

# АКТУАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ

---

## РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ В АРКТИКЕ

**ДЬЯКОВ СЕРГЕЙ АНДРЕЕВИЧ**

*курсант 2 курса Вольского военного института материального обеспечения,  
Вольск, Россия*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

**МЕДВЕДЕВ АЛЕКСАНДР СЕРГЕЕВИЧ**

*курсант 2 курса Вольского военного института материального обеспечения,  
Вольск, Россия*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

**ДИКУНОВА МАРИЯ СЕРГЕЕВНА**

*кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры  
бухгалтерского учета и автоматизации Вольского военного института  
материального обеспечения, Вольск, Россия*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

## АННОТАЦИЯ

В статье говорится о создании единого транспортно-логистического оператора, способного обеспечить координацию участников транспортных операций в Арктической зоне, как о насущной задаче для организации перевозок по трассам Северного морского пути, а также о важности вопроса национальной безопасности в регионе.

**Ключевые слова:** Национальная безопасность, логистические процессы, транспортные потоки, координация перевозок, транспортное обеспечение, арктическая транспортная система.

## DEVELOPMENT OF LOGISTICS PROCESSES IN THE ARCTIC

**DYAKOV SERGEY ANDREEVICH**

*cadet 2nd year Volsky military Institute of material support, Volsk, Russia*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

**MEDVEDEV ALEXANDER SERGEEVICH**

*cadet 2nd year Volsky military Institute of material support, Volsk, Russia*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

**DIKUNOVA MARIA SERGEEVNA**

*candidate of economic Sciences, senior lecturer, Department of accounting and  
automation, Volsky military Institute of material support, Volsk, Russia*

*E-mail: macha\_di@mail.ru*

## ABSTRACT

The article refers to the establishment of the single transport and logistics operator, able to coordinate actors in the Arctic zone as a pressing task for traffic along the Northern sea route, as well as on the importance of national security in the region.

**Keywords:** National security, logistics processes, traffic flows, coordination of transportation, transportation security, Arctic transportation system.

Арктика – геополитический регион, который контактирует с Америкой, Европой, Азией, Атлантическим и Тихим океаном, регион с большой территорией, с самой низкой плотностью населения на Земле и большими стратегическими запасами полезных ископаемых. Здесь находится 30% неразведанных запасов газа, 13% неразведанных запасов нефти, более 30% мировых запасов пресной воды. Все это требуется защищать странам, относящимся к арктическому региону [5].

В рамках создания Системы комплексной безопасности населения и территорий Российской Арктики открыто более десяти комплексных аварийно-спасательных центров МЧС. Безусловно, значимость региона для национальной безопасности традиционно высока. Можно выделить несколько факторов, обуславливающих важность региона.

1. Военно-стратегическое значение. Оно связано главным образом с продолжающимся соперничеством арктических держав. В частности, Россия и США находятся до сих пор в режиме взаимного стратегического сдерживания (в том числе ядерного).

2. Размещение российского военного потенциала. В Арктике базируется Северный флот, самый мощный в России, способный выполнять боевые задачи в любой точке мира. Арктика позволяет флоту скрыто выходить в Мировой океан. Здесь размещается значительная часть ядерного арсенала РФ. Арктика важна для России в военном плане как ни для одного другого государства потому, что здесь сосредоточена одна из важнейших составляющих военного потенциала страны[1].

3. Размещение важных военно-промышленных объектов. В Арктике базируются промышленные объекты, имеющие стратегическое значение для обороноспособности России, особенно в части, относящейся к судостроению и судоремонту, переработке полиметаллических руд, транспортной инфраструктуре. Здесь же, на Новой Земле, расположен полигон для проведения ядерных испытаний.

Таким образом, очевидно, что вопрос национальной безопасности в регионе далеко не сводится к военной составляющей, а включает и социально-экономическую. Эти составляющие четко взаимосвязаны.

Стратегия развития Арктической зоны Российской

Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2020 года, утвержденная Президентом Российской Федерации ещё в 2013 году, как раз и предусматривает «сохранение Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали Российской Федерации» и комплексное развитие единой Арктической транспортной системы, которая должна быть ориентирована на круглогодичное функционирование. Эта система, согласно Стратегии, включает в себя не только Северный морской путь, но и тяготеющие к нему меридиональные речные и железнодорожные коммуникации, а также аэропортовую сеть. Ее развитие подразумевает и совершенствование транспортной инфраструктуры в регионах освоения арктического континентального шельфа в целях диверсификации основных маршрутов поставки российских углеводородов на мировые рынки[2].

Обсуждая вопрос создания Единого транспортно-логистического оператора (ЕТЛО) в Арктической зоне РФ, мы должны, исходя из специфики сложившихся и планируемых бизнес-процессов, учитывать следующие важные факторы:

- зональное распределение грузовых потоков в регионе перевозок;
- доступность ледокольного обеспечения;
- необходимость координации инвестиционных программ и планов компаний, обеспечивающих сегодня

работой арктическую транспортную систему[3].

#### *Зонирование арктических магистралей*

На наш взгляд, при обсуждении темы ЕТЛО допускается искусственное сужение той зоны, где необходима координация перевозок. Северный морской путь должен рассматриваться в более широком контексте Северного или Арктического транспортного коридора.

Трассы Северного морского пути – исторически сложившаяся транспортная коммуникация, начинающаяся от мыса Желания или пролива Карские Ворота в Карском море и проходящая вдоль побережья морей Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского через проливы Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова или севернее Новосибирских островов до Берингова пролива.

Таким образом, речь идет о том, что, планируя управление арктическим грузопотоком, мы должны, исходя из целостного понимания сложившейся транспортной схемы, рассматривать в качестве региона управления и координации не только трассы Северного морского пути, а более крупный объект - Северный морской транспортный коридор (СМТК) [4].

