

УДК 338.98+92
ББК 65.02
М 266

*Утверждено к печати Ученым советом
Института экономики и организации промышленного производства СО РАН*

М 266 **Марк Константинович Бандман. Избранные труды и продолжение начатого** / под ред. д.э.н. Малова В.Ю. – ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, 2014. – 448 с.

ISBN 978-5-89665-274-8

В 2014 г. Марку Константиновичу Бандману, д.э.н., профессору, исполнилось бы 90 лет. Не считая школьных лет и военного времени, вся его жизнь была посвящена экономико-географической науке и Сибири.

Изначально данная книга задумывалась просто как «Избранные труды М.К. Бандмана». Но оказалось, что именно в таком классическом виде издать ее не получается. Марк Константинович возглавлял и направлял научные исследования созданного им коллектива в течение 35 лет. Большинство публикаций (статей и монографий) являются совместными. Кроме того, и может быть более важным, мы сочли необходимым отражение последующих исследований его коллег и учеников, базирующихся на идеях М.К. Бандмана. Обязательность наполнения старых теоретических конструкций новыми реалиями считается одним из основных условий проверки ранее принятых теорий «на прочность». Представляется, что это в полной мере относится к идеям М.К. Бандмана, разработке и реализации которых он посвятил всю свою жизнь. Энциклопедические знания, убежденность в своих научных исследованиях и открытиях, любовь к Сибири в сочетании с исключительной простотой и искренностью в общении, а также крайне внимательное и бережное отношение к своим ученикам предопределили большой круг тех, кто его помнит и отдает дань его памяти.

УДК 338.98+92
ББК 65.02

ISBN 978-5-89665-274-8

© ИЭОПП СО РАН, 2014

Глава 5 ПРОБЛЕМЫ ОСВОЕНИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ И ФОРМИРОВАНИЕ АКВАТЕРРИТОРИАЛЬНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ КОМПЛЕКСОВ (2012 г.)¹

5.1. ОСВОЕНИЕ, ОБЖИВАНИЕ ИЛИ «НИЧЕГОНЕДЕЛАНИЕ»?

Среди разных точек зрения на проблемы освоения северных территорий и арктических акваторий России можно выделить две наиболее контрастные.

А. Оставить все «до лучших времен» по причине дороговизны буквально по всем параметрам (труд, транспорт, энергетика и др.). Если и осваивать, то только точно, вахтовыми методами и исключительно на коммерческой основе, т.е. только там, в том объеме и теми методами, которые удовлетворяют требованиям частных компаний, действующих в рыночной среде. Наиболее активные сторонники этого подхода – «либеральные» экономисты, рыночники, западные исследователи России.

Б. Не только осваивать, но и обживать, сохраняя сложившиеся территориальные общности людей, создавая условия повышенного комфорта для жизни здесь вновь прибывающего населения, повышая роль государственного участия не только в части создания специального законодательного обеспечения, но и финансируя многие инфраструктурные объекты. Наиболее активные сторонники этой парадигмы призывают как можно скорее реализовывать различные амбициозные проекты на Севере, приводя множество аргументов, что Север, Арктика² – это будущее России (и даже всего мира). Этот подход наиболее активно поддерживают губернаторы наших северных регионов, «государственники», военные.

Оценка коммерческой эффективности большинства «северных» (и тем более, «арктических») проектов однозначно указывает на убыточность абсолютного большинства из них. Убыточность усугубляется специфическими российскими условиями кредитования, принятыми

¹ В данной главе приведены выдержки из монографии: «Азиатская часть России: моделирование экономического развития в контексте опыта истории / отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов. – Новосибирск. – Изд-во СО РАН, 2012 (гл. 10–11).

² Здесь мы не будем задаваться специальным вопросом о строгости понятий и границах Севера и Арктики. Отметим, что для данного исследования достаточно определение «Севера» как территории с «очень сильными» уровнями дискомфорта по условиям жизни, а «Арктики» – территории с жесткими и крайне жесткими уровнями дискомфорта [Башалханова и др..., 2003; Азиатская часть..., 2008].

российскими банками: ставки по кредитам более 10%. Для частного капитала, в том числе и узкоотраслевой ориентации (например по добыче руд цветных металлов), существуют более выгодные проекты в «теплых» регионах страны и/или в других странах. Такой подход к Северу и Арктике нам представляется крайне ущербным. Далеко не все показатели народнохозяйственной эффективности можно учесть количественно. В современном мире само Пространство все более становится самоценностью, уникальным ограниченным ресурсом, за которое уже давно идет скрытая (а иногда и явная) борьба между государствами и их группировками. Не является исключением и зона Северного Ледовитого океана, его акватории, острова и даже само дно. Велико значение пространства и для осуществления коммуникационных связей, т.е. прокладки транспортных магистралей по территории, акватории и аэротории.

