

Оценка перспектив формирования арктического транспортного коридора

Научный руководитель – Тарасова Ольга Владиславовна

Панкова Юлия Владимировна

Студент (бакалавр)

Новосибирский национальный исследовательский государственный университет,

Новосибирск, Россия

E-mail: yu.v.pankova@mail.ru

Арктическому региону в России уделяется все больше внимания, что обуславливается, во-первых, значительным объемом запасов природных ресурсов (например, на российском арктическом шельфе сосредоточены около 20% мировых запасов углеводородов [2]), а во-вторых, выгодным экономико-географическим положением указанных территорий. В этом контексте существенно возрастает роль Северного морского пути (СМП), по которому осуществляется транспортировка добытых в арктических регионах ресурсов и международный транзит. Поэтому закономерным выглядит, что в указе Президента от 7 мая 2018 г. «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 г.» в числе целевых показателей развития транспортных коридоров обозначены увеличение мощностей морских портов и грузопотока по Северному морскому пути до 80 млн. т.

Здесь необходимо отметить, что среди министерств и исследователей нет единого мнения относительно потенциальных объемов транспортировки добываемого в Арктической зоне России минерального сырья по СМП на период до 2025 и далее. Значения широко варьируются от менее чем 45 до более 80 млн. т. (например, [3, 8, 9]). Равно как нет и единых оценок потенциальных транзитных перевозок (например, [5-7]). И если прямые эффекты от реализации ресурсных и инфраструктурных инвестиционных проектов, которые необходимы для обеспечения увеличения грузоперевозок, рассчитываются в технико-экономических обоснованиях, то косвенные (в частности межотраслевые, межрегиональные) не учитываются. Их оценка выходит далеко за рамки классического финансового анализа проектов, но может быть реализована с помощью экономико-математических моделей народно-хозяйственного уровня. В этом контексте настоящее исследование - шаг в направлении оценивания развития регионов российской Арктики при гипотезе об интенсификации грузоперевозок по СМП.

Соответственно, целью настоящей работы стало получение количественной оценки косвенных эффектов от комплексного развития арктических территорий страны для реализации указа Президента по увеличению грузопотока по СМП. Для этого, прежде всего, автором проведен анализ текущего состояния морской инфраструктуры и транспорта, грузоперевозок и объема транспортировки добываемого в российской Арктике минерального сырья в акватории СМП, выявлены потенциальные направления развития. Затем сформирован пул перспективных инвестиционных ресурсных проектов, а также пул проектов по развитию портовой инфраструктуры и погрузочно-разгрузочного комплекса, планируемых для реализации в макрорегионе. На этой основе сформированы гипотезы относительно возможностей развития макрорегиона и формализованы соответствующие сценарии.

«Транзитный» сценарий предполагает ситуацию, когда СМП служит исключительно для транзита международных грузов, а Арктический регион развивается инерционно. В данном случае, учитывая характер перевозок (отсутствие заходов судов в порты для доставки грузов в сроки), строительство новой портовой инфраструктуры не потребуются. Однако критически важным становится обновление и усиление ледокольного флота за

счет атомных ледоколов проектов 22220 («Сибирь» и «Урал») и 10510 («Лидер») для обеспечения круглогодичного прохода судов по Северному морскому пути [4], что потребует значительно объема инвестиций. Увеличение международных контейнерных транзитных перевозок моделируется посредством роста экспорта услуг морского транспорта и оценивается по объему взимаемых за ледокольную проводку сборов.

«Экспортный» сценарий отличается тем, что в нем отражается реализация целого комплекса проектов по развитию добывающей промышленности российской Арктики (проекты «НОВАТЭКа», «ВостокУгля», «Норникеля» и др.) и морской инфраструктуры (терминалы Таналау и Чайка, портовый комплекс на Безымянной губе и др.). В результате чего возрастают объемы экспорта минеральных ресурсов и достигается целевой показатель по увеличению грузопотока по СМП до 80 млн. тонн.

Далее с использованием оптимизационной межотраслевой межрегиональной модели - модель народнохозяйственного уровня типа «затраты-выпуск» - в разрезе 53 отраслей и 20 регионов [1] осуществлен пространственный прогноз по каждому из обозначенных сценариев на период до 2035 г. По результатам получены расчетные значения целевой функции (конечного потребления) и других макроэкономических показателей, описывающих экономическое развитие в плановом периоде. Именно по разнице в объеме конечного потребления между сценариями и оцениваются косвенные эффекты. Кроме того, сделаны выводы о пространственных и структурных изменениях в экономиках регионов и страны в целом вследствие увеличения грузопотока по СМП за счет развития добывающей промышленности российской Арктики. Например, об усилении экспортно-сырьевой модели экономик регионов, углублении их дифференциации по уровню развития и обеспеченности ресурсами (инвестиционными, трудовыми).

Источники и литература

- 1) Мелентьев Б.В., Ершов Ю.С., Алимшиева А.А. Методические рекомендации построения межрегионального межотраслевого финансового баланса "Платежи-доходы". Новосибирск: ИЭОПП СО РАН, 2010.
- 2) Никулин А.А. Полезные ископаемые Арктической зоны России: потенциал и перспективы освоения // Проблемы национальной стратегии. 2017. No 1. С. 163-187.
- 3) Рукша В.В., Белкин М.С., Смирнов А.А. и др. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. 2015. No 4. С. 104-110.
- 4) Фадеев М., Дмитриев М., Степанов П. и др. Интегрированная транспортная система. М.: Центр экономики инфраструктуры. 2018.
- 5) Bekkers E., Francois J.H., Rojas-Romagosa H. Melting ice caps and the economic impact of opening the Northern Sea Route // Economic Journal. 2016. Vol 128. Issue 610. pp 1095-1127.
- 6) Kiiski T., Solakivi T., Toyli J. et al. Long-term dynamics of shipping and icebreaker capacity along the Northern Sea Route // Maritime Economics & Logistics. 2018. Vol 20. Issue 3. pp 375-399.
- 7) Pruyt F.J. Will the Northern Sea Route ever be a viable alternative? // Maritime Policy & Management. 2016.
- 8) Всероссийский научно-исследовательский институт Минерального сырья. Грузоперевозки в Арктической зоне Российской Федерации // http://vims-geo.ru/documents/208/Arctic_03072018.pdf

- 9) Министерство природных ресурсов и экологии Российской Федерации. Текущий прогноз Минприроды России объемов транспортировки добываемого в Арктической зоне России минерального сырья в акватории Северного морского пути на период до 2030 года. // http://www.mnr.gov.ru/upload/iblock/da5/prognoz_2709.pdf