

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30
А 64
DOI 10.36264/978-5-89665-385-1-2024-021-484

Рецензенты:

чл.-корр. РАН, д.э.н. Суслов В.И., д.э.н. Бардаль А.Б., к.э.н. Шульц Д.Н.

Коллектив авторов:

Гулакова О.И., Единак Е.А., Зиязов Д.С., Колпаков А.Ю., Котов А.В., Лавриненко П.А., Малов В.Ю., Мелентьев Б.В., Милякин С.Р., Панкова Ю.В., Ползиков Д.А., Тарасова О.В., Темир-оол А.П., Узякова Е.С., Узяков Р.М., Широв А.А., Щербанин Ю.А.

А 64 **Анализ и оценка процессов создания и развития в Азиатской России транспортной магистральной сети различного назначения** / под ред. А.А. Широа, О.В. Тарасовой. – Новосибирск: Изд-во ИЭОПП СО РАН, 2024. – 484 с.

ISBN 978-5-89665-385-1

В монографии сформулированы авторские предложения по Концепции развития транспортного комплекса Азиатской России, основанной на переходе от древовидной структуры к транспортной сети. Она предполагает создание необходимых условий для обеспечения транспортной доступности не только районов добычи природных ресурсов, но и создание доступных в транспортном отношении территорий, пригодных для обживания российским населением.

Книга подготовлена в рамках проектов НИР ИЭОПП СО РАН № 121040100262-7, ИНП РАН № 122040600149-5 и с использованием результатов исследования, проведенного при финансовой поддержке РФ в лице Министерства науки и высшего образования России в рамках крупного научного проекта, соглашение № 075-15-2020-804 от 02.10.2020 (грант № 13.1902.21.0016).

Монография может быть полезной для научных сотрудников, практиков, преподавателей и студентов экономических специальностей, чьи интересы связаны с вопросами развития транспортного комплекса РФ.

УДК 338.45 + 338.984.2
ББК 65.9(2Р)30

ISBN 978-5-89665-385-1

© ИЭОПП СО РАН, 2024
© Коллектив авторов, 2024

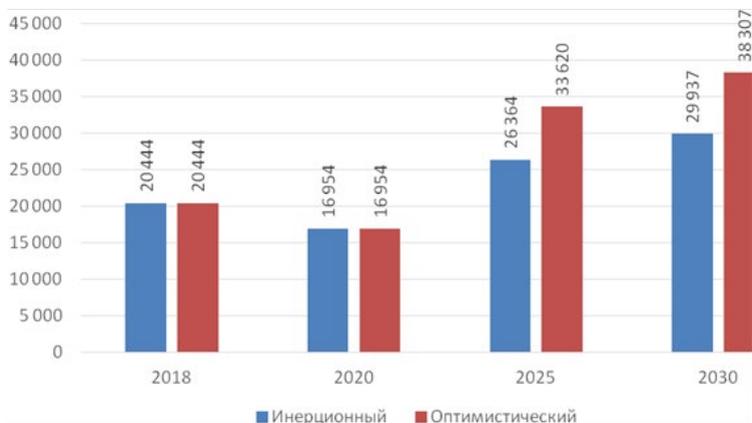


Рис. 3.49. Объем субсидий в рамках воздушных перевозок внутри ДФО/СФО и в/из ДФО/СФО в различных сценариях, млн руб. в год

Источник: расчеты авторов.

3.5. Роль и значение внутреннего водного транспорта для развития экономики регионов Азиатской России

Общая характеристика ВВТ Азиатской России

Основу внутреннего водного транспорта (ВВТ) в Азиатской России составляют естественные судоходные реки, которые имеют низкую способность к формированию сети. Данный вид транспорта наряду с зависимостью от метеоусловий (в Азиатской части России он работает в среднем от двух до шести месяцев) характеризуется одними из самых высоких показателей по безопасности, энергоэффективности и экологичности [Бунеев и др., 2018]. В работе ВВТ очень значима роль обеспечивающей инфраструктуры, так как локальные узкие места могут «разрывать» гарантированные габариты судового хода рек и приводить к недозагрузке флота. Тем не менее данный вид транспорта имеет уникальные преимущества в транспортировке сырья, сыпучих материалов, а также контейнеров и оборудования. Ускорение развития ВВТ способствует развитию электроэнергетики, сталелитейной, судоремонтной, автомобильной и других отраслей в регионах вдоль рек, формирует пункты образования и притяжения грузопотока.

В настоящее время ВВТ в Азиатской России находится практически в кризисной ситуации. Например, если по Оби за навигацию в 1980-е перевозилось от 30 до 35 млн т груза, то в настоящий момент суммарно лидеры перевозок Обского бассейна (ОАО «Томская судоходная компания», ОАО «Новосибирский речной порт») имеют годовой грузооборот не выше 5–6 млн т. Похожая ситуация на Енисее: если в рекордном 1987 г. было перевезено 28 млн т грузов, то реальностью наших дней является лишь грузооборот в размере 4–5 млн т всех работающих на реке компаний [Пороги... (эл. ист. инф.), дата обращения: 22.12.2021]. Развитие ВВТ в России в целом находится как бы в противофазе укреплению той роли этого вида транспорта за рубежом (например – в ЕС и Китае). Во многих развитых странах он сохраняет или даже укрепляет свое значение. Взаимодополняемость, синхромодальность с другими видами транспорта особенно важны для водного и ведут к формированию транспортно-логистических узлов и локальных систем, которые генерируют социальные эффекты (в занятости, повышении мобильности, выполнении смежных функций). Проблема укрепления роли внутренних водных путей в качестве приоритета устойчивого пространственного развития Азиатской части России актуальна как с точки зрения транспортной политики (создания интегрированных транспортных коридоров) [Синицын, Масленников, 2020], так и с социально-экономической (сопряжение с другими отраслями в пунктах образования грузопотоков, поддержка локальной экономики).

Основным направлением развития ВВТ в Азиатской части России должно стать определение веера целесообразных экономически оправданных возможностей активизации межрегиональных связей по бассейнам рек Обь, Иртыш, Лена, Енисей, Амур для полноценного использования данных хозяйственных водных магистралей, связывающих глубинные со срединными и северными районами Сибири. Реки могут стать главными артериями «водного» варианта прямого выхода на мировой рынок массовых грузов Западной и Восточной Сибири. Это подчеркивает значимость водных путей Азиатской части России, текущих в меридиональном направлении, важность навигационного обеспечения и постоянства хозяйственного использования для формирования меридиональных хозяйственных систем и межрегиональных и международных транспортных коридоров.