5.2. ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ СУБЕРЕНИЗАЦИИ ПРОСТРАНСТВА

Необходимость усиления северного и восточного векторов в транспортной политике диктуется требованием обеспечить новые варианты выходов отечественных производителей на мировые рынки вне зависимости от политик «транзитных» стран. Требуется ускорение создания портовых сооружений в бассейнах Тихого и Северного Ледовитого океанов, строительства судов ледового класса и поддержание ледокольного флота России на должном уровне. Это особенно актуально в свете резко усиливающейся активности многих государств, имеющих право на акватории Северного Ледовитого океана и учитывая оптимистические оценки геологов на возможность открытия там огромных запасов углеводородного сырья.

В последние годы в мирохозяйственной системе идет формирование новой конфигурации транспортной сети, отвечающей задачам и вызовам XXI века. Намечаются и оформляются международные транспортные коридоры, способные привести к трансформации мировой экономики и фундаментальному реформированию не только региональных рынков, но и мирового. Такие реалии определяют главную задачу первой половины XXI века для России и в не меньшей степени для Сибири – активное и своевременное подключение к формирующемуся транспортному мосту Европа–Азия¹.

¹ В этом отношении особенно наглядным является пример Китая, построившего в самое короткое время сложный участок железной дороги в Лхасу и имеющего самые серьезные намерения по созданию новых железнодорожных выходов в страны Центральной Азии, Персидского залива и в Европу в обход России.

Геополитическая асимметрия России, заложенная в целом в ее евразийском географическом положении, к началу XXI века значительно усилилась. Усиление различий и контрастов геополитических потенциалов по отдельным позициям просматривается и в ближней перспективе. Особенно это касается темпов экономического развития, характера демографических процессов, «социального контроля» и хозяйственной освоенности окраинных и приграничных территорий.

Немаловажное значение, особенно после распада СССР, имеет и военная составляющая независимого от третьих стран и контролируемого пространства: это возможность рассеивания вооруженных сил, но при обязательном условии эффективного управления ими. Не секрет, что именно Северный и Тихоокеанский флоты России сегодня составляют основу стратегических ядерных сил морского базирования, что требует создания баз береговой поддержки и новых транспортных средств, соответствующих реалиям XXI века. Необходимо сохранять и контроль над воздушным пространством в Арктике, что требует не только сохранения существующих аэродромов «подскока», но и их модернизации, обеспечения большей доступности от континентальных баз снабжения. Не стоит забывать, что именно через Северный Ледовитый океан пролегают кратчайшие трассы для стратегических бомбардировщиков и ракет, что и в обозримой перспективе будет служить сильнейшим аргументом стабильности и сдерживания в отношении наращивания ядерного потенциала.

5.3. ПРОСТРАНСТВО КАК ТАКОВОЕ

Вероятно, следует согласиться с теми, кто считает, что суверенное, т.е. находящееся под контролем государства, пространство само по себе является национальным богатством. Причем не менее ценным, чем предметы искусства, архитектурные ансамбли, научные школы, симфонические оркестры и т.п. И для сохранения такого богатства требуется нести определенные издержки, например, устанавливать охранные системы, поддерживать фундаментальные исследования, содержать театры и концертные залы вне зависимости от того, обеспечивают ли они «среднюю норму прибыли».

В истории России и СССР ресурсы труднодоступных регионов не раз спасали страну в переломные периоды. Сегодня опять основные надежды на преодоление последствий кризисов последних лет связываются как с накопленным финансовым резервом (в основном за счет нефти и газа Севера), так и с последующей активизацией эксплуатации того же ресурсного комплекса, преимущественно северных районов России.

Освоение любой новой территории начинается (по крайней мере, в наше время и в развитых странах) с научных исследований, выявления вариантов «входа» в новый регион, проведения оценок целесообразности инвестиций, возможных последствий таких действий и т.п. При этом сам факт проявления интереса к данной территории уже заставляет конкурентов позиционировать себя в возможной будущей конфигурации пространственного развития. С одной стороны, есть опасность опоздать к дележке будущего «пирога», если он окажется реальным и доходным, а с другой – желательно избежать членства в компании, обреченной делить «шкуру неубитого медведя».

