

Интернет-журнал «Наукovedение» ISSN 2223-5167 <https://naukovedenie.ru/>

Том 9, №5 (2017) <https://naukovedenie.ru/vol9-5.php>

URL статьи: <https://naukovedenie.ru/PDF/08EVN517.pdf>

Статья опубликована 27.09.2017

Ссылка для цитирования этой статьи:

Безруков Л.А. Транспортно-экономические проблемы Красноярской Арктики // Интернет-журнал «НАУКОВЕДЕНИЕ» Том 9, №5 (2017) <https://naukovedenie.ru/PDF/08EVN517.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

Статья подготовлена при финансовой поддержке РФФИ и Красноярского краевого фонда научной и научно-технической деятельности в рамках проекта № 16-12-24007 «Разработка долгосрочных сценариев и организационно-экономических механизмов развития Арктической зоны Красноярского края и оценка их влияния на социально-экономическое состояние и динамику Красноярского края»

УДК 332.1

Безруков Леонид Алексеевич

ФГБУН «Институт географии им. В.Б. Сочавы СО РАН», Россия, Иркутск¹
Заведующий лабораторией георесурсоведения и политической географии
Доктор географических наук
E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Транспортно-экономические проблемы Красноярской Арктики

Аннотация. Статья посвящена анализу актуальных и в то же время недостаточно проработанных проблем транспортного обеспечения арктических территорий Красноярского края (Красноярской Арктики) и сопутствующих вопросов экономического, географического, логистического и правового характера. Подчеркнута исключительно большая значимость арктических территорий в экономическом развитии края. Выделены и систематизированы уникальные экономико-географические черты Красноярской Арктики, основанные прежде всего на ее транспортно-географических особенностях – наличии доступного для морских судов глубоководного пути в низовьях Енисея и функционировании Северного морского пути (Севморпути) на линии Мурманск-Дудинка в круглогодичном режиме. Рассмотрена существующая система транспортного обслуживания Красноярской Арктики и отмечены ее недостатки, выражающиеся в конечном итоге в чрезвычайно высоком уровне транспортных издержек. Исходя из уточненной автором территориальной сферы влияния Севморпути, сформулированы предложения по корректировке делимитации Арктической зоны в Красноярском крае. Раскрыты имеющиеся ограничения на широкое использование морского транспорта для традиционного завоза грузов в арктические районы и недостаточная обоснованность надежд на их экономическое оживление под воздействием роста международного транзита по Севморпути. Подтверждено возрастание значимости Севморпути в транспортно-логистическом обслуживании реализации крупных нефтегазовых и других ресурсных проектов Красноярской Арктики и вывозе сырьевой продукции на внешний и внутренний рынки. Указано на невозможность по техническим и экономическим причинам в ближней перспективе добычи углеводородов на континентальном шельфе морей Красноярской Арктики – Карского и Лаптевых. Освещен вопрос влияния различий в правовом статусе морских пространств (внутренних морских и территориальных вод, исключительной

¹ 664033, Россия, г. Иркутск, ул. Улан-Баторская, 1

экономической зоны, континентального шельфа) на особенности освоения их природных ресурсов, в том числе на финансовую заинтересованность соответствующих регионов.

Ключевые слова: Арктическая зона; Красноярская Арктика; Севморпуть; морской транспорт; Енисей; сезонные пути; завоз грузов; делимитация; правовой статус; международный транзит; континентальный шельф; углеводороды

Введение в проблему

Всем известно знаменательное пророчество великого русского ученого-энциклопедиста М. В. Ломоносова о прирастании могущества России Сибирью и Ледовитым океаном. В отношении Севера и Сибири оно полностью оправдалось, на очереди стоит Северный Ледовитый океан и Арктика в целом. В последние два десятилетия отмечается заметное усиление внимания к проблемам Арктики, что обусловлено ее возрастающей значимостью для развития России и всего мира.

Во-первых, здесь сосредоточены крупнейшие запасы ценных природных ресурсов, разработка которых идет полным ходом на материке и планируется на шельфе арктических морей. Прогнозная оценка природно-ресурсного потенциала Арктики позволила сделать вывод о том, что в будущем она может стать крупнейшей нефтегазоносной провинцией мира. Масштабная добыча сырья в арктических районах уже сейчас дает значительную часть экспорта и доходов федерального бюджета России.

Во-вторых, в условиях роста технических возможностей человечества все больший интерес проявляется к транспортно-логистическому потенциалу Арктики и в первую очередь к Северному морскому пути (Севморпути). Этот транзитный путь из Восточной Азии в Западную Европу существенно короче и политическом отношении намного безопаснее традиционного маршрута через Индийский океан и Суэцкий канал, к тому же в связи с тенденцией глобального потепления он становится более легким и доступным.

В-третьих, в современных условиях активизации давления Запада на Россию объективно возрастает военно-стратегическое значение Арктики, выражающееся в сохранении пространственной глубины обороны, базировании мощного ядерного флота, свободном выходе в Мировой океан (в том числе к открытым акваториям Атлантического и Тихого океанов), наличии кратчайших траекторий для поражения важных целей.

В-четвертых, уже само по себе обладание значительными территориями и акваториями, а тем более их приращение является важным геополитическим показателем могущества и силы государства. Вполне естественно, что внимание мировых держав привлекают те немногие области планеты, которые имеют неопределенный режим и пока еще полностью не разделены между государствами (Арктика, Антарктика с Антарктидой, открытое море и международное морское дно в Мировом океане). По сути данные пространства представляют собой последние на Земле крупные резервы человечества, борьба за обладание которыми будет только усиливаться, а их раздел, по имеющимся прогнозам, ожидается уже в середине или во второй половине текущего века.

Вместе с тем при явном росте объема исследований и числа публикаций по проблемам Арктики многие вопросы остаются недостаточно проработанными. К их числу относятся прежде всего вопросы транспортного обеспечения арктических территорий в широком смысле (т. е. с включением сопутствующих экономических, географических, логистических и правовых аспектов). На примере арктических территорий Красноярского края (Красноярской Арктики) рассмотрим следующие вопросы и проблемы: значимость Красноярской Арктики и ее уникальные экономико-географические черты; существующая система транспортного

обслуживания Красноярской Арктики и ее недостатки; роль Севморпути в дальнейшем развитии Красноярской Арктики.

