

УДК 330.322; 332.1

Н. А. Серова

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА РЕГИОНОВ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИИ

СЕРОВА Наталья Александровна – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник. Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина Кольский НЦ РАН. 184209, ул. Ферсмана 24а, г. Апатиты, Мурманская область, Россия. E-mail: serova@iep.kolasc.net.ru.

Задачи социально-экономического развития Российской Федерации в условиях макроэкономического кризиса обостряют вопросы модернизации экономики и активизации инвестиционных процессов. Однако из-за существенных природно-климатических, социально-экономических и институциональных различий между отдельными территориями нашей страны, задачи регулирования инвестиционных процессов являются чрезвычайно сложными. В связи с тем, что возможности российских регионов по привлечению ресурсов неодинаковы, выявление региональных особенностей инвестиционной политики является важнейшей составляющей процесса формирования всей экономической политики государства. В статье рассмотрены особенности формирования и реализации инвестиционной политики в регионах России (на примере субъектов Федерации, входящих в Арктическую зону РФ). Раскрыта роль регионов Арктической зоны в экономике России, рассмотрены перспективные направления инвестиционного развития на современном этапе и предложены меры по совершенствованию инвестиционной политики, учитывающей специфику развития арктических территорий. Методический инструментарий исследования включает системный подход и системно-аналитические (обобщение, сопоставление, систематизация) методы. Результаты исследования выражены в конкретных практических рекомендациях и могут быть использованы органами государственного управления для совершенствования региональной инвестиционной политики, определения возможных институциональных изменений в целях активизации инвестиционных процессов и повышения инвестиционной привлекательности арктических регионов.

РЕГИОНЫ; АРКТИЧЕСКАЯ ЗОНА; РЕГИОНАЛЬНАЯ
ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА; ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ПРОЕКТ; РЕСУРСЫ

Задачи социально-экономического развития Российской Федерации в условиях макроэкономического кризиса, а также актуализация проблем освоения Арктики, обостряют вопросы модернизации экономики и активизации роли инвестиционных процессов в северных регионах страны.

В целях реализации «Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года» Указом Президента РФ № 296 от 02.05.2014 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» в состав Арктической зоны Российской Федерации (далее – Арктическая зона) вошли (рисунок):

- территории Мурманской области, Ненецкого, Чукотского и Ямало-Ненецкого автономных округов полностью;
- территория муниципального образования городского округа Воркута (Республика Коми);
- территории Аллаиховского улуса (района), Анабарского национального (Долгано-Эвенкийского) улуса (района), Булунского улуса (района), Нижнеколымского района, Усть-Янского улуса (района) (Республика Саха (Якутия));
- территории городского округа Норильска, Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, Туруханского района (Красноярский край);
- территории муниципальных образований Архангельск, Мезенский муниципальный район, Новая Земля, Новодвинск, Онежский муниципальный район, Приморский муниципальный район, Северодвинск (Архангельская область);
- земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в Постановлении Президиума Центрального Исполнительного Комитета СССР от 15.04.1926 «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов, расположенных в Северном Ледовитом океане» и других актах СССР.

На сегодняшний день в Совете Федерации также обсуждается вопрос о включении в состав Арктической зоны восьми якутских улусов, находящихся за Полярным кругом, а также нескольких муниципалитетов Республики Карелия.



Территории, входящие в состав и предлагаемые для включения в состав Арктической зоны РФ

На сухопутной территории Арктической зоны, площадью 3685,936 тыс. км² (21,5% общей площади территории России), проживает всего 2,39 млн. человек, что составляет 1,63% населения страны и более 50% населения всей мировой Арктики (таблица).

Численность населения циркумполярных стран, 2015 г.

Страны	Население, тыс. чел.	Доля в общ. числ. населения, %
Всего в циркумполярном мире, в т.ч.:	4558,94	0,86
Россия (Арктическая зона РФ)	2391,60	1,64
Другие циркумполярные страны, в т.ч.:	2167,34	0,56
США (Аляска)	738,43	0,23
Норвегия (Финмарк, Тромс, Нурланн, Шпицберген)	482,89	9,35
Исландия	329,10	100,0
Швеция (Норботтен)	249,00	2,55
Финляндия (Лапландия)	180,86	3,31
Канада (Юкон, Нунавут, Нунавик, Северо-Западные территории)	131,08	0,37
Дания (Гренландия)	55,98	0,99

Источник: Составлено и рассчитано автором по материалам официальных статистических служб циркумполярных стран.