Например, инициативы Евросоюза и США по созданию транспортного коридора «ТРАСЕКА», идущего в обход России, активизировало наши собственные усилия по объединению заинтересованных участников в создании «пророссийских» вариантов международных связей¹. Уже само заявление правительства РФ в начале 90-х годов прошлого века о намерениях в ближайшем будущем создать новые портовые сооружения в акватории Финского залива заставило власти бывших прибалтийских республик СССР существенно снизить тарифы на услуги перевалок в портах своих стран. Также совершенно понятно не скрываемое неудовольствие Польши по поводу строительства газопровода «Северный поток», сокращающего значимость Польши как транзитного государства. Напряженная ситуация в отношениях с Украиной по поводу условий транзита газа в Европу в январе 2009 г. – наглядное подтверждение тому, как фактически монопольное транзитное положение страны может обернуться в ее руках политическим инструментом достижения своих целей.

Нет сомнения, что активизация России на северном направлении поиска новых независимых от третьих стран выходов в Атлантику с нефтью, углем, удобрениями, лесопродукцией, сжиженным газом и другими товарами минуя датские проливы позволит усилить наши позиции в переговорных процессах по использованию других (вероятно, более дешевых, чем северные) вариантов транзита в европейские страны. По крайней мере, транзитные страны будут лишены возможности получать монопольные прибыли от предоставления такого рода услуг.

¹ Транспортные коридоры «Восток–Запад» на основе Транссиба и «Север–Юг» на основе Волжского водного пути.

5.4. РЕСУРСЫ: ДОБЫВАТЬ САМИМ ИЛИ КУПИТЬ?

Рассматривая пространство с точки зрения «вместилища материальных объектов» [Могилевкин..., 2005], нельзя обойти вниманием ресурсную составляющую, которая для Севера России обычно выступает как главная и определяющая причина «сдвига производительных сил на Север». В литературе и стратегиях регионального развития обычно идут по пути перечисления разнообразных и очень ценных ресурсов (нефти, газа, меди, никеля, платины и т.п.) и действительно грандиозных масштабов их возможной добычи, которые связаны с территориями Севера России. Этим доказывается их уникальная роль в хозяйственном комплексе страны. Гораздо меньше внимания уделяется анализу народнохозяйственных издержек на эту добычу, еще реже упоминается о неизбежных и зачастую невозполнимых экологических издержках, проблемах возврата природной ренты для хотя бы частичного восполнения потерь.

Несмотря на все достижения научно-технического прогресса, позволяющего сократить удельные расходы природных ресурсов, общая мировая потребность в них продолжает устойчиво расти. Этому способствует и рост численности населения, и повышение уровня его благосостояния. Мировой экономический кризис, начавшийся в 2007 г., лишь на некоторое время сократил эту потребность, но вряд ли смог повернуть общую тенденцию роста изымаемых из природы ресурсов вспять¹. Переход развитых стран в стадию постиндустриального развития дал им возможность «переместить» наиболее затратные и экологически «грязные» первичные стадии добычи ресурсов и получения полуфабрикатов в развивающиеся страны, оставив у себя «верхние» этажи производства с наибольшей долей добавленной стоимости. Рост нагрузки на земные недра вызвал в некоторых странах исчерпание наиболее дешевых месторождений ресурсов и лишил их возможностей использовать валютные поступления для модернизации своей экономики. Не случайно Совет Безопасности РФ в 2001 г. принял решение «О сырьевой безопасности России в XXI веке», в котором отмечается важность сохранения темпов наращивания минерально-сырьевой базы страны². Провозглашая тезис о переходе на инновационные рельсы развития, полезно помнить, что Россия

¹ За последнее десятилетие мировая добыча возросла по ниобию – на 35%, титану – 32%, алмазам, меди и сурьме – 14%, железной руде – 11%, олову и бокситам – 10%. Одной из причин роста потреблений редких и цветных металлов – возросшие требования к конструкционным материалам, появление новых технологий [Шеломенцев и др., 2008].

² Здесь акцент делается не столько на абсолютный рост добычи ресурсов, сколько на разведку и подготовку запасов, создание задела для их возможного будущего использования.

значительно отстает от развитых стран по уровню потребления тантала, ниобия, стронция и других редких и редкоземельных металлов, без которых путь по «инновационным рельсам» просто невозможен.

Экономика России и в обозримой перспективе будет ориентирована на использование собственных ресурсов. Для покупки ресурсов у других стран мы вынуждены либо тратить валютные резервы, либо сами что-то продавать. Первых у нас крайне мало, и их пополнение идет в основном за счет продажи невозпроизводимых ресурсов – газа, нефти, угля, руд цветных металлов или полуфабрикатов – алюминий в чушках, сталь, чугун и т.п. Продавать что-либо из квалифицированных продуктов (с большой долей добавленной стоимости) мы можем лишь по очень ограниченному кругу продуктов – вооружение, космическую технику и т.п., на рынке которых у нас есть очень серьезные конкуренты¹.