Значимость и уникальность Красноярской Арктики

В соответствии с Указом Президента РФ № 296 «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации»², к Арктической зоне отнесены: а) полностью субъекты РФ (Мурманская область, Ненецкий, Ямало-Ненецкий и Чукотский автономные округа); б) прилегающие к морям Северного Ледовитого океана муниципальные районы и города Архангельской области, Красноярского края (Таймырский Долгано-Ненецкий район) и Республики Саха (Якутии); в) отдельные отдаленные от морского побережья районы и города Республики Коми (Воркута) и Красноярского края (Туруханский район и Норильск); г) острова Северного Ледовитого океана, прилегающие к арктическому побережью страны. Площадь данной зоны составляет 3,7 млн км² (21,7 % территории России), где постоянно проживает 2371,7 тыс. чел. (всего лишь 1,6 % населения страны на начало 2017 г.).

В Арктической зоне России центральное положение занимает территория Красноярской Арктики, на которую приходится около 1,1 млн км², или 29,5 % площади всей этой зоны. Численность постоянного населения Красноярской Арктики относительно невелика – 227,2 тыс. чел. (по данным 2017 г.), что составляет только 9,6 % населения Арктической зоны страны.

Арктические территории, занимающие 46,3 % общей площади Красноярского края, имеют исключительно большую значимость для развития его экономики. Как показывает анализ официальных статистических данных, если удельный вес этих территорий в численности населения края невелик – 7,9 %, то по объему отгруженных товаров (объему промышленного производства) в 2011-2016 гг. он достиг 52-60 %, в объеме инвестиций в основной капитал – 35-45 %. Резкий рост значимости Красноярской Арктики произошел в значительной мере уже на постсоветском этапе: еще в 1991 г. ее доля в объеме промышленного производства составляла 14,9 %, а в 2010-х гг. увеличилась в 3,5-4 раза (при сокращении численности постоянного населения в 1,7 раза).

Основную роль в экономике арктических территорий края играют в настоящее время два системообразующих предприятия – Заполярный филиал ГМК «Норильский никель» (городской округ Норильск) и ЗАО «Ванкорнефть» НК «Роснефть» (Туруханский район). Уже в 1930-1940-х гг. Норильск превратился в крупнейший центр цветной металлургии страны, который ведет добычу и обогащение руд меди, никеля, кобальта, а также добычу драгоценных металлов – палладия, осмия, платины, золота, серебра, иридия, родия и рутения. В 2000-е гг. с началом освоения Ванкорского нефтегазового месторождения стремительно возрастает значимость нефте- и газодобычи.

Уровень среднедушевых доходов населения арктических территорий существенно превышает среднекраевые показатели. Так, в 2015 г. среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников Норильска была выше средней по краю в 2,1 раза, Туруханского района – в 1,8 раза, Таймырского района – в 1,6 раза. По информации официальной статистики, суммарная доля трех этих арктических муниципальных образований в собственных доходах бюджетов всех муниципальных образований края в 2016 г. составляла 26,9 %. Однако эти данные, видимо, сильнейшим образом занижены, поскольку, по имеющимся оценкам, доходная часть бюджета Красноярского края не менее чем на 50-60 % обеспечивается поступлениями от

² Указ Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2.05.2014 г. № 296. [Электронный ресурс]. – <http://docs.cntd.ru/document/499093267> (дата обращения 26.01.2015).

Норильска и Туруханского района. Дотационность бюджетов арктических муниципальных образований (в 2016 г. доля трансфертов в доходах бюджета Туруханского района достигала 54 %, Норильска – 57 %, Таймырского района – 86 %) носит чисто искусственный характер: формируемые в этих образованиях финансовые ресурсы уходят транзитом мимо местных бюджетов, распределяясь сразу между федеральным бюджетом, бюджетом Красноярского края, общероссийскими бизнес-группами и госкорпорациями, контролирующими прибыльные базовые предприятия. На самом деле Красноярская Арктика является финансовым донором краевой и национальной экономики.

От других сухопутных территорий Арктической зоны России Красноярскую Арктику отличает целый ряд уникальных экономико-географических (в первую очередь транспортно-географических) особенностей. Эти уникальные черты во многом определили своеобразный ход и весомые результаты освоения северной части края. Не менее значимы они и для дальнейшего развития арктических территорий региона.

Первая и совершенно уникальная черта Красноярской Арктики состоит в наличии в низовьях Енисея глубоководного пути, доступного для морских судов. Благодаря таким внутренним глубоководным путям, транспортно-экономическое влияние Мирового океана может проникать далеко вглубь материков, что резко сокращает издержки на перевозки [6]. Морские суда грузоподъемностью до 15 тыс. т могут подниматься вверх по Енисею до Дудинки (423 км от устья), морские суда грузоподъемностью до 10 тыс. т – до Игарки (685 км от устья) [5, 16]. Енисей – единственная река не только российской, но и всей Арктики, имеющая на столь большом протяжении благоприятные условия для экономичного морского судоходства. К тому же для судов смешанного плавания «река-море» грузоподъемностью 5 тыс. т и менее Енисей пригоден на нижнем и среднем участках вплоть до Лесосибирска (2130 км от устья) [5, 16]. Другие крупнейшие речные магистрали бассейна Северного Ледовитого океана – Обь и Лена – по условиям судоходства (недостаточность глубин) не могут конкурировать с Енисеем. Все это не отменяет, конечно, того факта, что эффективность морских перевозок в низовьях Енисея из-за длительного ледостава существенно ниже, чем на доступных для морских судов незамерзающих реках мира (например, на Амазонке или Янцзы).

Второй уникальной чертой Красноярской Арктики следует считать то обстоятельство, что благодаря большим гарантированным глубинам (свыше 7 м) низовьев Енисея, позволяющим применять ледоколы и суда ледового класса, Севморпуть в западном секторе Арктики на линии Мурманск-Дудинка с конца 1970-х гг. стал функционировать в режиме продленной навигации, а по существу превратился почти в круглогодичную транспортную магистраль [3]. Морская навигация прерывается только в конце мая-июне в связи с прохождением пика весеннего половодья на Енисее. Вывоз норильских руд морским путем из Дудинки в Мурманск привел к радикальному снижению (в 2 раза) транспортных затрат и повышению рентабельности работы Норильского комбината [1]. Маршрут Мурманск-Дудинка до сих пор остается единственной регулярной и практически круглогодичной линией Севморпути на всей его официально установленной акватории от проливов архипелага Новая Земля (Карские Ворота и др.) до Берингова пролива. В то же время новые арктические порты Карского моря на территории соседнего Ямало-Ненецкого автономного округа – Ямбург, Харасавей, Новый Порт, Сабетта – еще только приступают к работе, испытывая значительные трудности из-за малых глубин.

