

© 2024

УДК: 327

Ирина Стрельникова

кандидат юридических наук, доцент, доцент департамента зарубежного регионоведения Факультета мировой экономики и мировой политики Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский университет “Высшая школа экономики” (г. Москва, Российская Федерация) (e-mail: istrelnikova@hse.ru)

ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ РОССИЙСКОЙ АРКТИКИ СКВОЗЬ ПРИЗМУ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

Российская Арктика обладает многочисленными ресурсами и важными для международных отношений инфраструктурными объектами, вследствие чего является регионом, потенциально крайне привлекательным для инвесторов. Вместе с тем ее развитие затрудняет ряд объективных проблем, решению которых могло бы способствовать международное сотрудничество, инвестиции и обновление нормативно-правового регулирования процесса притока иностранных инвестиций в регион с учетом его специфики. Цель статьи — изучить привлекательность и инвестиционный потенциал Арктической зоны Российской Федерации (АЗРФ) в новых геополитических реалиях, выявить ключевые и наиболее перспективные сферы приложения иностранных инвестиций. Автор делает вывод о том, что Арктика обладает потенциалом, ресурсами и возможностями для развития и сотрудничества. Она открыта для инвестиций, и российское государство старается создать условия для реализации как можно большего количества проектов (в том числе со странами БРИКС), которые будут способствовать развитию этого региона. Одной из ключевых сфер приложения иностранных инвестиций является зона развития транспортно-логистического потенциала Арктики через транспортные коридоры, что приведет попутно к инфраструктурной связанности всего Евразийского континента и будет также способствовать кооперации на евразийском пространстве стран СНГ.

Ключевые слова: Российская Арктика, инвестиции, привлекательность, объекты, Север—Юг, Северный морской путь, Индия, Китай, Арктическая зона Российской Федерации (АЗРФ).

DOI: 10.31857/S0207367624050078

Введение. Место Арктики в мировой экономике значительно ввиду ее ресурсного и транспортно-логистического потенциала. Российская Арктика — уникальный регион, богатый минеральными и другими природными ресурсами, с особыми экономическими, экологическими, социальными и геополитическими условиями [1]. Природные и климатические условия требуют высококачественных инвестиций в инновационные технологии. Потребительское отношение человека к природе вызывает необходимость государственной защиты флоры и фауны для сохранения даров природы. Транспортная инфраструктура Арктики также оставляет желать лучшего, поскольку существуют определенные проблемы со строительством дорог, железнодорожных путей и аэродромов. Позитивным моментом является уделение повышенного внимания данным вопросам со

Публикация подготовлена в ходе / в результате проведения исследования / работы (№ 24-00-020 «БРИКС + как новый перспективный формат развития сотрудничества в Арктике») в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета “Высшая школа экономики” (НИУ ВШЭ)».

стороны государства, что привело, в частности, к изданию Распоряжения Правительства России от 01.08.2022 № 2115-р «План развития СМП на период до 2035 года» [2], где вопросы развития транспортной инфраструктуры Северного морского пути (далее — СМП) и других инфраструктурных проектов являются ключевыми. Вместе с тем, несмотря на позитивные тенденции, продолжает прослеживаться ряд проблем, которые стоит решить ввиду большого инвестиционного потенциала АЗРФ, реализация которого будет способствовать как развитию Арктики в целом, так и повлияет на развитие экономики всей страны. Привлечение инвестиций как внутренних, так и иностранных требует принятия соответствующих мер со стороны государства. Крайне важно при разработке мер поддержки для инвесторов в части развития арктических проектов максимально тщательно подходить к детальному анализу и планированию, чтобы инвестиции были направлены в отрасль, действительно необходимую для развития региона. Рассмотрим ключевые направления потенциального приложения как внутренних, так и иностранных инвестиций в Российской Арктике.

Природные ресурсы. В Арктике сосредоточено большое количество полезных ископаемых, в частности 95% металлов платиновой группы, 90% никеля и кобальта, 60% меди, почти все разведанные российские месторождения титана, олова, сурьмы, апатита, флогопита, вермикулита, барита. Недра региона содержат 90% российских запасов золота, алмазов, свинца и бокситов [3]. Но основным компонентом полезных ископаемых в Арктике являются уголь, газ и нефть. Главным образом из-за этих полезных ископаемых другие арктические страны (США, Канада, Дания, Норвегия) проявляют интерес к арктическим энергоресурсам, что, в свою очередь, приводит к ожесточенной борьбе за арктические территории. Более 70% нефти и 80% газа, расположенных в Арктике, принадлежат России. Континентальный шельф Арктики состоит из системы нефтегазоносных провинций со множеством месторождений углеводородов. Запасы углеводородов здесь составляют 58% мировых запасов углеводородов на шельфе [1].

