

ЛЕБЕДЕВ ДЕНИС ОЛЕГОВИЧ

*аспирант Тюменского государственного университета, г. Тюмень
lbdvdns@mail.ru*

ЛИМАН ИРИНА АЛЕКСАНДРОВНА

*доктор экономических наук, заведующий кафедрой менеджмента
и бизнеса Финансово-экономического института Тюменского
государственного университета, г. Тюмень
i.a.liman@utmn.ru*

ИНСТРУМЕНТЫ ПОВЫШЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПРОЕКТОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АРКТИЧЕСКИХ ТЕРРИТОРИЙ

Аннотация. В статье рассматривается вопрос повышения инвестиционной привлекательности проектов в Арктике. В материалах приведены результаты поиска эффективных инструментов повышения инвестиционной привлекательности проектов. Наиболее эффективными являются налоговые и административные инструменты. Применение лучших мировых практик невозможно без учета особенностей регионов, ограничений и возможностей законодательства РФ. Эффективное развитие арктических регионов возможно только при реализации комплекса проектов с учетом привлечения человеческих ресурсов и бизнеса.

Ключевые слова: Арктическая зона РФ (АЗРФ), инвестиционная привлекательность, арктические регионы, устойчивое развитие, налоговые рычаги, административные рычаги.

Сегодня Арктическая зона является стратегически важным регионом России, обеспечивающим добычу твердых полезных ископаемых и углеводородов [5]. Доля регионов в структуре экономики страны, входящих в АЗРФ, оценивается на уровне 15-20%. Кроме того, регион имеет доступ к одному из ключевых транспортных коридоров РФ — Северному морскому пути.

Территории АЗРФ отличаются суровым климатом, значительной удаленностью населенных пунктов от производственных площадок, слабо развитой транспортной сетью, высокими затратами населения на обеспечение достойного уровня жизни. При этом регион характеризуется значительным потенциалом в части природных ресурсов, что способствует его достаточно высокой инвестиционной привлекательности.

Для привлечения в регион бизнеса необходимо реализовать комплекс различных мероприятий по привлечению человеческого капитала, формированию и развитию транспортной и социальной инфраструктуры [2].

В свою очередь, устойчивое социально-экономическое развитие является ключом к становлению Арктики стратегическим регионом, как для проживания населения, так и для обеспечения роста его доли в экономике страны.

Социально-экономическое развитие арктических территорий сопряжено с рядом особенностей. Если в западном секторе АЗРФ сосредоточено значительное количество населенных пунктов (Мурманск, Архангельск, Петрозаводск, Воркута), то восточный сектор характеризуется значительной удаленностью от крупных городов, а существующие населенные пункты населены недостаточно (рис. 1). Помимо этого, между населенными пунктами отсутствует достаточное количество транспортных коридоров, способных обеспечить круглогодичное сухопутное сообщение. Регионы восточного сектора характеризуются точечным (очаговым) форматом распределения человеческого капитала. Крупные города (Норильск, Якутск, Магадан) не имеют постоянной транспортной связи с основными промышленными регионами России.

