

СОЦИАЛЬНО-ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ

В. Н. Лизун

ИННОВАЦИИ КАК ДРАЙВЕР РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО СЕВЕРА

V. N. Lizun

INNOVATION AS A DRIVER OF DEVELOPMENT OF THE RUSSIAN NORTH

В статье рассматриваются проблемы инновационного развития российского Крайнего Севера и Арктики в условиях предпринятых США и Евросоюзом санкций, анализируются причины кризисных явлений в этих регионах в 90-е гг. прошлого века, последствия которых ощущаются и сегодня. Выдвигаются конкретные предложения по разработке в законодательной сфере льготно-преференциального режима, способствующего ускорению внедрения и использования современной технологии и техники в северных и арктических регионах инновационных процессов.

Ключевые слова: *северные и арктические регионы, разработка и внедрение инноваций, транспортная структура Северного морского пути, льготно-преференциальный режим для инноваций, проект «Транснациональные коридоры».*

The article considers problems of innovative development of the Russian far North and Arctic in the conditions taken by the U.S. and EU sanctions, Analyzes the reasons of the crisis phenomena in these regions in 90-e years of the last century, the consequences of which are still felt today. Specific proposals for the development in the legislative sphere, preferential-preferential regime aimed at accelerating innovation processes are put forward in Northern and Arctic regions.

Keywords: *Northern and Arctic regions, development and innovation, transport infrastructure of the Northern sea route, preferential-a preferential regime for innovation, the project "Transnational corridors".*

Северные территории, занимающие 60 % площади Российской Федерации, играют важную роль в экономике страны. Здесь расположены крупнейшие месторождения нефти и газа, добывается 60 % меди, 90 % никеля и кобальта, 98 % платиноидов, 100 % российских алмазов. Именно природные богатства Крайнего Севера и Арктической зоны России позволили российской экономике в годы тяжелейших рыночных реформ удержаться на плаву [9].

По прогнозам многих экспертов и специалистов, значение Севера для экономики страны в ближайшие десятилетия будет только расти. В значительной степени это связано с тем, что добыча полезных ископаемых все больше смещается в северные

регионы, особенно регионы Крайнего Севера и Арктики. Все большее значение приобретает географический фактор, то есть расширяющиеся возможности использования северных и, в частности, арктических территорий для транспортного сообщения между Европой и Азией, а также вопросы укрепления безопасности страны, более всего, пожалуй, ослабленной в постсоветский период именно на ее северных рубежах.

Сложившаяся сырьевая парадигма развития экономики северных регионов вызвана целым комплексом разного рода обстоятельств, прежде всего объективных, не считаться с которыми, по крайней мере в ближайшие обозримые годы, попросту невозможно. Другое дело, что от этой парадигмы надо отходить, учитывая взятый руководством страны курс на модернизацию и диверсификацию ее экономики. Однако многолетняя и остро стоящая в повестке дня проблема выхода из «сырьевого тупика» не имеет простых решений.

Сама постановка вопроса «либо ставка на сырье, либо упор на инновации» выглядит несколько прямолинейной. Сырьевая направленность экономики не тождественна ее отсталости. В мире есть по крайней мере три страны, которым такая направленность не мешает быть передовыми в технологическом отношении и обеспечивающим высокий жизненный уровень своему населению: Австралия, Норвегия и Канада. Две последние получают значительные доходы от добычи полезных ископаемых именно в северных регионах. И это отнюдь не мешает и даже способствует широкому внедрению инновационных технологий не только в добывающей, но и других отраслях экономики [5]. Кстати, в Норвегии сырьевая составляющая в валовом внутреннем продукте даже выше, чем в России. Другое дело промышленная переработка добываемых полезных ископаемых. Здесь отставание от высокоразвитых стран достаточно серьезно, и в последние десятилетия оно только возросло.

