

ПРИБРЕЖНЫЕ ТЕРРИТОРИИ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕМ

© А.В. Новиков

Государственный университет по землеустройству, Москва, Россия

Рассматриваются вопросы комплексного развития территории при промышленном освоении Арктики. Для анализа взаимодействий экономики и окружающей среды в рамках развития прибрежных арктических территорий выделяется система «суша-море». На примере арктической зоны Республики Саха (Якутия) рассматриваются вопросы формирования портовой инфраструктуры с учетом экономических, экологических и социальных факторов.

Ключевые слова: прибрежные территории, система «суша-море», морской порт, инфраструктура, Арктика, управление природопользованием, пространственное развитие.

COASTAL TERRITORIES IN THE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM

© Novikov A.V.

State University of Land Management, Moscow, Russia

The issues of integrated development of the territory in the industrial development of the Arctic are considered. To analyze the interaction of the economy and the environment in the development of coastal Arctic territories, the "land-sea" system is allocated. On the example of the Arctic zone of the Republic of Sakha (Yakutia), the issues of port infrastructure formation taking into account economic, environmental and social factors are considered.

Keywords: coastal territories, land-sea system, seaport, infrastructure, Arctic, environmental management, spatial development.

Устойчивое пространственное развитие территории предполагает анализ всего комплекса эколого-экономических взаимодействий, развитие инфраструктуры для обеспечения экономического роста и поддержания необходимого экологического баланса [1, 6]. При этом с точки зрения развития портового хозяйства, создания соответствующей транспортной и экологической инфраструктуры, на наш взгляд, необходимо выделить развитие прибрежных территорий как самостоятельного объекта экономики природопользования и рассмотрение системы «суша-море» в управлении природопользованием. Особенно актуальным представляется разработка модели устойчивого природопользования для прибрежных территорий в условиях развития Арктики [10]. В советский период были попытки исследования системы «суша-море» на примере Азово-Черноморского бассейна [3]. Такой подход связан также с реализацией принципов эколого-ландшафтного управления природопользованием [8].

Недостаточный учет экологических и социальных факторов в хозяйственном развитии может быть связано с формированием различного рода экологических и социальных конфликтов, которые требуют решения в рамках научного инструментария экономики природопользования [4]. По нашему мнению, устойчивое развитие прибрежных арктических территорий возможно на основе использования методологии проектного управления [9].

Рассмотрим такой подход на примере реализации «Стратегии социально-экономического развития Арктической зоны Республики Саха (Якутия) на период до 2035 года», принятой Указом Главы Республики Саха (Якутия) от 14 августа 2020 г., № 1377.

Важно отметить, что указанная стратегия учитывает основные положения Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года, Стратегии пространственного развития Российской

Федерации на период до 2025 года, Морской доктрины Российской Федерации, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года и других стратегических документов.

Данный документ определяет отдельные направления, приоритеты, цели и задачи для решения ключевых проблем социально-экономического развития арктических территорий, перспективы развития транспортной и созданию социальной инфраструктуры, вопросы обеспечения экологической безопасности территории. Речь идет о развитии опорных зон в российской Арктике [7], более полном учете интересов и потребностей коренных малочисленных народов Севера при промышленном освоении территории [5].

Следует учитывать, что арктическая зона Республика Саха (Якутия) является приоритетной геостратегической территорией страны, расположенной в Восточной Арктике. Площадь территории арктической Якутии составляет 1 608,8 тыс. кв. км (более половины всей территории республики). На севере ее естественные рубежи образуют моря Лаптевых и Восточно-Сибирское. Общая протяженность морской береговой линии превышает 4,5 тыс. км. Арктические районы разделяются на группы по бассейновому принципу основных судоходных рек: Анабарскую, Приленскую, Янскую, Индигирскую, Колымскую группу улусов. По оценке численность населения 13 арктических районов республики в настоящее время составляет 67 674 чел. при плотности населения 0,04 человека на 1 кв. км.

Основой транспортного каркаса Арктической зоны являются: реки Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма; участок Северного морского пути от устья реки Лена до устьев арктических рек; морской порт Тикси; 3 речных порта (Зеленомысский речной порт, Белогорский судоходный участок, речной порт в п. Нижнеянск) и причалы на арктических реках в населенных пунктах Усть-Куйга, Батагай, Зырянка, Юрюнг-Хая.

