

Развитие арктических опорных зон — государственная стратегия на десятилетие

В статье изложены основные итоги работы VII Международного форума «Арктика: настоящее и будущее», прошедшего в декабре 2017 г. Представлены и проанализированы перспективы развития различных сфер арктической зоны Российской Федерации. Наибольший интерес участников форума вызвали такие направления, как социально-экономическое развитие полярных территорий и опорных зон, закрепление кадров в арктической зоне России, развитие Северного морского пути. Приведены наиболее значимые выводы и рекомендации по рассмотренным вопросам.

Ключевые слова: форум, Арктика, опорные зоны, энергоресурсы, нефтегазовые проекты, Северный морской путь, подготовка кадров.

С 4 по 6 декабря 2017 г. в Санкт-Петербурге прошел VII Международный форум «Арктика: настоящее и будущее», который собрал 1600 участников из 37 регионов России и 17 зарубежных государств. Организатор форума — Межрегиональная общественная организация «Ассоциация полярников» (АСПОЛ), которую возглавляет Артур Чилингаров — специальный представитель Президента Российской Федерации по международному сотрудничеству в Арктике и Антарктике. Форум проходил при поддержке Государственной комиссии по развитию Арктики.

В процессе обсуждения и принятия решений участвовали более 20 руководителей ключевых для развития Арктики министерств и ведомств, губернаторы и главы всех арктических субъектов РФ. В дискуссиях приняли участие члены Парламента, в том числе председатель Комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Андрей Клишас, председатель Совета по Арктике и Антарктике при Совете Федерации Вячеслав Штыров, председатель Комитета по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока Николай Харитонов, председатель Комитета по экологии и охране окружающей среды Владимир Бурматов и др., а также представители бизнеса, науки, некоммерческих и общественных организаций.

Пленарное заседание было посвящено одной из основных тем в программе форума — развитию опорных зон, их региональных моделей и роли государства. В рамках пленарного заседания делегаты обсудили готовность арктических регионов к запуску и функционированию опорных зон, а также координацию деятельности федеральных и региональных органов



Л. В. Ларченко,
д. э. н., профессор, РГПУ им. А. И. Герцена,
Национальный исследовательский
университет «Высшая школа экономики» —
Санкт-Петербург
lubalar@mail.ru

власти в этом процессе. В дискуссии приняли участие специальный президент АСПОЛ А. Н. Чилингаров, губернаторы и главы всех арктических регионов РФ.

Согласно новой редакции госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» и находящегося в разработке проекта федерального закона «Об опорных зонах развития в Арктической зоне РФ» предполагается, что основным механизмом развития арктического региона станут опорные зоны, которые предусматривают развитие территории как целостного проекта по принципу обеспечения взаимосвязки всех отраслевых мероприятий на этапах планирования, целеполагания, финансирования и реализации. Осуществление пилотных проектов по непосредственному созданию опорных зон намечено на 2018-2020 гг., а их функционирование на 2021-2025 гг. Создание опорных зон активно обсуждалось и на VI форуме в 2016 г. [5], где речь шла о восьми опорных зонах: Кольской, Архангельской, Ненецкой, Ямало-Ненецкой, Воркутинской, Таймыро-Туруханской, Северо-Якутской, Чукотской. На форуме 2017 г. принято решение о создании девятой зоны — Карельской.

На пленарном заседании были заслушаны и обсуждены доклады представителей всех регионов, на территории которых создаются опорные зоны. Чтобы не заниматься перечислением всех докладчиков, можно констатировать, что со своими предложениями выступили все губернаторы и главы арктических субъектов РФ. Интерес глав субъектов РФ к данной проблеме огромный, поскольку это возможность серьезного развития самых северных регионов нашей страны, причем при поддержке государства. Но это

одновременно и большая ответственность, поскольку в арктических регионах проблем накопилось много и надо суметь все организовать таким образом, чтобы регионы смогли выполнить ту миссию, которая на них возложена государством.

