительная техника и оборудование⁸, грузы поступали через порт Тикси. В рамках строительства плавучей АЭС через порт Певек завозились материалы для модернизации береговой инфраструктуры⁹.

Поскольку с начала активизации процесса освоения Арктики прошло менее пяти лет, вопрос о том, насколько успешно реализуются проекты по развитию портов и прилегающих территорий в восточной Арктике, остается открытым. Реакцию на эти изменения можно проследить при помощи зависимости между динамикой численности населения и изменениями грузооборота портов. Модель «Port-city» [4] объясняет закономерности развития порта и портового региона¹⁰. Оговоримся: названная модель создавалась для описания состояния портового хозяйства в условиях плотно заселенных регионов Западной Европы [5], поэтому использовать ее для оценки перспектив развития портовых районов восточной Арктики следует с осторожностью ввиду наличия здесь огромных слабоосвоенных территорий, неравномерно развитого эко-

номического пространства и дисперсной системы расселения.

Традиционно считается [6—8], что порты являются важнейшими инфраструктурными активами, которые служат катализатором экономического роста портовых районов. Однако в восточной Арктике отмечается феномен снижения вклада портов в создание валового регионального продукта (ВРП). Сравнительный анализ динамики ВРП Чукотского автономного округа, являющегося самым «портовым регионом» севера Дальнего Востока, и грузооборота портов Чукотки не обнаруживает корреляции между приростом общих масштабов грузооборота и ВРП региона, что можно объяснить особенностями специализации экономики арктического региона, когда в структуре прироста ВРП начинает доминировать золотодобыча, а вклад портовой деятельности постепенно снижается. В результате может наблюдаться ситуация падения грузооборота порта при росте численности населения (пример — Анадырь). Тем не менее условия реализации модели «Port-city» для портов Тикси, Провиденция, Эгвекинот и Беринговский, демонстрирующих одновременное снижение грузооборота и сокращение численности населения (рис. 3), позволяют интерпретировать сложившуюся ситуацию как потребность портовых районов в переориентации на новые источники роста в рамках проведения экономических реформ.

Для слабо освоенного и дисперсно заселенного региона восточной Арктики возможным вариантом решения названной проблемы может стать идея трансформации портов в транспортно-промышленные узлы. В качестве определяющего фактора развития порта в этом случае выступает тесная связь с портовым районом, когда создание промышленных комплексов сопряжено с формированием производственной и транспортной инфраструктуры [9]. Данный подход заложен, например, в программе развития севера Якутии¹¹.

В отечественной практике примером удачной реализации подобной идеи выступает «Ванино — Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел», образованный в советское время на базе портов Ванино и Советская Гавань (Хабаровский край). В результате подобного решения рост про-

⁷ Уголь Чукотки! Для морского порта Беринговский разработают предложения по созданию инфраструктуры. — URL: <https://neftegaz.ru/news/transport-and-storage/197408-ugol-chukotki-dlya-morskogo-porta-beringovskiy-razrabotayut-predlozheniya-po-sozdaniyu-infrastruktur/>.

⁸ Реконструкция порта Тикси и строительство Жатайской судовой верфи позволит создать более 4,5 тысячи рабочих мест. — URL: <http://www.morvesti.ru/detail.php?ID=67799>.

⁹ Морской порт Певек — опорный пункт системы безопасности мореплавания в Арктике // Мор. порты. — 2017. — № 9. — URL: <http://www.morvesti.ru/interview/detail.php?ID=72276>.

¹⁰ Речь идет о снижении доли затрат на перевалку грузов в порту, увеличении расстояния перевозок по мере технологического развития порта, увеличении объемов перевалки грузов с высокой добавленной стоимостью, преобладании доли транспортно-логистических услуг над долей услуг по перевалке грузов в объеме полученного дохода порта.

¹¹ Кондратьева В. И. Северо-Якутская опорная зона развития Арктической зоны Российской Федерации. — URL: <https://docplayer.ru/58416169-Severo-yakutskaya-opornaya-zona-razvitiya-arkticheskoy-zony-rossiyskoy-federacii.html>.