Таким образом, Арктика обладает огромными залежами полезных ископаемых, доступ к которым по-прежнему труден из-за природных особенностей, в частности вечной мерзлоты, что требует высокотехнологичного оборудования [4]. С другой стороны, регион как экосистема со специфическим составом и уникальными свойствами флоры и фауны является важной частью биологического разнообразия планеты, утрата которой нанесла бы значительный ущерб потенциалу устойчивости экосистем. Здесь находится национальный парк «Русская Арктика» — самая северная и крупнейшая особо охраняемая природная территория России. Именно ее географическое положение на двух полярных архипелагах — Новой Земле и Земле Франца-Иосифа — во многом определяет интерес к ней международного научного сообщества и туристов. Однако удаленность Российской Арктики и ее большая площадь не позволяют развивать эту особо охраняемую природную территорию. В Арктике есть биоразнообразие, различные полезные ископаемые, природные зоны, которые определенным образом привлекают инвесторов своими ресурсами и возможностями. Сотрудничество инвесторов и государства будет способствовать сохранению ресурсной базы и ее развитию.

Транспортная система. Инвестиционная привлекательность арктических регионов определяется уровнем развития транспортного обеспечения, включая оснащение территории автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом [5]. Развитие транспортной инфраструктуры связано с некоторыми ограничениями: экстремальный климат, уязвимая природная среда, удаленность арктической территории. Ограничения увеличивают транспортные расходы, строительство и эксплуатацию транспортной инфраструктуры. Вечная мерзлота затрудняет строительство дорог, таяние ледников способствует разрушению инженерных сооружений. Из-за отсутствия государственной поддержки сократилось обновление парка мобильных транспортных средств и другой техники на всех видах транспорта, а также объем ремонтных работ. В рамках проекта «Развитие региональных аэропортов и маршрутов» к середине 2024 г. будет реконструировано 15 аэропортов и аэродромов в арктических регионах. Кроме того, этот проект также предусматривает эффективное использование Северного морского пути в качестве национальной магистрали России [6]. Опорные пункты (Мурманск и Петропавловск-Камчатский) должны обеспечивать перевалку грузов на суда ледового класса, обслуживание ледокольного флота и поддержку транзита по фидерным¹ маршрутам.

Развитие транспортной инфраструктуры возможно за счет реализации инвестиционных проектов на различных видах транспорта, включая использование Северного морского пути, например для Ямало-Ненецкого автономного округа, строительство Северной широтной железной дороги с выходом на Северный морской путь. За короткое время Северный морской путь может быть обеспечен современными средствами оперативного наблюдения. Были разработаны космические аппараты радиолокационного мониторинга типа «Кондор-ФКА» и «Обзор-Р», а также наземные приемники и средства связи.

Северный морской путь является ключевым транспортным коридором в Арктике. Это обусловлено следующими причинами.

Во-первых, с учетом изменений международной обстановки происходят соответствующие изменения и в логистических цепочках, обусловленные разворотом на Восток, через восточную часть СМП. Маршрут следования из северного Китая по СМП примерно в 2,5 раза короче, чем путь, пролегающий через Суэцкий канал.

Во-вторых, глобальные процессы изменения климата приводят к сокращению ледового покрова Северного Ледовитого океана, делая возможной навигацию в течение большего времени, а также снижая стоимость перевозок.

Несмотря на временное снижение зарубежного транзита, идет рост грузопотока на СМП. Вместе с тем существует ряд проблем и ограничений, которые препятствуют активному и эффективному использованию СМП. К ним относятся: 1) сложные природно-климатические условия; 2) отсутствие доступов к крупным рынкам сбыта; 3) сокращение международного сотрудничества.

Во-первых, основные факторы, которые оказывают негативное влияние на возможности развития СМП, связаны со сложными природно-климатическими

¹ Фидерные перевозки (Feeder service) — морская перевозка на короткое расстояние между двумя или более портами с целью группировки или распределения грузов (обычно контейнеров) в одном из этих портов для перевозки в открытом море или после такой перевозки. В более широком смысле данная концепция может использоваться для внутренних перевозок.

условиями Арктики. Что приводит к тому, что стоимость транзита по СМП, в сравнении с другими международными транспортными коридорами, оказывается выше; возникает необходимость использования судов специальной конструкции и пользования ледовой лоцманской проводкой; наконец, сложные природно-климатические условия обуславливают фактор неопределенности при эксплуатации СМП. В этой связи ключевой задачей, которая стоит на пути превращения СМП в конкурентоспособный международный транспортный коридор, является наращивание контейнерного грузооборота, что станет возможным только при организации его круглогодичной пропускной способности.