Особый интерес собравшихся вызвал доклад одного из идеологов создания опорных зон и. о. губернатора Ненецкого автономного округа (НАО) А. В. Цыбульского, который подробно остановился на перспективах развития Ненецкой опорной зоны и отметил целесообразность межрегионального взаимодействия. Администрацией НАО проведена работа по формированию Ненецкой опорной зоны, в которую вошли проекты, связанные с добычей углеводородного сырья и развитием Северного морского пути (СМП).

НАО богат разнообразными ресурсами. В недрах округа содержится 52% суммарных ресурсов нефти и газа Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции. По объемам запасов углеводородов округ занимает первое место на европейском Севере России и четвертое место в России и, кроме того, обладает богатейшим ресурсом — выходом к побережью Северного Ледовитого океана, Северному морскому пути. Таким образом, Ненецкая опорная зона включает реализацию инвестиционных проектов и создание объектов инфраструктуры, непосредственно связанных с добычей углеводородных ресурсов и развитием Северного морского пути.

В округе видят создание трех основных центров развития Ненецкой опорной зоны. Первой и основной является поселок Индига в одноименной незамерзающей бухте Баренцева моря. Здесь предполагается строительство глубоководного порта Индига в бухте Индига — единственной незамерзающей бухте на всем побережье Арктической зоны от Мурманска до порта Сабетта с возможностью принимать крупные суда круглогодично без ледокольного сопровождения. Второе направление развития данной территории — железнодорожная линия «Сосногорск – Индига», строительство которой даст новый морской выход России на мировые рынки, позволит связать порт Индига с основными грузообразующими и ресурсодобывающими регионами страны — Республикой Коми, Уралом, Кузбассом, а также Казахстаном. Новый многопрофильный морской порт Индига в сочетании с новой линией «Сосногорск – Индига» станет базой устойчивого социально-экономического развития не только Ненецкого округа, но и всей арктической зоны РФ, поскольку внесет существенный вклад в формирование целостной транспортной сети европейской части Севера России.

Вторым по величине центром развития Ненецкой опорной зоны может быть Нарьян-Мар — административный центр НАО. Здесь необходима реконструкция аэропорта Нарьян-Мар и создание на его территории пункта пропуска через государственную границу. Одним из приоритетных проектов Ненецкой опорной зоны является развитие сети автомобильных дорог. В новую редакцию госпрограммы «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации» уже включены проекты строительства трех транс-

портных коридоров Нарьян-Мар – Усинск, Нарьян-Мар – Тошвиска, Нарьян-Мар – Мезень. Реализация этих проектов позволит повысить транспортную доступность региона, поскольку это одна из основных проблем, сдерживающая развитие НАО. До сих пор округ оторван от основных центров европейской части, единственная связь — воздушная.

Третий центр развития Ненецкой опорной зоны — поселок Амдерма. Предлагается реализация проектов по реконструкции аэропорта Амдерма и созданию пункта дозаправки самолетов, строительству железной дороги Воркута – Амдерма для транспортировки добытого угля с Печорского угольного бассейна.

А. В. Цыбульский выдвинул предложение о целесообразности межрегионального взаимодействия. Воркутинская опорная зона обладает богатым природно-ресурсным потенциалом, имеет железнодорожное сообщение с регионами России, но не располагает выходом к Северному морскому пути. Поэтому целесообразно объединить соседние Ненецкую и Воркутинскую опорные зоны развития. Цель объединения — создание транспортного коридора с Урала через Воркуту по железнодорожной линии Сосногорск – Индига в бухту Индига для открытия прямого пути к одноименному порту. Объединение двух опорных зон будет не только межрегиональным проектом НАО и Республики Коми, но и внесет существенный вклад в формирование целостной транспортной сети европейской части Севера России и реализацию промышленного потенциала территорий через выход к перспективным рынкам сбыта по СМП.