Распад СССР и практически одновременный переход на новые рыночные условия хозяйствования привел к разрыву налаженных производственных связей при практически полном отказе государства от регулирования экономики, заставил предприятия (в том числе и государственные) самим искать новых партнеров как внутри страны, так и за рубежом. Этим моментально воспользовались крупные иностранные компании – вынуждая наши предприятия продавать сырье и полуфабрикаты по бросовым ценам и, тем самым, создав некоторый запас этих ресурсов, существенно снизили цены мирового рынка (пример – рынок алюминия). Наибольший урон понесла отечественная перерабатывающая промышленность, в том числе и промышленность пятого и шестого уклада экономики, те ее отрасли, где создается большая часть добавленной стоимости страны, занята большая и наиболее квалифицированная часть трудовых ресурсов. Именно эти отрасли будут определять место любой страны в мирохозяйственной системе XXI века.

Масштабы негативных процессов, проявившихся 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 очень актуальны мысли Д.И. Менделеева о том, что неизбежные перемены в государстве должны, как правило, совершаться только путем эволюционных изменений, если, конечно, стоит задача сохранения целостности государства.

¹ Кроме того, именно эти производства требуют значительных капиталовложений, срок отдачи которых может составлять не одно пятилетие. А пускать в эти отрасли частный капитал неприемлемо из соображений государственной оборонной безопасности. На сегодняшний день государство не в состоянии обеспечить даже эти конкурентоспособные отрасли достаточными инвестициями.

Став более северной страной, Россия одновременно потеряла многие источники дефицитных ресурсов, которые во времена существования СССР имелись в более «теплых» республиках – Украине и Грузии (марганец), Казахстане (хром, железная руда, свинец и цинк), республиках Средней Азии (уран, редкие металлы, ниобий и др.). Считавшиеся ранее «внутренними», теперь они оказались на территории новых суверенных государств, и их использование связано с существенно возросшими издержками.

Ресурсная составляющая интереса мировой экономики в том числе и к этой, обобщенно называемой Арктической зоне, в настоящее время не только не ослабевает, но даже усиливается. В отношении топливно-энергетических ресурсов все более серьезно обсуждается возможность регулярных полетов на Луну для транспортировки на землю изотопов гелия – как альтернативы пока еще не решенной проблемы создания эффективной термоядерной энергетики. И в этом отношении Сибирь, Дальний Восток, вся Российская Арктика представляют «лакомый кусочек» для мировой экономики, тем более что все экологические издержки, как правило, остаются в местах первоначальной добычи природных ресурсов. Уже отчетливо видны контуры нарастающей проблемы нехватки продуктов питания и даже обыкновенной питьевой воды. Вероятно, не случайно в последнее время так часто в западной печати появляются статьи и монографические исследования, «обосновывающие» и призывающие Россию уйти с этих территорий, оставить их для тех, кто сможет распорядиться ими более эффективно (естественно, с точки зрения этой самой западной экономики)¹.

Нередко высказываемое предположение о том, что минерально-сырьевой комплекс (МСК) может явиться тормозом на пути постиндустриального 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.

Можно выделить два принципиально различающихся способа воздействия МСК на хозяйственную жизнь страны.

¹ Подобные взгляды нашли живой отклик за океаном. В книге Ф. Хилл и К. Гэдди «Сибирское проклятие: как коммунистические плановики выставили Россию на холод» обсуждаются пути и последствия индустриализации Сибири. Американские авторы используют такие термины, как: «советская глупость», «монументальная ошибка», «индустриальная утопия», «продукт Гулага» и даже «главная цель создания Гулага». Получается, что Сибирь – одна из причин появления Гулага. Они вынуждены признать, что освоение Сибири началось задолго до эры социалистического планирования, и печалются лишь о том, что «к сожалению, история не закончилась» освоением Черноземья, и в конце девятнадцатого столетия россияне продолжали двигаться за границы старой «Московии» – на Урал и в Сибирь. Похожие идеи высказываются и в «новой экономической географии» (НЭГ), которая начала активно развиваться с 1990 г.

Первый характеризуется ярко выраженной экспортной ориентацией своей горнорудной промышленности. Страна (точнее компании, действующие в данной стране) готова вывозить значительную долю добываемых природных ресурсов без их глубокой переработки. Тем не менее при эффективной экспортной политике и низких транспортных издержках этот сектор экономики способен обеспечить значительную занятость в стране и налоговые поступления в бюджет. Высокие доходы в данном секторе обеспечивают и вторичную занятость в сфере услуг, инфраструктуре, образовании. Опыт таких стран, как Чили, Австралия, ЮАР – т.е. имеющих свободные выходы в мировой океан и развитый морской транспорт, показывает, что при разумном использовании этого пути развития страна может достаточно успешно развиваться. Инновациями можно считать использование современных технологий в добыче природных ресурсов, резко повышающих производительность труда и позволяющих сократить неизбежное негативное влияние на окружающую среду.

