

4. Мудуев, Ш.С., Мельхашев, М.М., Султанамедов, Г. А. Организация сельскохозяйственной потребительской кооперации в горных районах решит множество проблем Эффективное развитие горных территорий России // Материалы Международной научно-практической конференции Под общей редакцией: Бучаева Г.А, Абдулманапова С.Г., Мудуева Ш.С. (Горный форум – 2016). – Махачкала: ДГУНХ, 2016. – 432 с.
5. Материалы Министерства экономики и территориального развития Республики Дагестан, 2018.

УДК: 332.1

ББК 65

Серова Н. А. – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина ФИЦ «Кольский научный центр РАН», г.Апатиты

Яковчук А. А. – аспирант, младший научный сотрудник, Институт экономических проблем им. Г.П. Лузина ФИЦ «Кольский научный центр РАН», г.Апатиты

Serova N.A. – Candidate of Economic Sciences, Senior Researcher, Luzin Institute of Economic Problems Federal Test Center "Kola Science Center of RAS", Apatity

Yakovchuk A.A. – Post-graduate student, Junior Researcher, Luzin Institute of Economic Problems Federal Test Center "Kola Science Center of RAS", Apatity

ИНВЕСТИЦИОННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

INVESTMENT PRIORITIES FOR THE DEVELOPMENT OF THE ARCTIC ZONE OF THE RUSSIAN FEDERATION

Статья посвящена анализу приоритетных направлений инвестиционного развития Арктической зоны РФ. Наибольшее внимание уделено наиболее капиталоемким и масштабным инвестиционным проектам в сфере добычи полезных ископаемых, развития транспорта и энергетики, т.к. именно данные проекты являются факторами укрепления позиций России в Арктике и способны стать «драйверами» социально-экономического развития арктических регионов страны.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ, инвестиционное развитие, приоритетные инвестиционные проекты

The article is devoted to the analysis of priority directions of investment development of the Arctic zone of the Russian Federation. The greatest attention is paid to the most capital-intensive and large-scale investment projects in the field of mining, transport and energy development, these projects are the factors that strengthen Russia's position in the Arctic and can become the "drivers" of social and economic development of the Arctic regions of the country.

Keywords: Arctic zone of the Russian Federation, investment development, priority investment projects

Положения принципиально новой политики России в отношении своих арктических территорий были сконцентрированы в «Основах государственной политики России в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» и «Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности». Однако центральное место среди стратегических документов по Арктике заняла утвержденная в 2014 г. государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года» (далее – Программа). Первый этап реализации Программы (2015-2017 гг.) не предполагал финансового обеспечения и был направлен только на координацию деятельности органов государственной власти при реализации государственной политики в Арктической зоне Российской Федерации и организацию мониторинга социально-экономического развития.

В 2017 г. была утверждена новая редакция Программы, предусматривающая выделение значительных объемов средств федерального бюджета на решение ключевой задачи арктической государственной политики – превращение Арктической зоны Российской Федерации в ведущую стратегическую ресурсную базу страны [1, с.109-113; 2; 3, с.424-428]. Решение данной задачи предполагает, в первую очередь, формирование восьми опорных зон развития (Кольской, Архангельской, Ненецкой, Воркутинской, Ямало-Ненецкой, Таймыро-Туруханской, Северо-Якутской и Чукотской), развитие Северного морского пути и освоение природных ресурсов Арктики с помощью современной техники и технологий. Для этого Правительством был сформирован перечень приоритетных комплексных инвестиционных проектов способных стать «драйверами» социально-экономического развития Арктической зоны Российской Федерации [4, с.24-26].

В перечень приоритетных комплексных инвестиционных реализуемых (предлагаемых к реализации) вошло 145 инвестиционных проектов общей стоимостью более 5 трлн. рублей, в том числе 1,5 трлн. рублей бюджетных средств, по следующим направлениям:

– *добыча и переработка полезных ископаемых* (39%). Из 56 проектов по данному направлению 36 относится Ямало-Ненецкого АО, т.к. в округе реализуется крупнейший во всей Арктике нефтегазовый проект «Ямал СПГ» (общий объем инвестиций в проект оценивается в трлн. рублей). В рамках данного проекта за счёт внебюджетных источников в 2013-2015 гг. построены международный аэропорт и морской порт Сабетта (инвестиции в порт составили около 108 млрд.руб., в том числе более 70 млрд.руб. за счет федерального бюджета), предназначенный для перевалки углеводородного сырья Южно-Тамбейского газоконденсатного месторождения и поставок сжиженного природного газа в страны Западной Европы и Америки, а также ведется строительство завода по сжижению природного газа.

