

Научная статья

Original article

УДК 656

DOI 10.55186/02357801_2022_7_1_18



**ТРАНСПОРТНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАЛЫХ РЕК КАК
ПОТЕНЦИАЛ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ СИБИРИ**

**TRANSPORT USE OF SMALL RIVERS AS A POTENTIAL FOR THE
ECONOMIC DEVELOPMENT OF SIBERIA**

Зачёсов Александр Венедиктович, канд. техн. наук, доцент, Кафедра «Управление работой флота», ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», ул. Щетинкина 33, г. Новосибирск, 630099, Россия

Бунташова Светлана Венедиктовна, канд. экон. наук, доцент, Кафедра «Управление работой флота», ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного транспорта», ул. Щетинкина 33, г. Новосибирск, 630099, Россия

Zachesov Alexander Venediktovich, Ph.D. tech. Sciences, Associate Professor, Department "Management of the work of the fleet", FGBOU VO "Siberian State University of Water Transport", st. Shchetinkina 33, Novosibirsk, 630099, Russia
E-mail: urf01@mail.ru

Buntashova Svetlana Venediktovna, Ph.D. economy Sciences, Associate Professor, Department "Management of the work of the fleet", FGBOU VO

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»
"Siberian State University of Water Transport", st. Shchetinkina 33, Novosibirsk,
630099, Russia, E-mail: urf01@mail.ru

Аннотация: Наличие огромного количества многообразных полезных ископаемых на территории Сибирского региона. Широкое развитие отраслей топливно-энергетического, нефтехимического, лесоперерабатывающего комплексов, а также других отраслей народного хозяйства. Стратегия экономического развития Сибири. Развитие транспортной инфраструктуры на территории Сибири. Особая роль малых рек в транспортной системе Сибирского региона. Концепция развития внутреннего водного транспорта. Проблемы, связанные с эксплуатацией внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока. Необходимость интеграции внутренних водных путей в общую транспортную систему восточных районов России.

Annotation: The presence of a huge number of diverse minerals in the territory of the Siberian region. Widespread development of fuel and energy, petrochemical, timber processing complexes, as well as other sectors of the national economy. Strategy of economic development of Siberia. Development of transport infrastructure in Siberia. The special role of small rivers in the transport system of the Siberian region. The concept of development of inland water transport. Problems associated with the operation of inland waterways in Siberia and the Far East. The need to integrate inland waterways into the overall transport system of the eastern regions of Russia.

Ключевые слова: Сибирский регион, районы Крайнего Севера и Заполярья, малые реки Сибири, развитие транспортной инфраструктуры, системный подход.

Key words: Siberian region, regions of the Far North and the Arctic, small rivers of Siberia, development of transport infrastructure, systemic approach.

Территория Сибири включает в себя 3 экономических района: Западная Сибирь, Восточная Сибирь и Дальний Восток. Эта огромная территория в 13

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

млн.км² составляет 2/3 всей территории Российской Федерации с населением немногим более 1/5 (22%) от общего количества населения России.

Потенциал экономического развития Сибири определяется в первую очередь наличием на этой территории природных ресурсов, в том числе месторождений полезных ископаемых. Основные из них : нефть – 77%; природный газ – 85%; каменный уголь – 80%; медь – 70%; никель – 68%; свинец – 85%; золото – 41%; платина – 99% от общего количества добычи полезных ископаемых на территории РФ. С начала 70-х годов XX-го века территория Сибири стала главной минерально-сырьевой базой нашей страны и в будущем сохранит за собой лидирующие позиции в топливно-энергетическом комплексе. Широко стали развиваться такие отрасли как топливно-энергетическая, нефтехимическая, лесобработывающая и другие отрасли народного хозяйства. Такой энергетический потенциал страны требует особого внимания со стороны государства и правительства. Так в 2002 году правительством РФ была утверждена Стратегия экономического развития Сибири, которая оценивает место региона в российской экономике исходя из его огромных ресурсных возможностей. Возникает необходимость, в рамках стратегии развития, обустройства рабочих площадок, бурения скважин, строительства зданий и сооружений, прокладке транспортных коммуникаций. В то же время, топливно-энергетическая база Сибири формируется в сложной географической среде: заболоченная местность, многолетняя мерзлота в северных районах, отдалённость от европейских регионов, сложность и дороговизна возведения капитальных объектов, в том числе и транспортных.

Развитие транспортной инфраструктуры на территории Сибири имеет важное народно-хозяйственное и экономическое значение. Природные богатства и трудовые ресурсы на территории Сибири и в целом по стране распределены неравномерно. Также неодинаково развиваются и производительные силы, отражая в своём развитии специфику отдельных районов, обусловленную географическим положением, наличием природных и

