

АНАЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ¹

© 2022 **Петрова Ольга Александровна**

старший преподаватель Департамента бизнес-аналитики

Факультета налогов, аудита и бизнес-анализа

Финансовый университет при Правительстве РФ, Россия, Москва

E-mail: oapetrova@fa.ru

© 2022 **Штырикова Алина Дмитриевна**

студент департамента бизнес-аналитики Факультета налогов, аудита и бизнес анализа

Финансовый университет при Правительстве РФ, Россия, Москва

E-mail: adshtyrikova@fa.ru

В современных условиях важное значение для российского государства приобретает оценка эффективности и разработка комплекса мер по финансированию программ, связанных с развитием транспортной инфраструктуры в Арктической зоне Российской Федерации (далее АЗРФ). Эффективность развития российской зоны в Арктике обеспечивается посредством наличия ресурсов и качеством управления ими. В краткосрочной и долгосрочной перспективе перед Российской Федерацией в приоритетное развитие поставлены вопросы освоения Арктики и основанием для этого служат природные богатства и уникальное географическое положение, имеющее большое транзитное значение и огромное значение в части обеспечения безопасности страны.

Ключевые слова: аналитические аспекты, морской путь, развитие, транспортная инфраструктура, финансовые связи, экономика.

Аналитические аспекты структуры экономики и транспортного обеспечения экономического развития АЗРФ ориентируются на уровень и качество транспортных путей. Северный морской путь (далее СМП) является важнейшим маршрутом Арктического бассейна и главной судоходной линией как в Арктике,

так в нашей стране. На рисунке 1 представлен маршрут СМП.

СМП считается уникальным ресурсом России. Уникальность СМП обусловлена его возможностью соединять в единую воднотранспортную систему европейские и дальневосточные порты с портами арктической зоны [2].



Рис. 1. Маршрут Северного морского пути

Источник: составлено авторами на материалах источника [1]