В России, однако, ситуация иная. Развитие сырьевого сектора пошло здесь не «вглубь», а «вширь», не за счет интенсивных факторов, а путем использования экстенсивных. В результате инновационного обновления добывающей промышленности, за исключением отдельных предприятий, созданных зарубежными инвесторами, не произошло. Главная причина — просчеты в направлении, характере и способах проведения рыночных реформ, что отразилось, естественно, и на сырьевом секторе. Рыночную экономику в России стали строить не с фундамента, опираясь на малый и средний бизнес, всячески поощряя и стимулируя его развитие, а с крыши, путем раздачи в частные руки наиболее лакомых кусков государственной собственности. Олигархический бизнес, прибравший к своим рукам сырьевые отрасли, отнюдь не стремится к инновациям, к техническому прогрессу. Куда большие и быстрые прибыли он может получить за счет форсированной добычи и экспорта сырьевых ресурсов, цены на которые на мировом рынке держатся на устойчиво высоком уровне. К тому же многолетние и хорошо отработанные связи с федеральными и региональными властными структурами — как исполнительными, так законодательными и судебными — позволяют создать оптимальный финансовый, налоговый, инвестиционный климат для получения, причем в кратчайшие сроки, огромных доходов, которые в странах с цивилизованной рыночной экономикой накапливаются за счет многолетних усилий путем жесточайшей рационализации и модернизации производства с активным использованием технических инноваций. В последние годы на правительственном

уровне принимаются меры по исправлению сложившегося положения. К крупным компаниям применяются все более жесткие требования, касающиеся, в том числе, и технического обновления производства. Более целенаправленной и эффективной становится борьба с коррупционными схемами, тормозящими по сути технический прогресс [4]. Однако изменить то, что накапливалось долгими годами, не так-то просто.

Занимая одно из первых мест в мире по добыче нефти и газа, Россия далеко отстает от ведущих стран по количеству и техническому оснащению нефте- и газоперерабатывающих предприятий. За двадцать лет на российском шельфе в Арктике пробурено лишь несколько десятков скважин. У норвежского побережья, в Северном море, их уже несколько тысяч, что дает возможность добывать миллионы тонн нефти. В Мексиканском заливе функционирует около тысячи нефтяных платформ, а у побережья российского Севера — считанные единицы [9].

Следует иметь в виду также, что в отличие от высокоразвитых стран в сырьевом секторе России практически не действуют конкурентные стимулы, способствующие разработке и внедрению инноваций. Крупные сырьевые корпорации предпочитают договариваться друг с другом, всячески тормозя при этом проникновение в сырьевой бизнес малых и средних компаний, которые как раз и являются основным источником инноваций. Федеральная антимонопольная служба, в отличие от аналогичных структур в западных странах, не проявляет должной активности и настойчивости в пресечении подобного рода нарушений принципов свободной рыночной конкуренции.

К этому надо добавить высокие транспортные издержки при огромной протяженности страны и ее суровые природно-климатические условия Крайнего Севера и Арктики, что вызывает удорожание добываемого сырья и дополнительные издержки на оплату труда рабочих и служащих, занятых в сырьевом секторе. Отсюда понятно, но отнюдь не оправдано стремление сырьевых корпораций экономить на внедрении дорогостоящей новой техники при поддержании низкого уровня и нарушении общепринятых в цивилизованном мире социальных стандартов. При всем том, что оплата труда рабочих и служащих, занятых в сырьевых отраслях, существенно выше, чем в среднем по стране, она значительно ниже соответствующего уровня в западных странах, той же Канады или Норвегии, о так называемом социальном пакте (пенсии, северные и полярные надбавки и т.п.) и говорить не приходится — здесь обеспечение выше, как говорится, на несколько порядков [5].

Еще одно важное обстоятельство, способствующее модернизации сырьевого сектора, влияние которого не проявляется в России в такой степени, как на Западе. Речь идет об ужесточающихся экологических стандартах, которые вынуждают частные корпорации применять при добыче сырья все более совершенную и безопасную технику, что, естественно, стимулирует инновационные процессы. В этом же направлении действуют и влиятельные экологические организации, с которыми вынуждены считаться добывающие компании. В России с экологическими стандартами считаются в куда меньшей степени, так же как и требованиями активистов общественных организаций, что не может не тормозить технический прогресс. А между тем на Крайнем Севере, в заполярных районах и, особенно, в тундре, последствия бездумного и бесконтрольного вмешательства в природные процессы проявляются заметней и пагубней, чем где бы то ни было. Повреждение растительности и поверхностного слоя тундры,

например, гусеницами вездеходов, восстанавливается не менее 50 лет, а может быть, и вообще необратимым. При разработке и, особенно, применении инновационных технологий следует учитывать этот фактор, в противном случае экологический ущерб от промышленной деятельности может многократно превысить реальные выгоды [8].

