

УДК 338.49

В. Ф. Богачев, А. С. Микулёнок, А. В. Полянский

## Региональные особенности экономического развития северных территорий России

V. F. Bogachev, A. S. Mikulyonok, A. V. Polyansky

## Regional features of economic development of the Northern areas of Russia

**Аннотация.** В статье анализируются проблемы разработки стратегии управления крупными межрегиональными проектами, связанными с неравномерным развитием региональных экономик. Это обуславливает поиск новых принципов и методов управления экономическими процессами, основанными на учете специфики различных форм хозяйствования в регионах. В качестве примера исследуется проблема создания транспортно-логистических комплексов в районах Северного морского пути, тесно связанных с решением политико-экономических задач, а также военной и пограничной безопасности. Транспортно-логистические услуги могут превратиться в крупнейшую после нефтегазового сырья статью экспорта в Арктической зоне РФ. При этом Россия, позиционируя себя в качестве евразийского морского транспортного государства, сможет получить крупный источник доходов и будет застрахована от рисков, связанных с перспективой ухудшения конъюнктуры цен на мировых рынках углеводородов.

**Abstract.** The problems of working out large interregional processes management strategies related to the uneven development of regional economies have been analyzed in the paper. This leads to the search for new principles and methods of economic management based on the specificities of various forms of economic activity in the regions. As an example the issue of establishing logistics centres in areas near the Northern Sea Route which are closely associated with solving political and economic problems, as well as military and border security has been examined. Logistics services can become a large part of Russian export in the Arctic along with the export of oil and gas resources. At the same time, Russia positioning itself as a Eurasian maritime transport state will be able to get a major source of income and will be insured against risks associated with the prospect of a downturn in prices on the global energy market.

**Ключевые слова:** стратегическое управление, концепция регионального развития, ресурсный потенциал, Северный морской путь, транспортно-логистический комплекс, транзитный потенциал, рынок углеводородов, международная кооперация.

**Key words:** strategic management, regional development concept, raw resource capacity, Northern Sea Route, logistics centre, transit capacity, global energy market, international cooperation.

### Введение

В настоящее время экономика страны в результате согласованных странами мирового сообщества и ответных со стороны России санкций стала испытывать серьезные трудности. Обвальное падение цен на нефть, отсутствие доступа к дешевым кредитам и передовым технологиям, обесценивание национальной валюты, резкое снижения темпов ВВП заставили в последнее время признать очевидный факт наступления стагнационных процессов в экономике. Геоэкономические и политические особенности современного развития Российской Арктики предполагают усиление государственного регулирования экономической деятельности в этом регионе [1].

Одной из причин такого положения является отсутствие у государства экономически обоснованной стратегии управления, когда решения принимаются в "ручном" режиме как ответная реакция на уже произошедшие кризисные события в экономике. В этой связи возникает необходимость смены парадигмы управления экономикой, которая должна учитывать многоукладность форм хозяйствования в регионах, предполагает иной способ их интеграции, основанный на рациональном соотношении централизма и самоуправления как двух взаимодополняющих принципов организации. Для проявления потенциала всех форм экономической морской деятельности необходимо найти их оптимальное сочетание в системе морского хозяйства современной России. Это предполагает формирование соответствующего мировоззрения морской направленности, развития морского образования населения прибрежных территорий, понимаемого не только как получение морских специальностей, но и навыка жить и существовать в согласии с морем [2].

Значимость стратегических решений возрастает и на низовом уровне управления. В рыночных условиях для экономических структур особенно важным становится умение хорошо ориентироваться во внешней среде. Поэтому выбор обоснованной стратегии становится ключевым моментом для успешного функционирования экономики регионов и ориентиров в принятии тактических решений.

### **Формирование системы регионального управления**

Ориентация системы управления и всех его звеньев на удовлетворение общественных потребностей является особенно актуальной для северных территорий, управление которыми должно осуществляться без ущемления хозяйственной самостоятельности входящих в его состав субъектов хозяйствования. Это достигается выбором соответствующего инструментария макрорегулирования, отказом от жесткого их регулирования и переходом к экономическим методам воздействия. Экономические рычаги, главными из которых являются экономические нормативы и налоги, позволяют создать благоприятные условия для самостоятельного осуществления необходимых структурных изменений.

Дифференциация и специализация регионов, в том числе и северных территорий, во многом определяется ресурсным потенциалом региона; при этом разработка месторождений оказывает значительное влияние на состояние окружающей среды. Отсутствие полноценного анализа и прогноза возможного воздействия на окружающую среду технологий добычи и транспортировки нефти и газа на морских акваториях и отсутствие системы контроля за экологической обстановкой в районах добывающих комплексов приведут к возникновению экологических катастроф.

Наглядным примером недооценки влияния указанных факторов на реализацию глобальных проектов, ориентированных на освоение северных арктических территорий, является развитие Северного морского пути (СМП). В ближайшей перспективе, как отмечают специалисты, грузооборот через СМП может увеличиться более, чем в 30 раз (до 60 млн т) в год. Ожидается, что этот маршрут между Европой и Дальним Востоком станет одним из самых востребованных в мире. И хотя пока основная часть судов, курсирующих между Северной Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, следуют через Индийский океан, логистические компании достаточно активно пользуются и "северным" путем. И это не удивительно, т. к. если длина "южного" маршрута составляет около 11 тыс. морских миль, то при следовании по Северному морскому пути это расстояние сокращается на треть, что экономит в среднем около 800 т топлива [3].