Рассматриваемая прибрежная территория характеризуется наличием судоходных водных путей, протяженной трассы Северного морского пути вдоль 5 приморских районов республики с действующими портами в низовьях северных рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма, которые впадают в арктические морские акватории и являются артериями Северного морского пути. Имеется уникальный транзитный потенциал территории, обеспечивающий кратчайший путь к странам Азиатско-Тихоокеанского региона к Северному морскому пути (с учетом перспективы реализации якорной инфраструктуры инвестиционных проектов в Анабарском, Оленекском районах и выходом на БАМ).

Вместе с тем, как показывает анализ, для устойчивого развития данной прибрежной территории необходимо проведение дноуглубительных работ, восстановление регулярного судоходства по бассейнам основных рек, Северному морскому пути. В то же время, развитие Северного морского пути, изменение логистики северного завоза создадут новые возможности для предприятий водного транспорта, увеличат грузооборот портов в низовьях арктических рек, обеспечат рост занятости населения. Реализация ряда экологических проектов, в том числе - по очистке Арктики от металлолома, ликвидации хвостохранилищ промышленных предприятий позволит не только ликвидировать накопленный экологический ущерб от прошлой хозяйственной деятельности, но и будет способствовать росту грузооборота водного транспорта по арктическим рекам, Северному морскому пути, переработки грузов в морском порту Тикси. Кроме того, базирование частей Северного флота в п. Тикси позволит модернизировать морской порт и аэропорт в п. Тикси. В свою очередь разработка в Билибинском районе Чукотского автономного округа месторождения Баймской рудной зоны будет способствовать развитию порта «Зеленый мыс» и строительству автодороги Зеленый мыс – граница Чукотского АО.

Реализация нефтегазовых проектов на шельфе, развитие Северного морского пути с созданием соответствующей инфраструктуры на побережье Восточной Арктики с участием крупных компаний при поддержке государства создаст предпосылки для развития портовой инфраструктуры в п. Юрюнг-Хая, включая строительство причалов на территории Анабарского района для обработки судов класса «река-море». Тем самым, строительство объектов энергетической и подводной транспортной инфраструктуры позволит реализовать крупные инвестиционные проекты в Анабарском и Оленекском районах и будет направлено на развитие экономики республики в целом. Это позволит повысить транспортной доступности за счет

обустройства транспортной инфраструктуры: аэропортов, авиаплощадок, причалов, дорог и автозимников; развитие малой авиации, внедрение новых видов транспорта.

В рамках пространственного развития прибрежной территории Арктической зоны Республики Саха (Якутия) можно выделить такие приоритетные мероприятия, как дноуглубление рек Анабар, Лена, Яна, Индигирка и Колыма, комплексное развитие районов Анабарского и Ленского бассейна с учетом развития минерально-сырьевых центров, комплексное развитие поселка Тикси, в том числе реконструкцию морского порта Тикси и его терминалов. Перспективы Колымского бассейна связаны с возрождением Северного морского пути, развитием речного порта «Зеленый мыс», что позволит увеличить добычу угля в Зырянском угольном бассейне, развивать необходимую для его экспорта транспортную инфраструктуру, увеличить объемы грузопотока Северного морского пути.

Если говорить о приоритетных направлениях развития прибрежных арктических территорий, это включает развитие судоходства на арктических реках, в том числе модернизация флота, реконструкция арктических портов, создание инфраструктуры для организации пассажирских перевозок, осуществление дноуглубительных работ на основных арктических речных магистралях.

Можно выделить следующие флагманские проекты по развитию инфраструктуры арктической прибрежной зоны:

- Проект по реконструкции портовой инфраструктуры АО «Морской порт «Тикси», ООО «Зеленомысский речной порт».

- Проект по строительству и реконструкции грузовых причалов, в том числе в Анабарском (Юрюнг-Хая, Саскылах), Усть-Янском (Усть-Куйга), Аллаиховском (Чокурдах), Среднеколымском (Среднеколымск) и Верхнеколымском (Зырянка) районах.

- Проект строительства (реконструкции) речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров.