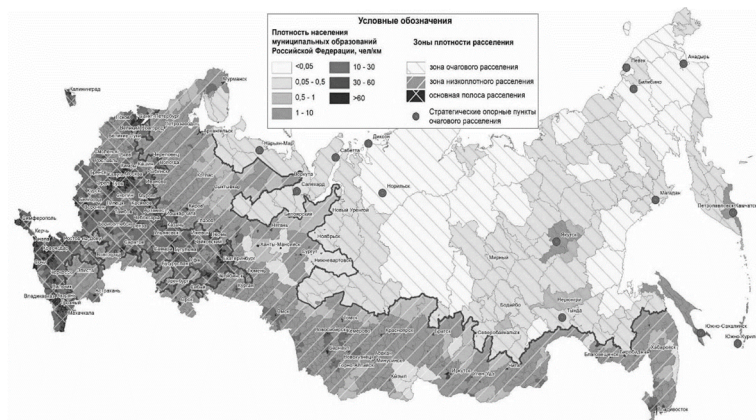


Рис. 1. Плотность населения России

Основная часть социальной и транспортной инфраструктуры арктических регионов (республика Коми, Ненецкий автономный округ, Красноярский край, Республика Саха) создана во времена СССР, на текущий момент ее состояние характеризуется как изношенное. Для ее реконструкции требуется значительный объем инвестиций, в том числе, из федерального бюджета. В регионах с высоким уровнем промышленного развития социальная и транспортная инфраструктура регулярно обновляется, помимо этого, ведется масштабное строительство объектов социальной и транспортной инфраструктуры, ведется обновление жилого фонда и коммунальных сетей (например, Ямало-Ненецкий округ, Республика Якутия).

Одним из ключевых направлений для развития инвестиционной привлекательности арктических территорий для реализации проектов является привлечение достаточного количества человеческих ресурсов. Для роста населения арктических регионов необходимо обеспечить формирование качественной инфраструктуры, в том числе, транспортной и социальной, обеспечить поддержку внутренней миграции и совершенствование инструментов стимулирования инвестиционной привлекательности проектов.

В соответствии с комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры и планом развития Северного морского пути планируется реализация масштабных инфраструктурных проектов, направленных, в первую очередь, на усиление транспортной связанности регионов. Так, в ЯНАО планируется строительство железнодорожной магистрали «Северный широтный ход» (рис. 2), которая обеспечит связь крупнейших промышленных центров региона с остальными регионами РФ. Данное мероприятие позволит сократить транспортные издержки бизнеса в регионе и повысит инвестиционную привлекательность ранее не привлекательных проектов.

В Архангельской области и Республике Коми запланировано строительство железнодорожной магистрали «Белкомур». Реализация данного проекта позволит сократить срок перевозки грузов с промышленных районов Сибири к незамерзающим портам СМП Мурманской области и значительно разгрузит Транссибирскую магистраль.

и дополнительный приток инвестиций в регионы за счет организации новых производств, открытия новых средних и мелких предприятий [3].

Развитие арктических территорий актуально также для всех арктических государств (рис. 3). Лучшие подходы для обеспечения ускоренного развития территорий и человеческого потенциала выработаны в европейских странах и США. Реализованные проекты и мероприятия направлены на:

- повышение качества образования для привлечения людей на замещение критических вакансий;
- развитие программ внутренней миграции и привлечение высококвалифицированных специалистов из-за рубежа;
- модернизацию и создание социальной инфраструктуры;
- развитие системы здравоохранения;
- вахтовый метод работы;
- снижение продолжительности рабочего дня;
- адресная помощь [10].



Рис. 3. Секторальное деление Арктики

Правительства Норвегии и США действуют осуществляют выплаты населению арктических регионов из нефтегазовых доходов. Данное мероприятие обеспечило значительный приток населения в арктические регионы. Дополнительным драйвером являются более высокие доходы за работу на арктических производствах.

Реализация подобной практики в России позволит повысить привлекательность АЗРФ для бизнеса и станет одним из драйверов для привлечения человеческих ресурсов, а как следствие, крупного и среднего бизнеса.

Нефтегазовая промышленность распространена не по всей территории АЗРФ. Необходимо проработать вопрос организации выплат резидентам АЗРФ от крупных сырьевых проектов, реализуемых компаниями ТЭК РФ.

Фискальная политика — один из рычагов управления привлекательностью регионов со стороны государства. Например, на Аляске для местного населения ставка подоходного налога равна нулю. Помимо этого, Правительство разрешило бизнесу выполнять государственные контракты без ограничения по сумме.

В России действуют различные налоговые льготы и преференции для резидентов АЗРФ. Но налоговые рычаги значительно различаются от региона к региону. Унификация налоговых инструментов повысит эффективность будущих вложений и позволит бизнесу реализовывать проекты не только в регионах с развитой инфраструктурой [1].