Для того чтобы планы по превращению СМП в активно используемый маршрут стали реальностью, транспортную инфраструктуру региона в Арктике необходимо вывести на новый уровень. Тем более что для этого существуют все необходимые предпосылки.

России нужна новая политика в отношении решения транспортных задач в Арктике, т. к. неразвитость транспортной инфраструктуры препятствует развитию регионов и тормозит реализацию крупных бизнес-проектов.

Для защиты арктического севера России необходимы изменения в законодательстве, касающиеся регулирования торгового мореплавания на трассе СМП, государственные меры поддержки морского и речного флота, полярной авиации и аэродромных комплексов. Таким образом, речь идет о создании транспортно-логистических комплексов, связанных с решением задач военной и пограничной безопасности. Средства обеспечения развития и согласования экономической и оборонной деятельности в Арктике регулярно демонстрируются в экспозициях Международного военно-морского салона в Санкт-Петербурге [4].

Одним из результатов непродуманной экономической политики начала 90-х годов прошлого века стал развал и без того несовершенной транспортной инфраструктуры в Арктической зоне РФ, которая в настоящем виде не отвечает требованиям по защите национальных интересов России. Ее необходимо совершенствовать не только для эффективной транспортировки ресурсов, но и в целях обеспечения военной безопасности России. Следует также выработать государственные меры поддержки морского и речного флотов, полярной авиации, аэродромных комплексов. При этом следует подчеркнуть, что НАТО включает Арктику в зону своих стратегических и оборонных интересов. Кроме того, в Арктике активизировалась деятельность ряда восточноазиатских государств, среди которых Китай, Япония, Корея, Малайзия и Таиланд.

В то же время не следует забывать о том, что глобальные надежды, возлагаемые на СМП, вызывают и большие сомнения. Эта трасса короче традиционных маршрутов, но обладает серьезным экономическим недостатком – отсутствием "обратной загрузки" судов. Ни одна компания не будет проводить караваны судов с грузами в одну сторону и платить за проводку этих кораблей, но уже ничем не загруженных, обратно. Одновременно реализация планов по широкомасштабному использованию СМП требует тщательной подготовки не только в области строительства новых атомных ледоколов, но и в обеспечении экологической безопасности и спасения экипажей. Об этом говорится в Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 г., утвержденной президентом России.

В 2014 г. МЧС уже заявлял о планах по постройке и оборудованию около десяти комплексных аварийно-спасательных центров на всей протяженности СМП: от Мурманска до Камчатки. На эти цели

выделено около миллиарда рублей. Модернизация трассы СМП также предполагает формирование авиационного обслуживания северных районов на базе развития малой авиации и сети аэропортов.

Сегодня у России есть все шансы превратить СМП в коммерчески жизнеспособную альтернативу Малаккскому проливу и Суэцкому каналу. Помимо технических сложностей для решения данной задачи необходимо урегулировать ряд правовых вопросов.

Интересным примером международного сотрудничества в области логистики и транспорта является проект "Развитие логистики в Баренцевом транспортном коридоре", посвященный вопросам развития транспорта и региональной логистики в Мурманской области. Этот проект предусматривает разработку транспортного маршрута из порта Кеми через Саллу в Мурманск. Развитие транспортного коридора является одной из наиболее важных областей совершенствования логистики в Баренцевом регионе. Данный проект был реализован в 2006–2008 гг. и финансировался Евросоюзом в рамках программы добрососедства "Коларктик". В рамках проекта "Логистика в Баренц-регионе" была осуществлена пилотная транспортировка контейнера по этому маршруту со спутниковым мониторингом эксплуатационных характеристик движения.

Ключевым связующим звеном между континентами должен стать Красноярский край. По оценкам специалистов, такие маршруты понадобятся, в первую очередь, странам Юго-Восточной Азии, для которых летать в Северную Америку удобнее именно через Арктику. В этом случае время перелета сокращается на 2–5 часов в зависимости от маршрута.

Существующие на сегодня транспортные потоки в Арктике недостаточны для гарантированного достижения заданных объемов. Ситуация меняется благодаря вступлению России в ВТО. Наиболее перспективными грузами специалисты считают нефтегазовое и горнодобывающее оборудование, оборудование тяжелого машиностроения, фармацевтические препараты, продукты и электронику. Очевидно, что роль транспортных коммуникаций и инфраструктуры в грядущих крупномасштабных энергетических проектах трудно переоценить. Транспортно-логистический сектор в Арктической зоне развивается как сервисный сектор в рамках реализации крупных, прежде всего энергетических международных проектов.

Развитие инвестиционных фондов должно было предвосхитить проблемы экономической дестабилизации во множестве отраслей хозяйствования северных регионов. Проблемы развития Арктики стали актуальны в свете политических споров и новых экономических взаимодействий с Европейскими государствами, а также со странами Латинской Америки.