Одна из самых опасных экологических катастроф на российском Крайнем Севере произошла летом 1994 г. в результате разгерметизации нефтепровода Возей–Усинск на территории Ненецкого автономного округа. Госинспекторы Усинского комитета по охране природы установили 14 разрывов нефтепровода. В из заключении отмечалось: «Во всех случаях происходит разлив нефти на почву с последующим сбросом ее в ручьи и водотоки, впадающие в реку. Характер излива — бурлящие фонтаны и потоки, объем сброшенной нефти — 6426 тонн». Уже в августе–сентябре нефть в больших количествах попала в Усу и Печору. Всюду наблюдались многочисленные пятна и сгустки нефти. Еще страшней была картина в притоках Печоры. Река Колва на протяжении 30 км была покрыта сплошной пленой нефти толщиной до 15 см, полностью замазученными оказались берега и кустарники [6].

Перечисленные выше факторы, затрудняющие инновационные процессы в добывающей промышленности на Севере России, однако, вполне преодолимы. Даже того, что сохранилось, вполне достаточно, чтобы создать прочную основу для инновационных процессов, тем более в добывающих отраслях, где Советский Союз традиционно занимал передовые позиции, используя технику и оборудование, не уступающую лучшим мировым стандартам, а кое в чем и превосходящую их.

Уместно отметить в данной связи, что в 70-е гг. прошлого века СССР был признанным лидером в области глубокого бурения. Геологические разработки советских инженеров и конструкторов вызвали очень большой интерес в мире, в том числе в США, Канаде, Великобритании и других высокоразвитых странах. Подлинной сенсацией, например, стала проходка Кольской сверхглубокой скважины глубиной 126 652 м [4]. Ни одна страна в тот период не смогла бы осуществить нечто подобное. Кстати именно в тот период в Советском Союзе были созданы и готовились к применению технологии «космос — воздух — земля», которые имеют особое значение для освоения арктических территорий и которые только в последние годы стали использоваться на практике. Работы в этом направлении были признаны весьма перспективными и одобрены на одном из заседаний Политбюро ЦК КПСС, на которых тогда принимались все ключевые решения, касавшиеся развития страны [7].

Имеются ли у России в настоящее время возможности, чтобы вновь выйти вперед, применяя для освоения северных и арктических территорий самое современное и высокотехнологичное оборудование и технику? Ответ на этот вопрос зависит, конечно же, от общего состояния российской экономики, от практической реализации разработанных руководством страны планов по ее диверсификации и модернизации, радикальному инновационному обновлению производственного потенциала.

Впрочем, по большому счету, на Севере и в Арктике у нас, да и в западных странах, всегда применялись передовая техника и надежное оборудование. Да другого и быть не может в суровых, непредсказуемых, подчас экстремальных условиях Арктики, где надо обеспечить должный уровень безопасности работающим там людям. Атомные ледоколы, современная авиация, спутниковая связь, самые передовые технологии

при добыче углеводородного сырья, особенно на континентальном шельфе, — все это реальность наших дней, основанная на передовом технологическом опыте прошлого. И производство такой современной техники становится превосходным стимулом модернизации всей экономики. Другое дело, насколько задействован этот стимул и какие усилия по государственной линии предпринимаются для этого.

Если взять более узкую сферу применения инновационных достижений на российском Севере, то здесь можно было бы выделить три основных аспекта государственной политики, призванной играть решающую роль в его дальнейшем освоении: законодательно-правовой, организационно-административный и реализацию конкретных инновационных программ.

Что касается первого направления, то здесь прежде всего имеется в виду принятие серии федеральных и региональных законодательных актов, закрепляющих введение специального льготно-преференциального режима, касающегося разработки и применения на Севере России современных технологий и техники [3]. Такой режим был бы частью общероссийского законодательства, стимулирующего инновационные процессы в экономике, учитывающую специфику этих процессов в северных и арктических регионах. К уже имеющейся совокупности законодательных актов, относящихся к так называемому северному праву, в последнее время прибавился и принятый российским парламентом Федеральный закон о Северном морском пути [4]. На очереди крайне важный Федеральный закон «Об Арктической зоне» и также другие законодательные акты, способствующие ускорению как социально-экономического, так и инновационного развития северных территорий. Но здесь речь идет о более узком, специализированном направлении «северного права», касающегося именно применения инновационных достижений на Севере страны.