Во-вторых, одним из пунктов, по которым СМП уступает другим морским транспортным коридорам, является отсутствие доступа к крупным рынкам сбыта. Данная проблема выражается в относительно низком уровне социально-экономического развития арктических регионов России и оттоке населения. В результате арктические регионы России не представляют большого интереса в качестве самостоятельных рынков сбыта. Портовая инфраструктура недостаточно развита, чтобы принимать и разгружать крупные транспортные суда. Недостаточно развита и наземная инфраструктура, чтобы обеспечивать доступ товаров к рынкам сбыта в других регионах России. В условиях углубляющегося международно-политического кризиса сократились возможности для сотрудничества в сфере транспорта и логистики в рамках Арктического региона, в первую очередь с западными странами. В частности, прекратили свое существование проекты, направленные на совместное строительство ледоколов и других судов, способных ходить в арктических водах. Сузились возможности для сотрудничества на уровне береговых охран и по вопросам обеспечения безопасности на море.

В этой связи приобретает особый интерес разработка мер для повышения привлекательности СМП и превращения его в международный транспортный коридор.

Во-первых, возможно серьезно сгладить негативные последствия для судостроения, связанные с арктическим климатом. Для этого можно прибегнуть к следующим инструментам:

- развивать системы мониторинга и прогнозирования природно-климатических условий в акватории СМП и передавать оперативно данные в организации, которые предоставляют услуги по лоцманской и ледокольной проводке;
- публиковать актуальные данные о прогнозируемом состоянии погоды и ледяного покрова в открытом доступе, чтобы все заинтересованные лица могли с большей степенью определенности осуществлять планирование транзитных рейсов.

Во-вторых, в контексте неразвитости арктических регионов в качестве самостоятельных рынков сбыта необходимо повышать привлекательность арктических регионов России как места постоянного проживания. Для этого необходимо расширять систему государственных льгот для граждан, проживающих в АЗРФ; запускать крупные инфраструктурные проекты, финансируемые государством или в рамках государственно-частного партнерства; развивать портовую и наземную инфраструктуры в результате реализации этих проектов, что облегчит доступ к крупным рынкам сбыта на территории других регионов России. Среди уже реализующихся проектов можно отметить Северный широтный ход, Белкомур, Баренцкомур. Белкомур и Баренцкомур входят в федеральный план

развития инфраструктуры СМП. Их реализация позволит дополнить развитие Северного широтного хода и сформировать транспортно-логистический узел для увеличения грузопотоков СМП.

В-третьих, важную роль с точки зрения повышения привлекательности СМП как международного транспортного коридора может сыграть подключение этого маршрута к крупным международным сухопутным коридорам.

Например, в настоящий момент северной точкой планируемого международного транспортного коридора «Север—Юг» является Санкт-Петербург. В случае, если этот маршрут будет продлен до Мурманска или Архангельска, объем грузоперевозок, проходящих по СМП, резко возрастет. Помимо этого, возрастет привлекательность и эффективность непосредственно самого транспортного коридора «Север—Юг».

Отдельного внимания в части инвестиционно-инфраструктурного развития СМП заслуживает вопрос о потенциальных международных партнерах, заинтересованных в нем. Среди возможных партнеров необходимо в первую очередь выделить такие страны БРИКС, как Китай, Индия и ОАЭ.

Так, сотрудничество России и Китая в логистической сфере имеет давнюю историю. В 2015 г. с китайской стороны была опубликована «Концепция плана действий по содействию совместному строительству Экономического пояса Шелкового пути и Морского Шелкового пути XXI в.», которая подразумевает вовлечение Китая во взаимодействие в рамках Арктического региона по вопросу развития российских северных маршрутов. В том же 2015 г. было подписано соглашение между Министерством РФ по развитию Дальнего Востока и Арктики и Государственным комитетом по делам развития и реформ КНР о сотрудничестве по Северному морскому пути.

В 2017 г. Государственное океанографическое управление и Национальный комитет по развитию и реформам Китая совместно опубликовали «Концепцию морского сотрудничества в рамках инициативы “Один пояс, один путь”», согласно которой было предложено к «традиционным» маршрутам Китай—Европа добавить еще один — через Северный Ледовитый океан.

Наконец, в марте 2023 г. была достигнута договоренность о создании совместного российско-китайского рабочего органа по развитию СМП [7].

Для Индии в контексте инвестиций также приоритетным направлением сотрудничества с Россией является развитие транспортных коридоров и судостроения. В этой связи укрепление сотрудничества с Индией также является крайне перспективным направлением в контексте развития СМП в качестве международного транспортного коридора.

Индия обладает большим опытом и экспертизой в сфере судостроения и судоходства в целом, что закладывает значительный фундамент для укрепления сотрудничества между странами в рамках этого направления.

В марте 2023 г. со стороны Министерства по развитию Дальнего Востока и Арктики было распространено сообщение о том, что Индия рассматривает создание контейнерной линии на СМП.

Таким образом, активное укрепление международного сотрудничества в сфере развития СМП может способствовать сглаживанию имеющихся технологических ограничений в сфере развития СМП.