Проблемой 2014 г. стал отток иностранного капитала с отечественного рынка, вызванный политическими процессами, однако это не уменьшает количество задач, которые необходимо решать экономическим системам Севера России.

Снижение доступности кредитных ресурсов, потеря доступа к отдельным западным технологиям, востребованным в условиях Севера России, требует создания институтов экономики, способных привлечь денежные средства и предпринимательскую активность в регионы. Сложности развития инвестиционных фондов как самостоятельного экономического института базируются на все тех же гарантиях, которые должны иметь долгосрочный характер; столкновение инвесторов с проблемами в краткосрочной перспективе допустимо и в рамках краткосрочного финансирования предприятия всех регионов, имеющих собственные решения.

Решение проблемы долгосрочного финансирования, которое должно быть доступным для реального сектора экономики, представляет собой стратегическую задачу. Проблемы сближения и сглаживания неоднородности развития инвестиционных потенциалов регионов должны иметь свое разрешение на основе межрегиональных взаимоотношений, содержать и нести в себе государственные гарантии для частного капитала.

### **Заключение**

В настоящее время поступательное развитие инвестиционного потенциала регионов затормозится в ожидании политических решений. Но вместе с этим происходит активное развитие хозяйственных отношений на межрегиональном уровне в процессах движения технологий, кадров и товарно-материальных ценностей.

К сожалению, в этих условиях мало места и времени уделяется инновационным факторам развития, без учета которых трудно реализовывать инновационные проекты. Однако условия политического кризиса отразились на повышении устойчивости бизнеса в реальном секторе экономики. И если государство определит, насколько продолжителен будет период политических противостояний, экономические системы регионов смогут перестроиться под эти задачи и за счет новой пространственной организации перераспределить свои силы для получения положительного результата в будущем.

Статья подготовлена в рамках поддержанного Российским гуманитарным научным фондом проекта № 15-02-00009а/16 "Модернизация системы транспортировки арктического природного газа в условиях современной геоэкономической и политической нестабильности стран-транзитеров".

#### **Библиографический список**

1. Савельев А. Н., Селин В. С., Щеголькова А. А. Геоэкономические обстоятельства и политические тенденции регионального присутствия России в Арктике // Экономика и предпринимательство. 2013. № 12–2 (41–2). С. 205–209.
2. Геращенко Л. В. Опыт организации и современные тенденции развития морского образования // Вестник МГТУ. 2012. Т. 15. № 1. С. 157–160.
3. Веретенников Н. П., Геращенко Л. В., Горячевская Е. С. Северный морской путь: история, экономика, геополитика, безопасность // Геополитика и безопасность. 2015. № 2 (30). С. 88–94.
4. Богачев В. Ф., Савельев А. Н., Евграфова Л. Е. Международный военно-морской салон в Санкт-Петербурге: перспективы развития // Геополитика и безопасность. 2014. № 2. С. 115–118.

#### **References**

1. Savel'ev A. N., Selin V. S., Schegol'kova A. A. Geoekonomicheskie obstoyatelstva i politicheskie tendentsii regionalnogo prisutstviya Rossii v Arktike [Geo-economic circumstances and political tendencies of the regional presence of Russia in the Arctic] // Ekonomika i predprinimatelstvo. 2013. N 12–2 (41–2). P. 205–209.
2. Geraschenko L. V. Opyt organizatsii i sovremennye tendentsii razvitiya morskogo obrazovaniya [Experience in organizing and modern trends in the development of maritime education] // Vestnik MG TU. 2012. V. 15. N 1. P. 157–160.
3. Veretennikov N. P., Geraschenko L. V., Goryachevskaya E. S. Severnyi morskoy put: istoriya, ekonomika, geopolitika, bezopasnost [The Northern Sea Route: History, economics, geopolitics, security] // Geopolitika i bezopasnost. 2015. N 2 (30). P. 88–94.
4. Bogachev V. F., Savel'ev A. N., Evgrafova L. E. Mezhdunarodnyi voenno-morskoy salon v Sankt-Peterburge: perspektivy razvitiya [International Naval Show in St. Petersburg: development prospects] // Geopolitika i bezopasnost. 2014. N 2. P. 115–118.

#### **Сведения об авторах**

**Богачев Виктор Фомич** – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, д-р экон. наук, профессор; e-mail: bogachev vf@mstu.edu.ru

**Bogachev V. F.** – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Dr of Econ. Sci., Professor; e-mail: bogachev vf@mstu.edu.ru

**Микулёнок Алексей Сергеевич** – Санкт-Петербургский гуманитарный университет профсоюзов, аспирант

**Mikulyonok A. S.** – Saint-Petersburg University of the Humanities and Social Sciences, Ph.D. Student

**Полянский Александр Владимирович** – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра управления социально-экономическими системами, канд. экон. наук, доцент; e-mail: PolyanskijAV@mstu.edu.ru

**Polyansky A. V.** – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Socio-Economic Systems, Cand. of Econ. Sci., Associate Professor; e-mail: PolyanskijAV@mstu.edu.ru