Одним из наиболее дискуссионных был доклад губернатора Мурманской области М. В. Ковтун, которая заявила о необходимости внесения поправок в законопроект о развитии Арктической зоны РФ. Наибольшей критике губернатор подвергла принцип оказания господдержки якорным инвестиционным проектам опорных зон стоимостью более 100 млрд рублей. Дело в том, что зачастую создание инфраструктуры для обеспечения работы проекта слишком дорого и не подъемно для региона. По мнению губернатора, критерием придания статуса «якорный проект» должна быть не стоимость этого проекта, как прописано в проекте закона, а значимость для развития опорной зоны. Кроме того, отметила глава области, законодательство не предусматривает достаточных мер для обеспечения социально-экономического развития опорных зон и повышения качества жизни населения, также в проекте закона не содержится перечень мер для обеспечения экологической безопасности и научных исследований. Для разрешения данных проблем необходимо разработать отдельный федеральный закон, который регулировал бы эти вопросы или внести соответствующие изменения в другие законодательные акты, регламентирующие указанные проблемы.

Неизменно большой интерес вызвала проблема сырьевых ресурсов Арктики. Основной стала панельная сессия «Нефть и газ российской Арктики: перспективы и проблемы освоения», которая привлекла наибольшее количество участников. И это понятно, поскольку ресурсы Арктики — это будущее России. Минэкономразвития сформировало перечень из 145

проектов, которые уже осуществляются или запланированы к реализации в Арктике. Большинство из них (38,9%) связаны с добычей и переработкой полезных ископаемых, в первую очередь — углеводородов. Они же являются самыми капиталоемкими и масштабными.

Неблагоприятная конъюнктура цен на углеводороды на мировом рынке притормозила реализацию некоторых проектов в АЗ РФ. В условиях санкций по-прежнему актуальной является проблема нехватки отечественных технологий и оборудования для освоения нефтегазовых месторождений в полярном регионе. Усложнили ситуацию и новые ограничительные меры США, введенные 2 августа 2017 г., касающиеся добычи нефти в Арктике.

На панельной сессии были обсуждены ряд интересных и волнующих многих вопросы, среди которых можно выделить следующие:

- ресурсный потенциал нефтегазовых месторождений на суше и арктическом шельфе;
- реализация проектов по добыче нефти и газа в регионах арктической зоны;
- пути снижения себестоимости добычи нефти и газа в Арктике;
- перспективные рынки сбыта арктических углеводородов.

Действительно, ресурсный потенциал Арктики богат. Полуостров Ямал является стратегическим нефтегазоносным регионом России. Разведанные и предварительно оцененные запасы газа здесь превышают 16,7 трлн м³. В перспективе Ямал станет одним из трех основных центров российской добычи газа с потенциально возможной ежегодной производительностью до 310-360 млрд м³ газа.

Бованенковское месторождение — основной центр газодобычи на Ямале. С начальными запасами 4,9 трлн м³ месторождение входит в тройку крупнейших в России и пятерку в мире. Всего будут работать три газовых промысла суммарной производительностью до 115 млрд м³ газа в год. В перспективе проектная производительность Бованенковского месторождения увеличится до 140 млрд м³ газа в год.

Вторым перспективным районом добычи шельфового газа с ориентацией на тот же Азиатско-Тихоокеанский регион может стать море Лаптевых, учитывая его природные условия (прежде всего, мелководность) и размещение посередине Северного морского пути.

Однако основную роль арктический шельф России, с учетом сложившейся ситуации в нефтедобычном секторе, должен сыграть в поддержании достигнутых уровней добычи нефти.

Развивается трубопроводная система арктической зоны РФ. Компания «Транснефть» реализовала крупнейший проект по строительству нефтепровода «Заполярье – Пурпе – Сомотлор». Общая протяженность трубопроводной системы, проходящей по территории ЯНАО и ХМАО, составляет почти 1 тыс. км. Это кратчайший маршрут, который связал север Красноярского края и ЯНАО с нефтеперерабатывающими заводами России, мировыми рынками и направлениями «Восточная Сибирь – Тихий океан».

Запуск нефтепровода позволит удвоить добычу нефти в регионе к 2020 г.

