# ВЛИЯНИЕ ОБОРОННЫХ ФАКТОРОВ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ АРКТИЧЕСКИХ КОММУНИКАЦИЙ

Козьменко С.Ю., Савельев А.Н.

*Мурманский государственный технический университет*

Статья опубликована при поддержке РГНФ (проект 13-12-51001)

Современная геоэкономическая и геополитическая ситуация в Мировой Арктике характеризуется отнюдь не благожелательным взаимодействием, а нарастанием противоречий в освоении ее ресурсов и морских коммуникаций. Президент Российской Федерации 18 сентября 2008 г. утвердил Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу. Одним из основных национальных интересов в Арктике признано использование Северного морского пути в качестве национальной единой транспортной коммуникации Российской Федерации в Арктике.

Однако в процессе рыночных преобразований произошло резкое сокращение хозяйственной деятельности в Российской Арктике. Обвальное снижение грузопотоков вызвало кризис всей Арктической транспортной системы, который коснулся 5 пароходств и 10 портов морского флота, а также 8 пароходств и 6 портов речного флота. Приватизация морских пароходств и портов, ликвидация государственного материально-технического снабжения привели к нарушению отлаженного прежде управления судоходством. Из-за отсутствия у собственников финансовых средств большинство портов не модернизируется, их деятельность становится убыточной [1].

С 2003 года федеральный бюджет прекратил субсидирование перевозок на трассе Северного морского пути, которые до этого доходили до 400 млн. рублей в год и направил эти средства на достройку ледокола «50 лет Победы». Учитывая, что строительство продолжалось уже более 15 лет, такое решение оправдано и позволило в 2008 г. ввести его в строй. Эти финансовые потери ММП частично компенсирует туристическим использованием ледоколов в связи с сокращением грузопотоков на трассе СМП. К тому же передача нового атомохода в доверительное управление пароходства расширило коммерческие возможности последнего.

Стоит отметить, что в сложном состоянии находится не только ледокольный, но и транспортный и аварийно-спасательный флоты. С начала 90-х годов с 300 до 100 в 2004 г. уменьшилось число судов, участвующих в перевозках по СМП. В процессе перехода к рыночной экономике допущено значительное ослабление инфраструктуры СМП

Можно отметить, что российские морские коммуникации в мировой Арктике за последние 15 лет понесли наиболее тяжелые потери, практически на порядок сократились перевозки в восточном секторе Северного морского пути. Главной причиной является прекращение государственной поддержки, которая в зарубежной Арктике осуществляется, как было показано выше, достаточно активно, особенно в отношении ледокольного флота.

Для обеспечения стратегического контроля над российским сектором Арктики и доступа к ресурсам северных территорий роль государства должна состоять в создании благоприятных условий для надежного функционирования национальной трассы Северного морского пути и в формировании транспортной инфраструктуры, обеспечивающей этот процесс. Целями развития Северного морского пути являются:

□сохранение СМП как национальной магистрали России в Арктике, с использованием судов под российским флагом и построенных на отечественных предприятиях;

□укрепление национальной безопасности в Арктике;

□транспортное обеспечение освоения арктических месторождений, в том числе шельфовых - углеводородного сырья и морского экспорта нефти и газа;

□развитие экспортных и каботажных перевозок, а также устойчивого снабжения северных территорий России;

□формирование самоокупаемой, приносящей доходы арктической морской транспортной системы;

Реформирование управления в арктической транспортной системе основывается на принципе сохранения Северного морского пути, как основной составляющей транспортных коммуникаций России в Арктике в государственной собственности. Государство должно сохранить федеральную собственность на ледокольный флот, системы навигации, гидрометеорологию, связь, спасение и управление судоходством, а также обеспечить финансовую поддержку безопасности судоходства по СМП как основы единой транспортной коммуникации в Арктике.

Таким образом, подводя краткий итог рассмотренным проблемам развития морских коммуникаций в мировой Арктике, можно отметить, что на них активно воздействует вся совокупность факторов, связанных с процессами глобализации.