

КРЕАТИВНАЯ ЭКОНОМИКА
Том 13 ● Номер 9 ● сентябрь 2019
ISSN 1994-6929
Journal of Creative Economy

Северный морской путь как инструмент повышения инвестиционной привлекательности национальных проектов

Донцова О.И. [1]
[1] Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Россия

АННОТАЦИЯ:
В статье дается характеристика предпосылок реализации федерального проекта «Северный морской путь», описываются его конкурентные преимущества и риски реализации. Показывается важность инфраструктурного строительства в контексте повышения инвестиционной привлекательности региона и важность реализации проектов развития Арктики в контексте формирования технологических конкурентных преимуществ российской экономики.

ФИНАНСИРОВАНИЕ.Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета при Правительстве Российской Федерации на 2019 год.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: федеральный проект, инфраструктура, привлечение инвестиций, конкурентные преимущества, национальные проекты.

The Northern sea route as an instrument of increasing the investment attractiveness of national projects

Dontsova O.I. [1]
[1] The Financial University under the Government of the Russian Federation, Russia

Введение

Классическая экономическая теория определяет технологический прогресс ключевым фактором долгосрочного устойчивого развития национальной экономики. В модели эндогенного роста Р. Лукаса устойчивое развитие экономики определяется произведением запаса инвестиций и общефакторной производительности труда [1] *(Lucas, 1988)*. П. Ромер, помимо инвестиций в основной капитал, дифференцировал инвестиции в научные исследования и разработки, которые позволяют создать предпосылки для формирования технологий, увеличивающих производительность труда в будущем, что обеспечивает устойчивый долгосрочный рост экономики [2, 3] *(Romer, 1987; Romer, 1990)*. Одновременно с развитием технологий, продолжительный импульс для устойчивого экономического роста могут дать государст-

венные инвестиции в объекты общественного и коммерческого пользования: инфраструктуру, образование и т.д. [4] *(Barro, 1990)*.

Технологическое развитие экономики, согласно теории П. Агиньона, может проходить в двух векторах: догоняющее технологическое развитие (характерно для стран с развивающейся экономикой) и технологическое лидерство (создание высоких технологий, характерное для развитых стран) [5] *(Aghion, Howitt, 2006)*. При этом исследования ЮНИДО показали, что опоздание в трансформации модели экономического развития с догоняющего на инновационное увеличивает вероятность попадания страны в «ловушку среднего дохода» [6].

Нахождение экономики на переднем крае технологической границы в значительной степени обуславливается ее структурной трансформацией по направлению транзита ресурсов в экспортоориентированные отрасли с повышенной сложностью и добавленной стоимостью [7, 8] *(Hausmann, Hwang, Rodrik, 2007; Cherif, Hasanov, Wang, 2018)*.

Исследование Р. Хасанова и Ф. Шерифа показывает, что ключевыми факторами, которые позволили совершить прорывное развитие экономики стран Юго-Восточной Азии, а также послевоенной Германии и Франции стали: активная индустриальная политика государства в приоритетных направлениях развития, ориентация экономики на экспорт высокотехнологичной и сложной продукции, формирование интенсивной конкуренции на внутреннем и внешнем рынках [9] *(Cherif, Hasanov, 2019)*.

Текущая задача структурной трансформации экономики России форматизирована в «майском» указе Президента, согласно которому формируются национальные цели в

ABSTRACT:

The preconditions of realization of the federal project "Northern sea route" are described in the article. The competitive advantages and risks of implementation of the Northern sea route are given. The importance of infrastructure construction in the context of increasing investment attractiveness of the region and the importance of implementing development projects of the Arctic in the context of the development of technological competitive advantages of the Russian economy are shown.

KEYWORDS: federal project, infrastructure, investment attraction, competitive advantages, national projects.

JEL Classification: H54, H59, L91 **Received: 12.09.2019 / Published: 30.09.2019**

© Author(s) / Publication: CREATIVE ECONOMY Publishers
For correspondence: Dontsova O.I. (OIDontsova@fa.ru)

CITATION:

Dontsova O.I. (2019) Severnyy morskoy put kak instrument povysheniya investitsionnoy privlekatelnosti natsionalnyh proektov [The Northern sea route as an instrument of increasing the investment attractiveness of national projects]. Kreativnaya ekonomika. 13. (9). – 1799-1806. doi: 10.18334/ce.13.9.41014

двенадцати приоритетных направлениях. Наиболее полно охватывают обозначенные выше факторы устойчивого экономического роста следующие национальные цели:

- ускорение технологического развития Российской Федерации, увеличение количества организаций, осуществляющих технологические инновации, до 50 процентов от их общего числа;
- обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере;
- обеспечение ускоренного внедрения цифровых технологий в экономике и социальной сфере [10].