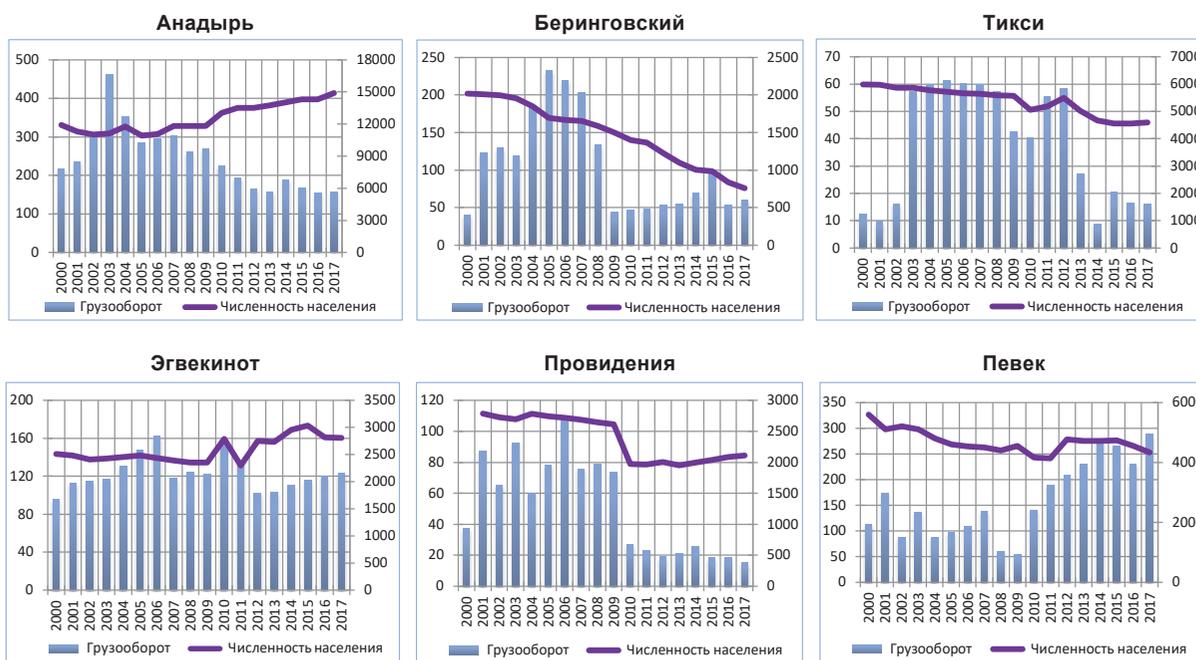


Рис. 3. Численность населения (чел., правая шкала) и грузооборот портов восточной Арктики (тыс. т, левая шкала)
 Fig. 3. Population (people, right scale) and cargo turnover of the Eastern Arctic ports (thousand tons, left scale)

изводственно-экономической деятельности портов способствовал расширенному развитию хозяйственного комплекса прилегающих территорий [10].

Положительный опыт создания транспортно-промышленных узлов имеется и за рубежом. Так, в городе Таранто (Италия) в 1957 г. был построен металлургический комбинат, а затем на его основе получили активное развитие портовые зоны индустриального типа (Maritime Industrial Development Area) [11].

Трансформация деятельности портов по типу транспортно-промышленных узлов способствует образованию устойчивых промышленно-транспортных связей порта с отдаленными регионами. В случае восточной Арктики речь идет о реализации концепции взаимодействия Северной (Якутия, Чукотка и Камчатка) и Южной (Приморский и Хабаровский края, Амурская область) транспортно-производственных дуг, формирующихся на Дальнем Востоке [12], а также о формировании на юге Дальнего Востока сети опорных городов, выступающих базой региона при организации вахтовой схемы освоения Арктики.

Интересы России и активность Китая в освоении Арктики

Транспортная инфраструктура определяет развитие региона и его хозяйственного комплекса. Одним из главных вопросов развития сухопутной Арктики Дальнего Востока, имеющим не только российское, но и международное значение, является строительство автомобильного и железнодорожного мостов через реку Лену у Якутска. В настоящее время Амуро-Якутская железнодорожная маги-

страль заканчивается у станции Нижний Бестях, находящейся на противоположном от Якутска берегу реки. Строительство автодорожного моста является основным звеном «Северного широтного пояса» — транспортного коридора от Иркутска до Магадана, связывающего Восточную Сибирь с портами Охотского моря. Железнодорожный мост через Лену соединит Транссиб и Байкало-Амурскую магистраль с СМП, что позволит в перспективе создать международный транспортный коридор от Европы до Китая через СМП, Тикси, Якутск и Благовещенск. Это возможно при условии реконструкции порта Тикси, строительства причалов на реках Анабар, Яна, Индигирка и Колыма.

В этом случае, как отмечают эксперты [13], вовлечение в систему СМП речного пункта пропуска «Джалинда», расположенного вблизи пересечения Транссибирской и Байкало-Амурской железнодорожных магистралей, обеспечит более короткий международный транспортный коридор («Северный транзит»). Якутск, оказавшись на пересечении сухопутных и водных путей, превратится в оживленный транспортный узел, а участок «Мохэ (Китай) — Джалинда — Сковородино — Тында — Нерюнгри — Якутск» позволит связать КНР с СМП (порт Тикси) через Амурскую область и Якутию.

«Северный транзит», с одной стороны, является дополнительной меридиональной трассой, соединяющей СМП и южные районы Дальнего Востока, с другой — выступит дополнительным транспортным маршрутом «Ледяного шелкового пути», расцениваемого Китаем как важный элемент развития его морских торговых коммуникаций из Азии в Европу [14].