В частности, страны Южной и Восточной Азии, которые заинтересованы в использовании этого транспортного маршрута для повышения эффективности международных грузоперевозок, могут инвестировать в крупные инфраструктурные проекты в российской Арктике, которые сделают СМП более привлекательным для эксплуатации.

С другой стороны, в настоящее время возможно активное укрепление взаимодействия с другими странами в сфере судостроения. Так, ОАЭ, позиционирующие себя как крупная морская держава, также хотят участвовать в развитии СМП, что позволит им не только углубить партнерство с Россией в рамках БРИКС, но и стать серьезным конкурентом Китая в сфере технологических проектов.

Наконец, значимым направлением может стать сотрудничество в сфере мониторинга природной и ледовой ситуации в акватории СМП, в том числе с применением спутниковых и космических технологий.

Перспективными инвестиционными направлениями развития СМП в настоящее время могут стать совершенствование систем безопасности, развитие ледокольного флота и движение в сторону круглогодичного сообщения на СМП.

В первую очередь весьма целесообразно обратить внимание на формирование гарантированного грузопотока на СМП и строительство судов ледового класса, обслуживающих его. Несмотря на то что ледовитость Северного Ледовитого океана меняется, ледовая ситуация с февраля по май все равно остается крайне сложной, именно поэтому необходимо строительство судов ледового класса для обеспечения круглогодичной навигации и, как следствие, развития контейнерных перевозок, что невозможно без обеспечения круглогодичной навигации. К 2026 г. необходимо построить три дополнительных ледокола для восточного сектора СМП; необходимо также развивать аварийно-спасательный флот (в настоящее время почти отсутствующий) для обслуживания СМП.

Еще одним важным моментом является разработка экологических требований для прохода иностранных судов через СМП, а также развитие портовой инфраструктуры, что также возможно за счет развития морских перевозок.

Наконец, развитие и внедрение беспилотной авиации на СМП и создание дронопортов для отслеживания ледовой обстановки, доставки грузов с использованием грузовых беспилотников, для перегрузки груза с судна на судно без остановки каравана, выгрузки части груза с судна на берег могут также в перспективе способствовать развитию Северного морского пути.

Среди прочих перспективных маршрутов, связанных с Арктикой, следует выделить международный транспортный коридор «Север—Юг».

Маршрут проходит от индийского порта Нхава-Шева, расположенного на юге Мумбаи, до Санкт-Петербурга через Иран.

Для перевозок будет использован морской, речной и железнодорожный транспорт. Транспортный коридор «Север—Юг» имеет геополитическое значение, поскольку служит «великим коридором Индии не только в крупнейшее арктическое государство, но и в Северный и Балтийский регионы».

Коридор позволит в два раза сократить время доставки товаров из Индии в Россию. Например, срок прохождения грузов из Мумбаи в Санкт-Петербург

по традиционному маршруту через Суэцкий канал сегодня составляет от 30 до 45 дней, а по коридору «Север—Юг» сокращает путь до 15—24 дней.

В то время как Индия придает значение коридору «Север—Юг» как альтернативе китайской инициативе «Один пояс — один путь» и рассматривает Пекин как стратегического конкурента, Тегеран и Москва воспринимают Китай гораздо более оптимистично.

Данный коридор служит обеспечению транспортной связанности с Центральной Азией через Туркменистан, функционируя как связующее звено в рамках ветки Казахстан—Туркменистан—Иран.

Коридор «Север—Юг» включает морские маршруты, а также железнодорожное и автомобильное сообщение, соединяющее Мумбаи (Индия) с Санкт-Петербургом (Россия) через Чабахар.

Данный коридор может сократить время транзита на 40% (с 45—60 дней до 25—30 дней) и стоимость перевозки на 30%, по сравнению с маршрутом по Суэцкому каналу.

Типичный морской маршрут из Мумбаи в Москву составляет 8700 морских миль (16 112 км) со временем прохождения 32—37 дней. Коридор «Север—Юг» сократит его до 2200 морских миль (4074 км) плюс 3000 км (по суше), что потребует всего 19 дней.

Железнодорожный маршрут Нью-Дели—Хельсинки длиной 9389 км, предложенный в рамках коридора «Север—Юг», займет 21 день, по сравнению с обычным морским маршрутом длиной 16 129 км, для которого требуется 45 дней.

Большинство проектов коридора «Север—Юг» (за исключением железнодорожных линий Азербайджана), порта Чабахар и транспортного коридора Ашхабадского соглашения не получили финансирования от крупных мировых финансовых институтов, таких как Всемирный банк и Европейский инвестиционный банк [8]. Основной причиной этого стал режим односторонних санкций Вашингтона против Тегерана и страх перед так называемыми «вторичными санкциями».

Нью-Дели неоднократно предлагал включить порт Чабахар в коридор «Север—Юг», поскольку он рассматривается в качестве одного из важных мест для мировой и морской торговли.