В настоящее время местное население занимает около 10% от общей численности населения АЗРФ. В Канаде около 50% населения представлено коренными народами. Особое внимание уделяется защите прав КМНС, реализуются мероприятия по их вовлечению в экономическую деятельность. [7]

В Канаде и Норвегии создаются условия для миграции и иммиграции молодого населения. В Канаде возможно совмещение образовательной и трудовой деятельности. В Норвегии распространено привлечение специалистов из-за рубежа. Образование для зарубежных студентов является бесплатным.

Развитие инфраструктуры и популяризация арктических территорий станет импульсом устойчивого развития АЗРФ и обеспечит приток населения и бизнеса. Организация качественной социальной инфраструктуры повысит комфорт постоянного и вахтового населения и привлечет дополнительное трудоспособное население.

Нетипичной практикой формирования инвестиционной привлекательности арктических проектов является популяризация Арктике Правительством Канады. Арктическая территория с ее возможностями и ограничениями становится драйвером роста населения.

В 2017 году в Канаде увеличена капитализация компаний благодаря притоку иностранного капитала. Для иностранного бизнеса повышен лимит инвестиций до 1-1,5 млрд канадских долларов.

Также Правительство Канады обеспечивает консультационную поддержку инвесторов в части вопросов реализации проектов в соответствии с принятыми регламентирующими нормами и законодательством. [4] При этом, вопрос иностранных инвестиций строго контролируется Правительством. Для проведения сделок или создания новых предприятий необходимо получить соответствующее разрешение [11].

При проверке рассматриваются следующие вопросы:

- эффективность проекта;
- уровень вовлечения местного населения;
- конкуренция;
- вероятность конфликта с национальными интересами;
- влияние на уровень конкурентоспособности экономики.

Аналогичные вопросы необходимо рассматривать и при анализе возможности привлечения иностранных инвестиций в арктические проекты России.

Таким образом, применение лучших практик из российского и мирового опыта, а также кооперация всех ресурсов способна создать значительный экономический мультипликативный эффект [8].

Немаловажен при реализации проектов и вопрос кооперации с международными партнерами. Например, созданная в труднодоступных регионах транспортно-логистическая инфраструктура является сферой интересов целого ряда государств, имеющих выход к

Северному Ледовитому океану. Формирование инфраструктуры способствует увеличению окна навигации по СМП и его последующему становлению круглогодичным эффективным логистическим маршрутом. Так, сокращение транспортных издержек обеспечит рост привлекательности регионов и повышение экономической эффективности проектов за счет более дешевой логистики и снижения стоимости материалов и услуг.

Невозможно обойти стороной при формировании проекта и вопрос экологической и производственной безопасности [9]. Хрупкая экосистема арктических территорий требует максимального контроля выполняемых работ и минимизации влияния на естественные процессы, применения подходов рационального природопользования. В России и других арктических государствах действуют строгие законодательные ограничения на ведение работ на заповедных территориях, а за ущерб окружающей среде предусмотрены высокие штрафные санкции. Для минимизации негативного влияния уже на этапе проработки проектов необходимо учитывать комплекс мероприятий по снижению выбросов и повышению стабильности сложившихся экосистем.

Возвращаясь к вопросу технологий и необходимого оборудования, стоит отметить, что реализация проектов в Арктике требует применения инновационных подходов и прорывных технологий для снижения капиталовложений. Арктика характеризуется сложными климатическими условиями и значительным распространением вечномерзлых грунтов. Данные обстоятельства при классическом подходе сопряжены со значительными затратами на строительство объектов инфраструктуры [6].

В свою очередь, с 2014 года значительно ужесточена санкционная политика ряда государств, что ограничивает доступ к необходимым технологиям и оборудованию. Сегодня сформированы благоприятные условия для развития отечественных технологий. Развитие собственной материальной и научно-технической базы повысит не только инвестиционную привлекательность будущих проектов, но и позволит реализовывать на мировом рынке лучшие решения.

Например, в Норвегии реализован подход, обеспечивающий создание благоприятных условий для партнерства национальных компаний и зарубежных партнеров. Данный подход значительно увеличил инвестиционную привлекательность реализуемых проектов.