Доступность низовьев Енисея для морских судов и круглогодичная навигация до Дудинки во многом обусловили третью уникальную черту – превращение Норильска в самый крупный индустриальный центр Арктики (отечественной и зарубежной) и один из крупнейших промышленных центров России. По объему промышленного производства в 2015 г. Норильск входил в первую десятку российских городов, уступая лишь столицам – Москве и Санкт-

Петербургу, индустриальным городам-миллионерам – Омску, Перми и Челябинску, а также Альметьевску³. Масштабы индустриального развития других арктических городов страны – Мурманска, Архангельска, Нового Уренгоя, Воркуты и пр. – несравнимы с масштабами Норильска. Норильский промышленный район по праву выступает как опорная база хозяйственного освоения всей центральной части Арктической зоны России. Есть веские основания считать, что Норильск, обладающий мощной энергетической, строительной и кадровой базой, может стать в будущем ядром формирования крупнейшего Северо-Енисейского территориально-производственного комплекса (ТПК) [1] (в последних редакциях – Норильско-Туруханского и Таймырского комплексов [8]), в промышленный оборот которого войдут огромные пространства Таймыра, континентального шельфа и островов Северного Ледовитого океана.

Четвертая уникальная черта заключается в том, что Красноярский край (вместе с Иркутской областью) остается индустриальным форпостом в восточной части России, поскольку далее к востоку – в Забайкалье и на Дальнем Востоке – нет промышленных районов такого масштаба и разносторонности. Не случайно сам краевой центр Красноярск, получивший несколько лет назад статус «миллионера», является крупнейшим городом всей заенисейской половины страны, а Норильск – ее крупнейшим промышленным центром. Благодаря преимуществам своего географического положения и меридионального простираения от Саян до Северного Ледовитого океана, Красноярский край призван служить базой освоения сибирского Севера и Арктики, однако названные выгоды в значительной степени «нивелируются» отсутствием надежной круглогодичной транспортной связи между южными (прижелезнодорожными) и северными (в том числе арктическими) районами. Если в соседнем Ямало-Ненецком округе железные дороги или уже вышли к Карскому морю (Ямбург), или в ближайшем будущем сразу в нескольких местах выйдут к нему (Харасавей, Новый Порт, Сабетта), то для края подобные железнодорожные соединения просматриваются лишь в отдаленной перспективе.

Пятой уникальной чертой Красноярской Арктики следует считать наличие крупнейших в России по площади муниципальных районов. Абсолютный рекорд в стране по этому показателю принадлежит Таймырскому Долгано-Ненецкому району – 879,9 тыс. км², огромную площадь имеет Туруханский район – 211,2 тыс. км², тогда как, например, территории каждой области Центральной России «укладываются» в интервал от 20 до 90 тыс. км². С гигантскими площадями муниципальных районов связано возникновение вопросов к правомерности проведения южной границы Арктической зоны и ее территориального состава, что будет раскрыто ниже.

Транспортная система Красноярской Арктики и ее недостатки

В Красноярской Арктике представлены практически все основные магистральные виды транспорта, однако ее территория крайне неоднородна по степени транспортной освоенности и обслуживается почти исключительно сезонными путями. Подавляющая часть грузов перевозится водным транспортом – речным и морским, отчасти автомобильным по автозимникам, тогда как железнодорожный и трубопроводный виды транспорта имеют локальное значение, а воздушный используется преимущественно для доставки пассажиров. В труднодоступных районах до сих пор широко применяется вездеходный транспорт, представителями коренных народов – олений и собачий транспорт (перевозки на нартах).

³ Регионы России. Основные социально-экономические показатели городов. 2016: Стат. сб. – М.: Росстат, 2016. – 442 с.

Наиболее мощной воднотранспортной магистралью, связывающей Красноярскую Арктику с южными прижелезнодорожными районами края, с одной стороны, и с Северным Ледовитым океаном, – с другой, является меридиональная ось Енисея. Опорными речными и морскими портами служат здесь Дудинка (аванпорт Норильска) и Игарка, к числу важных пристаней относятся Туруханск, Прилуки (причал ЗАО «Ванкорнефть»), Бор и др. Как следует из анализа разнообразных отчетных материалов, подавляющую часть – около 90 % – всего объема перевозок в 2016 г. вниз Енисею (2,5 млн т) составляют грузы, транспортируемые из Красноярска и Лесосибирска для нужд Норильского промышленного района (в Дудинку) и Ванкорского нефтегазового кластера (вверх по Бол. Хете к вахтовым поселениям).

Остальная часть грузов, завозимая речным транспортом, предназначена для пунктов по самому Енисею и его судоходным притокам – Дубчесу, Елогую, Турухану, Курейке, Хантайке, Бол. Хете. Судоходство на притоках Енисея осуществляется в более трудных условиях, чем на главной магистрали, вследствие ограниченных габаритов судового хода, короткого периода навигации, дефицита специализированного малотоннажного флота, низкой эффективности перевозок. Если период навигации по Енисею продолжается 4 месяца, то по большинству притоков – всего лишь от 7 до 20 дней (во время весенне-летнего половодья). Например, завоз грузов по Бол. Хете для вахтовых поселений Ванкора возможен только мелкосидящими судами грузоподъемностью до 200 т в течение одной недели июня на пике половодья. Для плавания речных судов пригодно нижнее течение Пясины, но в настоящее время этот водный путь почти не используется.

На втором месте по объему перевозок в Красноярской Арктике находится морской транспорт. По Севморпути из Мурманска в Дудинку через Баренцево и Карское моря в 2016 г. доставлено 0,6 млн т грузов, в обратном направлении – 0,7 млн т. Грузооборот порта Игарка в настоящее время очень мал, а морские перевозки имеют эпизодический характер. Грузооборот морского порта Диксон сейчас также относительно незначителен – 0,03-0,04 млн т, но имеются большие перспективы роста, о чем будет сказано далее.

Исключительно Севморпутем осуществляется завоз грузов в морской порт Хатанга, находящийся в 200 км от устья одноименной реки (море Лаптевых) и доступный для судов смешанного плавания «река-море» и малотоннажных морских судов [21]. Основным направлением поставок является восточное из якутского порта Тикси в устье Лены, но в отдельные годы часть грузов идет из низовьев Енисея вокруг Таймыра. Объем перевозок невелик – 0,05-0,07 млн т. Часть грузов, завезенных морским путем в порт Хатанга, уходит далее на речных судах в населенные пункты как на самой Хатанге, так и на ее притоках – Хете, Котуе и Попигае.