Порт Чабахар и коридор «Север—Юг» могут использовать торговый потенциал Индии, Евразийского экономического союза и Евразии. Железнодорожная линия Чабахар—Захедан остро нуждается в инвестициях. Индия также должна стремиться уделить приоритетное внимание инвестициям в коридор Захедан—Мешхед — идеальный маршрут для сообщения с Серахсом (на туркменской границе). Общее расстояние от Чабахара до Сараха составляет 1827 км, и эта железнодорожная линия может преодолеть разрыв между коридором «Север—Юг» и Чабахаром.

Евразия, Южная Азия и Центральная Азия остро нуждаются в региональных и межрегиональных связях для социально-экономического развития. Для Индии актуально поддерживать проект железнодорожной линии длиной 650 км между афганскими городами Мазари—Шариф и Герат, которая проходит через Шибириган, Андхой и Майману на западе Афганистана.

В новой реальности использование инфраструктуры коридора «Север—Юг» позволит расширить географию перевозок, в том числе в страны, традиционно

тяготеющие к коридору (Индия, Пакистан, государства Персидского залива, Южной Азии), поскольку именно на них переориентируется внешняя торговля России и Беларуси в изменившихся геополитических условиях.

Вместе с тем развитию коридора «Север—Юг» мешает ряд барьеров инфраструктурного и нефизического (тарифного и нетарифного) характера. К инфраструктурным барьерам относятся «недостающие звенья и узкие места транспортной и вспомогательной инфраструктуры, к нефизическим — барьеры в области “мягкой” инфраструктуры, связанные с доступом на рынок, тарифами, условиями и административными процедурами при осуществлении международных перевозок и при пересечении государственных границ» [9].

В контексте развития российско-индийского сотрудничества в области развития морской логистики также следует отметить возможный транспортный коридор «Владивосток—Ченнаи».

Меморандум о намерениях развивать этот транспортный коридор был подписан в 2019 г. Текущий морской маршрут, связывающий Россию и Индию через Мумбаи и Санкт-Петербург, длиннее примерно на 3000 морских миль.

В контексте арктических транспортных коридоров также следует отметить ряд маршрутов, которые имеют особое значение для внутрироссийской логистики. В первую очередь речь идет о Северном широтном ходе (СШХ), Белкомуре (Архангельск—Сыктывкар—Пермь (Соликамск) и Баренцкомуре (Сосногорск—Индиго). Развитие этих транспортных коридоров может повысить привлекательность СМП в качестве международного транспортного коридора, поскольку обеспечит создание наиболее эффективных вариантов доставки грузов от морских портов, находящихся на СМП, до регионов, являющихся потребителями этой продукции. Белкомур позволит сократить путь от Урала до портов Архангельска на 800 км.

Каковы перспективы совместных проектов в России с партнерами из азиатских стран — членов БРИКС после марта 2022 года?

Международно-политический кризис 2022 г. вызвал значительные трансформации в российской политике, касающейся участия неарктических стран в системе международного арктического сотрудничества. До 2022 г. ключевое положение в российском политическом дискурсе занимал нарратив о том, что арктические страны занимают особое положение и разделяют особую ответственность в вопросах управления регионом. В рамках этого нарратива нерегionalным акторам отводилась роль «младших партнеров» в проектах, направленных на экономическое развитие и хозяйственное освоение Арктики, а также роль наблюдателей в различных международных институтах, действующих в регионе.

После марта 2022 г. подход изменился кардинальным образом. Ввиду фактической изоляции в рамках традиционных форматов международного сотрудничества в регионе со стороны других арктических стран, Россия была вынуждена пересмотреть принципы взаимодействия с нерегionalными акторами.

Важным элементом в трансформации российской политики в отношении неарктических стран является принятие в марте 2023 г. новой Концепции внешней политики Российской Федерации: Россия намерена развивать сотрудничество в рамках арктического региона со странами, занявшими конструктивную

позицию в отношении России. Среди таких стран в контексте международного сотрудничества в Арктике в первую очередь следует отметить Китай и Индию.

Таким образом, в текущих международно-политических условиях Россия в значительной степени заинтересована в укреплении сотрудничества в Арктике именно с азиатскими странами.

Западные санкции коснулись и ограничений на импорт технологий по освоению нефти на шельфе, в связи с чем Китай становится претендентом на роль главного технологического партнера в этой сфере, а с 2023 г. после заключения договора о сотрудничестве между Государственной Корпорацией «Росатом» и крупнейшим арабским портовым оператором DP World о совместном развитии Северного морского пути и движения в сторону логистической интеграции стран БРИКС к нему добавились еще ОАЭ.

Меры поддержки инвесторов. Россия предоставляет определенные льготы субъектам, инвестирующим в арктические проекты.