Зарубежные партнеры должны обеспечить проекты необходимыми технологиями, выполняя экономического «катализатора» за счет сокращения инвестиций на строительство и разработку новых технологий. Так норвежские получают доступ к необходимым технологиям для последующего обратного инжиниринга и тиражирования.

Реализуемые сегодня транспортно-логистические проекты способствуют формированию необходимой инфраструктуры и становлению государства важным звеном транзитной системы перевозок с развитой сферой услуг и сервисной экономикой.

Полномасштабная реализация транспортно-транзитного потенциала обеспечит связь труднодоступных населенных пунктов и внесет вклад в устойчивое развитие экономики арктических регионов в долгосрочной перспективе.

Поиск и применение лучших российских и мировых практик реализации проектов обеспечит устойчивое развитие арктических территорий и повысит инвестиционную привлекательность будущих проектов.

Изучение международного опыта стимулирования инвестиционной привлекательности проектов. Происходящие изменения торговых и логистических связей, модернизация законодательной базы и кооперация с зарубежными партнерами обеспечат повышение эффективности ранее нерентабельных проектов.

Реализация мероприятий по поддержанию устойчивости и повышению эффективности основных направлений деятельности арктических регионов, в том числе через модернизацию и развитие сформированной инфраструктуры, а также обеспечение целевой и консультационной поддержки, окажут существенный вклад в обеспечение устойчивого развития арктических территорий.

В свою очередь, совершенствование инструментов налоговой и административной поддержки, развитие опорных населенных пунктов, формирование дополнительных транспортных коридоров, модернизация социальной, коммунальной, энергетической инфраструктуры обеспечат повышение инвестиционной привлекательности

арктических регионов и их устойчивое развитие, формируя потенциал для привлечения населения и бизнеса в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Фадеев А. М., Череповицын А. Е., Ларичкин Ф. Д. Зарубежный опыт освоения углеводородных ресурсов Арктического континентального шельфа // Экономические и социальные перемены: факты, тенденции, прогноз. — 2011. — № 1 (13). — С. 79-89.
2. Фадеев А. М., Ларичкин Ф. Д., Глущенко Ю. Г., Азим Иброхим, Иванов М. А. Методология экономического анализа функционирования и развития социально-экономических систем // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. ООО «Издательский дом “Финансы и кредит”». — 2010. — № 32 (89). — С. 4-14.
3. Ананьев В. До арктического шельфа у России «руки не доходят» // Oil & Gas Journal. — Май 2010. — С. 38.
4. Байерз М. Правовой статус Северо-Западного прохода и арктический суверенитет Канады: прошлое, настоящее, желаемое будущее // Вестник Московского университета. Серия 25. Международные отношения и мировая политика. — 2011.
5. Богданчиков С. М. Ключевые факторы развития нефтегазового комплекса России и НК «Роснефть» // Нефть, газ, бизнес. — 2003. — № 4. — С. 16-17.
6. Данельян А.А. Иностранные инвестиции: некоторые аспекты взаимодействия международного и национального права // Евразийский юридический журнал. — 2011. — № 8 (39). — С. 57-60.
7. Денисов, В. В. Эколого-географические основы устойчивого природопользования в шельфовых морях: (Экол. география моря) // Апатиты: Изд-во КНЦ РАН, 2002. — С. 502.
8. Конышев В. Н., Сергунин А. А. Международные организации и сотрудничество в Арктике // Вестник международных организаций. — 2011. — № 3(34).
9. Фадеев А. М. Международное экологическое сотрудничество в Арктике. Интернет-ресурс: официальный сайт Российского совета по международным делам. — URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/mezhdunarodnoe-ekologicheskoe-sotrudnichestvo-v-arktike/>
10. Чумаков Д. С. Основные векторы международного сотрудничества в Арктике // Вестник Московского университета. Сер. 25. Международные отношения и мировая политика. — 2011. — № 2. — С. 41-61.
11. The United Church of Canada General Funds «Investment policy».