К таким проектам относится также строительство речных пассажирских вокзалов планируется в Жиганском (Жиганск), Верхоянском (Батагай), Среднеколымском (Среднеколымск) и Булунском (Тикси) районах. Отметим, что строительство таких пассажирских причалов требуется также в Усть-Янском (Усть-Куйга, Казачье), Верхоянском (Сайды), Аллаиховском (Чокурдах), Абыйском (Белая Гора, Куберганя), Момском (Хонуу), Нижнеколымском (Черский, Колымское), Верхнеколымском (Зырянка), Булунском (Найба, Быков Мыс, Таймылыр) районах, что связано в свою очередь с созданием сервисных центров для обслуживания пассажирских судов (в Булунском, Усть-Янском, Абыйском, Среднеколымском районах).

- Проект по организации мультимодальных перевозок и контейнеризации. Развитие мультимодальных поставок товаров, горюче-смазочных материалов с использованием мультимодальных перевозок, действия по повышению уровня использования контейнеров для обеспечения северного завоза.

- Проект «Доставка Северным морским путем» предполагает использование новых транспортных направлений (Северный морской путь, Якутский транспортно-логистический узел в п. Нижний Бестях) направлен в целом на снижение затрат по доставке грузов. Нефтепродукты, предназначенные для Арктической зоны республики, перенаправляются на Северный морской путь и будут доставляться через входные перевалочные морские пути в Архангельск, Мурманск, Владивосток. Предполагается, что далее доставка генеральных грузов осуществляется водным транспортом и автозимником.

- Проект «Модернизация пунктов депонации» предполагает строительство и модернизацию существующих нефтебаз, находящихся в Арктической зоне, строительство новых нефтебаз и нефтескладов.

Важно отметить, что при реализации проектов комплексного развития прибрежных арктических территорий необходимо учитывать происходящие процессы климатических изменений. Такие изменения в Арктике происходят примерно в 2 раза быстрее, чем в других частях планеты. Так, за последние десятилетия рост температуры в отдельных частях Арктики достиг 4°C. Это уже привело к изменению характеристик вечной мерзлоты и ее деградации на многих

участках, стремительному таянию арктических льдов, увеличению риска разрушения берегов, сложенных многолетнемерзлыми породами, растеплению грунтов, что способствует возникновению деформаций зданий и сооружений. С устойчивой частотой происходят катастрофические наводнения, например, в бассейнах арктических рек Колымы, Индигирки, Алазеи.

В широком понимании морской макрокомплекс – новое инновационное направление развития хозяйства республики, в задачу которого входит возрождение Северного морского пути, что предполагает необходимость развития транспортной инфраструктуры и стимулирование роста грузопотока. В настоящее время интенсивность навигации существенно различается в Восточном и Западном секторе Арктики – более 90% всех рейсов приходится на ее Западную часть. В результате портовая инфраструктура Мурманской и Архангельской области, Республики Карелии, Ямало-Ненецкого АО и Красноярского края получает значительное преимущество. В свою очередь, портовое хозяйство Республики Саха (Якутия) и Чукотского АО испытывает сложности, которые связаны с отсутствием достаточных финансовых средств для амортизации основных фондов и увеличения производственных мощностей. Таким образом, развитие Восточного сектора Арктики в части соответствия задаче возрождения Северного морского пути должно предусматривать как увеличение грузопотока за счет разработки новых месторождений, так и развитие береговой инфраструктуры Северного морского пути.

Формирование морского макрокомплекса в свою очередь предполагает реализацию шельфовых проектов, интенсивное развитие Северного морского пути с созданием соответствующей инфраструктуры на побережье Восточной Арктики. Так, если рассматривать Зеленомысский речной порт, в контексте вовлечения в оборот природных ресурсов Восточного сектора Арктики Колымский бассейн занимает особое положение. Река Колыма и ее портовая инфраструктура обеспечивают доступ к важному энергетическому сырью - углю Зырянского угольного бассейна. Через речной и воздушный порты п. Черский, расположенного в Нижнеколымском улусе, обеспечивается завоз сырья и ресурсов к месторождениям Баимской рудной зоны (Чукотский автономный округ). Через данный речной порт в п. Черском обеспечивается снабжение арктических улусов Колымской группы и Билибинского района Чукотского АО. Инфраструктуру данного порта образуют: один причал общего назначения для переработки генеральных, навалочных, лесных, тяжеловесных, контейнеризованных, пакетированных грузов, а основным видом груза, который обрабатывается порту, является каменный уголь. В настоящее время порт может переработать до 400 тыс. тонн груза. Очевидно, что формирование морехозяйственного комплекса предполагает развитие прилегающей к портам дорожной инфраструктуры в целях выстраивания логистических цепочек оптимальных как по скорости, так и по стоимости доставки грузов.

