

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АРКТИКИ И КРАЙНЕГО СЕВЕРА

PROSPECTS FOR TRANSPORT INFRASTRUCTURE ARCTIC AND THE FAR NORTH

Лышко А.С., магистрант Лесосибирского филиала Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева, Россия, Лесосибирск.

Мохирев А.П., к.т.н., доцент кафедры ТЛДП Лесосибирского филиала Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева, Россия, Лесосибирск

Медведев С.О., к.э.н., доцент кафедры ЭиЕД Лесосибирского филиала Сибирского государственного университета науки и технологий имени академика М.Ф. Решетнева, Россия, Лесосибирск

Lyshko A.S., master's student of the Department of information and technical systems of the Lesosibirsk branch of Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Lesosibirsk, Russia

Mokhirev A.P., cand. Of Eng. Sc, associate Professor of the Department of TLWP of the Lesosibirsk branch of Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Lesosibirsk, Russia

Medvedev S.O., cand. Of Ec. Sc, associate Professor of the Department of EaNS of the Lesosibirsk branch of Reshetnev Siberian State University of Science and Technology, Lesosibirsk, Russia

Аннотация. В данной работе были рассмотрены перспективы транспортной инфраструктуры Арктики и Крайнего Севера. Транспортная система Арктики и Крайнего Севера состоит из Северного морского пути, а также включает в себя речную, железнодорожную и автомобильную составляющую, в том числе и прибрежную инфраструктуру. Транспортная инфраструктура Российской Арктики обладает достаточно слабым уровнем транспортной освоенности и неравномерным развитием. Основным элементом транспортной системы Арктики считается Северный морской путь. Именно Северный морской путь в ближайшем будущем должен стать одним из главных мировых логистических маршрутов. На развитие транспортной инфраструктура Арктики и Крайнего Севера влияют максимальные природные условия и климат. В связи с тем, что Арктика богата большим количеством природных ресурсов, она входит в число востребованных вопросов нашей страны. Для развития транспортной инфраструктуры Арктики и Крайнего Севера необходимо проводить реконструкцию имеющейся портовой инфраструктуры, а также возведение новых портово-производственных комплексов в Арктической зоне Российской Федерации. Главной задачей в развитие транспортной инфраструктуры Арктики и Крайнего Севера является создание единой транспортной системы и модернизация ее инфраструктуры.

Summary. In this paper, the prospects for the transport infrastructure of the Arctic and the Far North were considered. The transport system of the Arctic and the Far North consists of the

Northern Sea Route, and also includes river, rail and road components, including coastal infrastructure. The transport infrastructure of the Russian Arctic has a rather weak level of transport development and uneven development. The main element of the transport system in the Arctic is the Northern Sea Route. It is the Northern Sea Route that should become one of the world's main logistics routes in the near future. The development of the transport infrastructure of the Arctic and the Far North is influenced by the maximum natural conditions and climate. Due to the fact that the Arctic is rich in a large amount of natural resources, it is one of the demanded issues of our country. To develop the transport infrastructure of the Arctic and the Far North, it is necessary to reconstruct the existing port infrastructure, as well as to build new port production complexes in the Arctic zone of the Russian Federation. The main task in the development of the transport infrastructure of the Arctic and the Far North is the creation of a unified transport system and the modernization of its infrastructure.

Ключевые слова: Северный морской путь, транспорт, инфраструктура, Арктика, Крайний Север.

Keywords: Northern Sea Route, transport, infrastructure, Arctic, Far North.

Арктическая зона является одной из самых главных стратегических регионов, к которой проявляют интерес не только арктические государства (Россия, США, Норвегия и др.), но и такие страны, как Япония и Китай, в которых достаточно сильно развитая экономика. Кратчайшие морские пути между Европой и Тихоокеанским регионом проходят через Арктику.

Транспортная система Арктики включает Северный морской путь, речную, автомобильную, железнодорожную и автомобильную составляющие, авиационную, а также прибрежную инфраструктуру. Освоение арктических территорий для обеспечения транспорта по меридиональной транспортной системе международного транспортного коридора предусматривает как модернизацию существующей портовой инфраструктуры, так и создание новых портовых и промышленных комплексов в Арктической зоне Российской Федерации [1].