На сессии были высказаны серьезные опасения в отношении рентабельности добычи газовых ресурсов арктического шельфа. Заместитель генерального директора по научной работе ФГБУ ВНИИОкеангеология А. А. Черных отметил, что к настоящему времени стало совершенно очевидным: освоение газовых ресурсов в большинстве районов арктического шельфа нерентабельно не только сегодня, что показал Штокмановский проект, но даже в достаточно отдаленной перспективе. Исключение составляет проект НОВАТЭКа «Ямал-СПГ» на побережье Карского моря. Проблема, несомненно, серьезная и над ней необходимо работать.

Что касается проект НОВАТЭКа «Ямал-СПГ», то он уникален и его рассмотрим более подробно. Завод по сжижению природного газа «Ямал-СПГ» на Ямале недавно сдан в эксплуатацию. Это крупнейший в мире и самый северный завод по сжижению природного газа мощностью 16,5 млн т в год. Инвесторы: ОАО «Ямал СПГ» в составе ПАО «НОВАТЭК» (50,1%), Тоталь (20%), CNPC (20%), Фонд шелкового пути (9,9%). Первая очередь пущена в январе 2017 г. Реализация проекта включает создание транспортной инфраструктуры: морского порта Сабетто и международного аэропорта. Для проекта строятся специальные танкеры усиленного ледового класса, позволяющие осуществлять круглогодичную доставку СПГ на рынки европейского и АТ регионов. Первый ледокольный танкер «Кристоф де Маржери» уже спущен на воду. Всего намерены выпустить 17 танкеров данного класса. Проект имеет большой мультипликативный эффект: обеспечивает заказами более 650 отечественных предприятий, создает дополнительно 1200 рабочих мест и 23 тыс. рабочих мест в период строительства, пополняет доходную часть бюджета.

В условиях санкций особенно актуальной является проблема нехватки отечественных технологий и оборудования для освоения нефтегазовых месторождений в полярном регион (см. подробнее [4]). Усложнили ситуацию и новые ограничительные меры США, введенные 2 августа 2017 г, касающиеся добычи нефти в Арктике. Поэтому несомненный интерес вызвала сессия «Создание оборудования и технологий для освоения арктического шельфа».

В дискуссиях, посвященных созданию отечественных технологий и технологий, приняли участие заместитель генерального директора ФГУП «ВНИИОкеангеология им. И. С. Грамберга» А. А. Черных, руководитель проектной группы Фонда перспективных исследований (Лаборатории перспективной подводной робототехники) В. В. Литвиненко, главный конструктор проекта АО «Лазурит» С. Х. Умяров и др.

Освоение арктического шельфа и его побережья является стратегически важным для развития России и предполагает разработку, внедрение современных средств и технологий извлечения минерально-сырьевых ресурсов. Учитывая, что по разным оценкам доля импорта в геологоразведке доходит до 85%, а в реализации шельфовых проектов до 90%, то это

серьезный вызов для отечественного промышленного и нефтегазового машиностроения.

В рамках сессии были обсуждены потребности компаний масштабных проектов в российском оборудовании, услугах в области геологоразведки, геофизических работ и добычи на арктическом шельфе, а также возможности снижения зависимости от импорта зарубежных технологий. Кроме того, участники дискуссии обсудили создание благоприятных условий для развития инновационных технологий, необходимых для освоения континентального шельфа в Арктике (например, допуск частных компаний на шельф).

Несомненно, проекты по освоению арктических углеводородов грандиозные. Однако есть проблемы, связанные с поставками зарубежных технологий и оборудования для работы на шельфе. Санкции коснулись самого уязвимого места нефтегазовой отрасли — ее технического оснащения: предоставление технологий и поставки оборудования, особенно на глубоководных участках (свыше 152 метров) арктического шельфа, сервисных услуг и инвестиций [4].

Как всегда, большое внимание было уделено развитию Северного морского пути, что в результате освоения арктического шельфа дает стимул для роста экономики северных регионов [6].