Особо отметим, что хотя геополитические интересы Китая в Арктике имеют естественные ограничения ввиду отсутствия у страны прав на арктические территории планеты, арктическая стратегия Китая [15] ориентируется на активные методы отстаивания национальных интересов КНР в данном регионе. Речь идет о различных формах кооперации, будь то участие с 2013 г. в качестве наблюдателя в Арктическом совете, создание совместных научных станций или участие в совместных добывающих проектах с Россией [16]. Примерами коллаборации России и Китая в Арктике являются проект производства сжиженного газа «Ямал СПГ», реализуемый российским газовым гигантом ПАО «НОВАТЭК»¹², готовность китайских инвесторов вкладывать средства в строительство нового глубоководного порта в Архангельске и железнодорожной магистрали Белкомур [17]. Кооперационная деятельность Китая в Арктике сочетается с «тактикой настойчивости». КНР стремится чаще заявлять о своих правах в данном регионе с расчетом на то, что в конце концов мировое сообщество к этому привыкнет. Перед Россией в этой связи стоит задача сохранения арктического региона как национальной ресурсной базы и транспортной артерии. Долгосрочные отношения с Китаем в деле хозяйственного освоения Арктики должны строиться на компромиссе взаимодействия и соперничества. Поиск разумного баланса в данном вопросе является для России важной задачей XXI в., которая может во многом определить перспективы развития Дальнего Востока в целом и которую еще только предстоит решить.

Инструменты стимулирования развития АЗРФ

Включение АЗРФ в зону ответственности Минвостокразвития России напрямую не влияет на инвестиционные выгоды Якутии или Чукотского автономного округа. Названные субъекты Федерации входят в Дальневосточный федеральный округ и действующие там инструменты поддержки инвестиций¹³ распространяются на них автоматически [18]. Тем не менее на V МАФ в апреле 2019 г. президент В. В. Путин отметил, что преференции для

инвесторов в АЗРФ должны быть более продвинутыми и устойчивыми, чем на Дальнем Востоке, поэтому Правительство РФ должно «разработать проект специального федерального закона об особой системе преференций для инвесторов Арктической зоны»¹⁴. Принятие закона Государственной думой планируется до конца 2019 г.

В целях повышения социально-экономической устойчивости развития АЗРФ предлагается создать ряд территорий опережающего развития (ТОР), «Свободный порт Певек» в рамках реализуемого на Дальнем Востоке проекта «Свободный порт Владивосток»¹⁵ и восьми опорных зон (по числу «арктических» субъектов России) (рис. 4).

На Дальнем Востоке ключевыми инструментами реализации программы развития АЗРФ станут две опорные зоны развития — Северо-Якутская и Чукотская, представляющие собой комплексные проекты, направленные не только на существенное укрепление экономики арктического сектора, но и на достижение стратегических интересов и обеспечение национальной безопасности России в Восточной Арктике.

Неразвитость транспортной и энергетической инфраструктуры является основной проблемой обеих восточных опорных зон развития АЗРФ, замедляя их системное формирование и устойчивое развитие [19]. Поэтому в названных опорных зонах в качестве системообразующих выделяются проекты, предусматривающие опережающую реконструкцию и развитие транспортной и энергетической инфраструктуры, играющей важную роль в хозяйственной интеграции двух соседствующих арктических территорий. Транспортная и энергетическая инфраструктура будет «стягивать» эти регионы в устойчивое в хозяйственном плане пространственное образование — дальневосточную Арктику.

Среди крупных инвестиционных проектов Республики Саха (Якутия) и Чукотского автономного округа выделяется утвержденный в 2017 г. проект реконструкции граничащего с Якутией Чаун-Билибинского энергоузла на западе Чукотки. Речь идет о серьезных изменениях в энергоснабжении региона в связи с закрытием Билибинской АЭС¹⁶.

¹² Китайской стороне принадлежит почти треть 27-миллиардного проекта. Структура акционеров «Ямал СПГ»: российский «НОВАТЭК» — 50,1%, французский концерн «Total» — 20%, китайские «China National Petroleum» и «Silk Road Fund» — 20% и 9,9% соответственно. См.: Китайский Фонд «Шелкового пути» купил 9,9% «Ямал СПГ». — URL: <https://www.vedomosti.ru/business/news/2015/12/17/621420-fond-shelkovogo-puti-yamal-spg>.

¹³ Речь идет о льготных ставках на прибыль, понижающих коэффициентах по налогу на добычу полезных ископаемых и заявительном порядке возмещения налога на добавленную стоимость, об упрощенном порядке предоставлении земельных участков и неизменности условий реализации инвестиционных проектов.

¹⁴ Дальневосточные налоговые преференции распространят на Арктику. — URL: <http://ysia.ru/dalnevostochnye-nalogovye-preferentsii-rasprostranyat-na-arktiku/>.

¹⁵ Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» и Федеральный закон «О свободном порте Владивосток»» от 3 июля 2016 г. № 252-ФЗ.

¹⁶ Мощность Билибинской АЭС — 48 МВт, первый блок из четырех должен быть выведен из эксплуатации в 2019 г., остальные — в течение 10 лет.



