

УДК 332.1

Я. А. Большаков, В. Н. Фридкин

Возможности и перспективы Мурманской области в развитии транспорта Арктического региона

Ya. A. Bol'shakov, V. N. Fridkin

Opportunities and prospects of the Murmansk region in the development of transport in the Arctic region

Аннотация. Рассмотрено современное состояние транспортного потенциала Мурманской области и его роль в развитии Арктического региона. Проведен анализ состояния транспортной системы и возможностей ее дальнейшего развития, а также перспектив Мурманского транспортного узла в развитии транспортной инфраструктуры Арктического региона.

Abstract. The current state of transport capacity of the Murmansk region and its role in development of the Arctic region has been considered. The analysis of transport system state and opportunities of its further development has been carried out. The prospects of the Murmansk transport hub in development of transport infrastructure of the Arctic region have been analyzed as well.

Ключевые слова: Арктический регион, морской транспорт, порты, Арктика, перспективы, экономика, стратегия, Северный морской путь (СМП), ледокольный флот, инфраструктура, Мурманск.

Key words: Arctic region, marine transport, ports, the Arctic, prospects, economics, strategy, Northern Sea Route (NSR), icebreaker fleet, infrastructure, Murmansk.

Введение

Актуальность исследования возможностей и перспектив в области развития транспортной инфраструктуры Мурманской области подтверждается стратегией развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года. Главнейшими экономическими арктическими ориентирами являются развитие инфраструктуры и имеющих приоритетное для региона значение видов транспорта. Особое место среди них занимает проект "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла" для рационального экономического освоения Арктического региона.

Целью работы является исследование транспортной инфраструктуры Мурманской области для экономического освоения регионального пространства Арктики в условиях модернизации России.

Пристальное внимание к Арктике связано со значительными запасами углеводородных ресурсов, поскольку здесь сосредоточено как минимум 30 % мировых запасов газа и 13 % нефти, в Арктической зоне РФ создается 12–15 % ВВП страны, обеспечивается около четверти национального экспорта России. Согласно данным экспертов, разведанные запасы энергетического и минерального сырья недр российской Арктики имеют стоимость около трех триллионов долларов, на долю углеводородов приходится около двух третей [1]. Скорейшее включение России в арктические процессы является важнейшим условием обеспечения национальной безопасности и определяется необходимостью удовлетворения растущего спроса на энергоносители как внутри страны, так и на мировом рынке.

Заметная часть российского природно-ресурсного потенциала концентрируется в арктических регионах страны, причем масштабы хозяйственной деятельности Российской Арктики значительно превосходят аналогичные в других приполярных странах (в Арктической зоне РФ создается 12–15 % ВВП страны, обеспечивается около четверти национального экспорта России). Размер добавленной стоимости предприятий добывающей промышленности достигает в РФ 60 % (в Северной Европе около 15 %, в Арктической Канаде – не менее 30 %). Тем не менее отметим несоответствие результатов социально-экономического развития арктических регионов РФ их потенциалу: выделилась тенденция роста валового регионального продукта (ВРП) Арктической зоны РФ (за последние 15 лет ВРП – в 5,3 раза), однако доля его в национальном ВВП сократилась с 10,8 % до 8,6 %. Данная тенденция дополнительно актуализирует проблему промышленного развития арктических регионов страны на оптимальный экономический результат в разрезе модернизации транспортной инфраструктуры, что и определило выбор темы исследования.

Мурманская область как составная часть Арктической зоны РФ

Арктика – важнейший стратегический и единый физико-географический район Земли, примыкающий к Северному полюсу и включающий окраины материков Евразии и Северной Америки и Северный Ледовитый океан со всеми его островами (за исключением прибрежных островов Норвегии), и прилегающие части Тихого и Атлантического океанов. Южная граница этого региона проходит по южной границе распространения тундры (иногда Арктику ограничивают с юга Северным полярным кругом). Общая площадь Арктического региона составляет около 25–27 млн кв. км [2]. В состав сухопутных территорий Арктической зоны Российской Федерации входят территории следующих субъектов Российской Федерации и отдельных муниципальных образований: Мурманская область, Ненецкий, Чукотский, Ямало-Ненецкий автономные округа, Воркута (Республика Коми), городской округ Норильска, некоторые территории Архангельской области, включая сам город Архангельск, отдельные улусы Якутии, земли и острова, расположенные в Северном Ледовитом океане, указанные в Постановлении Правительства РФ от 21 апреля 2014 г. № 366 о выделении Арктической зоны РФ¹.