Из-за отсутствия круглосуточных автодорог с твердым покрытием значительную роль в перевозках грузов в населенные пункты Красноярской Арктики, удаленные от речных и морских путей, играют автозимники, общая протяженность которых достигает нескольких тысяч километров. Автозимники обеспечивают сезонную транспортную доступность в течение 4-5 зимних месяцев и несут основную нагрузку по доставке в отдельные поселения нефтепродуктов, угля, товаров народного потребления и продуктов питания [21].

Железнодорожный транспорт Красноярской Арктики представлен изолированной («островной») ведомственной железной дорогой Норильск-Дудинка, протяженностью 89 км, которая предназначена для вывоза грузов ГК «Норильский никель» в порт Дудинка. Параллельно ей между Норильском и Дудинкой проходит единственная круглогодичная автомобильная дорога длиной 85 км.

Уже несколько десятилетий действует подводный газопровод Мессояха-Норильск, подающий природный газ из месторождений левобережья Енисея для нужд энергетики

Норильского промышленного района. В результате освоения Ванкорского месторождения оно было присоединено магистральным нефтепроводом Ванкор-Пурпе (Ямало-Ненецкий округ) к общей системе нефтепроводов России, принадлежащей компании ОАО «АК Транснефть», и магистральным газопроводом Ванкор-Хальмерпаята к Единой системе газоснабжения страны ОАО «Газпром».

В пассажирских перевозках основное значение имеет дорогостоящий воздушный транспорт, обеспечивающий круглогодичную связь Красноярской Арктики с Большой Землей. Хотя рейсовые пассажирские перевозки осуществляются в 13 населенных пунктах, ежедневное сообщение имеется только с Норильском. Авиационная связь с другими пунктами производится в среднем один раз в неделю: из аэропортов Красноярска – в Игарку, Светлогорск, Туруханск, Хатангу, Подкаменную Тунгуску и др., из Норильска – в Диксон, Хатангу и Снежногорск. В большинстве остальных населенных пунктах имеются только посадочные площадки, используемые эпизодически (главным образом вертолетами). В самых малых пунктах вертолетные площадки отсутствуют, и соответственно проживающее там население лишено возможностей какого-либо круглогодичного транспортного сообщения.

Сезонная пассажирская связь обеспечивается речным транспортом. По Енисею существует пассажирское сообщение от Красноярска до самого устья: рейсы имеются от Красноярска до Дудинки (с середины июня до начала октября) и от Дудинки до Воронцово (с конца июня до конца сентября). По притокам Енисея пассажирские рейсы отсутствуют. От порта Хатанга действуют следующие пассажирские маршруты: по Хатанге до Сындасско и Попигаю до Попигая (с начала июля до середины сентября), по Котую до Каяка (с середины июня до конца июля), по Хете до Катырыка (с середины июня до начала июля). Продолжительность пассажирской навигации составляет для населенных пунктов по Енисею 3-3,5 месяца, по Хатанге – 2,5 месяца, по притокам Хатанги – 0,5-1,5 месяца. Следовательно, период отсутствия пассажирского речного сообщения, т. е. изолированности поселений от Большой Земли и друг от друга, достигает 8,5-9 месяцев на Енисее, 9,5 месяца – на Хатанге и 10,5-11,5 месяцев – на ее притоках.

Для большинства населенных пунктов Красноярской Арктики типичны безальтернативность действующих транспортных схем и ограниченность сферы взаимозаменяемости видов транспорта и путей сообщения. Отсутствие круглогодичных наземных путей сообщения и необходимость дорогостоящего сезонного завоза грузов обуславливают чрезвычайно высокий уровень транспортных издержек. С сезонностью перевозок, когда за 2-3 летних месяца нужно доставить требуемый объем грузов, связаны не только непосредственные транспортные затраты, но и дополнительные логистические затраты, необходимые для создания значительных сезонных и страховых запасов товаров и их хранения. При распространенных в Арктике многозвенных транспортных схемах грузы могут «омертвляться» в пути на весьма продолжительное время – до 1-1,5 лет [14]. С учетом высоких непосредственных транспортных издержек и дополнительных логистических расходов, обусловленных хранением товаров и замедлением оборота, 60-70 % всех затрат связано в Арктике с транспортом [1]. Поэтому перспективы дальнейшего освоения арктических территорий и акваторий будут в значительной мере определяться успехами в развитии и модернизации магистральной транспортной инфраструктуры.

Севморпуть в развитии Красноярской Арктики

Выявление территориальной сферы влияния Севморпути на материке, т. е. его сухопутного «хинтерланда», дает возможность уточнить фактические пределы самой Арктической зоны. Роль Севморпути в транспортном обеспечении Красноярской Арктики

неодинакова для ее различных районов. Севморпуть обслуживает сейчас только Норильск и северный «фасад» Таймырского района – побережье морей Карского и Лаптевых с островами, Енисейским и Хатангским заливами, низовьями Енисея (до Дудинки) и Хатангой с ее притоками. Хотя доля морских перевозок в грузообороте главного порта Красноярской Арктики – Дудинки – составляет примерно треть, морской транспорт имеет перед сезонным речным явное преимущество в виде круглогодичной навигации. Исключительно через Севморпуть идет завоз грузов в бассейн Хатанги, однако в восточном секторе Арктики морская навигация носит сезонный характер.

В то же время для Туруханского района современная роль Севморпути сведена на нет. Морской порт Игарка практически полностью прекратил экспорт лесопродукции, а завоз грузов в район идет сверху по Енисею из Красноярска и Лесосибирска.

Исходя из проведенного анализа, следует предметнее подойти к определению территориального состава и конфигурации южной границы Арктической зоны в Красноярском крае. Ранее мы уже указывали на необходимость более обоснованной делимитации данной зоны [7, 22]. Так, обращает внимание отнесение к этой зоне всего Туруханского района, в результате чего «арктический» статус получили территории края вплоть до устья Подкаменной Тунгуски и даже южнее. Разделяя мнение [11] о системообразующей роли Севморпути для развития Арктической зоны России, можно предположить, что основным критерием ее выделения выбрано именно тяготение к его трассам тех или иных районов. По этому критерию в состав Арктики, действительно, логично включить территории с морскими портами, находящимися не только непосредственно на побережье морей Северного Ледовитого океана, но и в низовьях северных рек (Архангельск, Нарьян-Мар, Дудинка, Игарка, Хатанга и др.). Тем не менее вызывает сомнение целесообразность отнесения сюда вместе с городом Игарка на севере Туруханского муниципального района всей его обширной территории.