Рис. 4. Опорные зоны Арктической зоны Российской Федерации. Картография выполнена В. Д. Хижняком на основании предоставленных данных
 Fig. 4. The key zones of the Arctic zone of the Russian Federation. Mapping performed by V. D. Khizhnyak on the basis of the data provided

Замещать эту АЭС до 2021 г. планируется дизельными ТЭС на 24 МВт и котельной в Билибино. Кроме того, запланированы две ЛЭП 110 кВ до Певека, где в конце 2019 г. должна быть установлена плавучая АЭС (ПАТЭС) на 70 МВт. Использование установленных мощностей ПАТЭС предполагается и в соседних районах Республики Саха (Якутия), что значительно усилит интеграцию Чукотки и Якутии в пространственном развитии хозяйства всего региона Дальневосточной Арктики [20].

Кроме интеграционных проектов в каждой из арктических зон России выделяются собственные инвестиционные проекты.

В разработанном проекте перспективного развития Северо-Якутской опорной зоны общий объем инвестиций на 2017—2030 гг. оценивается в 356,6 млрд руб., из них в инфраструктурные проекты — 147,5 млрд руб. (41,4%)¹⁷. Цель формирования Северо-Якутской опорной зоны — развитие добывающей промышленности (добыча углеводородного сырья на территории Анабарского района, олова в Усть-Янском районе, разработка золоторудных месторождений на северо-востоке Якутии). Ожидается, что мощность грузопотока Северо-Якутской опорной зоны составит 0,7 млн т [21]. Для ее развития предусмотрено создание транспортного узла,

где ключевым элементом выступает порт Тикси, включающий комплексный инвестиционный проект реконструкции и модернизации Жатайского судоремонтно-судостроительного завода с общим объемом инвестиций 2,6 млрд руб. [22].

Общий объем инвестиций в развитие Чукотской опорной зоны до 2030 г. оценивается в 409 млрд руб., в том числе 53% — частные вложения. Предполагается, что государственные инвестиции в инфраструктуру обеспечат запуск проекта развития Баминской рудной зоны, а поддержка правительством округа частных инвесторов обеспечит приток инвестиций и запуск проекта развития Беринговского угольного бассейна ТОР «Беринговский». Большие объемы инвестиций намечаются в общезональные инфраструктурные объекты: строительство угольного терминала круглогодичного использования в лагуне Аринай (около 5 млрд руб.), железнодорожной ветки протяженностью 28 км, автомобильных дорог и систем энергоснабжения [23]. Уголь будет доставляться по железной дороге в угольный терминал и экспортироваться в страны АТР.

Большая часть инвестиционных проектов Чукотской опорной зоны будет реализована на льготных условиях проектов ТОР «Беринговский» и «Свободный порт Певек», предоставляющих резидентам

¹⁷ Борисов Е. А. Перспективы развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия). 2016. — URL: <https://docplayer.ru/27259700-Perspektivy-razvitiya-arkticheskoy-zony-respubliki-saha-yakutiya-borisov-egor-afanasevich-glava-respubliki-saha-yakutiya.html>.

сходные льготные условия функционирования¹⁸. Основные отличия ТОР «Беринговский» от «Свободный порт Певек» заключаются в следующем:

- ТОР «Беринговский» ориентирован на создание предприятий ТЭК и альтернативных видов энергии для нужд Чукотки; территория обладает строго очерченными границами; объем капиталовложений резидентов ТОР — не менее 500 тыс. руб.; земельные участки предоставляет АО «Корпорация развития Дальнего Востока»;
- «Свободный порт Певек» ориентирован на развитие любых видов деятельности (за исключением добычи нефти и газа), предназначенных для внешнего рынка; нет строго очерченных границ; объем капиталовложений резидентов свободного порта — не менее 5 млн руб.; земельные участки предоставляют государственные и муниципальные органы.

Камчатский край юридически не входит в восточную Арктику. Однако Петропавловск-Камчатский выступает опорным городом развития АЗРФ и является восточным хабом СМП. Предполагается, что в порту Петропавловск-Камчатский будет создан современный транспортный узел для перевозки транзитных контейнеров между Западной Европой, Северо-Восточной Азией и западным побережьем Америки [24]. Создание многофункционального транзитного грузового терминала предполагает серьезную модернизацию инфраструктуры на льготных условиях. Камчатский хаб будет создан в рамках ТОР «Камчатка» и будет включать рефрижераторный комплекс, причалы, ремонтные цехи и склады. Общий объем инвестиций — 1,6 млрд руб. Второй проект — «Свободный порт Камчатка» подразумевает создание многофункционального узла для транзитных грузов пропускной способностью 1,2 млн т в год, а общий объем инвестиций составит 4 млрд руб. Оба проекта имеют схожие льготы¹⁹.

Заключение

Резюмируя изложенное, отметим следующее.

1. Проблема взаимодействия южных и арктических районов Дальнего Востока важна для повышения связности национального экономического пространства. Определяющим фактором при этом выступает создание развитой транспортной инфраструктуры в регионе.

2. Активизация деятельности государства в арктических регионах Дальнего Востока усиливает вектор транспортно-сырьевой специализации восточной Арктики, стимулирует развитие Северо-Якутской и Чукотской опорных зон социально-экономического развития, дополняет систему арктических портов СМП меридиональными транспортными трассами.