Большую часть арктических территорий составляют районы с плотностью населения менее 1 человека на 1 км². Исключением является

Мурманская область, где плотность населения составляет 5,26 чел./км² (в среднем по России показатель плотности населения составляет 8,54 чел./км²). Территории Арктической зоны также характеризуются высоким уровнем урбанизации – 89,28 % (в среднем по России 74,03%). Наиболее урбанизированными являются Мурманская область (92,6 %) и Ямало-Ненецкий автономный округ (83,81%).

Роль Арктической зоны для России определяется, прежде всего, наличием огромного углеводородного потенциала. Согласно расчетам ряда аналитиков, потенциальные геологические запасы углеводородов Арктики оцениваются в 200 млрд. тонн нефти и 400 трлн. кубометров газа [1, с. 7]. В пределах материковой части Арктической зоны находятся крупнейшие нефтегазовые провинции (НГП). Наиболее изученными являются береговые зоны западной части арктического шельфа, восточные НГП труднодоступны и большую часть года покрыты льдами. Основные ресурсы сконцентрированы в Баренцевом и Карцевом (газ и конденсат), Печорском (нефть) и Охотском (нефть и газ) морях, где открыто более 25 месторождений (газоконденсатные Ленинградское, Русановское и уникальное Штокмановское, нефтяное Приразломное, нефтегазоконденсатное Юрхаровское, газовое Каменномысское месторождения и др.).

В российском секторе Арктики сосредоточены огромные запасы водных биоресурсов (арктические моря, прежде всего Баренцево море, обеспечивают до 1/4 общероссийского вылова), лесных, земельных и других природных богатств. Здесь находятся крупнейшие месторождения минерального сырья: ртути, вольфрама, железа, свинца, цинка, олова, вольфрама, алмазов, золота, серебра и др. Добывается 90% никеля и кобальта, 60% меди, свыше 95% платиноидов, 40% золота, 90% хрома и марганца, 100% апатитового концентрата и др. [2, с. 1–29; 3, с. 20–25; 4, с. 23–39] Общая стоимость разведанных и прогнозных ресурсов энергетического и минерального сырья в недрах Арктической зоны по оценкам превышает 30 трлн. долл.

По разнообразию и значимости природных ресурсов среди всех арктических регионов существенно выделяется Мурманская область, природно-ресурсный потенциал которой составляют как ресурсы местного

(лесные, строительные, гидроэнергетические, водные), так и ресурсы международного значения (черные, цветные и драгоценные металлы, нефть и природный газ, рыба и морепродукты, рекреационные ресурсы) [5, с. 5–15].

Кроме того, Арктическая зона обладает огромным транспортно-транзитным потенциалом. Стержнем арктической транспортной системы является Северный морской путь – международный транспортный коридор, связывающий районы Европейского Севера, Сибирь и Дальний Восток. Севморпуть играет важнейшую роль не только в функционировании хозяйственных комплексов и освоении прибрежных и шельфовых углеводородных месторождений, но и в обеспечении жизнедеятельности населения труднодоступных арктических районов [6, с. 31–36].

В целом в «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года» указано, что в Арктической зоне создается 12–15% ВВП страны и обеспечивается около четверти экспорта России, а масштабы хозяйственной деятельности значительно превосходят показатели других полярных стран. Здесь беспрецедентно высока доля добавленной стоимости добывающих отраслей и предприятий (составляет 60%, в Гренландии, Норвегии, Швеции, Финляндии, Исландии не более 15%; на Аляске и в Арктической Канаде около 30%).

Благодаря концентрации предприятий по добыче нефти и газа, наиболее привлекательными для инвесторов являются Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа. В течение последнего десятилетия государственные инвестиции и сырьевая рента формировали фундамент экономического благополучия этих регионов. Благодаря этому по объему инвестиций в основной капитал они занимают лидирующие позиции среди всех субъектов РФ.