Исторически водный транспорт в освоении Азиатской части России также играл эту слитную двуединую, транспортно-экономическую роль. Не случайно С.В. Славин указывал на неразрывность промышленного и транспортного освоения Северов [Славин, 1961]. Для районов Севера Азиатской части России, где недостаточно развита инфраструктура других видов транспорта, водный крайне значим, учитывая, что плотность внутренних водных путей вдвое в этой зоне выше среднего значения по России. На 4/5 протяженности внутренних водных путей приходится около 1/3 общего объема безальтернативных грузовых и пассажирских речных перевозок. Особо подчеркнем, что есть регионы, где больше половины населения пользуются услугами речного транспорта, например, в Амурской области – 84%, в Хабаровском крае – 55% [Негробова..., 2017 (эл. ист. инф.), дата обращения: 21.10.2023].], а в Республике Саха (Якутия) около 44% работы транспорта приходится на водный в условиях, когда более 85% территории Республики имеет сезонную транспортную доступность [В Якутии... (эл. ист. инф.), дата обращения: 21.10.2023].

В связи с этим на территории Зауралья остается актуальной задача наилучшего сочетания внутреннего водного транспорта с другими видами (в идеале – по каждому грузу иметь наиболее благоприятные направления и виды). И хотя вследствие преимущественной разнонаправленности железнодорожной и водной сети в Азиатской части России конкуренция между видами транспорта не так отчетлива выражена, как в Европейской части, тем не менее вопросы тарифообразования, стимулирования перевода грузов с железных и автодорог на водные пути остается актуальной. С точки зрения формирования всей опорной транспортной сети Азиатской части России увеличению инвестиционной привлекательности водного транспорта будет способствовать строгая координация, достижение синхронности действия отдельных звеньев транспортной цепи, а также взаимное соответствие пропускной способности всех звеньев, согласованность графиков движения.

Экономические аспекты реализации проектов развития ВВТ для Азиатской России

В рамках проекта Транспортной стратегии внутренний водный транспорт рассматривается в качестве приоритетного эконо-

мичного, энергоэффективного, экологичного и безопасного вида транспорта. Прогнозируется, что объем перевозок грузов внутренним водным транспортом вырастет более чем в два раза, по сравнению с 2020 г., и составит 222 млн тк 2035 г. в базовом сценарии, при этом доля ВВТ в общем объеме перевозок (за исключением трубопроводного транспорта) вырастет с 1,5–1,6% в 2019–2020 гг. до 2,6–2,7% к 2035 г. Большое внимание будет уделено реализации политики переключения грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный транспорт [Масленников, 2020]. Это связано с необходимостью снижения нагрузки на данные виды транспорта.

Для наращивания доли перевозок внутренним водным транспортом необходимо развитие стимулирующих и иных мер государственного регулирования.

◇ Так, одним из целевых показателей может стать снижение себестоимости транспортировки грузов для крупных грузоотправителей (грузовладельцев), тяготеющих к водным перевозкам в рамках сибирских речных бассейнов.

◇ Раскрытие потенциала ВВТ решающим образом зависит от обеспечения безопасности судоходства, обновления транспортно-го флота и строительства судов смешанного класса «река-море» [Виниченко, Ермоленко, 2021].

◇ Для развития судостроения необходимо развитие дополнительных стимулирующих мер государственной поддержки, в том числе программ льготного лизинга (как операционного, так и финансового) [Транспортная стратегия... (А) (эл. ист. инф.), дата обращения: 2.11.2022].

В нынешних условиях даже такая более чем умеренная постановка целей является важным государственным сигналом, хотя она слабо сравнима с ролью водного транспорта, которую он имел по стране в целом в наиболее активную пионерную фазу крупных народнохозяйственных проектов в 1960–1980-е годы (табл. 3.50) [Виниченко, 2007].

С точки зрения структуры перевозок она была более сбалансирована. Минерально-строительные грузы в работе водного транспорта не имели «контрольного пакета». Значительную долю занимали каменный уголь и кокс, нефтепродукты, лесные и прочие грузы (табл. 3.51).

Таблица 3.50

**Удельный вес отдельных видов транспорта в перевозке всех грузов
в Сибири и СССР в целом, % к итогу**

Вид транспорта	Сибирь						СССР					
	1965		1970		1975		1965		1970		1975	
	в перевозках	в грузообороте										
Железнодорожный	19,2	84,1	17,6	76,4	15,5	64,9	17,4	69	15,7	63,1	13,9	59
Речной	2,9	4,9	2,8	4,9	2,5	4,4	1,9	4,7	1,9	4,4	1,8	4
Морской	0	0,1	0	0,2	0	0,2	0,9	13,8	0,9	16,6	0,8	13,4
Нефтепроводный	0,8	6,8	1,8	13,7	5,1	23,9	1,6	5,2	1,8	7,1	1,9	12,1
Газопроводный	0	0,1	0,3	1	1	2,8	0,8	2,2	0,8	3,2	1	5,3
Автомобильный	77,1	4	77,5	3,8	75,9	3,8	77,4	5,1	78,9	5,6	80,6	6,2
Все виды	нет сведений		19	1,2	17,8	1,1	23,7	1,8	20,6	1,6	20,8	1,8

Источник: составлено по [Тенденции..., 1980].

Таблица 3.51

**Структура перевозок грузов всеми видами транспорта
(без автомобильного)
в Сибири и СССР в целом, % к итогу**

Род груза	Сибирь						СССР		
	1965		1970		1975		1965	1970	1975
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Каменный уголь и кокс	39,3	28,1	34	26,3	27,3	26	18,8	15,9	15,3
Нефть и нефтепродукты	8,8	13,7	15,4	16,4	28,7	16,2	15,6	18,1	19,1
Руда	5,4	7	5,6	7,5	4,5	7,5	6,3	6,6	6,3
Минерально-строительные материалы	9,7	12,1	15,6	22	14,5	23,7	22,5	23,3	25,3
Лесные грузы	17,6	12,8	14,4	10,2	9,8	8,4	9	7,2	5,6
Газ	0,1	—	1,9	0,3	3,9	1	3,7	3,9	5,2
Прочие грузы	19,1	26,3	13,1	16,9	11,3	17,2	24,1	24	23,2

Источник: составлено по [Тенденции..., 1980].