3. Перспективы развития Северо-Якутской и Чукотской опорных зон зависят от переплетения ряда функциональных направлений. Первое обусловлено стратегическим значением в экономике страны освоения Арктики, второе — долговременными перспективами добычи полезных ископаемых и увеличением объема их экспорта, третье — созданием льготных режимов «Свободного порта Владивосток» и территорий опережающего развития, требующих значительных инвестиционных вложений и соответствующей нормативно-законодательной проработки вопроса. В качестве системообразующих в названных опорных зонах выступают проекты реконструкции и развития транспортной и энергетической инфраструктуры, «стягивающие» эти регионы в устойчивое в хозяйственном плане пространственное образование, — восточную Арктику.

4. Развитие арктических портов Дальнего Востока должно осуществляться в форме транспортно-промышленных узлов, в противном случае порты восточной Арктики будут и дальше влиять на экономику портового региона лишь через увеличение объемных показателей своей работы.

5. Оценки показывают, что деятельность России по освоению восточной Арктики не только позитивно влияет на рост экономического потенциала Дальнего Востока, но и стимулирует интерес Китая к использованию транспортного коридора «Северный транзит» как дополнительного транспортного маршрута «Ледяного шелкового пути». С учетом современной активности Китая в Арктике перед Россией стоит задача сохранения арктического региона как национальной ресурсной базы и транспортной артерии. Долгосрочные отношения с Китаем в деле хозяйственного освоения Арктики должны строиться на компромиссе взаимодействия и соперничества. Поиск разумного баланса в этом вопросе — важная задача России в XXI в., которая может определить перспективы развития Дальнего Востока в целом и которую еще только предстоит решить.

¹⁸ Таможенные преференции, снижение административных барьеров, налоговые каникулы (налоговая ставка устанавливается в размере 0% по налогу на прибыль на первые пять налоговых периодов, в последующие пять лет применяется ставка не менее 12%, резиденты освобождаются от уплаты налога на имущество организаций в течение пяти лет и земельного налога в течение трех лет). См.: Сравнение режимов ТОР и СПВ в Чукотском автономном округе. — URL: <https://minvr.ru/upload/iblock/a0e/%D0%A1%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%A2%D0%9E%D0%A0%20%D0%B8%20%D0%A1%D0%9F%D0%92%20%D0%B2%20%D0%A7%D0%90%D0%9E.pdf>.

¹⁹ Сравнение режимов ТОР и СПВ в Камчатском крае. — URL: <https://minvr.ru/upload/iblock/ae1/%D0%9F%D0%B0%D0%BC%D1%8F%D1%82%D0%BA%D0%B0%20%D1%81%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BD%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%20%D0%A2%D0%9E%D0%A0%20%D0%B8%20%D0%A1%D0%9F%D0%92%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%9A%D0%B0%D0%BC%D1%87%D0%B0%D1%82%D0%BA%D0%B5.pdf>.

Если Правительству Российской Федерации удастся избежать подводных камней, накопленной сложившейся практикой освоения и управления в АЗРФ, то освоение восточной Арктики и реализация инфраструктурных проектов Северного морского пути явятся мощным катализатором развития Дальнего Востока России.

Работа выполнена в рамках проекта «Дальневосточная Арктика: системные исследования по разработке экономических механизмов и прогнозов имплантации новых технологий рационального использования региональных ресурсов» в соответствии с «Приоритетными направлениями научных исследований Президиума РАН».