В ближайшем будущем Северный морской путь должен стать одним из самых популярных мировых логистических маршрутов. Освоение полярных территорий России обеспечит энергетическую и экономическую безопасность нашей страны перед лицом усугубляющейся геополитической ситуации.

Основными задачами развития Северного морского пути являются сохранение его как единого национального и транзитного транспортного пути России, защита приоритет российского флота и укрепление позиций России в Арктике, обеспечение его стабильного и безопасного функционирования в интересах социально-экономического развития страны, транзитных и региональных перевозок [2]. Запущенная в России в последние годы система управления безопасностью судоходства и защиты морской среды в акватории Северного морского пути доказала свою эффективность.

Благодаря развитию Арктики, возможны круглогодичные перевозки грузов между Европой и Юго-Восточной Азией по Северному морскому пути вдоль арктического побережья России. На данный момент основная часть грузов перевозится океанскими судами

через Суэцкий канал и Индийский океан. Но при этом, доставка по Северному морскому пути на много безопаснее и короче, чем путь по «южному» маршруту.

Помимо модернизации транспортной инфраструктуры Арктической зоны, в рамках реализации государственных программ строительства ледоколов ведется модернизация арктического транспортного флота и обновление ледокольного флота на основе современных технологий [3]. Модернизация Северного морского пути связана с созданием эффективной системы авиационного обслуживания северных регионов на основе глубокой модернизации аэропортовой сети и развития малой авиации.

Современное состояние транспортной инфраструктуры Российской Арктики обладает низким техническим состоянием и износом подвижного состава, неудовлетворительным состоянием производственной базы [4]. Это приводит к низкой мобильности населения – более половины населенных пунктов в Российской Арктике не имеют круглогодичного транспортного сообщения и относительно высокая доля транспортных расходов в себестоимости продукции Арктической зоны.

Проблемы транспортной инфраструктуры особенно актуальны для труднодоступных и малонаселенных районов Сибири и Дальнего Востока [5].

Большое количество факторов влияет на развитие транспортной инфраструктуры Арктики и Крайнего Севера. Основными факторами являются тенденции изменения климата, экстремальные природные условия, морской ледяной покров, состояние рынков сбытов сырья и готовой продукции и др.

В настоящее время арктический вектор является одним из важнейших во внутренней политике России, поскольку именно богатая природными ресурсами Арктика будет гарантом устойчивого развития и обеспечения национальной безопасности нашей страны в XXI веке [6]. Поэтому, в развитие Арктической зоны Российской Федерации «использование Арктической зоны как стратегической ресурсной базы, обеспечивающей решение задач социально-экономического развития страны» определяется как приоритетный национальный интерес.

Транспортная инфраструктура Арктической зоны нашей страны разделена на две разные по уровню развития территории. Западная часть в Российской Арктике развита достаточно благоприятна. Она имеет разветвлённые железные и автомобильные дороги, которые круглый год действуют с наземными транспортными системами страны и морскими портами в Арктической зоне.

На восточном участке нет круглогодичных наземных транспортных маршрутов с выходом на общероссийскую сеть, есть только тупиковые железнодорожные ветки малой протяженности и дороги низкой категории. В связи с отсутствием развитого наземного транспортного сообщения связи арктических территорий восточного сектора обеспечивается Северным морским путем, внутренним водным и воздушным транспортом [7].

Внутренний водный транспорт является важнейшим в азиатской части Арктической зоны, обеспечивая транспортировку не только по системе меридиональных рек, но и доставку грузов к арктическому побережью и в низовья рек, впадающих в моря Северного Ледовитого океана.

В транспортной системе Арктической зоны России наибольшую долю занимает морской транспорт. Именно он является главным звеном Северного морского пути. Северный морской путь отличается тем, что у него короткий период навигации (от двух до четырех месяцев), но при этом он Северный морской путь является выгодной альтернативой южным маршрутам, так как он значительно сокращает время в перевозке груза.

Одним из востребованных направлений государственной политики России в Арктике является совокупное развитие Северного морского пути. К восстановлению функций СМП относятся, в основном, реконструкция морских портов Арктического бассейна, реализация навигационно-гидрографических систем, гидрометеорологического, аварийно-спасательного программного обеспечения, строительство специализированных судов для рыбопромыслового и научно-исследовательского флота и др [8].