Другая возможность – это глубокая переработка значительной части природных ресурсов на национальной территории. Такие страны, как США, Канада, Финляндия, в полной мере используют «цепную реакцию», когда последовательные стадии переработки многократно усиливают эффект сопряженных и взаимодополняющих производств. Показательны, например, мультипликаторы сектора добычи полезных ископаемых на ВВП двух стран, ЮАР и Канады: в первом случае мультипликатор оценивается в 6–6,2, а во втором – в полтора раза выше.

Второй путь существенно более предпочтителен и с точки зрения обеспечения экономической безопасности страны: влияние конъюнктуры мирового рынка на доходы государства будет менее заметно. Внутренний рынок может развиваться более стабильно, обеспечивая занятость и доходы большему числу своих граждан, а экспортные отрасли имеют возможность более широкого выбора торговых партнеров по всему миру – и транспортная составляющая не так значительна, и меньше рисков образования «рынка одного покупателя».

При выборе вариантов развития минерально-сырьевого комплекса страны или отдельного региона принципиально важным является целевая установка государства в части долгосрочной промышленной политики.

Если для отдельно взятого региона глубокая переработка ресурсов всегда выгодна, то с точки зрения народного хозяйства в целом это не всегда так. Не всегда в Сибири, тем более на Севере и в Арктике выгодны вторые и третьи этажи переработки. Например, когда дополнительные транспортные затраты оказываются меньше, чем затраты на создание там перерабатывающих производств.

Понятно, что такая схема может работать только при условии, что конечный эффект распределяется центром «справедливо» – т.е. в соответствии с потребностями каждого жителя данного региона. Ни Канада, ни Австралия не считают «зазорным» вывозить полуфабрикат или даже сырье. Япония вывозит больше всех стали – т.е. полуфабриката, хотя, теоретически, могла бы производить из нее готовые конструкции, машины и т.п. Финляндия, Швеция, Норвегия вывозят круглый лес наряду с бумагой и мебелью. Экспорт сырья не является «абсолютным злом» или уделом только слабо развитых стран. С Аляски вывозят сырую нефть, но от этого уровень жизни там не сильно отличается от среднеамериканского. Более важен масштаб возвращающейся части природной ренты для поднятия уровня жизни населения ресурсного региона. При этом, естественно, традиционные формы природопользования коренных народов должны сохраняться как абсолютный императив.

5.5. МОЖНО ЛИ СОВМЕСТИТЬ ОБОРОННЫЕ И КОММЕРЧЕСКИЕ ИНТЕРЕСЫ?

По нашему мнению, императивом исследований процессов освоения Севера и Арктики должно стать положение о самоценности пространства и безусловной необходимости сохранения 1) политического и, 2) по возможности, социального контроля над этим пространством. Первое ограничивается преимущественно созданием там военных баз, портовых и аэродромных сооружений с временным, преимущественно армейским контингентом населения. Второе предполагает обживание территории, т.е. не только сохранение и приумножение там коренного населения, но и постепенное создание приемлемых условий жизнедеятельности для вновь прибывающих туда людей¹. Причем, если для коренного (не по национальной принадлежности, а по срокам проживания на данной территории) населения основной задачей является поддержание уже сложившегося хозяйственного и бытового укладов жизни, то для закрепления вновь прибывающего населения основной задачей является создание рабочих мест в конкурентоспособных производствах. Понятно, что для Севера и тем более для Арктики такие производства носят «штучный» характер. Требуется анализ их коммерческой и народнохозяйственной эффективности, оценка возможных рисков из-за меняю-

¹ Например, на чилийских станциях в Антарктиде уже появились банки, школы и больницы, есть и первые родившиеся. Налицо процесс обживания территорий, ранее считавшихся непригодными для жизни. Чилийский сектор на картах Чили обозначен как территория страны.

щейся конъюнктуры мировых рынков и отбор тех проектов, которые наряду со своими частными, будут способствовать реализации народнохозяйственных интересов. При строительстве инфраструктурных объектов для таких производств может быть применен принцип государственно-частного партнерства: на частные инвестиции создается инфраструктура, эксплуатируется частным образом длительный период (до возмещения затрат) и только затем передается в собственность государства [Варнавский..., 2003].