Литература

1. *Леонов С. Н.* Проблемы трудоустройства регионов российской Арктики // Проблемы социально-экономического развития Сибири. — 2018. — № 2. — С. 56—63.
2. *Кугаевский А. А.* Эффективность регионального транспортного комплекса (методические вопросы). — Новосибирск: Наука, 1989. — 128 с.
3. *Кудрявцев О. М., Лебедев Г. В.* Развитие арктических портов России // Мор. порты. — 2016. — № 5. — С. 22—24.
4. *Ducruet C.* Port-city relationships in Europe and Asia // J. of Intern. Logistics and Trade. — 2006. — № 4 (2). — P. 13—35.
5. *Ducruet C., Jeong O.-J.* European port-city interface and its Asian application: Research Report; 2005, № 17 / Korea Research Inst. for Human Settlements. — URL: <http://www.krihs.re.kr>.
6. *Giuliano G., Brien T.* Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands // Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143. OECD Publishing. — [S. l.], 2009. — P. 77—108.
7. *Haезendonck E.* Essays on Strategy Analysis for Seaports // Intern. J. of Maritime Economics. — 2002. — № 4. — P. 185—187.
8. *Klink V.* Towards the borderless main port Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems. — [S. l.], 1995. — (Tinbergen Inst. Research Series; № 104).
9. *Ли Х. Ч.* Современное положение и задачи индустриального комплекса, созданного с целью привлечения инвестиций в обрабатывающую промышленность Дальнего Востока России // Материалы Девятого Дальневосточного российско-корейского форума. — Владивосток, 2019. — С. 48—59.
10. *Заостровских Е. А.* Эволюция портовых функций в контексте развития экономики региона // Регионалистика. — 2018. — Т. 5, № 3. — С. 68—76. — DOI: 10.14530/reg.2018.3.68.
11. *Dunford M., Godfrey Y.* Regional development: port-industrial complexes // International Encyclopedia in Human Geography. — [S. l.], 2009. — P. 285—294. — DOI: 10.1016/B978-008044910-4.00858-0.
12. Синтез научно-технических и экономических прогнозов: Тихоокеанская Россия-2050 / Под ред. П. А. Минакира, В. И. Сергиенко; Рос. акад. наук, Дальневост. отд-ние, Ин-т экон. исслед. — Владивосток: Дальнаука, 2011. — 912 с.
13. *Гомилевская Г. А., Сакун В. С.* Возможности государственно-частного партнерства при создании региональных предпринимательских проектов на примере концепции приграничного кластера «Джалинда» в Амурской области // Территория новых возможностей: Вестн. Владивост. гос. ун-та экономики и сервиса. — 2016. — Т. 8, № 4 (35). — С. 92—109.
14. Action plan on the Belt and Road Initiative: Initiative issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, on March 28, 2015. — URL: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm.
15. China's Arctic Policy / The State Council Information Office of the People's Republic of China. — Jan. 2018. — First Edition 2018. — URL: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm.
16. *Леонов С. Н.* Взаимодействие России и Китая в Арктике // Рос.-кит. исслед. — 2019. — Т. 3, № 3. — С. 7—16.
17. *Морозов Ю. В., Клименко А. Ф.* Китай и другие государства Северо-Восточной Азии в «арктической гонке» // Китай в мировой и регион. политике. История и современность. — 2015. — Т. 20, № 20. — С. 173—191.
18. *Леонов С. Н.* Инструменты реализации государственной региональной политики в отношении Дальнего Востока России // Пространств. экономика. — 2017. — № 2. — С. 41—67. — DOI: 10.14530/se.2017.2.041-067.
19. *Минакир П. А., Краснопольский Б. Х., Леонов С. Н.* Исследования по проблемам развития Дальневосточной Арктики: экономические аспекты // Регионалистика. — 2016. — Т. 3, № 4. — С. 6—19. — DOI: 10.14530/reg.2016.4.
20. *Краснопольский Б. Х.* Дальневосточная Арктика: инновационные преобразования и экономические механизмы рационального природопользования и социального развития // Регионалистика. — 2019. — Т. 6, № 4. — С. 32—44. — DOI: 10.14530/reg.2019.4.32.
21. *Дмитриева М. А.* Формирование грузовых потоков и транспортное обеспечение завоза грузов // Проблемные аспекты развития транспортной системы: Материалы научно-практической конференции с международным участием / Под ред. Г. В. Давыдовой, Г. Н. Войниковой, А. И. Бирюковой. — Иркутск, 2015. — С. 57—65.
22. *Грузинов В. М., Зворыкина Ю. В., Иванов Г. В. и др.* Арктические транспортные магистрали на суше, акваториях и в воздушном пространстве // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 1 (33). — С. 6—20. — DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20.

23. Тарасова О. В., Соколова А. А. Перспективы комплексного освоения Чукотского АО // Мир экономики и управления. — 2018. — Т. 18, № 2. — С. 69—85. — DOI: 10.25205/2542-0429-2018-18-2-69-85.
24. Заостровских Е. А. Морские порты Восточной Арктики и опорные зоны Северного морского пути // Регионалистика. — 2018. — Т. 5, № 6. — С. 92—106. — DOI: 10.14530/reg.2018.6.92.

Информация об авторах

Леонов Сергей Николаевич, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН (680042, Хабаровск, Тихоокеанская ул., 153), e-mail: Leonov@ecrin.ru.

Заостровских Елена Анатольевна, кандидат экономических наук, научный сотрудник, Институт экономических исследований Дальневосточного отделения РАН (680042, Хабаровск, Тихоокеанская ул., 153), e-mail: zaost@ecrin.ru.

Библиографическое описание данной статьи

Леонов С. Н., Заостровских Е. А. Потенциал восточной Арктики как катализатор развития Дальнего Востока России // Арктика: экология и экономика. — 2019. — № 4 (36). — С. 4—15. — DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-4-15.

THE EASTERN ARCTIC FACILITIES ACCELERATE THE RUSSIAN FAR EAST DEVELOPMENT

Leonov S. N., Zaostrovskikh E. A.

Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (Khabarovsk, Russian Federation)

The article was received on August 9, 2019

Abstract

The Eastern Arctic covers 33.5% of the Far East territory. It is the northernmost, least populated, poorly developed part of the region and its potential resource store. Currently the interaction of the southern and Arctic regions of the Far East in terms of increasing the national economic space coherence becomes a major problem. According to the article the determining factor in this case is the creation of a developed transport infrastructure. The current configuration of the Eastern Arctic transport network of is simple: the Northern Sea Route is the main latitudinal artery, to which meridional (water and overland) routes run from the South. The study testifies to the fact that the intensification of state activity in the Arctic regions of the Far East enhances the transport and raw materials specialization of the Eastern Arctic, stimulating the development of the North Yakut and Chukotka social and economic key zones and supplying the system of Arctic ports of the Northern Sea Route with meridional transport lines. The paper argues that the backbone in both Far East key zones should be projects of reconstruction and development of transport and energy infrastructure, “pulling” these regions into an economically stable spatial entity — the Eastern Arctic. The study justifies the development of the Arctic ports of the Far East in the form of transport and industrial hubs; otherwise they are doomed to be ports that affect the region economy only through an increase in the volume indicators. The paper shows that Russia’s development of the Eastern Arctic not only positively affects the growth of the economic potential of the Far East, but also stimulates the interest of foreign countries, especially China, in the use of the Northern Transit transport corridor as an additional transport route for the Chinese Ice Silk Road. The current activity of China and some foreign states in the Arctic challenge Russia to preserve the Arctic region as a national resource base and transport artery. If the Russian government manages to avoid the pitfalls accumulated by the prevailing development and management

practice in the Arctic zone of the Russian Federation, the development of the Eastern Arctic and the implementation of infrastructure projects of the Northern Sea Route will accelerate the development of the Russian Far East.

Keywords: *Far East, Eastern Arctic, Northern Sea Route, key zones of social and economic development, seaports.*

The work was carried out in the framework of the project “Far Eastern Arctic: systematic research on the development of economic mechanisms and forecasts for the implantation of new technologies for sound management of regional resources” in accordance with the Priority Research Areas of the Presidium of the Russian Academy of Sciences

References

1. Leonov S. N. Problemy trudoobespecheniya regionov rossiiskoi Arktiki. [Labor supply problems in the Russian Arctic regions]. *Problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Sibiri*, 2018, no. 2, pp. 56—63. (In Russian).
2. Kugaevskii A. A. Effektivnost' regional'nogo transportnogo kompleksa (metodicheskie voprosy). [The effectiveness of the regional transport complex (methodological issues)]. Novosibirsk: Nauka, 1989, 128 p. (In Russian).
3. Kudryavtsev O. M., Lebedev G. V. Razvitie arkticheskikh portov Rossii. [The development of the Arctic ports Russia]. *Mor. porty*, 2016, no. 5, pp. 22—24. (In Russian).
4. Ducruet C. Port-city relationships in Europe and Asia. *J. of Intern. Logistics and Trade*, 2006, no. 4 (2), pp. 13—35.
5. Ducruet C., Jeong O.-J. European port-city interface and its Asian application: Research Report; 2005, no. 17. Korea Research Inst. for Human Settlements. Available at: <http://www.krihs.re.kr>.
6. Giuliano G., Brien T. Responding to Increasing Port-Related Freight Volumes: Lessons from Los Angeles / Long Beach and Other US Ports and Hinterlands. *Port Competition and Hinterland Connections. Round Table 143*. OECD Publishing. [S. l.], 2009, pp. 77—108.
7. Haezendonck E. Essays on Strategy Analysis for Seaports. *Intern. J. of Maritime Economics*, 2002, no. 4, pp. 185—187.
8. Klink V. Towards the borderless main port Rotterdam: an analysis of functional, spatial and administrative dynamics in port systems. [S. l.], 1995. (Tinbergen Inst. Research Series; no. 104).
9. Li Kh. Ch. Sovremennoe polozhenie i zadachi industrial'nogo kompleksa, sozdannogo s tsel'yu privlecheniya investitsii v obrabatyvayushchuyu promyshlennost' Dal'nego Vostoka Rossii. [The current situation and tasks of the industrial complex created with the aim of attracting investment in the manufacturing industry of the Russian Far East]. *Materialy Devyatogo Dal'nevostochnogo rossiisko-koreiskogo foruma*. Vladivostok, 2019, pp. 48—59. (In Russian).
10. Zaostrovskikh E. A. Evolyutsiya portovykh funktsii v kontekste razvitiya ekonomiki regiona. *Regionalistika*, 2018, vol. 5, no. 3, pp. 68—76. DOI: 10.14530/reg.2018.3.68. (In Russian).
11. Dunford M., Godfrey Y. Regional development: port-industrial complexes. *International Encyclopedia in Human Geography*. [S. l.], 2009, pp. 285—294. DOI: 10.1016/B978-008044910-4.00858-0.
12. Sintez nauchno-tehnicheskikh i ekonomicheskikh prognozov: Tikhookeanskaya Rossiya-2050. [The Synthesis of Scientific-Technological and Economic Forecasts: Pacific Russia-2050]. Pod red. P. A. Minakira, V. I. Sergienko; Ros. akad. nauk, Dal'nevost. otd-nie, In-t ekon. issled. Vladivostok, Dal'nauka, 2011, 912 p. (In Russian).
13. Gomilevskaya G. A., Sakun V. S. Vozmozhnosti gosudarstvenno-chastnogo partnerstva pri sozdanii regional'nykh predprinimatel'skikh proektov na primere kontseptsii prigranichnogo klastera “Dzhalinda” v Amurskoi oblasti. [Opportunities for public-private partnership to create and development of cross-border clusters on the example of cluster “Dzhalinda” in the Amur region]. *Territoriya novykh vozmozhnostei. Vestn. Vladivost. gos. un-ta ekonomiki i servisa*, 2016, vol. 8, no. 4 (35), pp. 92—109. (In Russian).
14. Action plan on the Belt and Road Initiative: Initiative issued by the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, with State Council authorization, on March 28, 2015. Available at: http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm.
15. China's Arctic Policy. The State Council Information Office of the People's Republic of China. Jan. 2018. First Edition 2018. Available at: http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/26/c_136926498.htm.
16. Leonov S. N. Vzaimodeistvie Rossii i Kitaya v Arktike. [Cooperation of Russia and China in the Arctic]. *Ros-kit. issled*, 2019, vol. 3, no. 3, pp. 7—16. (In Russian).
17. Morozov Yu. V., Klimenko A. F. Kitai i drugie gosudarstva Severo-Vostochnoi Azii v “arkticheskoi gonke”. [Countries of North-Anastasia in the “Arctic Race”]. *Kitai v mirovoi i region. politike. Istoriya i sovremennost'*, 2015, vol. 20, no. 20. — S. 173—191. (In Russian).
18. Leonov S. N. Instrumenty realizatsii gosudarstvennoi regional'noi politiki v otnoshenii Dal'nego Vostoka Rossii. [Tools of the State Regional Policy in the Russian Far East]. *Prostranstv. ekonomika*, 2017, no. 2, pp. 41—67. DOI: 10.14530/se.2017.2.041-067. (In Russian).
19. Minakir P. A., Krasnopol'skii B. Kh., Leonov S. N. Issledovaniya po problemam razvitiya Dal'nevostochnoi Arktiki: ekonomicheskie aspekty. [Studies on the Problems of Development of the Far Eastern Arctic: Eco-