Законодательная южная граница Арктической зоны должна быть проведена, на наш взгляд, на более детальном территориальном уровне, т. е. по границам муниципальных образований нижнего ранга – городских и сельских поселений. При проведении такой границы появляется возможность гораздо лучше учесть еще и совокупность присущих Арктике соответствующих физико- и экономико-географических факторов. Относя к Арктической зоне Игарку (в границах одноименного городского поселения), территорию остальной части Туруханского района в состав этой зоны включать, очевидно, нецелесообразно. Подобные прецеденты законодательного отнесения к Северу только части районов имеются, например, в Республике Коми, Хабаровском и Приморских краях. Наша позиция в данном вопросе совпадает с мнениями авторов фундаментальной монографии [19], когда они говорят о дискуссионности существующего отнесения тех или иных территорий к Арктической зоне и о целесообразности включения в нее в Красноярском крае только Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района, городского округа «Город Норильск» и городского поселения Игарка (без остальной части Туруханского муниципального района).

Таким образом, как объект государственного управления Арктическая зона России нуждается в более обоснованной делимитации, поскольку в соответствии с основополагающими документами^{4,5} в отношении ее существуют важные национальные интересы, цели, задачи, стратегические приоритеты и механизмы реализации региональной

⁴ Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. – Утв. Президентом РФ 18.09.2008 г. // Рос. газета. – 2009. – 31 марта.

⁵ Указ Президента РФ «О сухопутных территориях Арктической зоны Российской Федерации» от 2.05.2014 г. № 296. [Электронный ресурс]. – <http://docs.cntd.ru/document/499093267> (дата обращения 26.01.2015).

политики. Необходимо особо отметить, что законодательное выделение сухопутных территорий Арктики не предполагает на данном этапе пересмотра существующей системы районных коэффициентов и процентных надбавок. Следовательно, задачи делимитации Севера и Арктики в настоящее время слабо «пересекаются» между собой.

Однако с учетом повышенного внимания, уделяемого в последнее десятилетие Арктике, введение особых компенсаций и льгот населению Арктической зоны вполне возможно. В этом случае возникают явные правовые коллизии: так, новые «арктические» преференции будут работать, например, в Туруханском районе, но отсутствовать в Эвенкийском, несмотря на его расположение в том же широтном интервале, причем в гораздо худших транспортно-экономических условиях. Совершенно очевидно, что Арктика (по крайней мере, ее сухопутные территории) представляет собой неотъемлемую часть Севера, в связи с чем делимитация Севера и Арктики должны в большей степени коррелировать друг с другом.

Развитие арктических территорий страны, в том числе Красноярской Арктики, в сильнейшей степени зависит от выбора приоритетов и функций Севморпути и вариантов решения проблемы его правового статуса. В настоящее время морской транспорт обеспечивает в Арктике следующие виды перевозок: 1) снабжение предприятий и населения арктических территорий (включая «северный завоз»); 2) транзитные перевозки по Севморпути как каботажных (внутренних), так и внешнеторговых грузов; 3) вывоз сырья из прибрежных районов и низовий отдельных рек, сопряженный с обслуживанием процесса освоения углеводородов и других видов природных ресурсов.

1. Снабжение предприятий и населения арктических территорий остается важной и неизменной функцией Севморпути. Однако, если в западном секторе Арктики, особенно на дудинском направлении, морской транспорт работает практически круглогодично, то в восточном секторе – только сезонно. Возможности широкого участия Севморпути в транспортном обеспечении Арктической зоны, в том числе Красноярской Арктики, ограничиваются причинами природного, организационного и технического характера. В арктических морях, включая Карское и Лаптевых, серьезным барьером для развития эффективного судоходства являются сравнительно небольшие глубины. На морских судоходных трассах глубины колеблются в пределах 20-50 м, падая в проливах Дм. Лаптева и Санникова соответственно до 8-9 и 13-15 м, что существенно ограничивает грузоподъемность судов [18]. Еще меньше глубины в прибрежной полосе и на барах рек – например, на баровом участке Хатанги – всего 4 м [18].

Между тем, если в советский период небольшие глубины преодолевались малотонажными морскими судами грузоподъемностью 5-7 тыс. т и осадкой не более 10–12 м, то к настоящему времени такие суда уже вышли из строя [12]. Рейдовая перегрузка с современных морских судов на речные чрезвычайно усложняет и удорожает задачу доставки грузов до берега. Отсутствует также специальный мелкосидящий ледокольный флот, способный работать в прибрежной зоне и устьях сибирских рек. В Красноярской Арктике благоприятны лишь возможности перевозки грузов на дудинском направлении (для обеспечения жизнедеятельности Норильского комбината и города Норильска), тогда как перспективы эффективного использования Севморпути для завоза грузов на других направлениях оцениваются как неопределенные [12].

2. Неустойчива динамика транзитных перевозок по Севморпути: наметившийся в 2010-2013 гг. рост уже с 2014 г. сменился сокращением количества транзитных рейсов и тоннажа [4, 13, 20]. Открытым остается вопрос о развитии международного транзита, его направлений и масштабов – следует учитывать, что на пути организации международных перевозок существует множество препятствий самого различного свойства. Стоимость арктического транзита чрезвычайно высока, в связи с чем вовсе не случайно в качестве

доказательства его преимуществ обычно используются показатели времени доставки, а не стоимости перевозки с учетом страховки грузов, ледокольного сопровождения и прочих расходов [19].

Особо следует сказать о проблеме правового положения Севморпути, обострившейся в связи с отходом России от секторального принципа делимитации Северного Ледовитого океана [7, 18, 19, 22]. Согласно российскому законодательству, Севморпуть является исторически сложившейся национальной единой коммуникацией в Арктике, где проход иностранных судов должен осуществляться только под российским управлением и с обеспечением проводки судов российскими ледоколами. При этом внутренними морскими водами России перекрываются главные судоходные проливы, по которым проходят современные прибрежные трассы Севморпути. К таким проливам отнесены проливы, отделяющие от материка острова Новая Земля и Вайгач (Карские Ворота, Югорский Шар и Маточкин Шар), Северная Земля (Вилькицкого и Шокальского), Анжу и Ляховские (Дмитрия Лаптева и Санникова).