В последние годы роль минерально-строительных грузов в целом по стране продолжает оставаться крайне значительной. За период 2005–2019 гг. их доля держится стабильно выше 50%. В целом упала доля лесных грузов (с 6,4% в 2005 г. до 5,4% в 2019 г.), химических и минеральных удобрений (с 2,5 до 0,8%). С другой стороны, более заметную роль стали играть зерновые грузы (рост с 2,7 до 6,1% в обозначенный период) и прочие (с 8,5 до 12,8%). Следует отметить, что структура товарооборота претерпевала изменения на фоне постоянного сокращения объемов перевозок (с 135 до 108 млн т) (табл. 3.52).

Таблица 3.52

Структура перевозок грузов ВВТ по видам грузов

Род груза	2005	2010	2015	2017	2018	2019
1	2	3	4	5	6	7
Отправление грузов – всего	100	100	100	100	100	100
В том числе:						
Каменный уголь и кокс	2,6	2,8	2,6	2,4	2,8	2,8
Нефть и нефтепродукты наливом	15,9	12,5	13,1	14,4	14,2	17,7
Руда	0,5	0,03	0,3	0,1	0,3	0,3
Черные металлы	2,8	2,3	2,2	2,3	2,3	2,4
Химические и минеральные удобрения	2,5	1,2	0,8	1,0	0,7	0,8
Строительные грузы	57,6	62,3	55,4	51,9	50,3	51,3
Цемент	0,1	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3
Лесные грузы	6,6	6,0	4,6	4,7	4,9	5,4
Зерно и продукты перемола	2,7	0,6	6,0	8,6	11,6	6,1
Комбикорма	0,2	0,02	0,1	0,1	0,1	0,1
Прочие грузы	8,5	12,1	14,6	14,2	12,6	12,8

Источник: [Транспорт в России... (эл. ист. инф.), дата обращения: 03.11.2022].

Регионы Азиатской части России отличаются по уровню развития водного транспорта как отрасли специализации (рис. 3.50).

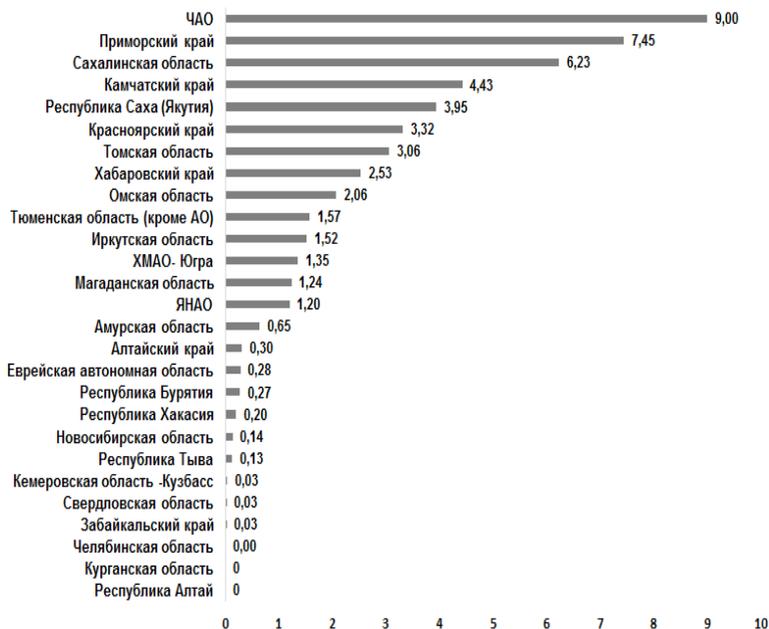


Рис. 3.50. Коэффициент локализации по занятым

Источник: рассчитано по данным [ЕМИСС. Среднесписочная численность... (эл. ист. инф.), дата обращения: 15.07.2022].

Так, согласно коэффициенту локализации по численности занятых в лидерах Чукотский автономный округ (9), Приморский край (7,45), Сахалинская область (6,23). Замыкают список регионы, где практически не развит водный транспорт и практически не поддерживаются гарантированные габариты судового хода (Кемеровская, Свердловская области, Челябинская, Курганская области), республики Алтай и Тыва.

По объемам региональных перевозок грузов практически по большинству регионов в 2016–2019 гг. было зафиксировано сокращение. Так, по Тюменской области (без автономных округов оно составило 2 раза (с 1552,6 до 659, 4 тыс. т), по Красноярскому краю – с 6066, 6 до 5889,5 тыс. т, в Иркутской области – сократилось на треть, с 3085,4 до 2296,9 тыс. т. В то же время регионы с продолжающимися нефтегазовыми проектами смогли сохранить и немного нарастить грузовую базу, к ним относится Ямало-Ненецкий автономный округ – с 706,1 до 816,9 тыс. т. Пример

Амурской области (рост с 305,4 до 722,7 тыс. т) показывает важность водного внутреннего транспорта для переброски габаритные нестандартных грузов для строительства Амурского ГХК (табл. 3.53).

Таблица 3.53

Объемы региональных перевозок грузов внутренним водным транспортом, тыс. т (январь–сентябрь)

Субъект РФ	2016	2017	2018	2019	2020
Югра	1 087,9	1 672	1 907,5	2 207,9	1 706,9
Ямало-Ненецкий АО	706,1	569,9	801,5	816,9	775,7
Тюменская область (без АО)	1 552,6	1 109,3	731,6	659,4	721,8
Республика Бурятия	361,6	477,1	524,7	480,4	311,6
Алтайский край	628,5	667,3	695,3	708,5	564,7
Красноярский край	6 066,6	5 726,6	6 223,2	5 517,7	5 889,5
Иркутская область	3 085,4	2 755,4	2 148,9	2 678,9	2 296,9
Новосибирская область	25,7	1 056,4	1 304,3	1 398,9	1 473,8
Омская область	3 012,3	2 396,8	2 510,4	2 793	3 213,2
Томская область	3 246,6	1 854,9	1 570,5	1 601,8	1 485,3
Республика Саха (Якутия)	1 842,4	1 691,7	1 574,5	1 637,7	1 749,5
Приморский край	175	149,6	333,6	231,1	299,1
Хабаровский край	1 778,2	1 715,7	1 642,6	2 156,1	1 491
Амурская область	305,4	571,8	679,3	722,7	965,6
Магаданская область	20,9	20,3	19,8	8,6	15,5
Сахалинская область	214,8	85,9	3,4	12,8	19,4
Еврейская АО	10,2	10	15	27	1,1
Чукотский АО	138,1	122,5	119,6	28,5	130,5

Источник: [ЕМИСС. Объемы... (эл. ист. инф.), дата обращения: 8.08.2022].