В условиях рыночной экономики государство, используя законодательно-правовые рычаги, должно применять как прямые, так и косвенные финансово-экономические методы стимулирования инновационных процессов. В последнем случае речь идет о предоставлении частному бизнесу необходимых инвестиционных, налоговых, внедренческих и иных льгот, которые позволили бы компенсировать ему возможные издержки, потери, а также «замедленный» возврат средств. Широкое распространение должны получить и практика предоставления

льготных государственных кредитов на разработку и внедрение технических инноваций. «Государство должно иметь видение более широкое, чем бизнес, так как взгляд бизнеса достаточно ограничен, и задавать ориентиры того, что оно хочет иметь, как оно видит страну и как оно, соответственно, хочет перестраивать экономику, — отмечает в данной связи видный российский экономист В. Иноземцев. — Второй момент: государство должно очень жестко влиять на политику корпораций, применяя не только финансовые инструменты... Либо нужно ориентировать корпорации на достижение количественных результатов, то есть объемов производства, выхода на мировые рынки и т.д., либо же нужно регулировать их деятельность с точки зрения системы стандартов и регламентов. То есть, по сути, то, что делают европейцы и американцы, на мой взгляд, очень правильно. Они не вкладывают деньги в конкретные изменения, за исключением некоторых налоговых преференций, они задают стандарты. То есть, если вы не будете производить бензин определенного качества, мы вам закрываем рынок,

если вы не производите двигатели определенного качества, мы вам закрываем рынок. Если ваше оборудование потребляет больше энергии, чем указано в стандарте, то оно не продается и т.д. И тогда не будет необходимости доводить свои нанотехнологии до каждого предприятия, они сами будут бегать и покупать технологии, если они станут условием производства. Создание спроса на инновации актуально как для российских, так и для западных компаний» [2]. Эти слова в полной мере относятся и к стимулированию инновационных процессов на Крайнем Севере.

Что касается организационно-административного аспекта, то здесь имеется в виду создание общефедерального органа управления развитием и освоением российского Севера, скажем, Министерства или Государственного комитета по Северу, который наряду с другими, относящимися к такому развитию задачам, занимался бы стимулированием применения там инновационной техники и технологий. То есть речь идет о создании федеральной структуры с широкими полномочиям и персональной ответственностью руководства. Созданная сравнительно недавно Государственная комиссия по вопросам развития Арктики под эгидой вице-преьера Правительства такими полномочиями не обладает и, по крайней мере пока, сколько-нибудь существенного влияния на развитие северных территорий не оказывает. Ситуация же, когда их проблемами занимаются многие министерства и ведомства, а конкретно не занимается никто, только мешает делу. У семи нянек, как говорится, дитя без глаза.

Есть и другой вариант решения этой проблемы — формирование принципиально нового механизма хозяйственного жизнеобеспечения Крайнего Севера, где наряду с отработанными и испытанными десятилетиями государственно-административными рычагами использовались бы и уже активно действующие в России элементы рыночной экономики. Важное место в таком механизме могла бы занять государственно-рыночная корпорация, которую ради сохранения исторической преемственности можно было бы назвать «Главсевморпуть» [5]. Корпорация могла бы состоять из государственных (предприятия-поставщики, транспорт, в особенности атомный флот) и коммерческих структур (акционерный банк, предприятия и фирмы-поставщики, фирмы по перевозкам и т.п.) и полностью финансировала бы все операции, контролируя при этом правильность расходования средств. Важным направлением ее деятельности было бы и стимулирование применения в северных и арктических регионах новейшей техники. Государство, имея контрольный пакет акций, сможет контролировать выполнение главных задач корпорации, в том числе касающихся применения инноваций. А остальные совладельцы, соблюдая свой коммерческий интерес, позаботились бы о том, чтобы затраты на выполнение этой задачи были рациональными. Конечно, чтобы серьезные коммерсанты пошли на Север, необходимо предоставить им налоговые и финансовые льготы, как делается в других странах. Пока же российские коммерческие структуры в основном «пенки снимают»: организуют иностранцам дорогостоящие парашютные прыжки на Северный полюс и прогулки на атомных ледоколах [5]. Возможны, конечно же, и другие варианты ускорения развития и освоения российского Севера с помощью новейшей техники и технологий.