Однако, исходя из международных норм, Севморпуть проходит в морских акваториях с различным режимом плавания: во внутренних водах действует разрешительный порядок, в территориальных водах – право мирного прохода, в исключительной экономической зоне и за ее пределами – свобода судоходства. Ратифицировав Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г., Россия резко ограничила собственные возможности контроля над судоходством в своем секторе. Дело в том, что за границей ее внутренних и территориальных вод, т. е. в исключительной экономической зоне и далее к полюсу, в соответствии с нормами международного права действует сейчас принцип свободы мореплавания (как для открытого моря). Поэтому установление российских правил плавания на всей акватории Севморпути вызывает возражения заинтересованных государств, стремящихся превратить этот путь в международную морскую трассу, выведя его из-под юрисдикции России (со всеми вытекающими негативными последствиями для ее национальных интересов – потеря платы за проводку судов, ослабление военно-стратегической безопасности и т. д.). США и ее союзники по НАТО предлагают признать полную свободу плавания по Севморпути, включая проход через российские арктические проливы, имеющие режим внутренних и территориальных вод. По существу, аналогичную с западными странами линию на интернационализацию Севморпути проводит Китай, экономика которого в сильнейшей степени зависит от поставок из-за рубежа огромных масс сырья дешевым морским путем.

Проблема контроля над Севморпутем осложняется для России в связи с действием тенденции глобального потепления, в результате чего центральная часть Северного Ледовитого океана в летний период все больше освобождается ото льда. Возникает возможность приступить к освоению новых высокоширотных маршрутов, пролегающих вне внутренних и территориальных морских вод России, а также к освоению приполюсных (или кроссполярных) маршрутов за пределами ее исключительной экономической зоны. Преимущества высокоширотных и приполюсных трасс очевидны: во-первых, они короче традиционных прибрежных (протяженность прибрежных трасс от Мурманска до Берингова пролива составляет 3,5 тыс. миль, высокоширотных – 2,9-3,3 тыс. миль, приполюсных – 2,7 тыс. миль); во-вторых, высокоширотные и приполюсные трассы не имеют ограничений по глубинам, что дает возможность применять экономичные суда большой грузоподъемности [2]. В случае окончательной отмены принципа полярных секторов и уменьшения площади ледового покрова Россия может полностью утратить контроль над транзитным судоходством на высокоширотных и приполюсных маршрутах в Северном Ледовитом океане.

В обозримом будущем Севморпуть не сможет составить значимой конкуренции традиционным путям морского транзита: в 2014 г. объем грузооборота через Суэцкий канал в 580 раз превышал объем международного транзита по Севморпути [20], а открытие в 2015 г.

второй очереди Суэцкого канала резко увеличило его пропускную способность. Следует согласиться с мнением экспертов в том, что развитие Севморпути не желательно привязывать к международному транзиту [9, 13, 19]. Недостаточно обоснованы поэтому надежды на то, что именно международный транзит даст импульсы к восстановлению и модернизации арктических портов, в том числе порта Диксон в Красноярской Арктике.

3. Более прогнозируем рост значимости Севморпути в вывозе сырья и транспортно-логистическом обслуживании освоения прибрежных территорий. Довольно стабилен объем перевозок из Дудинки в Мурманск и на экспорт в страны Западной Европы норильских медно-никелевых руд, что осуществляется специальными судами усиленного ледового класса. Ожидаемое увеличение грузопотока по Севморпути связано со сроками реализации крупных ресурсных арктических проектов. Наглядным примером для Красноярской Арктики служит выход нефте- и газодобычи к океану и быстрое освоение побережья Ненецкого и Ямало-Ненецкого округов, где Севморпуть берет на себя функции по транспортировке на экспорт нефти и сжиженного природного газа.

Ключевые направления развития Красноярской Арктики тоже связаны главным образом с реализацией крупных нефтегазовых проектов: в первую очередь на базе Ванкорского кластера, во вторую – на базе месторождений Восточного Таймыра в бассейне Хатанги. Продолжится рост потенциала цветной металлургии в Норильском промышленном районе. Для транспортно-логистического обеспечения указанных направлений экономического развития требуется укрепление инфраструктуры Севморпути, включая модернизацию морского порта в Дудинке, создание нефтеналивных терминалов в портах Диксон и Хатанга для последующего экспорта нефти морским путем.

Новым прорывным направлением развития может стать разработка месторождений ценных коксующихся углей Западно-Таймырского угленосного района. В 2015 г. запущен масштабный проект «Тайбасс» по освоению месторождений таких углей в районе Диксона. По мнению разработчиков [10], это будет высокорентабельное производство, поскольку добыча коксующихся углей планируется в непосредственной близости от морского порта, т. е. без затрат на железнодорожную перевозку. Уже в 2025 г. предусмотрено выйти на объемы добычи в 30 млн т углей в год, которые будут вывозиться на внешний рынок Севморпутем. При всей амбициозности данного проекта следует отметить, что еще в советский период известные экономисты указывали [1], что коксующиеся угли Таймыра могут оказаться дешевле южнокутских, а экспортные перевозки таймырских углей морем могут быть экономичнее, чем кузнецких по Транссибу.

Особую проблему представляет собой разработка углеводородов на континентальном шельфе арктических замерзающих морей, где экстремальные природно-климатические условия, требующие применения новых технологий, и отсутствие транспортной инфраструктуры многократно повышают капиталоемкость подготовки и освоения запасов. По мнению экспертов Института национальной стратегии [19], освоение арктического шельфа страны при нынешнем уровне цен на нефть и газ экономически неэффективно. Целесообразно лишь точечное освоение отдельных месторождений шельфа с доказанной рентабельностью, причем приоритет должен отдаваться разработке с суши и мелководным участкам вблизи берега.

Проблема заключается в том, что для добычи нефти и газа на континентальном шельфе замерзающих морей имеются серьезные технические ограничения в зависимости от ледовых условий и глубин. Ледовые условия морей Красноярской Арктики – Карского и Лаптевых – оцениваются соответственно, как «суровые» (максимальная толщина однолетнего льда от 1,5 до 2 м) и «экстремальные» (более 2 м) [15]. Вследствие дополнительных ограничений по глубинам в этих морях отсутствуют технически доступные с точки зрения освоения площади,

для которых имеются соответствующие технические средства и технологии. Моря Карское и Лаптевых доступны для добычи углеводородов лишь условно, так как необходимые технологии находятся еще в стадии разработки [15]. Учитывая такие оценки, можно предположить, что добыча углеводородов на континентальном шельфе в Красноярской Арктике вряд ли возможна в ближней перспективе.