Отдельного внимания заслуживает система стратегирования на внутреннем водном транспорте РФ. В табл. 3.54 приведены прогнозные показатели по грузообороту ВВТ, которые разрабатывались и утверждались с подачи Минтранса и Минэкономразвития России, российским правительством.

Таблица 3.54

**Объемы перевозки грузов по внутренним водным путям России,
фактические и прогнозные показатели, указанные
в четырех принятых стратегиях, млн т**

Стратегия	2000	2005	2007	2010	2015	2018	2019	2020	2030	2035
Фактические показатели	116,8	134,2	153,4	102,4	121,4	116,2	108,2	108,9		
Прогнозные показатели										
ТС РФ от 2008г.* – ИС				160,1	179,2			190	215	
ТС РФ от 2008г.* – ЭСС				160,1	179,2			203	262,4	
ТС РФ от 2008г.** – ЭСС				102,4	143,7	155,9		164,5	212,2	
ТС РФ от 2008г.** – ИС				102,4	145,5	161,1		172,6	242,2	
СВВТ 2016 г.***				102,4	124,8	147,5		172,6	242,2	
ТС РФ от 2021 г.**** – КС							108	122 в 2024 г.	180	215
ТС РФ от 2021 г.**** – БС							108	123 в 2024 г.	184	222

Примечания:

* Транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (инновационный и энерго-сырьевой сценарии)

** Поправки в приложение №2 Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, внесенные в 2014 г. (энерго-сырьевой и инновационный сценарии)

*** Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 г. от 29 февраля 2016 г. № 327-р

**** Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 г. от 27 ноября 2021 г. № 3363-р (консервативный и базовый сценарии)

Как видно из табл. 3.54, наивысший показатель по грузоперевозкам был достигнут в 2007 г. При прогнозировании, на наш

взгляд, авторы исходили из простого экстраполирования данных, закладывая в ТС–2008 заведомо невыполнимые показатели, которые затем (при составлении новых прогнозов) претерпели существенные изменения.

Так, первоначально (согласно ТС–2008) в 2010 г. планировалось достичь объемов перевозки в 160,1 млн т, в 2015 г. – 179,2 млн т, в 2020 г. – 190-203 млн т. Отклонения в 2010 г. составили 56,3% к факту, в 2015 г. – 47,6%, к 2020 г. – 74,5-86,4%.

В дальнейшем, скорректированные в 2014 г. показатели ТС–2008 и СВВТ-2016 отличались от достигнутых в 2020 г. объемов грузоперевозок, по ТС-2008 на 51 и 58,5%, по СВВТ-2016 – на 58,5%. Заметим, что СВВТ-2016 исходила при прогнозировании на 2020 г. из показателей 2015 г., т.е. даже прогнозирование на 5-летний горизонт дало высокую ошибку.

Относительно прогнозных показателей, представленных в ТС-2021, утвержденной 27 ноября 2021 г., отметим, что при расчетах авторы, по-видимому, использовали одни и те же линейные программные продукты. На ниже прилагаемом графике (рис. 3.51) наклон прямых на отрезке 2020–2030 гг., за исключением первой версии ТС-2008, одинаков, даже несмотря на отсутствие данных в самом десятилетнем периоде.

В связи с подобной неопределенностью требуется региональная разверстка перспектив ВВТ. Региональная специфика водного транспорта в регионах Азиатской России может быть исследована через призму региональных государственных программ по развитию транспорта. Для этого была составлена база соответствующих нормативных правовых актов, выделены проблемы и ключевые мероприятия, которые планируются региональными органами государственной власти в области водного транспорта (табл. 3.59).

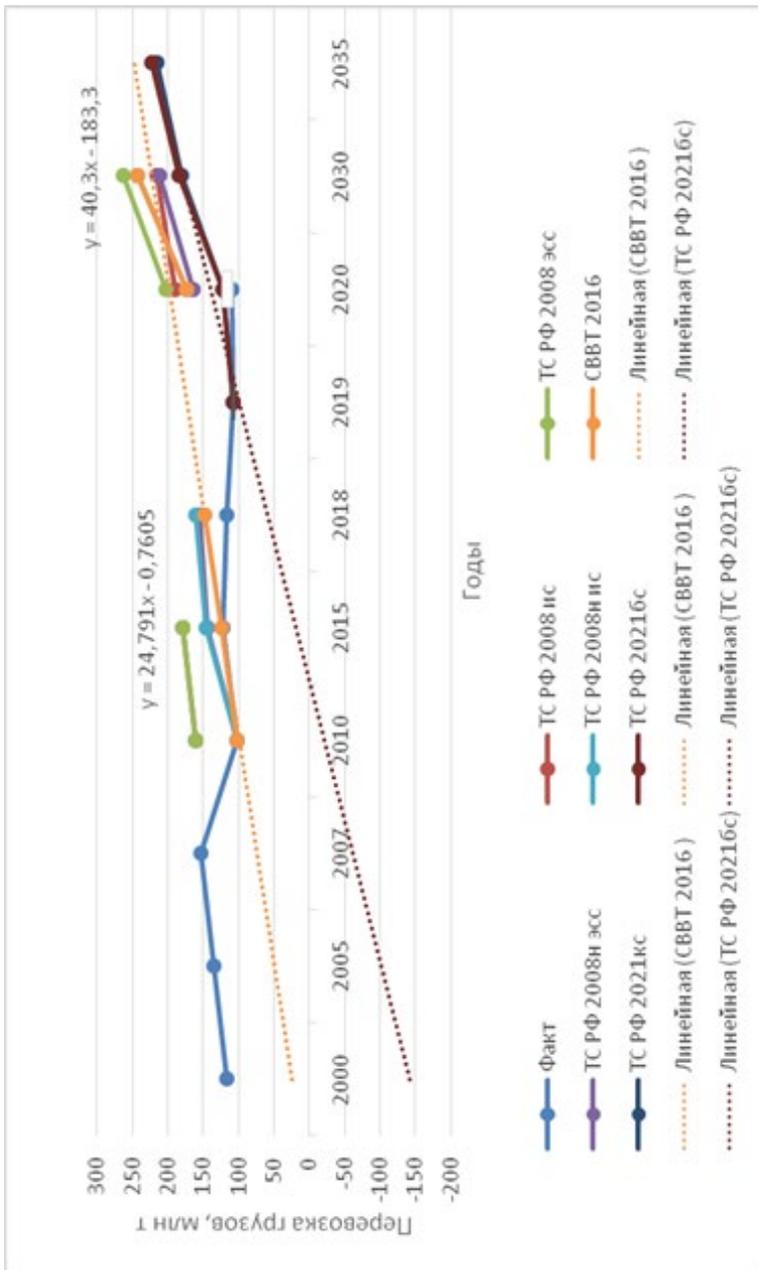


Рис. 3.51. Прогнозы по грузоперевозкам на ВВГ до 2035 г.