– *транспорт* (18%). В рамках данного направления планируется реализация 26 проектов по модернизации и развитию всей арктической транспортной системы. Одним из крупнейших инфраструктурных проектов не только в Арктической зоне Российской Федерации, но и в масштабах всей страны является проект «Комплексное развитие

Мурманского транспортного узла» стоимостью 139,02 млрд руб., в т.ч. 59,6 млрд руб. за счет средств федерального бюджета. Основной целью проекта является создание на базе порта Мурманск действующего круглогодично глубоководного морского хаба – центра по переработке нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированного в международные транспортные коридоры «Север-Юг» и «Восток–Запад». Для этого в рамках проекта предусматривается перенос портовой инфраструктуры на западный берег Кольского залива, реконструкция действующих и создание новых объектов железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, а также строительство угольного, нефтяного и контейнерного терминалов [6, с.19-22]. По направлению развития сферы транспорта в Арктике также планируется реконструкция портовой инфраструктуры, аэропортовой сети (уже введены после реконструкции взлётно-посадочные полосы в Мурманске и Анадыре, начата реконструкция аэропортов Норильска и Якутска), развитие ледокольного флота и всего комплекса арктического сервиса (средств навигации, гидрографии, гидрометеорологии, связи и др.) [7, с.62-77; 8].

– *добыча и переработка алмазов* (более 15%). По данному направлению реализуется или планируется к реализации 23 проекта, которые относятся в основном к Республике Саха (Якутия), где алмазодобывающая промышленность является наиболее конкурентоспособной и основной бюджетобразующей отраслью экономики региона, т.к. именно в Якутии ведется добыча более 95% всех алмазов страны дочерними предприятиями группы АЛРОСА - ОАО «Алмазы Анабара» и ОАО «Нижне-Ленское» [9, с.125-130].

– *промышленность и энергетика* (10%). По данным направлениям планируется реализация 14 крупнейших инвестиционных проектов. Так, уже ведется строительство плавучей атомной теплоэлектростанции «Академик Ломоносов» (ввод в эксплуатацию планируется в 2019 г.), предполагается строительство и реконструкция воздушных линий электропередач на Чукотке, в Якутии и Мурманской области, строительство трёх новых центров электрического питания в Ямало-Ненецком АО и др. Кроме того, в регионах рассматриваются вопросы реализации проектов развития биоэнергетики на принципах «зелёной экономики» и эффективного использования ветроэнергетики в технологиях переработки природного газа [10, с.51-55].

– *геологоразведка* (7%). В рамках данного направления планируется реализация 10 крупнейших проектов. Например, в 2017 г. уже завершены геологоразведочные работы по проекту разработки свинцово-цинкового месторождения «Павловское» (архипелаг Новая Земля), по итогам которых запасы свинцово-цинковых руд составили около 46 млн. тонн с содержанием металла свыше 3 млн. Планируются поисковые геологоразведочные работы на месторождениях рассыпных алмазов в Якутии.

Инвестиционные проекты по другим направлениям (развитие рыбной промышленности и сельского хозяйства, экологии, телекоммуникаций, туризма, социальной сферы) представлены в незначительной степени и составляют всего 11,5% от общего числа приоритетных проектов, входящих в перечень. Несмотря на то, что данные проекты не являются столь масштабными и капиталоемкими, как, например, проекты в сфере транспорта и добычи полезных

ископаемых, они, тем не менее, являются важными перспективными отраслями экономики для арктических регионов [11, с13-20].

– *рыбная промышленность и сельское хозяйство (более 4%)*.

Крупнейшим проектом по этому направлению является создание в Мурманской области аквабиотехнологического промышленного комплекса по производству рыбных кормов для лососевых видов рыб и получению посадочного материала молоди атлантического лосося, общей стоимостью 13,019 млрд руб. Не менее значимым для региона является и проект товарного выращивания атлантического лосося и морской форели (стоимость проекта - 3,201 млрд руб.). Другими крупными проектами в рамках данного направления является строительство в Ямало-Ненецком АО рыбоперерабатывающего завода по воспроизводству сиговых видов рыб (стоимость проекта - 1,4 млрд руб.), строительство в Мурманской области тепличного комбината по выращиванию овощей (стоимость проекта 2,75 млрд руб.), модернизация тепличного хозяйства «Овощная фабрика «Росинка» на Чукотке (стоимость проекта 615,2 млн. руб.).