Базовым механизмом достижения национальных целей модернизации и структурной трансформации российской экономики являются национальные проекты. Обеспечить устойчивый рост экономики России призваны следующие национальные проекты:

- наука;
- малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы;
- цифровая экономика;
- производительность труда и поддержка занятости;
- международная кооперация и экспорт;
- комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры [11].

Основными направлениями деятельности правительства в период до 2024 года предусматривается расширение поддерживающей экспорт российской продукции, магистральной инфраструктуры. Одним из базовых показателей развития транспортной инфраструктуры России является увеличение пропускной способности по Северному морскому пути (СМП) до 80 млн тонн груза в год. Для реализации поставленной цели предусматривается реализация инвестиционных проектов с применением механизмов государственно-частного партнерства (ГЧП) [12].

Проект развития Северного морского пути (СМП) является частью амбициозного плана по трансформации архитектуры мировой транспортно-логистической системы. Главным преимуществом Северного морского пути является его более выгодная протяженность по отношению к традиционному морскому маршруту из Азии в Западную

ОБ АВТОРЕ:

Донцова Олеся Игоревна, доцент Департамента экономической теории, кандидат экономических наук, доцент (OIDontsova@fa.ru)

ЦИТИРОВАТЬ СТАТЬЮ:

Донцова О.И. Северный морской путь как инструмент повышения инвестиционной привлекательности национальных проектов // Креативная экономика. – 2019. – Том 13. – № 9. – С. 1799-1806. doi: 10.18334/ce.13.9.41014

Европу (через Суэцкий канал) – ориентировочно на 7 тыс. км короче из Японии и на 8 тыс. км из портов Китая. СМП является кратчайшим и наиболее экономически выгодным транспортным коридором из Азии в Европу.

В настоящее время анализируется инвестиционная привлекательность двух вариантов транспортного коридора через Арктику, таких как: Северный морской путь вдоль арктического побережья России (Новая Земля – Баренцево море – Карское море – мыс Дежнева – Беренгов пролив) и Северо-Западный проход вдоль побережья Северной Америки (Канадский архипелаг – Аляска). При этом природные и климатические условия делают маршрут через Северную Америку более сложным в силу большего обледенения и наличия больших массивов придонного ледогрунта и чистого льда [13].

Важным преимуществом России в вопросе конкуренции Северного морского пути с Северо-Западным проходом является существующий фундамент в освоении арктического судоходства, который был заложен во второй половине XX века на фоне технологических достижений в сфере атомного ледокольного флота. Одним из первых коридоров ледовой навигации по Северному морскому пути был маршрут Мурманск – Дудинка, обеспечивающий бизнес-процесс Норильского горно-металлургического комбината.

Преимущества в освоении технологии атомного ледокольного флота могут стать одним из драйверов прорыва России на передний край технологической границы.

Помимо закрепления технологических преимуществ в атомной ледокольной навигации, инвестиционную привлекательность Арктики должно усиливать развитие портовой инфраструктуры Северного морского пути. Сформированный в рамках национального проекта развития магистральной инфраструктуры федеральный проект «Северный морской путь» предусматривает решение следующих задач:

1. обеспечение безопасности навигации по Северному морскому пути за счет создания системы морской связи и создания системы навигационно-гидрографического обеспечения судоходства;

2. обеспечение безопасности навигации по Северному морскому пути за счет строительства в г. Мурманск базы для спасательных судов и строительству лоцмейстерских, гидрографических и спасательных судов ледового класса;

3. обеспечение круглогодичной отгрузки СПГ из порта Сабетта, ЯНАО за счет строительства 4-х работающих на сжиженном природном газе ледоколов;

4. увеличение мощности порта Сабетта на 21,6 млн тонн СПГ за счет строительства грузового терминала, гидротехнических сооружений и реконструкции подходного судоходного канала [14].