На Севере и в Арктике, как для любого другого приграничного региона и точно так же, как и сто лет назад, по-прежнему актуальны мысли П. Столыпина о том, что заселение территории позволит сохранить ее за государством лучше и, главное, намного дешевле, чем это способны сделать многочисленная армия и крепости. Только роль крепостей и армии здесь должны играть военно-морские базы и аэродромы с высококвалифицированными и оснащенными современной техникой и новейшими транспортными средствами специалистами. А население – это люди, занятые как на объектах оборонного комплекса, так и в традиционном хозяйстве, и на ресурсодобывающих объектах, чья экономика связана с надежно функционирующим транспортным комплексом, имеющим, как правило, двойное назначение. Уж коль скоро Россия сегодня находится в условиях ограниченных возможностей маневра в западном и южном направлениях, то северное и восточное направления по необходимости становятся главными. А экономия на оборонных расходах возможна, если совмещать стратегические (военные, оборонного значения) и чисто хозяйственные интересы. Прежде всего это относится к решению задач создания на Севере и Востоке страны объектов транспортной и энергетической инфраструктуры, эффективность которых во многом определяется масштабами и согласованностью их использования системой взаимосвязанных производственных, социальных и оборонных объектов.

Сегодня Российский Север – далеко не безжизненная холодная пустыня. Уже не одно десятилетие там функционируют, например, такие комплексы, как Кольский и Норильский. Продукция последнего без преувеличения составила основу «бронированного кулака» Советской армии времен Великой Отечественной войны. Да и в настоящее время продолжает играть ведущую роль в обеспечении российской промышленности многими стратегически важными составляющими (кобальт, никель, медь, платиноиды и др.).

Потенциально Россия может быть самодостаточной практически по всем видам минеральных ресурсов: геологическая отрасль в предыдущие годы наработала большой задел, который используется сегодня едва ли на 20%. Все наиболее дефицитные и ценные компоненты минерально-сырьевой базы (не говоря уже об углеводо-

родах) есть в Сибири, на Дальнем Востоке, на Кольском полуострове, Полярном Урале, на островах арктических морей. Сегодня эти районы приобретают особое значение для российской экономики. Стоимость балансовых запасов основных видов полезных ископаемых Севера по самым скромным подсчетам оценивается в 27 трлн долл. Их освоение и эксплуатация существенно затруднена отсутствием развитого транспортного комплекса, что делает добываемые ресурсы зачастую не конкурентоспособными даже у отечественных потребителей. Сегодня в который раз в истории России/СССР вновь встала задача: как минимизировать издержки, реализуя и стратегические цели, и решая проблемы ресурсной безопасности страны, рассчитывая в основном на инвестиционные возможности частных ресурсодобывающих компаний (может быть, даже и иностранных)?

В настоящее время Северный морской путь (СМП) – единственный и экономически выгодный и надежный ключ к природным кладовым Севера, Сибири и Дальнего Востока, минеральные ресурсы которых, по прогнозным оценкам, уже в XXI веке станут едва ли не основной сырьевой базой планеты. Северный морской путь является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между Дальним Востоком и западными районами страны, при этом он объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии России. Для некоторых районов арктической зоны (Чукотка, острова арктических морей и ряд населенных пунктов побережья Красноярского края и Тюменской области) морской транспорт является единственным средством обеспечения массовых перевозок грузов. Отсюда вытекает стратегическое значение СМП в экономическом возрождении России как единой общенациональной транспортной и коммуникационной системы Российской Федерации в Арктике.

Для проблемных регионов ресурсного типа апробированным подходом к анализу и прогнозированию вариантов «входа» в регион и его дальнейшего освоения и/или обживания еще с 1930-х годов был предложен «ТПК-подход». Для учета специфики приморских регионов ресурсного типа П.Я. Бакланов еще в 1979 г. предложил ввести понятие акваторриориально-производственные комплексы (АТПК), расширяющее границы применения «ТПК-подхода». Представляется, что для долгосрочного прогнозирования развития северных и арктических территорий именно данный подход может быть наиболее адекватным¹.

¹ В книге [Азиатская часть..., 2008] выделены общие и отличительные черты «ТПК-подхода» как для плановой, так и для рыночной экономики.

5.6. ИНИЦИАТИВНАЯ РОЛЬ ГОСУДАРСТВА В СОЗДАНИИ АРКТИЧЕСКИХ АТПК

Снижение энергоемкости и материалоемкости конечного продукта, безусловно, сокращает удельное потребление ресурсов, но их общий масштаб растет. В XXI веке реально ожидать постепенное вовлечение в производственную деятельность ресурсов Арктики. И Россия должна быть готовой не только предъявить свои права на эти территории и акватории, но и показать реальную и эффективную производственную деятельность в этих сложных для освоения и, тем более жизни, районах Земного шара. Для этого, как минимум, требуется обозначить со стороны федерального центра стратегическое видение будущего этого сурового края.