В последние годы ситуация в этом направлении начинает меняться. Государство стало поворачиваться лицом к проблемам Крайнего Севера и арктических территорий. Разработана долгосрочная государственная стратегия их освоения и развития.

Увеличиваются бюджетные ассигнования на нужды северных территорий. Восстанавливается научно-исследовательская деятельность в Арктике, возобновлена деятельность дрейфующих полярных станций. Принимаются меры по обновлению ледокольного, в том числе и атомного, флота. Оживляется работа Северного морского пути, объем перевозок которого приближается к советскому уровню [1]. Однако пока решающих сдвигов не произошло. Нужен более кардинальный, долгосрочный, стратегический подход. Без него сложнейших проблем, стоящих перед нашей страной на Крайнем Севере и в арктической зоне, не решить.

В качестве первоочередных государственных мер, обеспечивающих прорывной сдвиг в инновационном обновлении экономики страны, наиболее обоснованным представляется реализация двух крупномасштабных проектов — «Трансконтинентальные коридоры», предусматривающего строительство проходящей через всю территорию России железнодорожной, автомобильной и оптиковолоконной магистральных трасс, соединяющих по самому короткому маршруту Западную Европу со странами азиатско-тихоокеанского региона, и формирование Арктической транспортной инфраструктуры, обеспечивающей бесперебойную и безопасную работу Северного морского пути с активным вовлечением в хозяйственную деятельность прилегающих российских арктических регионах.

Что касается проекта «Транснациональные коридоры», то он, предусматривая создание основных направлений — автомагистрали и железной дороги самых передовых инновационных стандартов — включал бы в себя также создание единой энергосистемы Европа—Беларусь—Россия и развитие информационных систем и телекоммуникаций — каналы оптико-волоконной связи. Проект сулит огромные возможности уменьшения расходов на транспортировку товаров из Европы в Азию, а также резкое сокращение сроков доставки товаров.

Сейчас, например, для прохождения контейнера морем из Роттердама до Токио через Суэц требуется около месяца. В случае реализации трансконтинентального проекта № 2 «Железная дорога» на это уйдет около 10 суток [1].

Формирование Арктической транспортной инфраструктуры призвано обеспечить круглогодичное функционирование Северного морского пути, который на треть сокращает нынешний морской маршрут из Европы в страны Азиатско-Тихоокеанского региона через Суэцкий канал с соответствующим снижением транспортных издержек. Реализация проекта может дать мощный импульс развитию отечественных технологий, сориентированных на применение в суровых и труднодоступных районах Севера и Дальнего Востока, освоению и использованию природных богатств которых мешает прежде всего отсутствие необходимой и современной инфраструктуры. Эта комплексная проблема включает в себя модернизацию речных, автомобильных, железнодорожных маршрутов и коммуникаций, северных аэродромов, аэропортов, а также обновление полярной авиации. В более отдаленной перспективе сам «Северморпуть» и его опорные гавани будут интегрированы в единую систему с другими видами транспорта. Однако конкретных сроков создания такой широкоразветвленной арктической транспортной сети пока не предусматривается. Это же в полной мере относится и к ледокольному флоту. Темпы его расширения и обновления пока явно не отвечают потребностям времени. Дело в том, что почти все нынешние ледоколы

к 2020 г. исчерпают свой ходовой ресурс и будут выведены из эксплуатации» [5]. И хотя новые ледоколы обладают большей мощностью, их суммарной мощности вряд ли будет достаточно для проводки резко возросшего количества транспортных судов в случае, если Северный морской путь заработает на полную силу. Здесь как раз то направление, которое нуждается в разработке принципиально новой техники, на порядок превосходящей существующую.