Министерство регионального развития РФ прорабатывает вопрос о выделении Арктической зоны России в качестве самостоятельного объекта государственного статистического наблюдения: Росстат готовит предложения по актуализации Федерального плана статистических работ с учетом выделения самостоятельного раздела для формирования официальной статистической информации (раздел Общероссийского классификатора экономических регионов (ОКЭР)). Данные планируется собирать по показателям, характеризующим социально-экономическое развитие и состояние национальной безопасности Арктической зоны [1]. Не вызывает сомнения целесообразность такого шага, ведь анализ данных именно арктических регионов, в том числе Кольского Севера, даст широкую почву для составления научно обоснованных прогнозов, в частности с точки зрения транспортного обслуживания и коммуникаций.

В целом, население регионов Арктической зоны в период с 2003 по 2014 гг. уменьшилось на 1,4 %, среднегодовая численность занятых в экономике увеличилась на 0,23 %, а валовой региональный продукт возрос на 23,5 % [3]. Анализируя эти показатели, видим, что, несмотря на улучшение экономического развития в Арктическом регионе, население не увеличивается, люди не хотят переезжать на Север. Многих останавливают следующие причины:

- неблагоприятные природно-климатические условия, низкая устойчивость экологических систем, зависимых даже от незначительных антропогенных воздействий;
- удаленность от основных центров промышленности и культуры, высокая ресурс- и энергоемкость, зависимость жизнеобеспечения населения и экономики от поставок из других регионов страны основных товаров и услуг (топлива, продовольствия и товаров первой необходимости);
- очаговый характер экономического освоения территорий, неравномерная плотность населения (очень низкая в Арктической зоне – 0,63 чел. на 1 кв. км).

Несомненно, это в значительной степени относится и к реалиям исследуемой нами Мурманской области, проблемы которой связаны с низким уровнем диверсификации экономики, необходимостью модернизации портовой инфраструктуры и рыбохозяйственного комплекса, экологическими рисками и неосвоенностью уникального природного потенциала региона. Эти факторы значительно снижают возможности устойчивого развития этой уникальной северной территории [4].

Мурманская область входит в Арктическую зону РФ целиком. Почти вся ее территория расположена на Кольском полуострове (северо-запад Европейской части России, территория – 144,9 тыс. кв. км (0,85 % площади России)), с крупнейшим городом в мире за полярным кругом – Мурманском. Мурманская область омывается водами Баренцева и Белого морей (протяженность береговой линии – около 2 тыс. км). Область располагает развитой транспортной инфраструктурой, особенно в сравнении с другими арктическими регионами.

Мурманский транспортный узел: структура и основные этапы реализации проекта

Благоприятные возможности для развития региона создает проект "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла" (КРМТУ). Транспортный узел – пересечение транспортных коммуникаций, как правило, сочетающееся с концентрацией производства и населения [6]. В конце 2007 г. было создано ОАО "Управляющая компания "Мурманский транспортный узел" с целью консолидации усилий как государства, так и частных инвесторов, а в 2008 г. премьер-министр Владимир Путин одобрил целесообразность финансирования проекта из федерального бюджета и бюджета Мурманской области на условиях государственного частного партнерства (ГЧП). Распоряжением

¹ Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 21 апр. 2014 г. № 366 // Рос. газ. 2014. 24 апр.

Правительства РФ от 17.10.2009 г. № 1535-р установлены границы морского порта Мурманск, а в сентябре 2014 г. было объявлено о начале строительства объектов федеральной собственности проекта "КРМТУ".

Мурманский транспортный узел является фактором развития не только Северного морского пути, но и усиления арктического вектора российской внешней политики, а также разработки месторождений углеводородного сырья на шельфе Арктики. Приоритетным направлением развития экономики области с учетом ее географического положения становится сервисное обеспечение арктических шельфовых проектов. По оценкам специалистов, к 2050 г. арктический шельф будет обеспечивать от 20 до 30 % всей российской нефтедобычи. Добыча первой арктической нефти ожидается уже в 2018 г. В настоящее время компания "Роснефть" реализует масштабные шельфовые нефтегазовые проекты в Арктике, имеющие важнейшее социально-экономическое и стратегическое значение для Российской Федерации. Согласно принятой правительством РФ Стратегии развития транспортной системы до 2030 г., грузооборот Мурманского транспортного узла составит около 70 млн т². В результате реализации проекта "Комплексное развитие Мурманского транспортного узла" будет создан круглогодичный глубоководный морской хаб – центр по переработке контейнерных, нефтеналивных грузов, перевалке угля и минеральных удобрений, интегрированный в международный транспортный коридор "Север – Юг".