Исторический опыт транспортного освоения Севера и Сибири показывает, что инициатива должна принадлежать государству, и здесь нельзя подходить с мериллом немедленной экономической эффективности. Частные компании (включая и РЖД, и ресурсодобывающие) получают свой коммерческий эффект от созданных здесь железных дорог. Появятся грузы, зарождающиеся 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 магистраль строилась как заведомо убыточный проект. Но последующее бурное развитие хозяйства Сибири и налоги с него превысили издержки уже после 10 лет эксплуатации, а провозные способности к этому времени оказались уже недостаточными: спрос на перевозки существенно превысил прогнозные ожидания. Есть и примеры обратного отношения к транспорту на Севере. Так, по оценкам А.Г. Аганбегяна, запаздывание с созданием железной дороги Тюмень–Тобольск–Сургут на 5 лет обошлось стране дополнительными издержками 25 млрд долл. Не подлежит сомнению и утверждение, что дорога Салехард–Игарка сегодня была бы крайне востребована.

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

Трудно переоценить роль Арктики в будущем России. И геополитический, и минерально-сырьевой, и оборонный потенциалы являются стратегическими резервами нашей страны в наступающем XXI веке [Арктика..., 2002, с. 227]. Сегодня нет необходимости считать всю Арктическую зону, строгие границы которой все еще вызывают споры, в качестве первоочередной территории для проживания. Экстремально-дискомфортные условия жизни населения (за исключением коренных народов) и хозяйственной деятельности, практически полное отсутствие современной производственной инфраструктуры – крайне усложняют и удорожают все проекты по освоению ресурсов прибрежной территории и акватории морей Северного Ледовитого океана. Тем не менее России уже сегодня необходимо определить стратегические направления будущего освоения и развития этого края на базе вовлечения в хозяйственное использование его ресурсов.

Процесс промышленного освоения российской Арктической зоны целесообразно начинать с формирования, а где-то с восстановления локальных портово-промышленных узлов или центров. Такие территориальные образования будут объединяться в специфичные территориальные системы следующего уровня пространственной иерархии – акватерриториально-производственные комплексы. 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 (а может и речные, доступные для морских судов) порты, производственные предприятия, приморские поселения.

При этом должны быть строго соблюдены следующие ключевые требования к формированию АТПК:

- объекты морского транспорта, судоремонта, нефте-газодобычи на шельфе и на суше, перерабатывающих отраслей и т.д. должны не просто сосуществовать на территории, а обязательно взаимодействовать,
- процесс формирования АТПК должен быть организован по единым планам и проектам, с единой, желательно вневедомственной («надкорпоративной») организационной структурой, по крайней мере, на период выхода на заданные параметры функционирования.

По уровню геологической изученности территорию северного побережья РФ можно разделить на две части: более изученную западную, от Кольского полуострова до р. Лены, и менее изученную вос-

точную – к востоку от Лены, включая полуостров Чукотка. Западная и центральная часть арктического шельфа (на протяжении 2,5 тыс. км вдоль побережья) является продолжением важнейших нефтегазоносных провинций – Западно-Сибирской, Тимано-Печорской и Енисей-Лаптевской. Это подтверждает важность освоения в первую очередь шельфов Баренцева, Печорского и Карского морей. Здесь сосредоточено 75% начальных суммарных углеводородных ресурсов всего шельфа России, которые сейчас оцениваются в 136 млрд т у.т. [Григоренко и др., 2006]. Восточнее – шельфы морей Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского и Берингова, также перспективны на нефть и газ, на их долю в настоящее время приходится 12,5% общего объема прогнозных ресурсов. Твердые полезные ископаемые также в многообразии и больших количествах присутствуют на рассматриваемой территории.

В пределах Арктического транспортного коридора расположены существующие, формируемые в настоящее время или предполагаемые к созданию в будущем новые акваториально-производственные комплексы: Кольский, Архангельский, Ненецкий, Ямальский, Норильско-Туруханский, Таймырский, Северо-Якутский, Чукотский. Они выходят на основные транспортные полярные порты России: Мурманск, Архангельск, Диксон, Дудинка, Хатанга, Тикси, Певек и в обозримой перспективе – Индига (табл. 5.1).

Таблица 5.1

**Хозяйственное значение минерально-сырьевых ресурсов
Арктической зоны в составе акваториальных
производственных комплексов (АТПК)**

Минеральные ресурсы в пределах АТПК (месторождения)	Хозяйственное значение	Транспортные подходы	Внутрироссийские альтернативы
1	2	3	4
Газ – 18,5% мировой добычи, доля экспорта от производства – 30,1%			
Ямальский (Бованенковское и др.)	экспортная ориентация	СМП (порт (п.) Харасавей)	альтернатив нет
Кольский (Штокмановское)		СМП (п. Мурманск)	
Нефть – 12,9% мировой добычи, доля экспорта от производства – 43,9%			
Ненецкий (Приразломное)	экспортная ориентация	СМП (п. Варандей)	месторождения Западной и Восточной Сибири и шельфа арктических морей
Норильско-Туруханский (Ванкорское)		СМП (п. Дудинка)	