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета

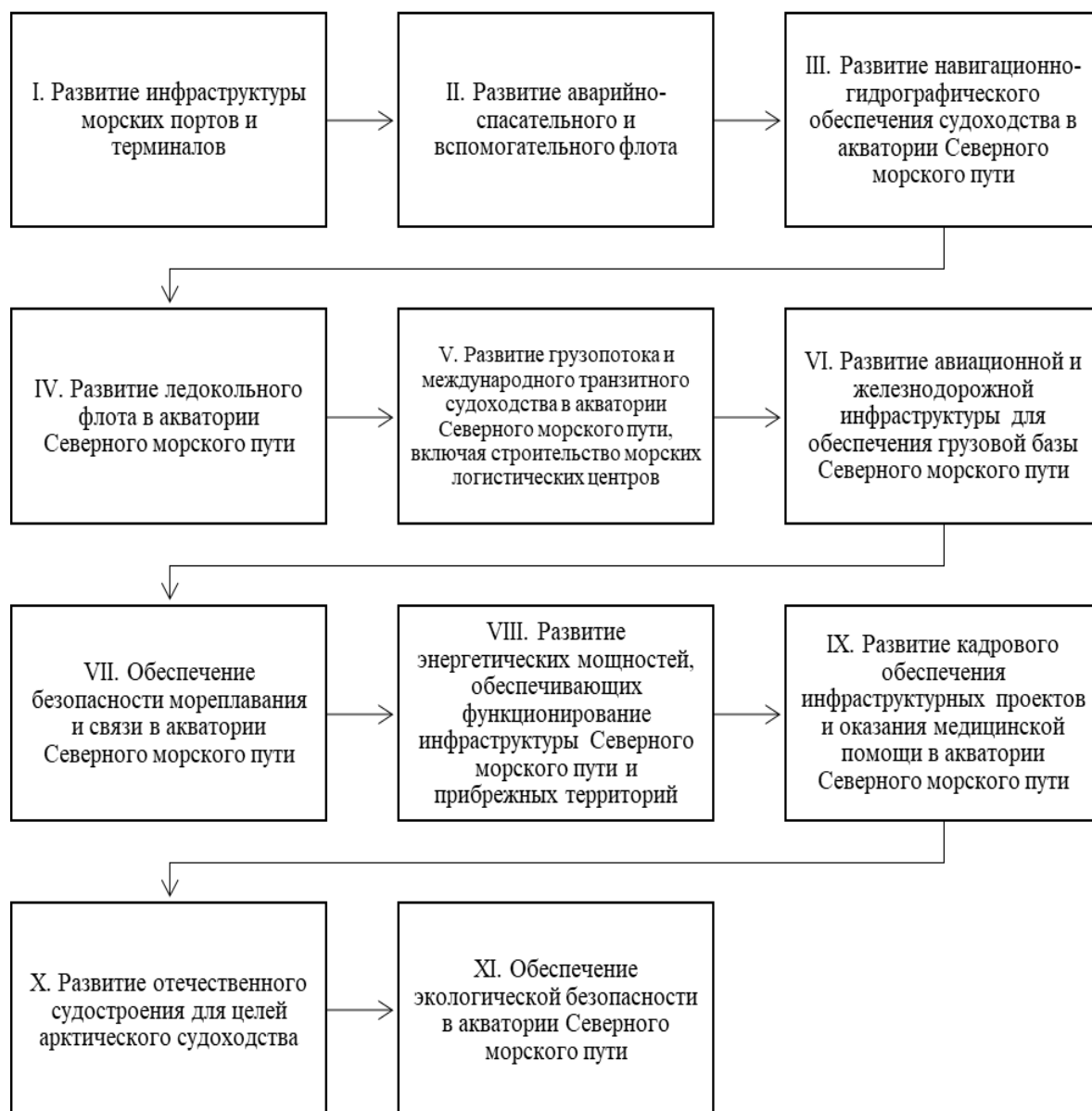


Рис. 2. Мероприятия, вошедшие в план развития инфраструктуры СМП до 2035 года

Источник: составлено авторами на материалах источника [3]

Российским Правительством в 2019 г. было сформировано распоряжение относительно плана развития инфраструктуры СМП на долгосрочную перспективу до 2035 года [3]. Наибольшее внимание в плане развития уделено мероприятиям, представленным на рисунке 2. В пределах страны Северный морской путь объединяет определенные маршруты в единую транспортную сеть (рисунок 3).

Оптимистичные прогнозы определяют рост объемов грузоперевозок по СМП до более 85 млн. тонн после 2030 г. На рисунке 4 представлены объемы грузоперевозок с 2011 гг. и на перспективу до 2030 г. и после по СМП.

Выполняя внутренние функции особого транспортного пути России в северной ее части, СМП имеет высокий международный потенциал. Несмотря на то, что СМП достаточно зависим от добывающей отрасли в регионе, имеющиеся прогнозы по данному пути показывают, что тенденция на рост грузоперевозок по СМП будет сохраняться: на конец 2021 года объем грузоперевозок в среднем составил 40 млн. тонн, а в 2025 году он должен увеличиться до 75 млн. тонн. Ожидаемый рост объема грузоперевозок по отдельным министерствам представлен на рисунке 5.



Рис. 3. Единая транспортная сеть, сформированная Северным морским путем

Источник: составлено авторами



Рис. 4. Перспективный прогноз объема грузоперевозок по СМП, (млн. тонн)

Источник: составлено авторами на материалах источника [4]