– *туризм (менее 1%)*. По данному направлению предполагается реализация лишь одного проекта, входящего в перечень приоритетных комплексных инвестиционных проектов - создание туристско-рекреационного кластера «Беломорский» в Архангельской области (внебюджетные инвестиции по проекту оцениваются в 976,5 млн. руб., а планируемые субсидии - в более чем 400 млн. руб., в том числе из федерального бюджета - 325,5 млн.руб.). Тем не менее, в других арктических регионах также предполагается реализовать ряд проектов по развитию туризма. В целом для регионов европейской части Арктической зоны Российской Федерации - Мурманской и Архангельской областей, а также Республики Карелия, обладающих большим туристско-рекреационным потенциалом наряду с высокой транспортной доступностью, имеются все возможности стать лидерами развития туризма в Арктике, в том числе культурно-познавательного, спортивного, делового, научного, экотуризма и др. [12, с.572-575].

Подводя итоги, следует отметить, что в реализации многих инвестиционных проектов в Арктике произошла существенная заминка, а некоторые и вовсе были приостановлены, что обусловлено совокупностью различных причин, в числе которых и сложная геополитическая обстановка, и ограничение доступа российских банков к рынкам капитала стран Европейского союза, и колебания рыночной конъюнктуры [13, с.612-634; 14, с.850-857]. Все это, наряду с сокращением расходной части федерального бюджета и оптимизацией затрат, привело к дефициту средств, предназначенных для реализации на инвестиционные проекты России, в том числе и в Арктике. Например, проект развития Мурманского транспортного узла, согласно первоначальным планам, должен был быть завершен к 2020 г., однако в сентябре 2017 г. срок его реализации был продлен до 2021 г., а финансирование сокращено почти на 6 млрд руб. Тем не менее, даже в период жестких бюджетных ограничений у российского правительства нет в планах прекращения реализации проектов по приоритетным направлениям инвестиционного развития Арктической зоны Российской Федерации - проектов целиком приуроченных к Арктике (развитие энергетики, нефтегазового и горнопромышленного секторов) и проектов, интегрирующих транспортные системы арктических территорий в

транспортную систему всей страны. Данные проекты продолжают реализовываться, а интерес к ним отечественных и зарубежных компаний не затихает.

Работа выполнена в рамках госзадания ФИЦ КНЦ РАН № 0226-2018-0005_ИЭП «Комплексное междисциплинарное исследование и экономико-математическое моделирование социально-экономической трансформации и управления регионов и муниципальных образований Северо-Арктических территорий Российской Федерации».

Список литературы:

1. Регионы Севера и Арктики Российской Федерации: современные тенденции и перспективы развития. – Апатиты: КНЦ РАН, 2017. - 166 с.
2. Север и Арктика в новой парадигме мирового развития: актуальные проблемы, тенденции, перспективы. – Апатиты: КНЦ РАН, 2016. - 420с.
3. Скуфьина, Т.П. Нормативно-правовое регулирование развития российского Севера и Арктики // Фундаментальные исследования. - 2016. - №9-2. - С.424-428.
4. Победоносцева, В.В., Победоносцева, Г.М. Инвестиционные решения при освоении территорий Арктической зоны Российской Федерации // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2012. - №1(29). - С. 24-26.
5. Алсуфьев, А.В. Арктические проекты Архангельской области // Арктика и Север. - 2016. - №22. - С.5-24.
6. Скуфьина, Т.П., Серова, Н.А. Актуальные аспекты развития Мурманского транспортного узла // Транспорт Российской Федерации. - 2017. - №5 (72). - С.19-22.
7. Андреев, И.М. Инфраструктурная революция // Инженерная защита. - 2014. - №1. - С.62-77.
8. Серова, Н.А., Серова, В.А. Транспортная инфраструктура российской Арктики: Современное состояние и перспективы развития // Конкурентоспособность в глобальном мире. - 2017. - №12. - С.1269-1272.
9. Данилов, Ю.Г., Леонтьев, С.П. Добыча алмазов в Арктических районах республики Саха (Якутия) // Концепт. - 2016. - № 11. - С.125-130.
10. Бежан, А.В. Ветроэнергетика Мурманской области // Электрические станции. - 2017. - №7(1032). - С.51-55.
11. Серова, Н.А. Особенности инвестиционной политики регионов Арктической зоны // Север и рынок: формирование экономического порядка. - 2016. - №3. - С.13-20.
12. Яковчук, А.А. Становление и развитие экотуризма на Кольском Севере // Труды Ферсмановской научной сессии ГИ КНЦ РАН. - 2017. - №14. - С.572-575.
13. Johnson J., Woodruff D. Currency Crises in Post Soviet Russia // The Russian Review, 2017, Vol. 76, Issue 4, P.612-634. DOI: 10.1111/russ.12150
14. Rodionov D.G., Pshenichnikov V.V., Zherebov E.D. Currency Crisis in Russia on the Spun of 2014 and 2015: Causes and Consequences // Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2015, Vol.207, P.850-857. DOI: 10.1016/j.sbspro.2015.10.176