Продолжение табл. 5.1

1	2	3	4
Хром – 3,9% мировой добычи, доля импорта в потреблении – 54%			
Ямальский (Рай-Изское)	импортотозамещение	ж/д Чум–Лабытнанги	Аганозерское (Респ. Карелия)
Марганец – 0,02% мировой добычи, доля импорта в потреблении – 98%			
Ненецкий (Парнокское – Респ. Коми, Рогачевское – Новая Земля)	импортотозамещение	ж/д Котлас-Воркута, СМП (п. Белушья губа)	Усинское (Кемеровская область), Порожинское (Красноярский край)
Ямальский (Огангско-Талотинская площадь и др.)			
Медь – 4,6% мировой добычи, доля экспорта от производства – 39,5%			
Норильско-Туруханский (Норильская группа)	экспортная ориентация	ж/д ветка до Дудинки, СМП (п. Дудинка)	Гайское (Оренбургская область), Удоканское (Читинская область)
Кольский (Печенгская группа)		СМП (п. Мурманск)	
Никель – 18,84% мировой добычи, доля экспорта от производства – 86,5%			
Норильско-Туруханский (Норильская группа)	экспортная ориентация	ж/д ветка до Дудинки, СМП (п. Дудинка)	альтернатив нет
Кольский (Печенгская группа)		СМП (п. Мурманск)	
Ниобий – менее 1% мировой добычи, доля импорта в потреблении – 64%			
Кольский (Ловозерское)	импортотозамещение	ж/д Мурманск–Санкт-Петербург	Белозиминское (Иркутская область), Чуктуконское (Красноярский край)
Северо-Якутский (Томторское)		новые виды транспорта, СМП (п. Хатанга, Тикси)	
Таймырский (Гулинское)		СМП (п. Хатанга)	
Свинец, цинк – 1% мировой добычи свинца, 2,2 % – цинка, доля импорта в потреблении свинца – 32,7%, цинка – 13,4%			
Ненецкий – Новая Земля (Павловское)	импортотозамещение	СМП (п. Белушья губа)	подготовленные Горевское (Красноярский край), Холоднинское и Озерное (Респ. Бурятия)
Олово – менее 1% мировой добычи, доля импорта в потреблении – 3,5%			
Северо-Якутский (Депутатский ГОК)	импортотозамещение	воздушный транспорт	Хабаровский край, Приморский край, Читинская область
Чукотский (Валькумейское, Иультинское)		СМП (п. Певек)	

Окончание табл. 5.1

1	2	3	4
Золото – 6,52% мировой добычи, доля экспорта от производства – 54,6%			
Чукотский (Майское, Купол)	экспортная ориентация	СМП (п. Певек)	Сухой лог (Иркутская область), Олимпиадинское (Красноярский край)
Алмазы – 26% мировой добычи, доля экспорта от производства – 87,3%			
Северо-Якутский (Анабарский район, Айхал)	экспортная ориентация	СМП (п. Хатанга)	альтернатив нет
Архангельский (им. Ло- моносова)		ж/д Архангельск– Вологда, СМП (п. Архангельск)	

* * *

Каждый из вероятных будущих АТПК имеет свою специфику: по составу природных ресурсов; по природно-климатическим условиям; по национальному составу и образу жизни местного (коренного) населения; по возможностям инфраструктурного «входа» на эти территории. Тем не менее можно выделить и ряд общих задач, актуальных для всех АТПК по арктическому побережью России:

□ обеспечение устойчивого функционирования ледокольного флота. Можно предположить, что после ввода в эксплуатацию атомного ледокола «50 лет Победы», а также завершения работ по продлению срока службы атомных и дизельных ледоколов, введенных в 2003 г., тарифы на услуги «ледовой проводки» будут снижаться в целях повышения привлекательности СМП как транспортного коридора;

□ ускорение разработок и внедрение новых видов транспорта, способных продлить навигацию на реках и море, обеспечить надежность трудовых поездок в случае вахтового освоения, повысить безопасность перемещения грузов и пассажиров (суда на воздушной подушке, экранопланы, ЭКИПы, дирижабли, струнный транспорт);

□ обеспечение устойчивого снабжения электрической и тепловой энергией: а) либо поиск и задействование местных источников энергоресурсов, б) либо использование возможностей малых атомных электростанций на мобильных транспортных средствах;

□ обеспечение комфортных и современных условий проживания для постоянного населения и вахтовых работников, что предполагает формирование новых типов населенных пунктов и связей между ними и с «Большой землей».