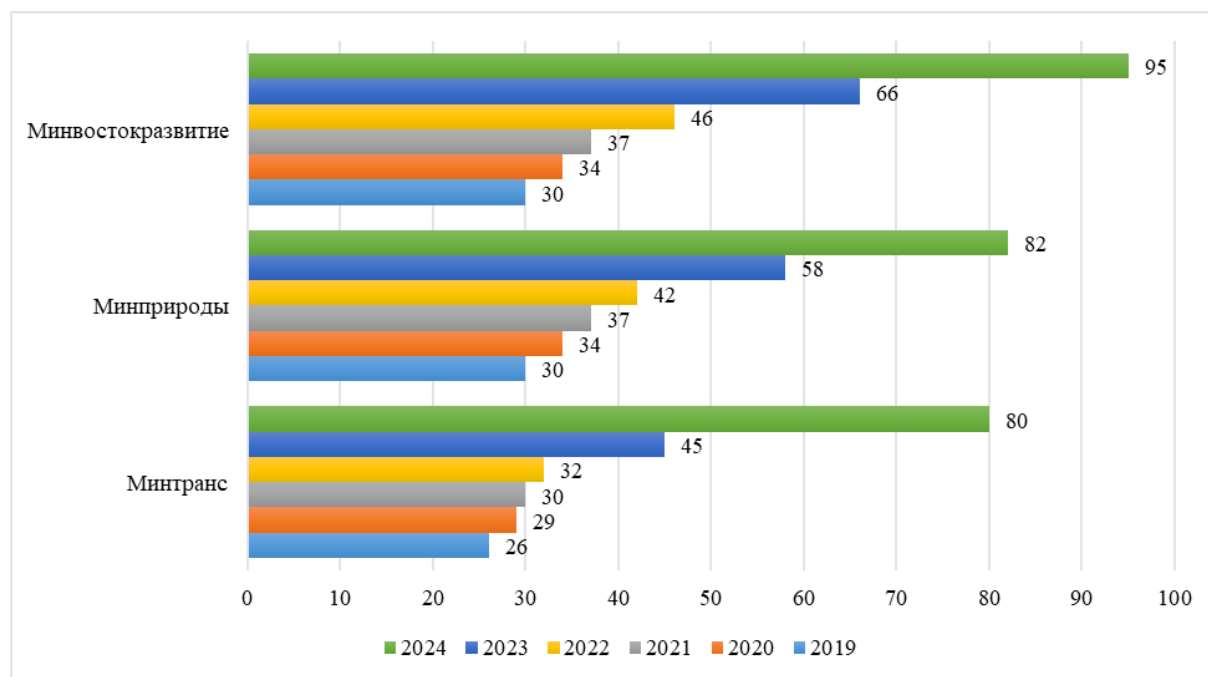


Рис. 5. Грузопоток по СМП с 2019–2024 гг. (млн. т в год)

Источник: составлено авторами по данным Росстата

Однако, по данным СМИ, Госкорпорация «Росатом» 10.09.2020 г. выступила с предложением о сокращении объема перевозок в Арктике до 60 млн. т. «Основная причина корректировки объема перевозок — это снижение прогнозов поставки угля и нефти в Арктике» [5]. Проблемы были обозначены руководством добывающих компаний: «Востокуголь», «Восток Ойл» и изменение прогнозов одного из главных пользователей арктического маршрута [6].

Морской транспортный комплекс для АЗРФ — это канал обеспечения жизнедеятельности арктических регионов, что обусловлено множеством решаемых с его помощью проблем, таких как отсутствие стабильной круглогодичной транспортной сети в регионах АЗРФ, в том числе отсутствие единой связности речных и морских транспортных путей. «СМП — это геополитический и транснациональный элемент в части обеспечения внутренних и международных транзитных перевозок. СМП рассматривается в части контроля над важными в военном и геополитическом плане регионами» [7].

За несколько последних лет практики арктической навигации можно сделать вывод, что использование СМП в части построения маршрутов, конечным пунктом которых являются порты Юго-Восточной Азии, сокращает время в пути от 1 до 3 недель. Безусловно, данный путь можно считать одним из важных логистических преимуществ СМП.

При более детальном рассмотрении морской транспортной системы АЗРФ в части интегрирования морских портов в общую транспортную сеть и социально-экономическую сферу АЗРФ наблюдается характерная для регионов Арктической зоны неравномерность развития. На рисунке 6 представлены группы портов Арктического бассейна.