Таблица 3.55

Проблематика водного внутреннего сообщения в транспортных стратегиях / региональных государственных программах субъектов Азиатской России

Регион	Проблемы	Мероприятия
1	2	3
Ямало-Ненецкий АО	Сезонность использования водного транспорта, недостаточная связь с наземным транспортом	Предоставление субсидий организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим транспортное обслуживание населения (в т.ч. в период межсезонья) на межмуниципальных маршрутах в границах автономного округа по льготным тарифам и на межрегиональных маршрутах. Проведение дноуглубительных работ в целях организации пассажирских перевозок водным транспортом на межмуниципальных маршрутах в границах автономного округа
Ханты-Мансийский АО ¹³	Повышение категорий водных путей для обеспечения безопасной работы скоростного флота на боковых и малых реках в границах автономного округа; строительство авто-речвокзалов	Субсидия на организацию пассажирских перевозок внутренним водным транспортом; на возмещение фактически понесенных затрат, возникших в результате удешевления стоимости билетов на пассажирские перевозки в межмуниципальном сообщении в границах автономного округа по регулируемым тарифам

¹³ Постановление Правительства Ханты-Мансийского автономного округа – Югры от 09.10.2013 г. № 418-п «О государственной программе Ханты-Мансийского автономного округа – Югры «Развитие транспортной системы Ханты-Мансийского автономного округа – Югры на 2018 – 2025 годы и на период до 2030 года».

1	2	3
Омская область ¹⁴	Несбалансированное и несогласованное развитие отдельных видов транспорта в условиях ограниченности инвестиционных ресурсов. Высокая стоимость пассажирских перевозок	Меры государственной поддержки путем предоставления перевозчикам субсидий за счет бюджетных средств. Выполнение пассажирских перевозок по регулируемым тарифам водным транспортом
Новосибирская область ¹⁵	Недостаточное развитие инфраструктуры	Финансирование реконструкции остановочного пункта "Речной вокзал" и перенос причального пункта к створу метрополита. Строительство ряда пристаней (Новосибирск-Арена, Бугринская роща и др.)
Алтайский край ¹⁶	Повышение доступности, надежности и безопасности услуг внутреннего водного транспорта	Организация работ и оказание услуг по содержанию судовых ходов и инфраструктуры внутренних водных путей
Томская область ¹⁷	Износ основных производственных фондов в сфере транспорта по отдельным видам достигает 75%; дефицит профессиональных кадров	Адаптация действующих финансово-экономических механизмов воспроизводства основных фондов к особенностям транспортной отрасли

¹⁴ Постановление Правительства Омской области от 16 октября 2013 г. № 262-п «Об утверждении государственной программы Омской области «Развитие транспортной системы в Омской области».

¹⁵ Постановление Правительства Новосибирской области от 29.06.2021 № 247-п «О Программе комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области и Комплексной схеме организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом Новосибирской области»

¹⁶ Постановление администрации Алтайского края от 16.10.2014 года № 479 «Об утверждении государственной программы Алтайского края «Развитие транспортной системы Алтайского края» (с изменениями на 28 июня 2021 года).

¹⁷ Постановление администрации Томской области от 26.09. 2019 года № 340а «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной инфраструктуры в Томской области» (с изменениями на 13 апреля 2021 года).

Продолжение таблицы 3.55

1	2	3
Красноярский край ¹⁸	Необходимость обновления судов на маршруте Красноярск – Дудинка; неударительное состояние гидротехнических сооружений, транспортной инфраструктуры. Необходимость оптимизации экономических механизмов "северного завоза"	Сохранение и развитие Северного морского пути (СМП) и сопряженной транспортной системы "Енисей-СМП"; развитие арктических портов Диксона, Хатанги; строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау; организация отстойно-ремонтной базы для гарантированного и своевременного ввода судов в эксплуатацию; поиск наиболее оптимальных схем финансирования обновления флота. Предоставление субсидий в целях возмещения недополученных доходов, возникающих в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров и внутренним водным транспортом в местном сообщении, внутренним водным транспортом в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях; на финансовое обеспечение и (или) возмещение затрат на ремонт флота; на возмещение затрат, связанных с приобретением новых пассажирских судов
Иркутская область ¹⁹	Постарение флота	Предоставление субсидий из областного бюджета местным бюджетам на переоборудование, модернизацию, ремонт судов и иных объектов внутреннего водного транспорта

¹⁸ Постановление Правительства Красноярского края от 30.09. 2013 года № 510-п «Об утверждении государственной программы Красноярского края «Развитие транспортной системы» (с изменениями на 20.04.2021 года).

¹⁹ Постановление Правительства Иркутской области от 26.10. 2018 года № 768-пп «Об утверждении государственной программы Иркутской области «Развитие транспортного комплекса Иркутской области» на 2019–2024 годы» (с изменениями на 15 марта 2021 года).

1	2	3
<p>Республика Якутия²⁰</p>	<p>Производство и восстановление производственных мощностей предприятий внутреннего водного транспорта, развитие внутренних водных путей Республики Саха (Якутия), включая арктические реки и обеспечение гарантированной доставки внутренним водным транспортом топливно-энергетических ресурсов, продовольственных товаров и продукции производственно-технического назначения осуществляемых в рамках государственных закупок, в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности</p>	<p>Комплексные программы по восстановлению и обеспечению функционирования Северного морского пути как единой национальной транспортной магистрали в целях гарантированного транспортного обслуживания арктических районов, обеспечения комплексной безопасности транспортной системы, предупреждающей повышение транспортной безопасности и снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду.</p> <p>Обеспечение ценовой доступности перевозки пассажиров по социально значимым маршрутам за счет совершенствования государственного регулирования и форм государственной поддержки.</p> <p>Модернизация флота и строительство судов для обеспечения грузоперевозок внутренним водным транспортом в Ленском речном бассейне. Стимулирование снижения уровня энергоёмкости транспорта.</p> <p>Повышение безопасности судоходства на внутренних водных путях, внедрению и использованию спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС в интересах навигационного обеспечения транспорта</p>

²⁰ Указ Главы Республики Саха (Якутия) от 30.11.2019 года № 842 «О государственной программе Республики Саха (Якутия) «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2020–2024 годы» (с изменениями на 31 мая 2021 года.