#### *Обслуживаемые транспортные потоки*

Сложившиеся транспортные потоки арктического судоходства в акватории Северного морского транспортного пути, в том числе, использующие трассы Северного морского пути, решают различные

задачи. По своему назначению их можно подразделить следующим образом[6]:

международный транзит;

каботаж;

завоз в порты и пункты акватории Северного морского транспортного коридора (СМТК);

вывоз продукции из акватории СМТК;

межпортовые перевозки в акватории СМТК.

Международный транзит обеспечивает грузопоток между рынками северной части Атлантического океана (в основном – европейским) и Азиатско-Тихоокеанского региона (в основном, странами Азии). Перевозки осуществляются через СМТК напрямую между портами иностранных государств, минуя Российскую Федерацию, либо с перевалкой в российских портах Поморского и Камчатского секторов.

Каботаж обеспечивает перевозки между портами Российской Федерации.

Большой каботаж - между портами морей Тихого и Атлантического океанов (Балтийское море) с прохождением через территориальные воды иностранных государств.

Малый каботаж - между портами смежных акваторий Северного Ледовитого (Баренцево, Белое моря) и Тихого океанов (Берингово, Охотское, Японское, Татарский пролив).

На период до 2025 года, несмотря на очевидный многократный рост грузопотока, ледокольное обеспечение в

акватории Северного морского пути, по прогнозам Атомфлота, будут по-прежнему осуществлять четыре атомных ледокола.

Таким образом, напрашивается вывод, что зона ответственности Единого транспортно-логистического оператора должна быть шире, чем изолированно акватория Северного морского пути. Это должна быть вся акватория Северного морского транспортного коридора. И объектами координации должны стать и транзитные перевозки, и завоз в порты и пункты акватории СМТК, и малый каботаж.

Можно долго обсуждать будущую организационно-правовую форму и функции ЕТЛО в статусе национального арктического перевозчика, но без учёта долгосрочных инвестиционных планов добывающих корпораций эффекта не достичь. Именно анализ долгосрочных стратегий добывающих компаний, занимающихся перевозкой сырья по маршруту СМТК и инвестирующих в инфраструктуру, даст понимание экономики нашего замысла. При этом, очевидно, что Северный морской транспортный коридор нужно делать экономически эффективным и выгодным, а без дополнительных инвестиционных программ этого не сделать. Надо признать центральную роль бизнеса в развитии Арктики и принимать решение о наращивании сотрудничества и взаимодействия с деловым сообществом в целях обеспечения устойчивого развития[3].

Таким образом, создание ЕТЛО считаем целесообразным. ЕТЛО

должен координировать участников транспортных операций по всему СМТК, с оценкой возможностей инфраструктуры и ледокольного флота, принимая во внимание инвестиционные программы добывающих и логистических компаний и жестко планируя перевозки в привязке к графикам этих больших коммерческих проектов.

При плотном взаимодействии с бизнес-сообществом, со всеми

участниками транспортного процесса и нацеленностью на развитие существующих хозяйственных связей и партнёрство с государством в вопросах социальной политики, роль Единого транспортного-логистического оператора может стать ключевой в организации перевозок в Арктической зоне Российской Федерации.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Агафонов В. П., Вожаева Н. Г., Волков И. В., Ганин Д. В., Голышев М. Е., Пармакли Д. М., Суслов С. А., Тетерин Ю. Н., Фролова О. А., Шавандина И. В., Шамин А. Е., Шамин Е. А., Шамина О. В. Устойчивое развитие отраслей АПК – основа продовольственной безопасности: монография. Княгинино: Нижегородский государственный инженерно-экономический институт, 2012. 298 с.
2. Бровко С.А., Дикунова М.С. Планирование и его основные принципы. В сборнике: Современные тенденции в образовании и науке сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 14 частях.2014. С.14-16.
3. Дикунова М.С., Бровко А.С., Дикунов С.А. Анализ актуальных проблем менеджмента. Научный альманах.2016. №1-2.
4. Дикунова М.С., Бровко С.А., Дикунов С.А. Управленческий контроль: содержание и основные требования. Социальные науки. 2016.Т.1.№1-1.
5. Дикунова М.С. Инвестиционная политика для различных бизнес-сообществ. Сборник конференций НИЦ Социосфера. 2016. № 8. С. 75-78.
6. Дикунова М.С. Эффективность государственных расходов на науку. Актуальные проблемы гуманитарных и социально-экономических наук. 2012. № 6-4. С. 28-30.

### REFERENCES

1. Agafonov, V. P., Vazhdaeva N. G., Volkov I. V., Ganin D. V., Golyshev, M. E., Permali D. M., Suslov S. A., Teterin Yu. N., Frolova O. A., Lavandine I. V., Shamin A. E., Shamin E. A., and Shamina, O. V. Sustainable development of agriculture – based food security: a monograph. Knyaginino: Nizhny Novgorod state engineering and economic Institute, 2012. 298p.
2. Brovko S. A., Dikunova M. S. Planning and its basic principles. In the collection: Modern trends in education and science collection of scientific works on the materials of the International scientific-practical conference: in 14 parts.2014. P. 14-16.

3. Dikunova M. S., Brovko A. S. Dikunov S. A. Analysis of actual problems of management. Scientific almanac.2016. No. 1-2.
4. Dikunova M. S., Brovko S. A., Dikunov S.A. Management control: content and basic requirements. Social sciences.2016. Vol.1. No. 1-1.
5. Dikunova M. S. Investment policy for the different business communities. A collection of conferences. 2016. No. 8. P. 75-78.
6. Dikunova M. S. The Efficiency of public spending on science. Actual problems of Humanities and socio-economic Sciences. 2012. № 6-4. P.28-30