«Обозначенные группы портов призваны решать военно-стратегические задачи в 1940-е — 1950-е гг. в настоящее время требуют комплексной модернизации из-за своей длительной эксплуатации» [8].

Для речного судоходства в АЗРФ существуют ряд факторов, сдерживающих развитие данного типа транспортного сообщения — как на западе, так и на востоке российской Арктики, а именно:

- сезонность речной навигации;
- высокая стоимость работ по углублению речного дна;
- морально и материально устаревшая база речных судов;
- низкие показатели спроса на гражданские перевозки.

Совокупность перечисленных сдерживающих факторов не позволяет обеспечить надежность данного вида транспорта в АЗРФ.

«Неразвитость в АЗРФ социально значимой транспортной инфраструктуры существенным образом ограничивает доступность транспортных услуг, снижая качество жизни граждан» [10].

1 группа -Мурманск, Архангельск, Витино и Кандалакша

- Имеют железнодорожные подходы, связанные с основной транспортной системой Российской Федерации. Объем перевалки грузов составляет 85 % от общего объема

2 группа - Варандей и Дудинка

- Обслуживают потребности только одной компании, владеющей данным портом

3 группа - группа из 14 портов

- Расположены в местностях, где отсутствуют сухопутные коммуникации
- Обеспечивают перевалку грузов исключительно для поддержания жизнедеятельности населенных пунктов и обслуживание СМП
- Пропускная способность используется на 1-3 % от общего объема

Рис. 6. Группы портов Арктического бассейна

Источник: составлено авторами на материалах источника [9])

Удаленное расположение АЗРФ требует активное использование авиационного сообщения. Однако, для полноценного функционирования аэропортов необходима модернизация оборудования данной территории. К модернизации оборудования можно отнести такие факторы, как:

- реконструкция аэропортов;
- обновление навигационного оборудования;
- замена самолетов.

Решением этих задач является достройка аэропорта Сабетта на Ямале. Примечательно то, что на модернизацию других арктических аэропортов предусмотрены средства федеральных целевых программ. Однако, существует ряд проблем, которые влияют на сроки реконструкции данных аэродромов. К таким проблемам можно отнести:

- сокращение финансирования;
- большое количество аэродромов (около 73 аэродромов);
- затруднение в создании самолетов нового поколения, а также тех, что могут функционировать в экстремальных условиях;
- жесткая санкционная политика Запада.

В АЗРФ существует только два вида авиатранспорта, которые могут полноценно вы-

полнять свои функции — это самолет Ан-24 и вертолет Ми-8. Основные проблемы эксплуатации перечисленного авиатранспорта в том, что длительная эксплуатация самолётов Ан-24 указывает на их технический износ, а перевозки вертолетами Ми-8 достаточно дорогостоящие.

«На территории Арктической зоны около 28 тыс. населенных пунктов не имеют круглогодичной связи» [11]. В связи с прекращением деятельности значительной части авиалиний и аэродромов, в том числе и части наземной инфраструктуры, произошел отток населения. Факторы экономического характера, которые показывали неэффективность перевозок малыми воздушными лайнерами (далее МВЛ) вышли на первый план. Данные факторы представлены на рисунке 7.

«Также, формируются специальные центры МЧС для обслуживания трассы СМП новейшими отечественными самолетами и вертолетами. Беспилотная коммерческая авиация, выполнение ряда авиационных работ на коммерческой основе способствуют развитию данной отрасли на территории АЗ РФ» [12].