Продолжение таблицы 3.55

1	2	3
Республика Бурятия ²¹	Очень короткий навигационный период в Республике. Уровень сооружения объектов инфраструктуры не соответствует требованиям безопасной эксплуатации. Требуется строительство и реконструкция причальных сооружений	Оказание содействия частным инвесторам в приобретении водных судов и открытии регулярного пассажирского сообщения в период навигации в бассейне оз. Байкал и реки Селенга. Строительство и реконструкция причальных сооружений на оз. Байкал
Забайкальский край ²²	Отсутствие транспортных средств для осуществления перевозки пассажиров по р. Шилка; дефицит кадров для организации перевозки пассажиров водным транспортом	Предоставление субсидий на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат в связи с оказанием транспортных услуг населению, возникающих при выполнении социально значимых перевозок водным транспортом ⁴
Магаданская область ²³	Спад перевозок водным внутренним транспортом	Организация транспортного обслуживания населения в муниципальном и межмуниципальном сообщении автомобильным, водным и воздушным транспортом

²¹ Постановление Правительства Республики Бурятия от 09.04. 2013 года № 179 «О государственной программе Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства» (с изменениями на 7 июля 2021 года).

²² Постановление Правительства Забайкальского края от 29.05.2014 года № 315 «Об утверждении государственной программы Забайкальского края «Развитие транспортной системы Забайкальского края» (с изменениями на 28 апреля 2021 года).

²³ Постановление Администрации Магаданской области от 20.11.2013 года № 1145-па «Об утверждении государственной программы Магаданской области «Развитие транспортной системы в магаданской области» (с изменениями на 9 июля 2021 года).

Продолжение таблицы 3.55

1	2	3
Амурская область ²⁴	Угроза обмеления рек; отсутствие круглогодичной устойчивой транспортной связи с районным центром г. Зея в связи с отсутствием судовой обстановки на водохранилище. Высокая степень износа основных фондов организаций внутреннего водного транспорта; низкие темпы обновления флота; массовый выход транспорта из эксплуатации.	Стимулирование приобретения новых судов; проведение работ по их дноуглублению
Камчатский край ²⁵	Старение флота и портовой инфраструктуры. Износ основных по отдельным группам основных средств превышает 70% и продолжает нарастать. Сокращение объемов реконструкции и строительства инфраструктурных объектов	Выполнение работ по строительству грузопассажирских судов, реконструкции и строительству причалов, приобретение амфибийного транспорта, предоставление субсидий предприятиям водного транспорта в части возмещения затрат по перевозке пассажиров водным транспортом создание современного грузового и грузопассажирского флота; обновление инфраструктуры водного транспорта

²⁴ Постановление Правительства Амурской области от 25.09.2013 года № 450 «Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» (с изменениями на 31 мая 2021 года).

²⁵ Приложение к постановлению Правительства Камчатского края от 29.11.2013 № 551-П «Государственная программа Камчатского края «Развитие транспортной системы в Камчатском крае на 2014–2025 годы»

Окончание таблицы 3.55

1	2	3
Хабаровский край ²⁶	Неразвитость береговой инфраструктуры для эффективного использования водных видов транспорта	Разработка оптимальной маршрутной сети пассажирских перевозок ВВТ; постепенная замена устаревшего флота новыми судами, по своим характеристикам соответствующими условиям безопасной эксплуатации
Приморский край ²⁷	Спад перевозок водным внутренним транспортом	Подготовка кадров по направлению «Техника и технологии кораблестроения и водного транспорта». Развитие инфраструктуры внутреннего водного и морского транспорта, обеспечение доступности услуг водного транспорта для населения и предприятий края; развитие смешанных перевозок в железнодорожно-водном сообщении
Чукотский АО ²⁸	Недостаточность финансирования пассажирских и грузоперевозок	Сдерживание роста тарифов на пассажирские перевозки, а также на перевалку угля в морских портах и в реках Анадырского водного бассейна; Субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих при перевалке

Источник: составлено автором.

²⁶ Постановление Правительства Хабаровского края от 5 мая 2012 г. № 146-пр «Об утверждении государственной программы Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» (в ред. от 24.11.2015 № 408-пр).

²⁷ Постановление Администрации Приморского края от 07.12.2012 года № 394-па «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» на 2013–2021 годы (с изм. на 27.12.2019 г.). В период подготовки раздела утратила силу на основании постановления правительства приморского края от 20.05.2021 № 311-пп.

²⁸ Постановление Правительства Чукотского автономного округа от 21.10. 2013 года № 405 «Об утверждении государственной программы «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» (с изменениями на 3 июня 2021 года).

Участие внутреннего водного транспорта в перспективных отраслевых проектах Азиатской России

Для развития водного внутреннего транспорта в бассейнах Азиатской части России значительный интерес представляют типы грузов, тяготеющие к нему, которые он может переключить на себя (табл. 3.56).

Таблица 3.56

Распределение перевозок по типам грузов, тяготеющих к ВВТ, в водных системах Азиатской России железнодорожным транспортом, млн т

Тип груза	Объем перевозок			
	Обь-Иртышская	Амурская	Байкало-Ангарская	Енисейская
Агро	0,29	–	–	–
Газы	0,86	–	0,04	–
Контейнеры	0,09	0,06	0,04	–
Лес	0,83	1,45	2,08	–
Металлические изделия	0,33	0,08	–	–
Металлы	37,99	0,92	6,47	0,69
Нефтяные	7,61	3,51	2,87	1,16
Общие	–	–	–	–
Прочие жидкие	–	–	–	–
Строительные	27,6	4,22	4,15	1,97
Уголь	74,9	11,2	15,78	15,8
Химические	0,9	–	0,23	0,1

Источник: ГУМРФ им. Адм. Макарова, РЖД, Агентство PortNews.

Для развития перевозок необходимы дополнительные стимулирующие меры государственной поддержки, в том числе программы кредитования. В целом потенциальный объем грузовой базы по основным сибирским водным бассейнам может оцениваться до 32 млн т – в Обь-Иртышском, 14–15 млн т – в Енисейском, 11–12 млн т – в Ленском (табл. 3.57).

В Транспортной Стратегии РФ отмечается, что для развития грузопотока и полноценной реализации потенциала (в том числе

экспортного) внутреннего водного транспорта и обеспечения безопасности судоходства, важным является обновление транспортно-го флота и строительство судов смешанного река-море класса.