Предусматривается развитие транспортной инфраструктуры на западном берегу Кольского залива, в том числе строительство угольного и нефтяного терминалов (разрабатываются по отдельным проектам инвесторами), железнодорожной инфраструктуры, включая строительство железнодорожной ветки Выходной – Лавна. Ряд компаний сегодня реализуют проекты по созданию береговых баз обеспечения разведки и добычи нефти и газа в Баренцевом, Печерском и Карском морях на базе Мурманского морского порта. Так, компания "Роснефть" уже приступила к реализации государственной программы освоения ресурсов углеводородов на континентальном шельфе Российской Арктики. Для реализации проекта по строительству морских поисковых скважин в акватории Карского моря в качестве береговой базы обеспечения буровых и геологоразведочных работ в Карском море используются технологические причалы морского порта Мурманск, расположенные в районе устья реки Лавна.

Реализация проекта осуществляется по объектам федеральной собственности в 3 этапа:

- I этап – 2014–2018 гг. – строительство железной дороги станция Выходной – мостовой переход через р. Тулома – станция Мурмаши-2 – станция Лавна;
- II этап – 2015–2018 гг. – дноуглубление акватории и водных подходов для угольного терминала; база обслуживающего флота с необходимой береговой инфраструктурой;
- III этап – (срок реализации не определен) дноуглубление акватории и водных подходов для нефтеналивного терминала.

Строительство первой очереди Мурманского транспортного узла (МТУ) закончится в 2018 г. Несмотря на возникшие финансовые проблемы (их помог решить Газпромбанк, закрывший кассовый разрыв в финансировании) и экономический кризис в стране, у правительства России нет в планах прекращения строительства МТУ. Проект комплексного развития Мурманского транспортного узла в целом идет по графику: несмотря на сокращение бюджетного финансирования многих направлений, Минтранс РФ намерен реализовать федеральную часть проекта развития МТУ в полном объеме (со смещением на 2–3 года). На проект предусмотрен общий объем финансирования – 145,95 млрд руб. (федеральный бюджет – 55,63 млрд руб.; собственные и заемные средства организаций – 89,32 млрд руб.) [2].

О гарантиях развития Мурманского транспортного узла и его огромной стратегической важности 3 декабря 2015 г. в Кремле во время послания Федеральному собранию упоминал Президент России В. В. Путин. Портовая особая экономическая зона, созданная в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 12.10.2010 г. № 800 – бесспорно, один из механизмов эффективной реализации проекта (в перспективе закладываются благоприятные условия для строительства новых терминалов и производственных мощностей и обеспечения транзитного грузопотока в рамках международных транспортных коридоров).

Основным портом региона является морской порт Мурманск (всего в области – три), расположенный в акватории Кольского залива и являющийся базовым по обеспечению перевозок грузов в районы Крайнего Севера и дальнего зарубежья. Основное преимущество порта Мурманск – способность круглогодично принимать суда дедвейтом более 300 тыс. т. Порт располагает 17 причалами общей протяженностью около 3 тыс. м, позволяющей принимать суда с осадкой до 15,5 м и длиной более 265 м. Средняя интенсивность погрузки судов навалочным грузом – 23 тыс. т в сутки. Порт имеет открытый

² Бюджетные трудности не мешают строительству транспортного узла в Мурманске [Электронный ресурс] // REGNUM : информ. агентство. URL: <http://regnum.ru/news/polit/2093974.html>.

выход в океан и расположен на "перекрестке" транспортных коридоров: "Юг – Север" и "Восток – Запад" и обрабатывает до 600 судов и 250 тыс. вагонов ежегодно (см. рис.)³.

Мурманский морской торговый порт – это огромный транспортный узел, связавший воедино автомобильный, железнодорожный и морской пути сообщения. Он занимает лидирующее место среди портов северо-западной части России по объему перерабатываемых сухих грузов ПАО, а основной номенклатурой грузов являются уголь, щебень, марганцевая руда, окатыши, генеральные грузы, в том числе арктического направления⁴. Мурманский транспортный узел многократно увеличит преимущества единственного на севере России незамерзающего порта в соответствии с разработанной Стратегией развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года. "Удовлетворение потребностей российской экономики, внешней торговли и населения в перевалке грузов и обеспечении безопасности мореплавания в морских портах и на подходах к ним путем формирования инновационной инфраструктуры морских портов, интеграции их в транспортные узлы при стимулирующей роли государства по их комплексному развитию", – так звучит основная цель разработки документа⁵.



Рис. Структура грузооборота Мурманского морского торгового порта, 2015 год

Напрямую с торговым портом связан Мурманский рыбный порт: имея огромное значение в структуре развития советской экономики, на современном этапе функционирования он заметно снизил свою долю в ВРП региона. Проиллюстрируем снижение его грузооборота следующими цифрами: за три минувших месяца было доставлено 67 тыс. т грузов, из них рыбопродукции – 40,8 тыс. т (за аналогичный период 2015 г. – 95 тыс. и 57,2 тыс. т соответственно). Падение обусловливается началом действия временного запрета на промысел мойвы, который влиял на рост перевалки в феврале – марте. Второй причиной спада стала девальвация рубля, сделавшая привлекательной зарубежные рынки: вот почему российские суда, ведущие промысел, не спешат везти улов в Мурманск.