- omic Aspects]. *Regionalistika*, 2016, vol. 3, no. 4, pp. 6—19. DOI: 10.14530/reg.2016.4. (In Russian).
20. *Krasnopol'skii B. Kh. Dal'nevostochnaya Arktika: innovatsionnye preobrazovaniya i ekonomicheskie mekhanizmy ratsional'nogo prirodopol'zovaniya i sotsial'nogo razvitiya. [The Far Eastern Arctic: The Role of Infrastructure in the Economic Development and System Formation of Support Zones]. Regionalistika*, 2019, vol. 6, no. 4, pp. 32—44. DOI: 10.14530/reg.2019.4.32. (In Russian).
21. *Dmitrieva M. A. Formirovanie gruzovykh potokov i transportnoe obespechenie zavoza gruzov. [Formation of cargo flows and transportation]. Problemye aspekty razvitiya transportnoi sistemy: Materialy nauchno-prakticheskoi konferentsii s mezhdunarodnym uchastiem. Pod red. G. V. Davydovoi, G. N. Voinikovoi, A. I. Biryukovoi. Irkutsk*, 2015, pp. 57—65. (In Russian).
22. *Gruzinov V. M., Zvorykina Yu. V., Ivanov G. V., Sychev Yu. F., Tarasova O. V., Filin B. N. Arkticheskie transportnye magistrali na sushe, akvatoriyakh i v vozdushnom prostranstve. [Arctic transport routes on land, in water and air areas]. Arktika: ekologiya i ekonomika*, 2019, no. 1 (33), pp. 6—20. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-1-6-20. (In Russian).
23. *Tarasova O. V., Sokolova A. A. Perspektivy kompleksnogo osvoeniya Chukotskogo AO. [Prospects for the Chukotka's Complex Development]. Mir ekonomiki i upravleniya*, 2018, vol. 18, no. 2, pp. 69—85. DOI: 10.25205/2542-0429-2018-18-2-69-85. (In Russian).
24. *Zaostrovskikh E. A. Morskie porty Vostochnoi Arktiki i opornye zony Severnogo morskogo puti. [Eastern Arctic Seaports and Support Zones of Northern Sea Route]. Regionalistika*, 2018, vol. 5, no. 6, pp. 92—106. DOI: 10.14530/reg.2018.6.92. (In Russian).

Information about the authors

Leonov Sergey Nikolaevich, Doctor of Economy, Professor, Leading Researcher, Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042), e-mail: Leonov@ecrin.ru.

Zaostrovskikh Elena Anatol'evna, PhD of Economy, Researcher, Economic Research Institute of Far Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences (153, Tikhookeanskaya Street, Khabarovsk, Russia, 680042), e-mail: zaost@ecrin.ru.

Bibliographic description of the article

Leonov S. N., Zaostrovskikh E. A. The Eastern Arctic facilities accelerate the Russian Far East development. *Arctic: Ecology and Economy*, 2019, no. 4 (36), pp. 4—15. DOI: 10.25283/2223-4594-2019-4-4-15. (In Russian).

© Leonov S. N., Zaostrovskikh E. A., 2019