Что касается пассажирских перевозок, то прогнозируется, что к 2035 г. объем перевозок вырастет на 90% по сравнению с 2019 г. и составит 21,1 млн человек ежегодно. Развитие туристских зон, рост связанности сибирских регионов будет способствовать росту перевозок пассажиров в дальнем сообщении. По оценкам экспертов, до 2035 г. объемы выбытия пассажирского флота составят около 60–110 судов в год, а совокупная потребность в новых судах при наращении объем пассажиропотока составит не менее 1,9 тыс. судов [Транспортная стратегия... (Б) (эл. ист. инф.)]. Большинство пассажирских перевозок является социально значимыми и не генерируют самостоятельный денежный поток, поэтому необходима разработка отдельных программ поддержки и финансирования строительства новых транспортных средств. Перспективы развития внутренних водных путей в Азиатской части России связаны с различными проектами транспортного и инфраструктурного обустройства отдаленных населенных пунктов, поддержкой реализации арктических проектов, оптимизации системы северного завоза [Никифоров и др., 2017; Виниченко, 2011].

Таблица 3.57

Потенциальный объем грузовой базы и номенклатура грузов в бассейнах сибирских рек на 2035 г., тыс. т

Номенклатура грузов	Обь-Иртышский бассейн	Енисейский	Ленский
1	2	3	4
Всего	31928	14328	11352,6
Нефтеналивные грузы	1426	581	2371,2
Сухогрузы, всего	30382	11817,8	8981,4
Из них:			
Строительные	25750,6	4322,8	1953
В том числе:			
Собственной добычи	8844,2	164	874
Удобрения	1	20	7,6
Металлы	396,4	189,8	588,4

1	2	3	4
Руда	0	36,2	0
Лес в судах	80	928,4	1203
Контейнеры	120,2	339,6	655,6
Каменный уголь и кокс	414,6	2071,6	1586,8
Зерновые и комбикорма	1	4,4	10
Цемент	155,4	68,4	564,6
Прочие	3464,2	3836,6	2412,6
Лес в плотах	118,8	1929,2	

Источник: расчеты авторов исходя из целеполагания Транспортной стратегии РФ до 2035 года на основе анализа потенциальной грузовой базы ВВТ в 2017 г. (оценки Росречмофлота, 2018 г., агентства PortNews) – см.: Опыт прогнозирования грузопотоков на внутреннем водном транспорте

Региональная проекция задач развития ВВТ Азиатской России

Главная задача развития инфраструктуры регионов состоит в дальнейшем согласованном развитии всех видов транспорта, их взаимодополняемости при выборе наиболее эффективных вариантов транспортировки грузов и обслуживания пассажиров.

На внутреннем водном транспорте приоритетными направлениями являются:

- обеспечение стабильного и безопасного судоходства по внутренним водным путям Обь-Иртышского бассейна, включая модернизацию и обновление флота;
- создание современной системы транспортно-экспедиционного обслуживания и терминального хозяйства в пунктах взаимодействия различных видов транспорта в порту Тобольск;
- реконструкция инфраструктуры пассажирских объектов;
- расширение маршрутной сети водного транспорта социально значимых маршрутов, обеспечивающих регулярное сообщение с населенными пунктами «Большой» Тюменской области.

◇ При этом перспективы развития внутренних водных путей отдельно в Тюменской области связаны:

– с завозом грузов для обеспечения текущих потребностей и обустройства промыслов газонефтедобывающей промышленности, расположенных на берегах рек Иртыш, Обь и их притокам, полуостровах Ямал, Явай, Гыданский, а также снабжения населения, проживающего в районах Крайнего Севера;

– со строительством завода по изготовлению строительных изделий из бетона в районе Тобольска на левом берегу с поставкой строительных материалов и отгрузкой готовых изделий на водный транспорт;

– со строительством целлюлозно-бумажного комбината на правом берегу Иртыша, в районе н.п. Аремзяны, с доставкой сырья водным транспортом;

– с развитием туризма, интегрирующим проектом которого станет открытие круизных рейсов по маршруту Тобольск – Ханты-Мансийск – Салехард (к 2023 г.).

◇ Перспективы развития внутренних водных путей в *Ханты-Мансийском автономном округе - Югре* связываются с крупным проектом строительства второго мостового перехода в районе г. Сургут. Мостовой переход позволит перераспределить транспортные потоки, улучшить режим движения транспортных средств и пропуск тяжелого и крупногабаритного транспорта, обеспечить безопасную эксплуатацию мостовых переходов, вывести грузовой и транзитный транспорт из городской черты г. Сургута. Проектируемая дорога потребует доставки грузов металлов для инженерных сооружений транспортной инфраструктуры, земляного полотна, частей моста, путепроводов, транспортных развязок, технических средств организации дорожного движения.

◇ Нефтегазовые проекты *Ямало-Ненецкого АО* приведут к заметной активизации деятельности водного транспорта в Обской губе, при этом следует отметить, что к 2030–2035 гг. водный транспорт будет меняться: станет более мобильный, способным работать в ледовых условиях, на малых глубинах, более интеллектуальный [Синицын и др., 2020].

◇ *Перспективными задачами, генерирующими грузопотоки в целом по внутренним водным путям Западной Сибири, являются:*

– обеспечение нефте- и газодобычи в северных районах (Пуровский, Тазовский, Красноселькупский, Ямальский) ЯНАО и на прибрежном шельфе Карского моря;

– обеспечение ускоренного развития транспортной инфраструктуры северных территорий Тюменской, Омской, Томской, Новосибирской областей.

При этом основными потребителями станут:

– районы крупных промышленных узлов (Томск, Новосибирск), так как с увеличением объема строительных работ возрастет потребность в добыче строительных материалов (песок, гравий и песчано-гравийные смеси);

– районы Омска (перевозка казахстанского каменного угля, строительных материалов) на север в границах области; из мест образования грузопотока Томска, Новосибирска (кузбасский уголь) в адрес муниципальных территорий Югры и ЯНАО; из Лабитнанги, Салехарда (воркутинский уголь) – в адрес тюменских автономных округов;

– из речных портов Томска, Новосибирска²⁹, Нижневартовска³⁰, Уренгоя, Тобольска, Сергино, Салехарда, Лабитнанги) грузопотоки завоза с перевалкой строительных материалов: щебень, гравий, ЖБИ, кирпич, а также оборудование, металлы, машины и другие грузы), что обусловлено увеличением объема разведочного бурения на нефть и газ;

– развитие районов новых месторождений, удаленных от дорог и магистральных рек, которым потребуются освоение новых притоков малых рек для доставки грузов снабжения газовикам и нефтяникам.