Модернизация морского порта Мурманск в перспективе превратит его в крупный транспортно-логистический узел для магистральных и международных перевозок, что особенно важно при разработке шельфа арктических морей. Для реализации этих целей нужно обеспечить круглогодичную навигацию, построить контейнеровозы ледового класса, обновить ледокольный флот: планируется спуск на воду атомных ледоколов "Арктика" проекта 22220 (2016 г.) и "Урал" (2019 г.). Согласно проектной документации, российские атомоходы смогут перевозить до 100 тыс. т грузов, разбивать ледяные глыбы толщиной до 3 м, прокладывать морские пути для нефтяных танкеров, транспортирующих сырье с месторождений Гыданского и Ямальского полуостровов. Объединение ресурсного потенциала Арктики и транспортных возможностей Северного морского пути, способного при устранении инфраструктурных ограничений освоить грузопоток до 150 млн т в год (около 5 % мирового грузопотока), позволит сформировать конкурентоспособную региональную систему морского хозяйства, которая явится основой обеспечения национальной безопасности в Арктике [5].

³ Мурманский морской торговый порт достиг рекордного объема перевалки угля [Электронный ресурс] // EnergyLand.info: интернет-портал сообщества ТЭК. URL: <http://www.energyland.info/analytic-show-104838>.

⁴ Доклад министра транспорта РФ М. Соколова на совещании по развитию транспортного комплекса Сибирского федерального округа 31 августа 2012 г. в Новосибирске [Электронный ресурс] // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: http://www.mintrans.ru/news/detail.php?ELEMENT_ID=18724.

⁵ Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года [Электронный ресурс]. URL: http://www.rosморпорт.ru/media/File/State-Private_Partnership/strategy_2030.pdf.

Развитие портовой инфраструктуры региона тесно взаимосвязано с развитием железнодорожного транспорта, который занимает в области значительную долю на рынке грузовых и пассажирских перевозок, а общая протяженность железных дорог составляет 870 км. На сегодняшний день важной проблемой для экономики Кольского Заполярья является недостаточное развитие железнодорожной инфраструктуры, тормозящей рост объемов перевалки российских грузов в порту Мурманск, а также обеспечение транзитного грузопотока в рамках международных транспортных коридоров.

В Мурманской области расположено два аэропорта – Мурманск и Апатиты. Международный аэропорт Мурманск расположен на пути маршрута воздушного коридора, соединяющего Северную Америку со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, и имеет стратегическое значение при осуществлении полетов в Арктику. По данным ОАО "Аэропорт Мурманск" пассажиропоток в 2015 г. составил 751 тыс. чел., что выше показателей прошлого года на 13,5 % (667 тыс.) и 2013 г. на 22 % (614 тыс.)⁶.

С задачей модернизации СМП тесно связан вопрос создания эффективной системы авиационного обслуживания северных районов на базе модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации. Основной задачей авиационного транспорта Арктики в предстоящие годы должно стать полное удовлетворение платежеспособного спроса населения на воздушные перевозки и обеспечение доступности этого вида транспорта. Также среди приоритетов выделим формирование эффективной и безопасной авиационной транспортно-логистической модели доставки персонала на удаленные объекты. По мере развития средств управления воздушным движением сфера кросс-полярных полетов, обеспечивающая существенную экономию затрат при авиационной доставке грузов между странами евроазиатского континента и Америки, может быть значительно расширена с включением пассажирских перевозок.

Автомобильный транспорт играет важную роль в пассажирском сообщении между Мурманской областью и приграничными государствами. Протяженность автомобильных дорог общего пользования на территории региона составляет 2 568 километров, из них 537 километров – федеральные автодороги, 950 – муниципальных. Основная – федеральная магистральная автодорога М-18 "Кола" (Санкт-Петербург – Мурманск), пересекающая регион с юга на север. На территории Мурманской области расположены 3 пограничных перехода государственной границы: один с Норвегией и два с Финляндией. Постоянно действующие международные автомобильные пункты пропуска (МАПП) – "Лотта", "Салла" и "Борисоглебск". Расстояние от Мурманска до Москвы составляет 1 865 км, до Санкт-Петербурга – 1 335 км. Интенсивность движения автотранспорта составляет в среднем по году по автодороге "Лотта" 970 единиц, по автодороге "Салла" 689 единиц и по автодороге "Печенга" 1 600 ед. в сутки⁷.