Во-первых, инициаторы новых инвестиционных проектов на арктической территории Российской Федерации с объемом инвестиций более 1 млн рублей получают статус резидента Арктической зоны, который дает налоговые и административные преференции. Налоговые льготы предоставляются по налогу на прибыль, который составляет 0% в течение 10 лет. Налог на добычу полезных ископаемых составляет 0,5%. Предоставляется также субсидия в виде 75% от суммы страховых взносов на новые рабочие места (за исключением горнодобывающей промышленности). Возможны и упрощенная система налогообложения, и региональные льготы по налогу на имущество, и местные льготы по земельному налогу. Арктика славится полезными ископаемыми, которые в основном невозобновляемы, поэтому преференции для горнодобывающей промышленности не столь значительны. Добыча также требует развития других отраслей промышленности, поэтому для них есть больше преимуществ [10]. Из административных преференций можно выделить применение процедуры свободной таможенной зоны, предоставление государственных или муниципальных земельных участков. Проверки для резидентов проводятся только по согласованию с Министерством по развитию Дальнего Востока России, причем возможно одновременное проведение экологической и государственной экспертиз проектно-сметной документации.

Во-вторых, предоставляются инфраструктурные субсидии. Субсидия предоставляется на строительство объектов внешней инфраструктуры, ставка составляет до 20%. При этом цели инвестиционного проекта должны соответствовать стратегическому планированию, а сумма инвестиций должна составлять не менее 300 млн рублей.

И в-третьих, административные и налоговые преференции предоставляются инициаторам новых инвестиционных проектов на территории опережающего развития «Столица Арктики» в Мурманской области с объемом инвестиций более 500 тыс. рублей. Для компаний, подпадающих под эти условия, ставка взносов социального страхования в течение 10 лет составляет 7,6 вместо 30%. Первые 5 лет налог на прибыль и налог на имущество составляют 0%, а следующие 5 лет — 12 и 1,1% соответственно. Земельный налог также составляет 0% сроком на 3 или 5 лет, а ставка на добычу полезных ископаемых увеличивается на 0,2% каждые

два года. Также возможно привлечение иностранной рабочей силы без квот, сокращение количества проверок, предоставление земельных участков, применение процедуры свободной таможенной зоны и защита интересов в суде управляющей компанией. Таким образом, для инвесторов существуют стимулы, что делает Арктику привлекательной территорией.

Проблемы, связанные с инвестированием. Существует несколько проблем, препятствующих освоению Арктики. Во-первых, неподготовленность инженерной инфраструктуры к возможным негативным последствиям глобальных процессов изменения климата. Во-вторых, транспортная инфраструктура развита недостаточно. И в-третьих, разработка месторождений и реализация инфраструктурных проектов, требующих использования дорогостоящего оборудования и высококвалифицированных специалистов, трудоемки и затратны. Также необходимо создать особый инвестиционный режим для инвестиционных проектов в Арктике.

В арктических регионах существует необходимость совершенствования инвестиционной политики, направленной на повышение инвестиционной привлекательности региона, привлечение долгосрочных, в том числе иностранных инвестиций в транспортные проекты и снижение политических и экономических рисков при их реализации [11].

Российская Арктика характеризуется высоким спросом на инвестиции, высоким риском из-за неопределенности и высоким инвестиционным потенциалом. Проводить геологические и географические исследования в суровых природных условиях сложно. В связи с этим необходимы строгие требования к объектам инфраструктуры, оборудованию и контролю. Неблагоприятная политическая ситуация может повлиять на прибыльность арктических проектов. В России нет технологического оборудования для подводного бурения и добычи, поэтому необходимо обращаться к иностранным компаниям, для которых существуют ограничения из-за санкций. С некоторыми проблемами освоения Арктического региона, такими как отсутствие транспорта и инфраструктуры, сталкиваются и континентальные проекты, например Тимано-Печорский, который освоен лишь наполовину из-за нехватки транспортных мощностей.

Чтобы реализовать инвестиционный потенциал, необходимо устранить правовые барьеры и создать особые условия для инвесторов. Необходимо принять единый федеральный закон об Арктике. Так, Министерство по развитию Дальнего Востока и Арктики подготовило проект федерального закона «О государственной поддержке инвестиционной деятельности в Арктической зоне Российской Федерации». Целями данного закона являются: 1) экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации; 2) стимулирование и активизация инвестиционной и предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации; 3) создание экономической основы для опережающего социального развития и улучшения качества жизни в Арктической зоне Российской Федерации.

Международно-правовое оформление внешней границы российского континентального шельфа в Арктике необходимо для активного освоения природных ресурсов, поскольку этот регион должен стать главной стратегической ресурсной базой России. Сейчас активно ведется развитие единой транспортной системы в Арктике, включая Северный морской путь, железные дороги, аэропорты;

внедряется использование возобновляемых и альтернативных источников энергии; разрабатываются и внедряются новые технологии и виды оборудования; осваиваются новые месторождения; развивается нефтегазовый сектор, угольная и торфяная промышленность, обеспечение энергетической безопасности и антитеррористической защиты объектов, а также энергетика [12].