При освоении континентального шельфа, кроме фактора его технической доступности, большое экономическое значение имеет правовой статус морских арктических пространств. Вопрос оценки возможности и эффективности освоения природных ресурсов в акваториях морей Северного Ледовитого океана – Карского и Лаптевых – исключительно важен при определении перспектив развития Красноярской Арктики. Ранее уже говорилось о том, каким образом различия в правовом статусе морских пространств оказывают влияние на отдельные направления освоения их природных ресурсов [22].

Во-первых, указанные различия оказывают непосредственное влияние на распределение платы за добычу природных ресурсов между бюджетами разных уровней, прежде всего федеральным и региональными (субъектов РФ). Согласно Закону РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»⁶, плата за пользование живыми и неживыми ресурсами, находящимися во внутренних и территориальных водах, поступает в федеральный бюджет и бюджет субъекта РФ, территория которого примыкает к данным водам. В этом случае плата за добычу природных ресурсов распределяется на общих основаниях, т. е. как на сухопутных территориях. В то же время в соответствии с законами РФ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации»⁷ и «О континентальном шельфе Российской Федерации»⁸, все платежи за пользование их природными ресурсами поступают полностью в федеральный бюджет. Следовательно, от добычи природных ресурсов на континентальном шельфе, т. е. на расстоянии более 12 миль (22,2 км) от побережья, бюджет субъекта РФ, которому принадлежит это побережье, никаких отчислений получать не будет. Следовательно, освоение шельфовых месторождений нефти и газа, удаленных от побережья морей Карского и Лаптевых более чем на 12 миль (за внешней границей территориальных вод), не принесет каких-либо доходов бюджету Красноярского края, и регион не будет иметь в этом случае финансовой заинтересованности.

Во-вторых, различия в правовом статусе морских пространств оказывают существенное влияние на доступ к разработке природных ресурсов тех или иных компаний в зависимости от форм их собственности. Согласно Закону РФ «О недрах»⁹, пользователями недр на участках континентального шельфа России могут быть только юридические лица, которые имеют опыт освоения участков недр этого шельфа не менее чем 5 лет, а доля (вклад) РФ в уставных капиталах составляет более чем 50 %. В итоге такими юридическими лицами являются исключительно государственные компании, причем монопольное право добычи углеводородов на шельфе российских морей, в том числе арктических, имеют только госкорпорации «Роснефть» и «Газпром». Однако данные госкомпании, получив контроль над 80 % российского шельфа, далеко не всегда в состоянии увеличить темпы его освоения, а более

⁶ Закон РФ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 г. № 155 – ФЗ // Рос. газета. – 1998. – 6 авг.

⁷ Закон РФ «Об исключительной экономической зоне Российской Федерации» от 17.12.1998 г. № 191 – ФЗ // Рос. газета. – 1998. – 24 дек.

⁸ Закон РФ «О континентальном шельфе Российской Федерации» от 30.11.1995 г. № 187 – ФЗ // Рос. газета. – 1995. – 7 дек.

⁹ Закон РФ «О недрах» от 21.02.1992 г. № 2395-1 // Рос. газета. – 1992. – № 199 (ред. от 03.07.2016 г.).

эффективные частные недропользователи не допускаются к разведке и разработке шельфа федеральным законодательством. Показательным примером может служить ситуация с такой крупной частной нефтекомпанией, как «ЛУКойл», которая несколько лет пыталась получить доступ к шельфовым месторождениям. В частности, «ЛУКойл» претендовал на Восточно-Таймырский нефтяной участок, который находится на побережье Хатангского залива моря Лаптевых с прилегающими территориальными водами и континентальным шельфом [17]. В результате «ЛУКойл» с трудом получил лицензию на освоение всего лишь сухопутной части этого участка [17].

Выводы

Вышеизложенные результаты исследования резюмируются в следующих основных выводах.

- Арктические территории Красноярского края имеют исключительно большую значимость в его экономическом развитии, что во многом обусловлено целым рядом уникальных экономико-географических черт, в первую очередь транспортно-географического характера в виде наличия доступного для морских судов глубоководного пути в низовьях Енисея и функционирования Севморпути на линии Мурманск-Дудинка в круглогодичном режиме.

- К основным особенностям транспортной системы Красноярской Арктики относятся следующие: наличие почти исключительно сезонных путей, тотальное доминирование речного и морского транспорта в перевозках грузов, безальтернативность действующих транспортных схем и ограниченность сферы взаимозаменяемости видов транспорта и путей сообщения, трудные условия судоходства на притоках Енисея и Хатанги, отсутствие возможностей круглогодичного транспортного сообщения для жителей малых населенных пунктов, чрезвычайно высокий уровень непосредственных транспортных издержек и дополнительных логистических расходов по хранению товаров.

- Исходя из выявленной сферы влияния Севморпути, как ведущего критерия делимитации Арктической зоны России, предложено внести коррективы в ее территориальный состав, оставив в указанной зоне в Красноярском крае только Таймырский Долгано-Ненецкий муниципальный район, городской округ «Город Норильск» и городское поселение Игарка (без остальной части Туруханского муниципального района).

- Возможности широкого и эффективного использования Севморпути для традиционного завоза грузов в арктические районы ограничены (кроме дудинского направления) причинами природного, организационного и технического характера, а надежды на экономическое оживление Арктической зоны под воздействием роста международного транзита недостаточно обоснованы ввиду неурегулированности правового статуса Севморпути, неустойчивой динамики транзитных перевозок, их высокой стоимости и пр.

- Главную роль в увеличении грузопотока по Севморпути и экономическом развитии Арктической зоны, в том числе Красноярской Арктики, будет играть транспортно-логистическое обслуживание освоения прибрежных территорий, связанное с реализацией крупных нефтегазовых и других ресурсных проектов.