Развитие Мурманского транспортного узла будет способствовать сбалансированному развитию транспортного комплекса страны с учетом долгосрочных государственных интересов и реализации Стратегии освоения Арктики. На западном берегу Кольского залива компания НОВАТЭК намерена развернуть судостроительный проект, приобрести с этой целью в поселке Белокаменка земельный участок, на котором планируется строительство завода по производству оборудования для сжиженного газа. Российский инвестор уже зарегистрировал в Мурманском регионе дочернюю компанию и приступил к разработке проектно-сметной документации Центра строительства крупнотоннажных морских сооружений. К 2017 г. компания планирует получить заключение госэкспертизы, в 2018 г. – начать строительство платформ. К 2020 г. в Мурманске должны построить три плавучих завода по сжижению природного газа мощностью 6,5 млн т каждый. Инвестору они необходимы для обеспечения реализации комплексного плана по развитию производства и транспортировке сжиженного газа на полуострове Ямал.

Предпосылки и перспективы Мурманского транспортного узла

Для развития Мурманского транспортного узла (МТУ) есть объективные предпосылки: свободный выход в открытый океан с относительно небольшой интенсивностью судоходства, близость к европейскому и американскому рынкам, надежные транспортные связи с промышленными регионами России. Побережье Кольского полуострова наиболее пригодно для строительства мощностей и инфраструктуры, обеспечивающих деятельность добычных комплексов шельфовых нефтегазовых месторождений Баренцева и Карского морей, а также приема, подготовки к транспортировке и отправления потребителям углеводородного сырья [6]. С развитием транспортного узла Мурманская область приобретает стратегическое значение как один из основных центров добычи и транспортировки углеводородного сырья на предприятия России, стран Европы и Северной Америки. Россия придает исключительное значение возрождению и развитию СМП, так как периодически появляются предложения о пересмотре принятого секторального деления Арктики, интернационализации арктических вод и пересмотре статуса арктических проливов. В настоящее время многие страны мира проявляют

⁶ Мурманский аэропорт ожидает существенный рост пассажиров в летнюю навигацию [Электронный ресурс] // Би-порт : информ. агентство. URL: <http://www.b-port.com/news/item/173138.htm>.

⁷ Транспортная система Мурманской области = Transport system of the Murmansk region / [М-во экон. развития Мурман. обл.]. Мурманск, 2013. 23 с.

большой интерес к развитию грузоперевозок по этому маршруту, ведь это позволит сократить стоимость и продолжительность перевозок между тремя основными центрами мировой экономики – Европой, Северной Америкой и Восточной Азией. В связи с таянием льда в Арктике Северный Ледовитый океан становится доступным для промышленного рыболовства. Покорение Арктики рассматривается руководством страны как эквивалент советским программам освоения космоса, который позволит России подтвердить свой статус энергетической сверхдержавы. Исторически Арктику контролируют США, Канада и Россия, а также пять приарктических стран – Дания, Норвегия, Швеция, Финляндия и Исландия, являющиеся постоянными участниками Арктического совета, который начинал свою деятельность в 1996 г. с целью защиты уникальной природы северной полярной зоны. Сегодня именно они ведут главный спор за то, кому какая часть Северного Ледовитого океана должна принадлежать⁸. Северному морскому пути уготовано интенсивное развитие в качестве важной арктической транспортной артерии не только национального, но и международного значения [3].

Морской транспорт является определяющим компонентом всей транспортной системы Арктики. Важно восстановить всю инфраструктуру Северного морского пути, в том числе в Мурманске, и оказывать судам все необходимые услуги: осуществлять перевалку грузов на суда ледового класса, обслуживать ледокольный флот, а также другие сервисные функции, в том числе наукоемкие. Так, Государственной программой социально-экономического развития Арктики до 2020 г. предусмотрены мероприятия по обеспечению водных путей и гидротехнических сооружений, поисковому и аварийно-спасательному обеспечению судоходства, навигационному и гидрографическому обеспечению судоходства на трассах Северного морского пути и развитию крупнейших морских портов, увеличению объема перевозок грузов по СМП до 63,7 млн т, а также рост уровня технической оснащенности трасс Северного морского пути до 40,5 %⁹. Отмечаем, что для обеспечения транспортно-коммуникационных возможностей предполагается широкое использование средств космического наблюдения, наземных и морских средств связи, спасения и ликвидации экологических последствий в Арктической зоне РФ, а также обеспечение опорных баз флота, включая современные порты вдоль побережья.