Однако наряду с высокоразвитыми сырьевыми регионами значительная часть территории Арктической зоны остается депрессивной, характеризуется неразвитостью транспортной инфраструктуры и энергетической системы, сокращением численности населения из-за миграционного оттока. Самые негативные тенденции сокращения численности вследствие миграции и низкого естественного прироста

наблюдаются в старопромышленных регионах – Республике Коми, Мурманской и Архангельских областях. Наиболее привлекательные для инвесторов нефтегазовые Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные округа, а также Республика Саха (Якутия) имеют высокий уровень естественного прироста населения и сравнительно небольшой миграционный отток, обусловленный распространением в этих регионах вахтового метода организации труда.

В 2014 г. Правительством РФ была принята Государственная программа «Социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации до 2020 года», предусматривающая вложения в экономику Арктической зоны более 1,5 трлн. рублей. В задачи программы входит развитие транспортной, энергетической и информационно-коммуникационной инфраструктуры, формирование нормативной и научно-технической базы, а также реализация масштабных инвестиционных проектов в Арктической зоне, которые можно условно разделить на две группы: 1) проекты, целиком приуроченные к Арктической зоне (а именно развитие нефтегазового, горнопромышленного, рыбопромышленного секторов); 2) а также проекты, интегрирующие Арктическую зону с освоенными районами страны (модернизация и развитие арктической транспортной системы).

В первой группе проектов наибольшее значение имеют так называемые СПГ-проекты, которые включают строительство заводов по сжижению природного газа и создание сопутствующей газотранспортной инфраструктуры.

Например, в Ненецком автономном округе реализуется крупнейший инвестиционный проект «Печора СПГ», предполагающий разработку Кумжинского и Коровинского газоконденсатных месторождений. Завод по сжижению природного газа и морской терминал будут располагаться в районе поселка Индига. Кроме того, для обслуживания проекта будут построены несколько танкеров-газовозов арктического класса. Всего затраты на реализацию проекта составят около 4 млрд. долларов.

Другим крупнейшим арктическим СПГ-проектом является «Ямал СПГ», реализуемый в Ямало-Ненецком автономном округе. Общий объем инвестиций в проект оценивается в триллион рублей. Строительство

завода по сжижению природного газа ведется в районе поселка Саббета. В 2013 г. здесь уже начал функционировать морской порт Саббета, а в 2014–2015 г. введен в эксплуатацию аэропорт.

Вторая группа проектов – модернизация и развитие арктической транспортной системы, включает в себя не только Северный морской путь, но и весь комплекс транспортных средств, морские и речные судоходные линии, авиационные маршруты, трубопроводный, железнодорожный и автомобильный транспорт, а также береговую инфраструктуру (порты, средства навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи и др.)

Согласно официальному реестру морских портов России Федерального агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот) к Арктическому бассейну относятся 18 из 67 морских портов: Мурманск, Архангельск, Кандалакша, Витино, Онега, Мезень, Варандей, Нарьян-Мар, Саббета, Дудинка, Диксон, Хатанга, Тикси, Анадырь, Певек, Провидения, Эгвекино, Беринговский. Еще два арктических порта не входят в реестр, но являются филиалами пароходств: Амдерма (морской терминал морского порта Нарьян-Мар) и Игарка (филиал Енисейского пароходства). В соответствии со «Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года» в целях общей модернизации Северного морского пути предусматривается реконструкция действующих арктических портов в Мурманске, Архангельске, Кандалакше, Витино, Варандее (в остальных портах арктического бассейна реализация крупных инвестиционных проектов не предусмотрена), а также создание морских глубоководных многофункциональных портов в Ненецком автономном округе (Индига) и на Ямале (Харасавей).

Кроме того, предполагается строительство новых рейдовых отгрузочных (Варандей, Приразломное, Игарка) и контейнерных терминалов (Мурманск, Тикси, Эгвекино, Провидения), реконструкция аэропортовой сети, развитие комплекса арктического сервиса (кардинальное обновление ледокольного флота, развитие систем обеспечения безопасности мореплавания, средств навигации, гидрографии, гидрометеорологии, радиосвязи) [7, с. 69–72].