Как регионам северо-западной части АЗРФ стать бенефициарами «Поворота на Восток»? Концепция «Поворот на Восток» подразумевает политику России на современном этапе, состоящую из трех ключевых элементов. Во-первых, «Поворот на Восток» включает в себя внутренние усилия по более активному развитию Дальнего Востока и Сибири [13]. Во-вторых, подразумевает переориентацию торгового баланса России на страны Восточной Азии [14]. В-третьих, «Поворот на Восток» также является политикой по выстраиванию нового мирового порядка, который будет основан на незападных постулатах [15].

Следует отметить, что в контексте политики «Поворота на Восток» регионы, входящие в западную часть российской Арктики, оказываются в меньшем выигрыше, чем регионы восточной Арктики. В свою очередь, это актуализирует вопрос о том, каким образом эти регионы все-таки могут получить больше выгод, чем издержек, в процессе реализации данной политики.

Основной выигрыш от «Поворота России на Восток» регионы северо-западной части АЗРФ могут получить в первую очередь в разрезе второго элемента этой политики, т.е. активизации торгово-экономического партнерства с восточными странами.

Во-первых, страны Азии в данном контексте могут быть вовлечены в реализацию нефтегазовых проектов в Арктике. В частности, с 2024 г. планируется начало реализации проекта «Мурманский СПГ» [16], акционерами которого могли бы стать китайские компании по аналогии с «Ямал СПГ».

Во-вторых, активное развитие транспортных маршрутов в Арктике может серьезно поспособствовать обновлению инфраструктуры в регионах западной Арктики. В данном случае следует обратить внимание на перспективы включения в повестку развития СМП целого ряда сухопутных транспортных маршрутов. В частности, конечной северной точкой планируемого транспортного коридора «Север—Юг» может стать Мурманск, а не Санкт-Петербург, что позволит связать СМП и коридор «Север—Юг». Помимо этого, следует также активизировать усилия по строительству Белкомура, который, в случае если будет достроен, позволит серьезно повысить благосостояние жителей Архангельской области. В контексте Белкомура также следует отметить, что в 2015 г. была достигнута договоренность с Китаем о совместном развитии этого транспортного коридора [17].

В-третьих, важными элементами в контексте увеличения выгод от политики «Поворота на Восток» для регионов западной части Арктики являются развитие арктического туризма и арктической науки. Многие объекты, расположенные в российских северо-западных регионах, интересны для туристов [18]. Таким образом, при наличии развитой туристической инфраструктуры западные регионы российской Арктики смогут привлекать большие туристические потоки из восточных стран, в первую очередь из Китая.

Заключение. Российская Арктика обладает огромными ресурсами и потенциалом. В недрах Земли есть много полезных ископаемых, которые следует рационально

использовать, чему способствует технологическое оборудование и геологические исследования. Биологическое разнообразие Арктики уникально, и оно требует охраны. В Арктике активно развивается транспортная система: автомобильные дороги, железнодорожное сообщение, авиаперевозки, Северный морской путь, который в перспективе может быть эффективно сопряжен с транспортным коридором «Север–Юг», но все требует значительных улучшений и строительства новой транспортной инфраструктуры. Анализ «узких мест» в развитии Арктического региона показывает, что АЗРФ необходимы инвестиции как от российских инвесторов, так и от иностранных, в первую очередь связанные с развитием транспортной инфраструктуры и технологий, используемых в добыче природных ресурсов. Для привлечения инвесторов существуют определенные льготы, которые способствуют развитию инфраструктуры в Арктике. Со стороны государства также реализуются некоторые проекты, способствующие развитию Арктики и ее инвестиционной привлекательности. Существующие проблемы могут быть решены в том числе на законодательном уровне, а также посредством развития конструктивного международного сотрудничества, в первую очередь со странами — членами БРИКС. Российская Арктика требует инвестиций для своего развития, а сама АЗРФ достаточно привлекательна для инвесторов по своему географическому положению, природно-климатическим условиям и тем условиям, которые предоставляются инвесторам.