С увеличением судоходства по трассам в акватории СМП в дополнение к традиционным европейским и североамериканским рынкам сбыта продукции, производимой в Мурманской области, перед региональными предприятиями открываются рынки Азиатско-Тихоокеанского региона (в первую очередь для переработанной рыбопродукции, фосфатных удобрений, традиционной экспортной продукции горно-промышленного комплекса). Устойчивое развитие получают судоремонтные предприятия, расположенные на Кольском полуострове. Благоприятные возможности для развития имеет круизный туризм по трассам Северного морского пути из Мурманска в различные точки Арктики (в частности, к Новой Земле или Северному полюсу). Арктический регион имеет большое геополитическое значение, что обусловлено повышенным вниманием со стороны приарктических государств в отношении эффективного освоения шельфов, внешние границы которых до сих пор четко не определены. Делаются многочисленные попытки со стороны различных государств по усилению своего политического и экономического присутствия в Арктике, а также выражается готовность к разработке новых месторождений в условиях истощения ресурсов [7, с. 147]. Эти и другие факторы предоставляют возможность создать в течение ближайшего десятилетия международный транзитный узел в Мурманской области, обслуживающий как регионы Европейской части Российской Федерации, так и европейские государства. Морские транспортные услуги могут превратиться в одну из крупнейших статей экспорта АЗРФ и Мурманской области. Развитие транспорта скажется положительно в повышении мобильности трудовых ресурсов и уровня жизни населения, оживлении промышленной и деловой активности, активизации международной торговли и использовании преимуществ обслуживания и контроля над транзитом. Россия должна выстроить такую инфраструктуру, которая будет облегчать судоходство и приносить прибыль нашей стране.

Мурманская область, позиционируя себя в качестве стратегического центра АЗРФ, становится и центром международного сотрудничества в Арктическом регионе: имеет все перспективы стать базовым полигоном для развития самых современных инновационных производств и технологий управления.

SWOT-анализ конкурентоспособности Мурманской области

Стратегические перспективы развития Мурманской области определяются сравнительными преимуществами и выделяют ее среди остальных субъектов Федерации. В рамках стратегического анализа рассмотрены сильные и слабые стороны развития региона, которые представлены в таблице в виде SWOT-анализа (табл.).

⁸ DW о богатстве недр Арктики и тайнах борьбы за нее России, Канады, США [Электронный ресурс] // Биржевой лидер. URL: <http://www.profi-forex.org/novosrossii/entry1008165005.html>.

⁹ Государственная комиссия по вопросам развития Арктики [Электронный ресурс] // Правительство России. URL: <http://government.ru/department/308/about>.

Сопоставительная матрица SWOT-анализа конкурентоспособности Мурманской области

Внутренние факторы	Внешние факторы
Сильные стороны	Благоприятные возможности
<ol style="list-style-type: none"> 1. Благоприятное транспортное экономико-географическое положение (ЭГП). 2. Богатый природно-ресурсный потенциал, в том числе рекреационный. 3. Ведущая роль в освоении Северного морского пути. 4. Базирование Северного флота. 5. Глубоководный незамерзающий морской порт, имеющий выход в Атлантику. 6. Наличие крупнейшего ледокольного флота. 7. Значительный научно-технический и кадровый потенциал региона 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Реализация арктических проектов по разработке и использованию шельфовых месторождений углеводородов, позволяющая не только укрепить присутствие в Арктике, но и дать инновационный импульс развитию российской экономики в целом. 2. Перспективы международного экономического сотрудничества, привлечение инвестиций и технологий. 3. Благоприятные возможности перспективы развития морского хозяйства по причине потепления климата. 4. Повышение роли и значения РФ как мировой морской державы. 5. Развитие отраслей, связанных с аквакультурой и рыболовством. 6. Рост транснациональных транзитных перевозок по трассе Северного морского пути между портами Тихоокеанского региона и Европы
Слабые стороны	Угрозы
<ol style="list-style-type: none"> 1. Негативные экологические процессы, протекающие в регионе из-за природно-географических особенностей, имеют высокую вероятность перерасти из региональных в глобальные. 2. Удаленность от основных промышленных центров, высокая ресурсоемкость и зависимость хозяйственной деятельности и жизнеобеспечения населения от поставок из других регионов России топлива продовольствия и товаров первой необходимости. 3. Продолжающийся отток населения в центральные и южные регионы страны. 4. Слабая инвестиционная активность, наличие антироссийских санкций, невысокие темпы модернизации экономики. 5. Рост тарифов на транспортные перевозки. 6. Износ основных фондов, высокие амортизационные издержки 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Обострение международной ситуации, ухудшение отношений с западными странами, борьба за арктические ресурсы. 2. Низкая обеспеченность собственными финансовыми ресурсами, усиление их концентрации в федеральном центре. 3. Усиление военной активности государств вблизи арктических границ нашей страны. 4. Ужесточение конкуренции и появление новых игроков в арктическом пространстве. 5. Зависимость от конъюнктуры цен на экспортируемое сырье

Из приведенного анализа видно, что Кольское Заполярье обладает значительным потенциалом для успешного развития. Исходя из этого, деятельность органов государственного управления должна быть целенаправленно ориентирована на использование имеющихся преимуществ и благоприятных возможностей с одновременным исправлением недостатков и потенциальных угроз. Для преодоления сложившихся инфраструктурных ограничений, решения социальных, демографических, структурных и экологических проблем, обеспечения темпов и нового качества роста региональной экономики администрацией региона разработана Стратегия социально-экономического развития Мурманской области на период до 2025 года.