Формирование единого транспортного пространства требует выполнения ряда задач, к которым относятся:

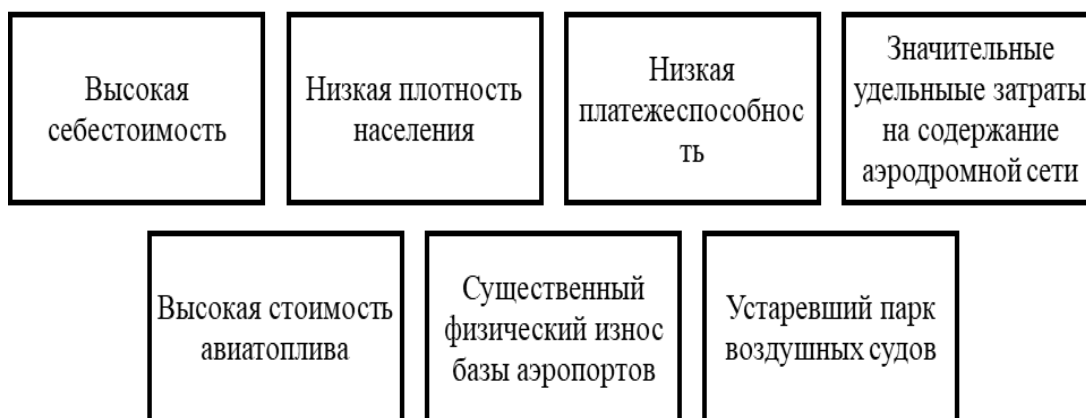


Рис. 7. Факторы неэффективности перевозок МВЛ

Источник: составлено авторами

- реконструкция и модернизация имеющегося авиатранспорта;
 - в жестких санкционных условиях необходима ориентация на производство собственных самолетов;
 - производство более легких самолетов.
- В свою очередь, для освоения Арктики и Дальнего Востока необходима развитая авиа-

транспортная инфраструктура, что обусловлено активизацией оборонной и хозяйственной деятельности данного региона. Такое направление в среднесрочной перспективе является приоритетом для Росавиации. Существенное влияние на возрождение полярной авиации оказывает рост авиаперевозок в опорные зоны АЗ РФ.

Библиографический список

1. Tyulyagin.ru <https://tyulyagin.ru/category/ekonomika> (Дата обращения 02.05.2022).
2. Куватов В.И., Козьмовский Д.В., Шаталова Н.В. Потенциал Северного морского пути арктической зоны России. Факторы и стратегия развития // Вестник евразийской науки. 2014. № 6 (25). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/potentsial-severnogo-morskogo-puti-arkticheskoy-zony-rossii-factory-i-strategiya-razvitiya> (дата обращения: 15.07.2022).
3. Распоряжение Правительства РФ от 21.12.2019 N 3120-р (ред. от 29.04.2021) «Об утверждении Плана развития инфраструктуры Северного морского пути на период до 2035 года».
4. Смирнова А.Т. Перспективы развития потенциала Арктической зоны России для обеспечения экономической безопасности региона // Петербургский экономический журнал. 2017. № 2.
5. Северный морской путь ужимается на четверть. Газета № 047 (3214) (1109). Бизнес, 10 сен 2020. Режим доступа <https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/11/5f589b189a794752254570fb?> (дата обращения 29.03.2022).
6. Сайт РБК: <https://www.rbc.ru/newspaper/2020/09/11/5f589b189a794752254570fb?>
7. Комков Н.И., Селин В.С., Цукерман В.А. Направления модернизации арктической морской транспортной системы // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2014. № 4 (20).
8. Заостровских Е.А. Морские порты восточной Арктики и опорные зоны Северного Морского пути // РЕГИОНАЛИСТИКА, № 9, Т. 5, 2018 — с. 92—106.
9. Солопов И.Н. Обзор системы морского транспорта в арктической зоне Российской Федерации // Вестник науки. 2022. № 1 (46).
10. Серова Н.А., Серова В.А. Транспортная инфраструктура российской Арктики: специфика функционирования и перспективы развития // Проблемы прогнозирования. 2021. № 2 (185). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-infrastruktura-rossiyskoy-arktiki-spetsifika-funktsionirovaniya-i-perspektivy-razvitiya> (дата обращения: 15.07.2022).
11. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. N 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 годы)» <http://ivo.garant.ru>.
12. Филина В.Н. Транспортное обеспечение Арктических территорий // Проблемы развития территории. Т. 25, № 2. 2021. С. 24—43.