Если же взять крупные проекты текущего плана, то здесь пока достаточно успешно реализуется лишь один — производство никеля в Норильске. С его работой связано в значительной мере и возобновление функционирования Северного морского пути. Но уже сейчас становится актуальной реализация других крупных инвестиционных проектов или, как их еще называют, мегапроектов. При этом их осуществление связано не только с освоением месторождений, минерально-сырьевого потенциала шельфа, но и с созданием и расширением схем транспортировки сырья, строительством перерабатывающих производств на новой технологической основе. Это, во-первых, минерально-сырьевой центр (МСЦ) газоконденсатного профиля на основе Штокмановского месторождения. Он включает строительство подводного трубопровода от месторождения к побережью и сухопутного газопровода до врезки в «Северный поток» (магистральный газопровод из России в Западную Европу по дну Балтики), создание завода по производству сжиженного природного газа (СПГ) и терминала для его отгрузки морским путем [3].

Еще один мегапроект — формирование нефтяного МСЦ на базе Приразломного месторождения: создание схемы транспортировки нефти в ледовых условиях и строительство нефтеперерабатывающего завода на безотходной основе с высокими экологическими параметрами. Приоритетным проектом является также расширение нефтяного Варандейского МСЦ за счет ввода в разработку новых месторождений и развития межпромышленной инфраструктуры. Нельзя не упомянуть разработку Кумжинского и Коровинского месторождений в рамках проекта «Печора СПГ» [5].

Естественно, такие проекты способствуют развитию других отраслей — судостроения, горнорудной и металлургической промышленности. Для реализации мегапроектов создается высокотехнологичное навигационное оборудование; новые задачи, например, встают перед космической промышленностью для обеспечения работы системы ГЛОНАСС.

Развитие северных и арктических регионов на инновационной основе становится сегодня важнейшей стратегической задачей страны. На его пути немало сложностей и проблем. Но они вполне преодолимы. У государства, при активном участии всего российского общества, есть все возможности ускорить освоение Крайнего Севера и Арктики, способствуя возрождению России как великой морской, полярной и инновационной державы.

Заключение

Проблемы инновационного развития российского Крайнего Севера и Арктики приобретают особое значение в условиях предпринятых США и Евросоюзом санкций, наиболее болезненно отразившихся на сырьевых отраслях российской экономики.

Ситуация осложняется тем, что последствия кризисных явлений в этих регионах в 90-е гг. прошлого века не преодолены до сих пор. Однако у России, учитывая ее ослабевший, но остающийся достаточно внушительным научно-технический потенциал, имеются все необходимые возможности для ускорения инновационного прогресса и решения остро стоящих проблем. В этом плане особую важность приобретает создание для инновационного развития северных территорий льготно-преференциального режима, в этом числе в законодательной сфере. Ускорить такое развитие могли бы также перспективные мегапроекты, среди которых следует выделить формирование современной транспортной структуры Северного морского пути и проекта «Транснациональные коридоры», предусматривающего строительство автомобильной, железнодорожной и оптико-волоконной трассы, соединяющей по кратчайшему маршруту Европу с Азией и проходящему через всю территорию России.

Литература

1. *Бурков Г.Д.* Возродить Северный морской путь. «Москва–Арктика–Антарктика». — М.: ИД «Панорама», № 1, 2015. — С. 14–19.
2. *Иноземцев В.Л.* Перспективы российской экономики [Электронный ресурс]. — URL: www.kreml.org (дата обращения: 08.09.2010).
3. *Лизун В.Н.* Инновационное развитие российского Севера и международное сотрудничество // *Междунар. экономика*. 2015. № 4. — С. 56–61.
4. *Лизун В.Н.* Модернизация российской экономики: лизинг в условиях импортозамещения // *Лизинг*. 2015. № 9. — С. 44–50.
5. *Российский Север: модернизация и развитие.* Комитет Государственной Думы по региональной политике и проблемам Севера и Дальнего Востока. Центр стратегического партнерства, 2012, М. — 458 с.
6. *Сядейский Т.И.* Советское не устаревает // *Воспоминания и размышления советского работника*. — Нарьян-Мар: 2009. — С. 162–163.
7. *Стимулирование инновационной деятельности малого и среднего бизнеса: законодательные аспекты.* — М.: Издание Гос. Думы Федерального Собрания РФ. 2008. — 175 с.
8. *Чилингаров А.Н., Грузинов В.М., Сычев Ю.Ф.* Очерки по географии Арктики. — Обнинск: Артифлекс, 2009. — 248 с.
9. *Чилингаров А.Н.* Российский Север и парадигма модернизации. «Москва–Арктика–Антарктика». — М.: ИД «Панорама», № 2, 2015. — С. 4–9.