Запланированный объем финансирования федерального проекта «Северный морской путь» в период с 2019 по 2024 годы составляет 587,5 млрд рублей, из которых 265,9 млрд – средства федерального бюджета Российской Федерации.

Помимо транспортной составляющей развития Северного морского пути, важным драйвером его развития являются значительные запасы углеводородного сырья (нефть, природный газ, уголь), которые залегают в данных географических районах. По оценкам Института нефтегазовой геологии и геофизики СО РАН, запасы углеводородов в Арктике составляют ориентировочно 142 млрд тонн нефтяного эквивалента [14]. Основу углеводородов Русской Арктики составляет природный газ, основные залежи которого сконцентрированы в районе Баренцева и Карского морей.

В настоящее время освоением нефтегазовых месторождений Крайнего Севера занимаются главным образом три российских компании: «Газпром», «Роснефть», «Новатэк». В ряд проектов включены зарубежные инвесторы: «ENI» совместно с Роснефтью в Баренцевом море (проект приостановлен в январе 2019 года из-за санкционного давления со стороны США), «ExxonMobil» с «Роснефтью» в Карском море. Флагманским проектом развития Северного морского пути является – «Ямал СПГ», который состоит из СПГ-завода на Южно-Тамбейском месторождении, морского порта Сабетта для погрузки СПГ-танкеров и специализированного танкерного флота. Стоит отметить, что порядка 29% акций данного проекта принадлежит инвесторам из Китая.

Важным для развития Северного морского пути энергетическим проектом является «Арктик СПГ-2» компании «Новатэк». Данный проект предусматривает строительство более крупного, чем «Ямал СПГ» завода по производству сжиженного природного газа (18,3 млн тонн в год), а также строительство перевалочного газового хаба на Камчатке в рамках развития Северного морского пути. Также в рамках национальных проектовна судоверфи «Звезда» должны быть построены 6 ледоколов и 20 арктических СПГ-танкеров, что является важной вехой в развитии Северного морского пути. Японские инвестиции в развитие проекта «Арктик СПГ-2» должны составить 3 млрд долларов США.

Интерес восточноазиатских инвесторов к энергетическим проектам Русской Арктики обуславливается возрастающими потребностями в альтернативных источниках энергоресурсов. Однако текущая стратегия азиатских стран по отношению к инвестициям в развитие Русской Арктики по большей части выжидательная. По факту, реальные инвестиции были направлены только в проект «Ямал-СПГ». Осторожность азиатских инвесторов во многом связана с санкционной политикой со стороны США, которые используют санкции как инструмент недобросовестной конкуренции на энергетических рынках [15] *(Kontorovich, 2009)*.

Заключение

В целом на сегодняшний день проекты развития Русской Арктики оцениваются инвесторами как высокорисковые и капиталоемкие. Одним из предлагаемых решений по повышению инвестиционной привлекательности Арктики выступает идея форми-

рования высокотехнологичного энергетического кластера на архипелаге Новая Земля. Предполагается, что данный кластер будет благоприятствовать формированию арктической инфраструктуры, что снизит затраты потенциальных инвесторов [16] *(Hsiung, 2016)*.

Инфраструктурное развитие Арктики и Северного морского пути должно стать положительным фактором привлечения иностранных инвесторов в энергетические проекты Крайнего Севера. Реализация энергетических проектов Арктики, которая требует задействования передовых технологий в геологоразведке, извлечению, переработке и транспортировке углеводородов, имеет высокую вероятность получения мультипликативного эффекта для всей российской промышленности, а также будет способствовать проникновению и дальнейшей диффузии в российской промышленности высоких технологий, которые необходимы для обеспечения долгосрочного устойчивого роста экономики России.

ИСТОЧНИКИ:

1. Lucas R. On the mechanics of economic development // Journal of Monetary Economics. – 1988. – № 1. – p. 3-42.
2. Romer P. Growth Based on Increasing Returns Due to Specialization // American Economic Review. – 1987. – № 2. – p. 56-62.
3. Romer P. Endogenous technological change // Journal of Political Economy. – 1990. – № 5. – p. 71-102.
4. Barro R. Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth // Journal of Political Economy. – 1990. – № 5. – p. 103-125.
5. Aghion P., Howitt P. Appropriate growth policy: A unifying framework // Journal of the European Economic Association. – 2006. – № 2-3. – p. 269-314.
6. ЮНИДО. Отчет о промышленном развитии - 2013. Устойчивый рост занятости: роль обрабатывающей промышленности и структурных изменений. Обзор, Организация Объединенных Наций по промышленному развитию, Вена, ID/446, 2013
7. Hausmann R., Hwang J., Rodrik D. What You Export Matters // Journal of Economic Growth. – 2007. – № 1. – p. 1-25.
8. Cherif R., Hasanov F., Wang L. Sharp Instrument: A Stab at Identifying the Causes of Economic Growth // IMF Working Papers. – 2018. – № 117.
9. Cherif R., Hasanov F. The Return of the Policy That Shall Not Be Named: Principles of Industrial Polic // IMF Working Paper. – 2019. – № 74. – p. 5-77.
10. Указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». Publication.pravo.gov.ru. [Электронный ресурс]. URL: http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201805070038 (дата обращения: 08.09.2019).

11. Национальные проекты: целевые показатели и основные результаты. Правительство России. [Электронный ресурс]. URL: http://static.government.ru/media/files/p7nn2CS0pVhvQ98OOwAt2dzCIAietQih.pdf (дата обращения: 09.09.2019).
12. Правительство России. Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации в период до 2024 года. Правительство Российской Федерации. [Электронный ресурс]. URL: http://static.government.ru/media/files/ne0vGNJUk9SQjlGNNsXlX2d2CpCho9qS.pdf (дата обращения: 09.09.2019).
13. Østreng W., Eger K.M., Fløistad B., Jørgensen-Dahl A., Lothe L., Mejlænder-Larsen M., Wergeland T. Shipping in Arctic Waters: A Comparison of the Northeast, Northwest and Trans Polar Passages. Berlin: Springer, 2013. 414 pp
14. Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30.09.2018 №2101-р. 2018. Static.government.ru. [Электронный ресурс]. URL: http://static.government.ru/media/files/MUNhgWFddP3UfF9RJASDW9VxP8zwcB4Y.pdf (дата обращения: 11.09.2019).
15. Конторович А.Э. Оценка мировых ресурсов и прогноз уровней добычи нефти в мире в XXI веке // Геология и геофизика. – 2009. – № 4. – с. 322-329.
16. Hsiung C. China and Arctic energy: drivers and limitations // Polar Journal. – 2016. – № 2.
17. Efimov Y., Zolotukhin A., Gudmestad O., Kornishin K. Cluster Development of The Barents and Kara Seas HC Mega Basins From the Novaya Zemlya Archipelago // OTC Arctic Technology Conference. Houston, USA, 2014. – p. 847-856.

REFERENCES:

Aghion P., Howitt P. (2006). *Appropriate growth policy: A unifying framework Journal of the European Economic Association. 4* (2-3). 269-314.

Barro R. (1990). *Government Spending in a Simple Model of Endogenous Growth Journal of Political Economy. 98* (5). 103-125.

Cherif R., Hasanov F. (2019). *The Return of the Policy That Shall Not Be Named: Principles of Industrial Polic IMF Working Paper. 19* (74). 5-77.

Cherif R., Hasanov F., Wang L. (2018). *Sharp Instrument: A Stab at Identifying the Causes of Economic Growth IMF Working Papers. 18* (117).

Efimov Y., Zolotukhin A., Gudmestad O., Kornishin K. (2014). *Cluster Development of The Barents and Kara Seas HC Mega Basins From the Novaya Zemlya Archipelago OTC Arctic Technology Conference*. 847-856.

Hausmann R., Hwang J., Rodrik D. (2007). *What You Export Matters Journal of Economic Growth. 12* (1). 1-25.

Hsiung C. (2016). *China and Arctic energy: drivers and limitations Polar Journal. 6* (2).

Kontorovich A.E. (2009). *Otsenka mirovyh resursov i prognoz urovney dobychi nefti v mire v KhKhI veke* [Evaluation of resources and forecast levels of oil production in the world in the twenty-first century]. *Geology and Geophysics*. (4). 322-329. (in Russian).

Lucas R. (1988). *On the mechanics of economic development Journal of Monetary Economics*. *22* (1). 3-42.

Romer P. (1987). *Growth Based on Increasing Returns Due to Specialization American Economic Review*. *77* (2). 56-62.

Romer P. (1990). *Endogenous technological change Journal of Political Economy*. *98* (5). 71-102.