В 2017 г. Северному морскому пути исполнилось 85 лет. В 1932 г. впервые за всю историю плавания в северных широтах экспедиции российского исследователя Отто Шмидта удалось за одну навигацию пройти по Северному Ледовитому океану — от Баренцева моря до Берингова моря. В том же году было создано государственное управление СМП. Эта организация отвечала за широкий круг вопросов народного хозяйствования в Арктике, а также за обеспечение судоходства по Севморпути. По сути, в стране был создан единый орган управления, в руках которого были сосредоточены значительные ресурсы. Без развития СМП невозможно развитие арктического региона России, поскольку это основа транспортной системы Арктики.

Надо отметить, что к СМП большой интерес во всем мире. Ту Дэмин, генеральный директор судоходной компании КОСКО (Китай), занимающейся перевозками грузов по всему миру, выразил большую заинтересованность в развитии и использовании СМП. Так называемый проект по созданию «Ледового шелкового пути XXI века» в рамках программы «Один пояс — один путь» уже активно разрабатывается совместными усилиями Китая и России. Сложная политическая обстановка в мире на сегодняшний день способствует созданию такой глобальной конкурентоспособной транспортной артерии, которая будет служить как политическим, так и экономическим интересам обеих стран.

Главное преимущество СМП — это его коммерческий потенциал. По некоторым оценкам, полное раскрытие потенциала этого арктического маршрута может сократить ежегодные издержки международной морской торговли на \$53,3-127,4 млрд к 2020 г. Это очень привлекательные перспективы. СМП является самым коротким морским путем, соединяющим Европу и Азию. Морские перевозки на сегодняшний день являются самыми экономически выгодными и данный

бизнес только растет и развивается. Правительство РФ выделяет деньги на развитие инфраструктуры Севера, создаются атомные ледоколы на основе новейших технологий, а в Китае планируется постройки новых грузовых кораблей с повышенным ледовым классом.

И вот уже второй раз на таких представительных форумах большое внимание уделяется человеку в Арктике. Без человека освоение природных богатств страны, выполнения той миссии, которая возлагается на Север и Арктику, невозможно.

Обеспеченность молодыми кадрами регионов Арктики зависит от миграции выпускников. Картина не радужная. Выпускники уезжают преимущественно не в арктические регионы страны. Так, из Архангельской области в 2016 г. в другие регионы страны уехало 25% и только 4% — в арктические регионы. Из Мурманской области уехало соответственно — 21% и 1% выпускников.

Объемы и качество подготовки кадров в вузах не всегда отвечают потребностям компаний, работающих в Арктике. В то же время специалисты, получившие образование в других регионах, не всегда готовы переезжать на постоянное место жительства в арктические регионы. Необходимо системное формирование условий для повышения качества образования и воспитанности выпускников, расширения целевой подготовки кадров, внедрение механизмов практического обучения с привлечением специалистов профильных арктических предприятий.

На форуме было отмечено, что проблема непростая, для ее решения необходимы серьезные усилия и, в первую очередь, государства, а именно: создание социокультурной среды, возможности профессионального роста и т. д. Для целей развития государства Арктика должна превратиться в территорию, привлекательную для жизни и труда. Как представляется, целесообразно восстановление имеющихся ранее северных льгот. Здесь необходимо совместное решение проблемы государством, регионами, бизнесом.

В настоящее время подготовка кадров для арктической зоны ведется различными формами обучения, однако основными поставщиками кадров являются государственные вузы. Госзаказ на подготовку кадров постоянно увеличивается. Количество бюджетных мест в вузах арктической зоны за последние четыре года увеличилось в четыре раза. В 2017 г. выделено на 5 тысяч бюджетных мест больше, чем это было в 2014 г. Наибольшая востребованность инженерных, технических специальностей, поэтому в структуре бюджетных мест они составляют 44%, что выше аналогичных показателей по другим регионам РФ. Тем не менее необходимо увеличивать количество бюджетных мест по инженерным, техническим специальностям, так как именно эти специальности наиболее востребованы в Арктике.