- В то же время вряд ли возможна в ближней перспективе добыча углеводородов на континентальном шельфе морей Красноярской Арктики – Карского и Лаптевых, так как необходимые для их экстремальных природно-климатических условий технологии находятся еще в стадии разработки, а рентабельность освоения не доказана; к тому же Красноярский край

не имеет должной финансовой заинтересованности, поскольку его бюджет не будет получать доходов от добычи нефти и газа шельфовых месторождений.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аганбегян А. Г., Ибрагимова З. М. Сибирь на рубеже веков. – М.: Сов. Россия, 1984. – 272 с.
2. Актуальные проблемы Севера России: анализ и рекомендации (научно-аналитический доклад). – Апатиты: Изд-во Кольск. НЦ РАН, 2007. – 150 с.
3. Арикайнен А. И. Судходство во льдах Арктики. – М.: Транспорт, 1990. – 247 с.
4. Балмасов С. А. Перспективы развития международного транзитного судходства на трассах Северного морского пути // Арктические ведомости: Информ.-аналит. журнал. – 2012. – № 2. – С. 42-53.
5. Бандман М. К. Енисей в системе Северного морского пути // Регион: экономика и социология. – 1999. – № 1. – С. 98-118.
6. Безруков Л. А. Внутренние водные пути как фактор транспортно-экономического влияния океана // Фундаментальные проблемы изучения и использования воды и водных ресурсов. – Иркутск: Изд-во ИГ СО РАН, 2005. – С. 166-169.
7. Безруков Л. А. Политико-географические проблемы делимитации Севера и Арктики России // География и природ. ресурсы. – 2015. – № 4. – С. 68-80.
8. Бондаренко Л. А., Ионова В. Д., Малов В. Ю., Тарасова О. В. Возможности формирования акваторриориально-производственных комплексов (АТПК) в зоне влияния Северного морского пути // Азиатская часть России: моделирование экономического развития в контексте опыта истории / Отв. ред. В.А. Ламин, В.Ю. Малов. – Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2012. – С. 219-242. – (Интеграционные проекты СО РАН; Вып. 34).
9. Елисеев Д. О. Перспективы и риски развития Северного морского пути как российской транспортной артерии, составляющей предмет глобальных интересов // Российск. экон. журнал. – 2015. – № 6. – С. 45-53.
10. Исаев А. С. Хотим, чтобы Диксон стал мировой столицей Арктики. Интервью председателя правления УК «ВостокУголь» от 29 марта 2017 г. [Электронный ресурс]. – <http://vostokcoal.ru/news/2017/03/29/vostokugol-hotim-chtoby-dikson-stal-mirovoj-stolicej-arktiki/> (дата обращения 31.08.2017).
11. Коновалов А. М. Пространственное развитие Арктической зоны Российской Федерации на основе модернизации экономики России // Современные производительные силы. – 2014. – № 1. – С. 51-64.
12. Кугаевский А. А. Транспорт восточного сектора Арктики: состояние и перспективы развития // Экономика востока России. – 2015. – № 1. – С. 51-57.
13. Лукин Ю. Ф. Северный морской путь: возможности и угрозы // Экономика востока России. – 2015. – № 1. – С. 58-61.
14. Набережная А. Т. Моделирование и оценка уровня жизни населения региона. – Якутск: Изд-во ЯНЦ СО РАН, 2007. – 172 с.

15. Назаров В. И., Калист Л. В. Геолого-экономическая оценка ресурсов нефти и газа акваторий морей России // Минеральные ресурсы России. Экономика и управление. – 2008. – № 3. – С. 26-31.
16. Порочкин Е. М., Зарбаилов А. Ю. Внутренние водные пути СССР. Справ. – М.: Транспорт, 1975. – 432 с.
17. Потапов М. «ЛУКойл» обустроит Арктику // Эксперт. – 2016. – № 7. – С. 72-74.
18. Проблемы Северного морского пути / Отв. ред. ак. А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. – М.: Наука, 2006. – 581 с.
19. Россия в Арктике. Вызовы и перспективы освоения / Под ред. М. В. Ремизова. – М.: Ин-т национал. стратегии, Книжный мир, 2015. – 384 с.
20. Рукша В. В., Белкин М. С., Смирнов А. А., Арутюнян В. Г. Структура и динамика грузоперевозок по Северному морскому пути: история, настоящее и перспективы // Арктика: экология и экономика. – 2015. – № 4. – С. 104-110.
21. Ткаченко В. Я. Проблемы формирования опорной транспортной сети Сибири. – Новосибирск: ИЭиОПП СО РАН, 1999. – 208 с.
22. Bezrukov L. A. Geographical and Legal Problems of Delimitation of the Arctic Territories in the Krasnoyarsk Territory (Krai) = Географические и правовые проблемы делимитации арктических территорий Красноярского края // Journal of Siberian federal university. Humanities & socialsciences = Журнал Сибирского федерального университета. Сер. Гуманитарные науки. – 2016. – Т. 9. – № 10. – С. 2351-2364.

Bezrukov Leonid Alekseevich

V.B. Sochava institute of geography SB RAS, Russia, Irkutsk
E-mail: bezrukov@irigs.irk.ru

Transport and economic problems of Krasnoyarsk Arctic

Abstract. The article is devoted to the analysis of topical and at the same time insufficiently worked out problems of transport support for the Arctic territories of Krasnoyarsk Krai (Krasnoyarsk Arctic) and related economical, geographical, logistical and legal issues. Crucially great importance of the Arctic territories in the economic development of the region was emphasized. Unique economic and geographical features of Krasnoyarsk Arctic, primarily based on its transport and geographical features: availability of a deep-water route accessible to sea vessels in the lower reaches of the Yenisei river and operation of the Northeast Passage on the Murmansk-Dudinka line in the all-the-year-round regime were identified and systematized. Current system of transport services in Krasnoyarsk Arctic is considered, its shortcomings, which are ultimately expressed in an extremely high level of transportation costs, are mentioned. On the assumption of the territorial sphere of influence of Northeast Passage, specified by the author, proposals for correcting the delimitation of Arctic territories in Krasnoyarsk Krai have been formulated. Existing restrictions to the widespread use of maritime transport for traditional delivery of goods to the Arctic regions and lack of validity of hopes for their economic revival under the influence of the growth of international transit along the Northeast Passage are revealed. Increasing importance of the Northeast Passage in transport and logistics services for the implementation of large oil and gas and other resource projects of Krasnoyarsk Arctic and export of raw materials to the external and internal markets was confirmed. It is pointed out that it is impossible to produce hydrocarbons on the continental shelf of the Kara and Laptev seas of Arctic territories of Krasnoyarsk Krai in the near future due to the technical and economic reasons. The issue of the influence of differences in the legal status of maritime areas (internal and territorial waters, exclusive economic zone, continental shelf) on the development of their natural resources, as well on the financial interest of the regions concerned, is highlighted.

Keywords: Arctic territories; Krasnoyarsk Arctic; Northeast Passage; sea transport; Yenisei river; shipping season routes; delivery of goods; delimitation; legal status; international transit; continental shelf; hydrocarbons