В связи с тем, что транспортная инфраструктура в Арктической зоне практически не развита, ее обвальное снижение грузопотоков и техническая отсталость, не дают возможность соединять всевозможные виды транспорта в эффективные логистические системы.

Задачи масштабного освоения ресурсов Арктики тесно связаны с потребностью создания единой арктической транспортной системы и совершенствования ее инфраструктуры. Создание новых и реконструкция уже существующих транспортных инфраструктур не только создадут благоприятные условия для изучения природных ресурсов, а также приведет к решению многих социальных проблем и к созданию условий для совершенствования транзитных перевозок по Северному морскому пути, тем самым, увеличив систему товарооборота.

Список литературы

1. Кудрева А.К., Гильц Н.Е. Перспективы развития транспортной логистики Красноярского края // Современные логистические технологии в развитии аэрокосмического комплекса. 2012. С. 247 – 249.
2. Кириллов Ю.В. Многокритериальное моделирование как основа информационных технологий поддержки принятия решений // Фундаментальные исследования. 2004. -№ 6. С. 114 – 116.
3. Казанцева Д.А., Полухин И.В. Северный морской путь как инвестиционное развитие Красноярского края // Решетневские чтения. 2012. С. 444 – 445.
4. Чижков Ю.В. Северный морской путь в структуре арктической транспортной системы // Транспорт Российской Федерации. 2017. №1 (68). С. 27 – 32.
5. Анохина Н.Ф. Перспективы региональной логистики // Реноме. 2016. -№7 (123). С. 84 – 89.
6. Шегельман И.Р., Рудаков М.Н. Рациональное природопользование в свете ресурсной концепции стратегического менеджмента // Север и рынок: формирование экономического порядка. 2014. № 40. С. 186 – 188.
7. Мохирев А.П., Медведев С.О., Безруких Ю.А., Герасимова М.М. Применение экономико-математического моделирования для выбора оптимального варианта использования

вторичных древесных ресурсов // Российский экономический интернет-журнал. 2016. № 4. С. 40.

8. Герасимова М.М., Медведев С.О., Мохирев А.П., Рукомойников К.П. Оптимизация материальных потоков лесозаготовительного предприятия на основе теории графов // Логистика и управление цепями поставок. 2019. № 6 (95). С. 50-57.

References

1. Kudreva A.K, Gilts N.E. Prospects for the development of transport logistics in the Krasnoyarsk Territory. Modern logistics technologies in the development of the aerospace complex, 2012, p. 247 – 249.
2. Kirillov Y.V. Multicriteria modeling as the basis of information technologies for decision support. Fundamental research, 2004, no. 6, p. 114 – 116.
3. Kazantseva D.A., Polukhin I.V. Northern Sea Route as Investment Development of the Krasnoyarsk Territory. Reshetnevskie readings, 2012, p. 444 – 445.
4. Chizhkov U.V. Northern Sea Route in the structure of the Arctic transport system. Transport of the Russian Federation, 2017, no. 1 (68), p. 27 – 32.
5. Anokhina N.F. Prospects for regional logistics. Renome, 2016, no. 7 (123), p. 84 – 89.
6. Shegelman I.R., Rudakov M.N. (2014). Rational nature management within the framework of the concept of strategic management. North and Market: Formation of the Economic Order, 2014, no. 40, p. 186 – 188.
7. Mokhirev A.P., Medvedev S.O., Bezrukih Ju.A., Gerasimova M.M. Primenenie jekonomiko-matematicheskogo modelirovanija dlja vybora optimal'nogo varianta ispol'zovanija vtorichnyh drevesnyh resursov // Rossijskij jekonomicheskij internet-zhurnal. 2016. № 4. S. 40.
8. Gerasimova M.M., Medvedev S.O., Mokhirev A.P., Rukomojnikov K.P. Optimizacija material'nyh potokov lesozagotovitel'nogo predprijatija na osnove teorii grafov // Logistika i upravlenie cepjami postavok. 2019. № 6 (95). S. 50-57.