Для Мурманской области характерен высокий уровень образования, своеобразные качественные характеристики (коллективистская этика, креативность), что представляет собой возможности развития потенциала территории и мобилизации антропогенного ресурса. Именно в Мурманском регионе на базе Кольского научного центра РАН формируются и уже работают своеобразные "точки роста": бизнес-инкубаторы, инновационно-технологические центры, технопарки и центры трансферта технологий¹⁰.

¹⁰ Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года [Электронный ресурс] // Правительство России. URL: <http://government.ru/media/files/2RpSA3sctElhAGn4RN9dHrtzk0A3wZm8.pdf>.

Поставленные "Стратегией развития Арктической зоны РФ и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года" и государственной программой "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" задачи гораздо превосходят масштабы целей других макрорегионов страны¹¹. Для решения этих задач необходимо большое количество участников, интересы которых не всегда совпадают, поэтому требуется вмешательство государства для разрешения возникающих противоречий, например, между интересами крупных корпораций и малочисленных народов севера. Правительство РФ поставило перед собой большую задачу на серьезное развитие и глобальное освоение Арктического региона, главным инструментом которой является привлечение экономически активного населения и создание эффективной транспортной инфраструктуры.

Заключение

В результате проведенного исследования рассмотрены перспективы и возможности развития транспортной инфраструктуры, реализация проекта Мурманского транспортного узла и Северного морского пути. Для их эффективного использования необходима модернизация отечественных судостроительных компаний с целью постройки судов в достаточных количествах. Для реализации масштабных проектов в Арктике нужны современные ледоколы, а их катастрофически не хватает. Меры, принимаемые программами правительства РФ, явно недостаточны для того, чтобы Северный морской путь заработал круглогодично. Бизнес на данном этапе вкладывать деньги в проекты не заинтересован. Для привлечения зарубежных инвесторов и партнеров в качестве субъектов регулярного использования и развития указанной транспортной артерии нужна реформа арктической политики РФ. Развитие транспорта должно стать основой социально-экономического развития Арктического региона: такой подход закономерно приведет экономику России к инновационным переменам и устойчивому экономическому росту. Реализация проекта "Мурманский транспортный узел" обеспечит возможность максимально использовать транзитный и ресурсный потенциал Мурманской области и прилегающего морского пространства.

Сегодня освоение Арктического региона невозможно без применений инновационных технологий во всех отраслях, а также использования Северного морского пути. Его развитие даст толчок экономике и, как следствие, увеличение численности населения: сейчас очевидно, что Арктике нужно развивать перевалочные хабы, один из которых должен расположиться в Мурманске. Пропускные возможности железной дороги не позволяют привлекать в Мурманский порт новые крупные грузопотоки. Сам же порт Мурманск, из-за его угольной специализации, не может полноценно развивать другие направления до переноса нового угольного терминала на западный берег Кольского залива. Побывав в начале марта 2016 г. в Мурманске, Дмитрий Рогозин провел заседание президиума Госкомиссии по вопросам развития Арктики, результатом которой стала новая редакция государственной программы "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года". Обновленный подход позволит сформировать благоприятные условия для реализации проектов в Арктике, значительно интенсифицировать судоходство по трассам Северного морского пути, провести системную модернизацию транспортной и иной инфраструктуры, создать объекты обеспечения безопасности и связи в портах и в итоге оказать положительное влияние на социально-экономическое развитие арктических территорий России. Результат нового подхода – создание ряда опорных зон развития.

Выгодное ЭГП Мурманской области, уникальность незамерзающего Кольского залива, возможность прямого выхода в Атлантический океан являются стратегически выгодными для развития транспортной инфраструктуры и логистики. Мурманский регион, который находится на стыке транснациональных маршрутов и надежно связан морским, железнодорожным, автомобильным транспортом и воздушным сообщением с промышленно-развитыми регионами РФ, можно с уверенностью назвать северными воротами России – "воротами в Арктику". Развитие Мурманского транспортного узла может сделать более комфортной и обеспеченной жизнь людей, выбравших для себя нелегкие условия Заполярья, а также создать тысячи новых рабочих мест для желающих быть лично причастными к освоению бесценных кладовых Российской Арктики.