Литература

1. *Телегина Е.А.* Ресурсы Арктического региона: перспективы и проблемы их освоения // Арктика: зона мира и сотрудничества. 2011. С. 40—58.
2. Распоряжение Правительства РФ от 01.08.2022 № 2115-р «Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года». «Собрание законодательства РФ». 08.08.2022. № 32. Ст. 5862.
3. *Konovalov A.* Strategy for the development of the Arctic zone of Russia // Sea collection. 2010. № 8 (1961). P. 70—75.
4. *Bolsunovskaya Y.A.* Investment prospects of Russian Arctic shelf development under the economic turbulence // Young creativity is a step into a successful future. The Arctic and its development. 2016. P. 550—552.
5. *Меркулина И.А., Харитонов Т.В., Зайцев С.П.* Транспортное обеспечение как фактор инвестиционной привлекательности Арктических регионов // Экономические науки. 2019. № 11 (180). С. 110—114.
6. *Серова Н.А., Серова В.А.* Транспортная инфраструктура Российской Арктики: специфика развития и перспективы функционирования // Проблемы прогнозирования. 2021. № 2 (185). С. 142—151.
7. *Чистиков М.Н., Стрельникова И.А.* Арктика во внешнеполитическом стратегическом планировании России в рамках политики «Поворота на Восток» // Арктика 2035. 2023. № 2 (14).
8. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: создание транспортного каркаса Евразии. Доклады и рабочие документы 21/5 // URL: https://eabr.org/upload/iblock/c69/EDB_2021_Report_5_INSTC_rus.pdf
9. Международный транспортный коридор «Север–Юг»: инвестиционные решения и мягкая инфраструктура. Доклады и рабочие документы 22/2 // URL: https://eabr.org/upload/iblock/a2b/EDB_2022_Report-2_INSTC_rus.pdf
10. *Ляхтина Я.А.* Некоторые аспекты правового обеспечения инвестиционной деятельности в Арктике // Актуальные вопросы современной науки и образования. 2020. С. 77—79.
11. *Serova N.A.* Investment processes in the Russian Arctic // Statistics in the strategic development of Russia. 2020. P. 260—262.

12. *Милославский В.Г.* Инвестиционный потенциал Российской Арктики в федеральном и местном ракурсе // Молодой ученый. 2018. № 40 (226). С. 144—149.
13. *Чекунков А.* Главный вызов — найти внутренние ресурсы // Коммерсантъ. 13.07.2022. № 124. С. 2.
14. *Криворотов А., Вахирева Н.* Борьба за привлечение внерегиональных «игроков» станет важным элементом заполярной динамики // РСМД — Российский совет по международным делам. 08.04.2024. // URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/interview/borba-za-privlechenie-vneregionalnykh-igrokov-stanet-vazhnym-elementom-zapolnyarnoy-dinamiki/?ysclid=1w2hu8bkc9758665230>
15. *Торкунов А.В., Стрельцов Д.В.* Российская политики поворота на Восток: проблемы и риски // Мировая экономика и международные отношения. 2023. № 4 (67). С. 5—16.
16. *Соловьев Е.Н., Подсветова Т.В.* Россия в Арктике: вызовы и перспективы развития // Вестник Национального Института Бизнеса. 2019. № 37. С. 279—283.
17. *Му А.* Белкомур и роль Китая // ЭКО. 2022. № 9 (579). С. 8—33.
18. «Вектор развития выбран верный». Арктические регионы делают ставку на развитие туризма // Инвестиционный портал Арктической зоны России. 25.09.2022 // URL: <https://arctic-russia.ru/article/vektor-razvitiya-vybran-vernyy/?ysclid=1w2jtb5ff310366179>

Irina Strelnikova (e-mail: istrelnikova@hse.ru)

Ph.D. in law, Associate Professor,

School of international Regional Studies, Faculty of World Economy and International Politics,
National Research University Higher School of Economics (Moscow, Russian Federation)

INVESTMENT ATTRACTIVENESS OF THE RUSSIAN ARCTIC THROUGH THE PRISM OF INTERNATIONAL COOPERATION AND DEVELOPMENT OF TRANSPORT CORRIDORS

The Russian Arctic has numerous resources, infrastructure facilities that are important for international relations, and therefore is potentially very attractive to investors. Nevertheless, there are a number of objective reasons hindering its development, which require international cooperation, investment and updating of the regulatory framework for the process of foreign investments inflow into the region, with an emphasis on its specifics. The purpose of the article is to study the attractiveness and investment potential of the Arctic zone of the Russian Federation (AZRF) in the new geopolitical realities, to identify the most promising areas of foreign investments. It is concluded that the Arctic can offer resources and opportunities for development and cooperation. It is open for investment, and the Russian government is trying to implement as many projects as possible, including those in which the BRICS countries participate, that will contribute to the development of this region. One of the key areas of foreign investments application is the zone of development of the transport and logistics potential of the Arctic through transport corridors, which will simultaneously lead to infrastructural connectivity of the entire Eurasian continent and will promote cooperation in the Eurasian arena of the CIS countries.

Keywords: Russian Arctic, investments, attractiveness, facilities, North-South corridor, Northern Sea Route, India, China, The Arctic zone of the Russian Federation (AZRF).

DOI: 10.31857/S0207367624050078

The publication was prepared within the framework of the Academic Fund Program at HSE University (grant № 24-00-020 "BRICS+ as a new promising format for developing cooperation in the Arctic").