◇ Задачи развития *Обского бассейна водных путей (Алтайский край, Республика Алтай, Новосибирская область, Тюменская область*

Рост вложений в транспортную инфраструктуру позволит существенно повысить доступность, а соответственно и инвестиционную привлекательность поселений, прежде всего, Северного и Центрального экономического поясов Томской области, будет непосредственно способствовать развитию малого и среднего предпринимательства в дорожном строительстве и сфере услуг (торговля, общественное питание, гостиничный комплекс). В рамках реализации данного направления целесообразно предусмотреть повышение эффективности рыбохозяйственного комплекса, конкурентоспособности сферы заготовки и переработки

²⁹ С учетом работ по дноуглублению.

³⁰ Необходимо создание мощностей по перевалке.

дикорастущего сырья, обеспечение комплексного использования лесных ресурсов. В Алтайском крае в сфере внутреннего водного транспорта перспективно создание на базе речных портов Барнаула, Бийска мультимодальных терминальных комплексов многоцелевого назначения.

◇ Перспективы развития внутреннего водного транспорта в *Енисейском бассейне* связан:

– с дальнейшим освоением месторождений полезных ископаемых и перевозкой лесных грузов на реке Ангара;

– с дальнейшим развитием предприятий ГМК «Норильский Никель», обеспечением программы модернизации Норильска;

– с продолжением освоения Ванкорского месторождения нефти на реке Большая Хета;

– с дальнейшим развитием комплекса по глубокой переработке древесины в Красноярском крае (севернее Лесосибирска);

– увеличением работы речного транспорта в связи с разработкой месторождений в Енисейском заливе с выходом на Северный морской путь;

– с развитием социально-значимых перевозок.

В этом бассейне развитие транспортной системы должно носить сбалансированный и комплексный характер, обеспечивая эффективное сопряжение различных видов транспорта – железнодорожного, автомобильного, авиационного, водного.

В сфере развития водного транспорта, учитывая идущее освоение нефтегазовых ресурсов севера края, а в перспективе и разработку континентального арктического шельфа, необходимо сохранение и развитие Северного морского пути (СМП) и сопряженной транспортной системы "Енисей-СМП". На территории края ключевыми проектами, обеспечивающими функционирование и дальнейшее развитие трассы СМП, являются проекты развития арктических портов Диксона, Хатанги, а также строительство отдаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау. Развитию портов как основных грузоформирующих объектов инфраструктуры, увеличивающих объемы грузоперевозок по трассе СМП, будет способствовать – для портов Диксон и Дудинка – выход нефтедобычи Северо-Западного центра на правый берег Енисея, а также добыча коксующихся углей экспортных кондиций Западно-Таймырского угленосного бассейна, для порта Хатанга – начало добычи на месторождениях Восточно-Таймырского нефтегазоносного блока. Учитывая значимость грузовых и

пассажирских перевозок водным транспортом для обеспечения транспортной доступности, жизнеобеспечения населенных пунктов и реализации инвестиционных проектов на севере края, сохранится роль государства как гарантирующего перевозчика. Необходимо продолжить реализацию мер, направленных на развитие пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, включая создание оптимальной схемы пассажирских перевозок, поддержание пассажирского флота в надлежащем техническом состоянии, ремонт и обеспечение рабочего состояния гидротехнических сооружений, участвующих в процессе перевозок.

◇ Перспективы развития ВВТ в *Ленском бассейне* будут зависеть:

– от освоения минерально-сырьевых центров в Арктической зоне Республики Саха-Якутия (месторождения олова, угля, алмазов, золота, сурьмы, серебра, редкоземельных металлов);

– от обеспечения строительства глубоководного морского порта в с. Найба;

– от завершения работ по первому этапу строительства Жатайской судовой верфи с последующим расширением производственных мощностей (с ремонтом и модернизацией судов ежегодно).

Основные перспективы связаны с уменьшением зависимости от навигации на водных путях Якутии, которая имеет разновременность начала и окончания сроков, зависит от времени вскрытия, продолжительности весеннего паводка и водности рек всего бассейна.

Водные магистрали в перспективе до 2035 г. останутся практически безальтернативными для основных грузоперевозок внутри Арктической зоны и вовлечения в транспортно-технологическую систему Северного морского пути [Масленников, 2017], северного завода [Бунеев и др., 2017]. Пункты формирования грузопотоков на реках Ленского бассейна должны стать базами обработки цифровой информации о ходе северного завода и сформировать единую информационную систему Северного морского пути и внутренних водных путей арктических судоходных рек, сети арктических аэропортов и сезонных автодорог.

◇ Задачи развития *Байкальско-Ангарского бассейна водных путей*:

– в этом бассейне внутренний водный транспорт является составной частью транспортного комплекса, обеспечивающего реализацию северного завода для Иркутской области и Республики

Саха (Якутия). В некоторых отдаленных территориях Иркутской области в силу их географического расположения в периоды снеготаяния, распутицы организовать регулярное пассажирское сообщение возможно только водным транспортом. Примером таких поселений являются поселения Дальний, Заморский Нижнеилимского района и поселения Добчур, Харанжино Братского района, поселение Паренда Чунского района. Серьезным препятствием для обеспечения транспортного сообщения является старение флота и причальной инфраструктуры;

– на территории Иркутской области расположено более ста причальных сооружений. Затраты на содержание причальных сооружений значительны и порой непосильны для собственников и эксплуатантов. Серьезным вызовом для осуществления пассажирского сообщения водным транспортом является признание причальных сооружений, расположенных на остановочных пунктах социально значимых маршрутов внутреннего водного транспорта, не соответствующими требованиям безопасности судоходства, создающими угрозу причинения вреда жизни и здоровью людей, что приводит к сокращению остановочных пунктов по маршрутам. Обновление и содержание судов и иных объектов (плавучие объекты, причальная инфраструктура) внутреннего водного транспорта непосильно для муниципальных образований и требует поддержки от государства на региональном и федеральном уровнях, в том числе на осуществление межрегиональных перевозок;

– одним из актуальных трендов развития экономики Иркутской области является рост ее туристической привлекательности.

◇ Задачи развития *Амурского бассейна водных путей*:

– эффективное использование внутреннего водного транспорта для наращивания торгово-экономических связей с КНР и странами АТР;

– восстановление судоходной обстановки и осуществление перевозок по Зейскому, Бурейскому водохранилищам, судоходным рекам области;

– обновление речного флота;

– реконструкция инфраструктуры, зданий речных портов городов Благовещенск, Зeya, Свободный.