Библиографический список

1. Пилисов А. Н. Арктика России: состояние и перспективы [Электронный ресурс] // Российский Север: модернизация и развитие. URL: <http://www.rosnord.ru/strategy/standpoint/65-arktika-rossii-sostoyanie-i-perspektivu>.
2. Фадеев А. М. Совершенствование экономических подходов к управлению освоением морских углеводородных месторождений Арктики. Апатиты : Изд-во КНЦ РАН, 2012. 269 с.

¹¹ Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации на период до 2020 года" [Электронный ресурс] : постановление Правительства РФ от 21 апр. 2014 г. № 366 // Рос. газ. 2014. 24 апр.

3. Большаков Я. А., Фридкин В. Н. Определение направлений морских перевозок и параметров региональных грузопотоков в Арктике // Экономика и предпринимательство. 2015. Т. 9, № 12–3. С. 363–373.
4. A new security architecture for the Arctic. An American perspective // A report of the CSIS Europe Program. January. 2012. 44 p.
5. Савельева С. Б., Шиян Г. Н. Арктика: укрепление геополитических позиций и экономическое развитие // Вестник МГТУ. 2010. Т. 13, № 1. С. 115–119.
6. Большаков Я. А., Фридкин В. Н. Перспективы развития добычи углеводородов в Арктическом регионе // Известия высших учебных заведений. Аркт. регион. 2015. № 1. С. 6–11.
7. Порох А. Н., Решетникова Л. М. Современная ситуация в Арктике и на Каспии: сравнительный анализ и перспективы сотрудничества в решении глобальных проблем // Ист., философ., полит. и юрид. науки, культура и искусство. Вопр. теории и практики. 2012. № 10, Ч. 1. С. 142–153.
8. Фридкин В. Н. Общее страноведение : учебно-метод. пособие. Мурманск : ЦНТИ, 2005. 142 с.

References

1. Pilyasov A. N. Arktika Rossii: sostoyanie i perspektivy [The Russian Arctic: State and perspectives] [Elektronnyi resurs] // Rossiyskiy Sever: modernizatsiya i razvitiye. URL: <http://www.rosnord.ru/strategy/standpoint/65-arktika-rossii-sostoyanie-i-perspektivy>.
2. Fadeev A. M. Sovershenstvovanie ekonomicheskikh podhodov k upravleniyu osvoeniem morskikh uglevodorodnykh mestorozhdeniy Arktiki [Improving of economic approaches to managing development of offshore hydrocarbon fields in the Arctic]. Apatity : Izd-vo KNTs RAN, 2012. 269 p.
3. Bolshakov Ya. A., Fridkin V. N. Opredelenie napravleniy morskikh perevozok i parametrov regionalnykh gruzopotokov v Arktike [Identification of maritime transport and parameters of regional cargo traffic in the Arctic] // Ekonomika i predprinimatelstvo. 2015. V. 9, N 12–3. P. 363–373.
4. A new security architecture for the Arctic. An American perspective // A report of the CSIS Europe Program. January. 2012. 44 p.
5. Savel'eva S. B., Shiyen G. N. Arktika: ukreplenie geopoliticheskikh pozitsiy i ekonomicheskoe razvitiye [The Arctic: Strengthening of geopolitical positions and economic development] // Vestnik MGTU. 2010. V. 13, N 1. P. 115–119.
6. Bol'shakov Ya. A., Fridkin V. N. Perspektivy razvitiya dobychi uglevodorodov v Arkticheskom regione [Prospects of development of hydrocarbons production in the Arctic region] // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Arkt. region. 2015. N 1. P. 6–11.
7. Poroh A. N., Reshetnikova L. M. Sovremennaya situatsiya v Arktike i na Kasp'ii: sravnitelnyi analiz i perspektivy sotrudnichestva v reshenii globalnykh problem [The current situation in the Arctic and in the Caspian Sea: A comparative analysis and prospects for cooperation in addressing global challenges] // Ist., filosof., polit. i yurid. nauki, kultura i iskusstvo. Vopr. teorii i praktiki. 2012. N 10, Ch. 1. P. 142–153.
8. Fridkin V. N. Obschee stranovedenie [General geography] : uchebno-metod. posobie. Murmansk : TsNTI, 2005. 142 p.

Сведения об авторах

Большаков Ярослав Андреевич – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра экономики, аспирант; e-mail: baron-yroslav@rambler.ru

Bol'shakov Ya. A. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Economics, Ph.D. Student; e-mail: baron-yroslav@rambler.ru

Фридкин Виталий Николаевич – Мурманский государственный технический университет, Институт экономики, управления и права, кафедра теории и истории государства и права, канд. истор. наук, доцент; e-mail: vfridkin1703@yandex.ru

Fridkin V. N. – Murmansk State Technical University, Institute of Economics, Management and Law, Department of Theory and History of State and Law, Cand. of Histor. Sci., Associate Professor; e-mail: vfridkin1703@yandex.ru