Перспективы роста перевозок в результате освоения нефтегазовых месторождений на Ямале и в Баренцевом море, обуславливают и строительство новых транспортных коридоров:

– проект «Северный широтный ход», включает строительство железной дороги Обская – Салехард - Надым – Пангоды – Новый Уренгой – Коротчаево, общей протяженностью 707 км, которая объединит Северную и Свердловскую железные дороги и, в перспективе, через полуостров Ямал обеспечит вывод транспортной системы России к Северному морскому пути. Общая стоимость проекта составляет 190 млрд. рублей.

– проект «Белкомур» (Белое море – Коми – Урал), включает строительство и модернизацию железнодорожной магистрали Архангельск – Сыктывкар – Пермь, общей протяженностью 1252 км, которая свяжет промышленные районы Западной Сибири с морским портом в Архангельске, а также позволит на 800 км сократить путь для грузов, поставляемых по железным дорогам из Китая и Казахстана в Европу. Общая стоимость проекта составляет свыше 170 млрд. рублей.

– проект «Баренцкомур» (Баренцево море – Коми – Урал) включает строительство железнодорожной магистрали Индига-Ивдель. В этой железной дороге в первую очередь нуждаются нефтедобывающие компании, начавшие освоение месторождения нефти Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции. Общая протяженность железнодорожного участка составляет около 1200 км. Проект «Баренцкомур» является конкурентом «Белкомура» за государственное финансирование. Однако, вывоз грузов с Урала, Сибири и Дальнего Востока через морской порт в Индиге почти на 400 км короче, чем по «Белкомуру», поэтому, несмотря на конкуренцию оба проекта будут реализованы.

Таким образом, главной особенностью государственной инвестиционной политики в российской Арктике является направленность преимущественно на проекты добычи углеводородных ресурсов и развитие Северного морского пути в ее западной части. Например, на сегодняшний день наибольший объем государственной поддержки приходится на Мурманскую область, где расположено федеральное государственное предприятие «Атомфлот», являющееся заказчиком строительства новых атомных ледоколов, а также на Ненецкий и Ямало-Ненецкий автономные

округа, где ведется строительство заводов по сжижению природного газа. В восточных же регионах, например, на Чукотке объемы инвестиций крайне непостоянны и связаны с развитием единичных промышленных проектов.

В целом, особенности инвестиционной политики регионов Арктической зоны связаны с экстремальными природно-климатическими условиями, обуславливающими удорожание капитальных затрат по сравнению с центральными регионами, а также с производственной специализацией северных регионов, основанной на эксплуатации природных ресурсов. Полная зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от импорта топлива, продовольствия и товаров первой необходимости из других районов страны приводят к повышенным издержкам производства и жизнеобеспечения [8; 13; с. 21–26]. Крайне высокая уязвимость природной среды в Арктике также вызывает необходимость дополнительных природоохранных затрат при реализации здесь инвестиционных проектов [9, с. 28–43].

Кроме того, к особенностям, оказывающим влияние на инвестиционную деятельность в северных регионах можно отнести отдаленность от экономических центров страны и слабую транспортную доступность, высокий уровень оттока трудоспособного населения, неразвитость социальной инфраструктуры, неблагоприятные факторы воздействия на здоровье людей, высокую стоимость жизни и повышенные затраты на жизнеобеспечение.

В совокупности указанные особенности инвестиционной политики обуславливают необходимость разработки и принятия поправок к нормативно-правовым актам в сфере природопользования и налогово-бюджетных отношений, направленных на создание благоприятного инвестиционного климата Арктической зоны и условий для развития различных видов хозяйственной деятельности. Необходим комплекс мер экономического стимулирования реализации инвестиционных проектов, в частности:

– установление пониженных ставок налога на прибыль хозяйствующим субъектам, осуществляющим деятельность в Арктической зоне, при реализации ими инвестиционных проектов;

– снижение ставок акцизов для подакцизных товаров, произведенных в Арктической зоне.

– установление повышенных нормативов зачисления поступлений от федеральных налогов и сборов в бюджеты субъектов, территории которых полностью или частично входят в Арктическую зону;

– освобождение от налогообложения предприятий коренных малочисленных народов Севера, осуществляющих традиционные виды хозяйствования в Арктической зоне.