Одним из важных этапов построения морского инфраструктурного каркаса Арктической зоны является реконструкция морского порта Тикси - базового порта Восточного участка Северного морского пути. Основным геополитическим назначением данного морского порта является укрепление и наращивание экономического и транспортного потенциала республики. Развитие порта позволит создать центральный транспортный узел Арктической зоны Республики Саха (Якутия) для обслуживания экспортно-импортных перевозок по реке Лене и Северному морскому пути, будут созданы благоприятные условия для промышленного освоения морских запасов углеводородов и биоресурсов [2]. Основу экономической базы реконструкции порта составляют: опережающие темпы экономического роста арктических районов, наличие значительных разведанных запасов полезных ископаемых; наличие предпосылок экономического роста и развития транзитных потоков. Проведение работ по реконструкции морского порта Тикси обеспечит безопасный заход в порт морских судов с осадкой до 10 м, позволит довести объем грузопереработки до 300 тыс. тонн в год: каменного угля, пиломатериалов, генеральных грузов в большегрузных контейнерах, оборудования и снабженческого груза для арктических районов.

Таким образом, реализация подхода «суша-море» в управлении прибрежными территориями будет в целом способствовать устойчивому пространственному развитию

Арктики, позволит обеспечить экономический рост, сохранение природных систем и учитывать интересы и потребности коренного населения [11].

ЛИТЕРАТУРА

1. Алихаджиева Д.Ш. Возможности "зеленого" роста при реализации инвестиционных проектов и программ социально-экономического развития территории // Региональные проблемы преобразования экономики: международное сотрудничество и межрегиональная интеграция. Сборник материалов I Международного форума. 2012. С. 1253-1260.
2. Иванова П.Ю., Потравная Е.В. Социально-экономическое развитие поселка Тикси в Российской Арктике: стратегия и потенциал роста // Арктика: экология и экономика. 2020. №4 (40). С. 117-129.
3. Кто есть кто в экономике природопользования. Энциклопедия. М.: Экономика, 2009. 559 с.
4. Новоселова И.Ю., Новоселов А.Л., Потравный И.М., Авраменко А.А. Управление конфликтами в сфере природопользования: анализ и поиск компромиссов. Монография. М.: Изд-во «Кнорус», 2020. – 104 с.
5. Потравная Е.В. Учет интересов и потребностей коренных малочисленных народов Севера при промышленном освоении Арктики как социальный проект // Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании: материалы IX между. научно-практ. конф. М.: РЭУ им. Г.В. Плеханова, 2019. – С. 350-357.
6. Потравный И.М., Алихаджиева Д.Ш. Развитие экологической инфраструктуры для обеспечения качества окружающей среды в системе экономики природопользования // В сборнике: Современные проблемы управления проектами в инвестиционно-строительной сфере и природопользовании: материалы III Между. научно-практ. конф. Под ред. В.И. Ресина. 2013. С. 138-143.
7. Потравный И.М., Моторина М.А. Развитие опорных зон в Российской Арктике на основе проектного подхода // Горизонты экономики, 2017, №6(390). С. 31-37.
8. Потравный И.М., Новиков Д.В. Эколого-ландшафтное управление природопользованием. Монография. М.: Экономика, 2016. 255 с.
9. Потравный И.М., Яшалова Н.Н., Гассий В.В., Чавез Феррейра К.Й. Проектный подход в управлении экологически ориентированным развитием экономики // Экономика региона, 2019, Т. 15 (вып. 3). С. 806-821.
10. Экономика традиционного природопользования: взаимодействие коренных народов Севера и бизнеса в российской Арктике / Бурцева Е.И., Потравный И.М., Гассий В.В. [и др.]; под общ. ред. Е.И. Бурцевой Е.И. и И.М. Потравного. – М. Экономика, 2019. – 318 с.
11. Устойчивое пространственное развитие. Проектирование управление: монография / Под общ. ред. Комова Н.В., Шарипова С.А., Носова С.И., Цыпкина Ю.А. М., 2021. 752 с.