Одним из наиболее эффективных форм реализации образовательных программ арктической направленности является сетевое обучение, которое консолидирует ресурсы ряда образовательных программ вузов и промышленных предприятий, причем вузов не только арктических регионов. Более 30 вузов в других регионах РФ применяют такие же програм-

мы и модули подготовки специалистов для работы в Арктике. Кроме того, сетевое обучение применяется и в рамках международного сотрудничества, в которых принимают участие российские и зарубежные университеты. Такой консорциум называется Баренцев Трансграничный университет. Обучение в университете способствует развитию студенческой мобильности в Баренцевом регионе и, в конечном итоге, сотрудничеству в будущей профессиональной деятельности. Однако в его становлении много проблем. Развитие университета сдерживает отсутствие финансирования по созданию и реализации совместных магистерских программ российскими вузами-партнерами, а также финансирования мобильности студентов, так как студенты должны пройти обучение в течение семестра в зарубежном вузе в соответствии с учебным планом. Если количество российских студентов, обучающихся в финских университетах, постепенно растет, то финские студенты в российских вузах практически отсутствуют. Ситуация изменится, когда увеличится число вузов в России, ведущих свои магистерские программы на английском языке. Другая возможность развития проекта — расширение научного сотрудничества в рамках совместных магистерских программ (research-based master programmes), что позволит получить дополнительные финансовые ресурсы и обеспечить мобильность преподавателей, участвующих в проекте.

На форуме было подчеркнуто, что для мотивации молодых специалистов необходимо выдвигать их на управленческие посты, создавать условия для карьерного роста. Региональные власти, работодатели должны более эффективно использовать потенциал образовательных организаций в регионе, развивать систему привлечения и закрепления молодых специалистов на производствах и в социальной сфере, повышать привлекательность условий труда и жизни, возможности профессионального роста, реализуя меры государственной поддержки. Необходимо сохранять филиалы учебных заведений на Севере, так как это инструмент удержания молодежи.

На заключительном пленарном заседании Дмитрий Рогозин отметил, что для реализации задачи сохранить присутствие человека в Арктике из федерального бюджета выделяются колоссальные средства — более 190 млрд руб. Финансирование будет осуществляться по трем ключевым направлениям: развитие опорных территорий, Северного морского пути и судоходства в Арктике, а также создания нового оборудования и технологий.

На форуме были обсуждены также проблемы повышения качества жизни в Арктике, перспективы международного сотрудничества, развития связи, экологические проблемы, арктический туризм, развитие моногородов и т. д.

Главным итоговым документом прошедшего мероприятия стала резолюция, которая объединила инициативы всех участников деятельности в Арктике и была направлена в органы государственной власти России для совершенствования государственного управления, регулирования и администрирования в профильной сфере.

Список использованных источников

1. Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 г. и дальнейшую перспективу. Утв. Президентом Российской Федерации 18 сентября 2008 г.
2. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г. Утв. Президентом Российской Федерации 8 февраля 2013 г.
3. Государственная программа «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 г.». Утв. постановлением Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2014 г. № 366.
4. Л. В. Ларченко, Р. А. Колесников. Инновационное развитие нефтегазовой отрасли России в условиях санкций и падения цены на углеводороды // *Инновации*. 2016. № 7.
5. Л. В. Ларченко. Об итогах VI Международного форума «Арктика: настоящее и будущее» // *Инновации*. 2017. № 4. С. 19-23.
6. Мониторинг социально-экономического развития Арктической зоны России // *Информационный бюллетень. Центр экономики Севера и Арктики*. Вып. 3. М.: СОПС. 2017.

Development of Arctic supporting areas — a state strategy for the decade

L. V. Larchenko, doctor of economics, professor, Herzen University, National research university – Higher school of economics – Saint-Petersburg.

The article outlines the main results of the VII International Forum «Arctic: Present and Future», held in 2017. The problems of development of various spheres of the Arctic zone of the Russian Federation discussed at the forum are presented and analyzed. The most discussed at the forum were the development in the Arctic of support zones and the socio-economic development of the polar territories. Considerable attention is paid to the consolidation of personnel in the Arctic zone of Russia, the development of the Northern Sea Route. The most significant conclusions and recommendations on the issues discussed are given.

Keywords: forum, Arctic, support zones, energy resources, oil and gas projects, the Northern Sea Route, training.