В целях обеспечения защиты природной среды Арктической зоны, которая крайне чувствительна к антропогенному и техногенному загрязнению, необходимо создание системы мониторинга реализации текущих проектов с целью разработки превентивных мероприятий направленных на ликвидацию экологических последствий хозяйственной деятельности, сохранение и обеспечение защиты природной среды Арктики.

В целях создания привлекательных условий для ведения бизнеса в регионах Арктической зоны необходимо снижение административных барьеров, реализация комплекса мер по развитию единого информационного пространства, способствующего повышению инвестиционной привлекательности арктических регионов.

Представляется, что реализация указанных мер позволит активизировать инвестиционные процессы в арктических регионах и повысит их инвестиционную привлекательность.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

- 1. Лукин Ю.Ф.** Российская Арктика в изменяющемся мире. Архангельск: ИПЦ САФУ, 2013. 281 с.
- 2. Фаузер В.В.** Демографический потенциал северных регионов России как фактор экономического освоения Арктики // Арктика и Север. 2013. №10. С. 19-47.
- 3. Васильев А.В.** Арктика: новый вектор развития // Арктика. Экология и экономика. 2011. №1. С.20-25. ISSN: 2223-4594
- 4. Селин В.С., Башмакова Е.П.** Значение северных и арктических регионов в новых геоэкономических условиях развития России // Регион: Экономика и Социология. 2010. №3. С.23-39.
- 5. Бакланов П.Я., Мошков А.В., Романов М.Т.** Географические и геополитические факторы и направления долгосрочного развития Арктической зоны России // Вестник Дальневосточного отделения Российской академии наук. 2015. №2 (180). С.5-15;

6. Шпак А.В., Серова В.А., Биев А.А. Современные проблемы транспортной инфраструктуры регионов российской Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 6 (43). С.31-35. ISSN: 2220-802X
7. Серова В.А. Новый этап развития транспортной системы Арктики // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. №5. С.69-72.
8. Серова Н.А. Институциональные ограничения формирования и реализации социально-экономической политики в городах Севера России // Национальные интересы: приоритеты и безопасность, 2010. №32 (89). С.20-23. ISSN: 2073-2872.
9. Зерщикова Н.И. Современное социально-экономическое состояние Арктической зоны Российской Федерации как основа обеспечения безопасности страны // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. №1(38). С.21-26.
10. Тишков А.А. «Арктический вектор» в сохранении наземных экосистем и биоразнообразия // Арктика: экология и экономика. 2012. №2(6). С.28-43.
11. Серова Н.А., Емельянова Е.Е. Инвестиционный климат северных территорий: региональный и муниципальный уровни: моногр. под ред. Т.П. Скуфьиной. Апатиты: КНЦ РАН, 2015. – 164 с.

SEROVA, Natalya A. – Institute of Economic Affairs im. G.P. Luzina KSC RAS. 184209, 24a Fersmana st., Apatity, Murmansk region, Russia. E-mail: serova@iep.kolasc.net.ru.

THE INVESTMENT POLICY OF THE RUSSIAN ARCTIC REGIONS

Tasks of the Russian Federation socio-economic development in the context of macroeconomic crisis exacerbates issues of economic modernization and investment processes. However, due to significant climatic, social, economic and institutional differences between individual areas of our country, the problem of regulation of investment processes are extremely complex. Due to the fact that the possibilities of Russian regions to attract are not the same resources, identify regional features of the investment policy is an essential component of the formation of the whole economic policy. The article describes the features of the formation and implementation of the investment policy in the regions of Russia (for example, the Federation, members of the Arctic zone of the Russian Federation). The role of the regions in the Arctic zone of the Russian economy, discussed perspective directions of investment development at the present stage and proposed measures to improve the investment policy, taking into account the specifics of the development of the Arctic territories. Methodical research tools include a systematic approach and system analysis (summary, comparison, systematization) methods. The study results are expressed in concrete and practical recommendations and can be used by governments to improve the regional investment policy, to identify possible institutional changes to enhance the investment process and increase the investment attractiveness of the Arctic regions.

**REGIONS; THE ARCTIC ZONE; REGIONAL INVESTMENT POLICY;
INVESTMENT PROJECT; RESOURCES**