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

трудовых ресурсов, а также транспортных связей. Сегодня большинство отечественных энергоёмких производств расположено в европейской части страны, а топливно-энергетические ресурсы – главным образом по другую сторону от Урала, на удалении 3 и более тысяч километров от потребителей. На значительные расстояния приходится перевозить лесные грузы, продукцию ГМК «Норильский никель», цветные и драгоценные металлы, алюминиевую продукцию. В рамках данной стратегии развития Сибири основная задача, стоящая перед транспортом, - обеспечить вывоз сырья за пределы региона (в том числе и в страны Юго-Восточной Азии и Европы), а также завоз промышленных и продовольственных товаров, необходимых для развития производительных сил и жизнедеятельности населения Сибири, особенно районов Крайнего Севера и Заполярья. В то же время, строительство искусственных транспортных путей, таких как – автомобильные, железнодорожные, строительство взлётно-посадочных полос для воздушного транспорта, а также их содержание в суровых климатических условиях Сибири является весьма дорогостоящим мероприятием. Альтернативой этим видам транспорта является естественная, широко разветвлённая сеть водных путей в регионе. Территория Сибири обладает значительными и разнообразными запасами водных ресурсов. Основные из них, морские и речные. К морским водным путям (Северный морской путь, Обская и Тазовская губы) примыкают около 40 тыс. км. судоходных речных путей Обь-Иртышского, Енисейского, Ленского и Амурского бассейнов и включают в себя как магистральные реки, так и малые водные пути, так называемые «малые реки».

Малые реки в транспортной системе Сибири играют особую роль. Протяжённость этой категории водных путей составляет более половины длины речных магистралей региона. В большинстве районов они оказываются основным и даже единственным видом транспортных путей, ориентированных на перевозку массовых грузов и пассажиров и оказывают существенное влияние на развитие производительных сил и в целом на социально-

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

экономическую ситуацию в регионе. Очевидно, что освоение природных богатств Сибири невозможно без участия этой категории водных путей. Так в 2003 году правительство РФ одобрило и утвердило Концепцию развития внутреннего водного транспорта, в которой говорится о необходимости расширения географии судоходства на внутренних водных путях Сибири и Дальнего Востока. В частности, в составе основных задач по улучшению условий функционирования и повышения конкурентоспособности отрасли выделяются задачи по увеличению протяжённости внутренних водных путей с гарантированными габаритами судового хода и освещаемой обстановкой. В первую очередь это касается малых рек. [1]. В связи с этим, предусматривается создание судоходных условий доставки грузов во вновь осваиваемые труднодоступные районы, прежде всего в районы Крайнего Севера, в том числе по малым и быстротекущим рекам, расширение географии перевозок за счёт освоения районов со слабо развитой транспортной инфраструктурой, включая развитие перевозок по малым рекам Сибири и Дальнего Востока.

Несмотря на всю важность, необходимость и востребованность малых рек в транспортном отношении, эксплуатация этой категории водных путей имеет ряд проблем и особенностей.

К основным особенностям эксплуатации малых рек можно отнести: ограниченные габариты судового хода, ограниченный период навигации, необорудованные берега (отсутствие причальной стенки, перегрузочной техники), взаимодействие крупнотоннажного и малотоннажного флота, дефицит малотоннажного флота, работа флота в суровых климатических условиях, отсутствие судоходной обстановки.

Ситуация на внутренних водных путях Сибири характеризуется рядом проблем. В бассейнах Сибири и Дальнего Востока в настоящее время насчитывается более 200 пригодных для судоходства малых водных путей, но это лишь 40 % от всех малых рек, расположенных в регионе. С началом проведения экономических реформ в нашей стране перевозки по малым рекам

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

существенно сократились, резко ухудшились эксплуатационно-экономические показатели работы флота. За минувшие 15 лет объем перевозок грузов здесь сократился в 6 раз, а по отдельным судоходным компаниям в 15 раз. Производительность сухогрузного флота упала в 2-3 раза, буксирного – 1,5 раза. Убыточными для судоходных компаний стали и социально значимые пассажирские перевозки. Стоимость проезда, которую устанавливают субъекты Федерации, не покрывает убытков от осуществления этих перевозок судоходными компаниями. Государственные бассейновые управления водных путей и судоходства из-за отсутствия должного финансирования практически прекратили поддерживать судоходные условия; на ряде участков снята освещаемая обстановка, и флот работает только в светлое время суток. Транспортный флот Сибири морально и физически устарел, свыше 70% его судов имеют критический срок службы. Председатель Торгово-промышленной палаты Евгений Примаков 7 сентября 2005 года в Нижнем Новгороде в ходе круглого стола на тему «Стратегия развития транспорта России на период до 2010 года» отметил, что проблемы транспортного использования рек, в том числе и малых связаны: во первых с ухудшением пропускной способности рек, во вторых – с ростом налоговой базы для предприятий речного флота. Рост налогов ведёт к увеличению тарифов на перевозки, несмотря на то, что для ряда других отраслей объем платёжных требований наоборот сокращается. Кроме того, речной флот России долгое время не обновлялся. В рыночных условиях, которые включают в себя наличие конкурентоспособности, риск и неопределённость при осуществлении перевозок грузов и пассажиров, очень нелегко привлечь в отрасль частные инвестиции. «Если в сложившейся ситуации правительство страны не обратит внимание на проблемы речников, связанные с осуществлением их основной деятельности, мы можем потерять речной транспорт как отрасль», - отметил председатель ТПП. Развитие внутреннего водного транспорта, по словам Примакова, необходимо «как бизнесу, так и государству» и позволит выполнить задачу по удвоению ВВП. [2].

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

Существует множество проектов развития транспортной сети на территории Сибири. Наиболее перспективными для речников являются развитие одного из важнейших транспортных коридоров СМП и строительство Сибречпути. СМП связывает между собой северные регионы на протяжении около 6 тысяч километров и пока является единственным за Полярным кругом транспортным путём, предназначенным для перевозки массовых грузов и пассажиров. Крайне важная функция СМП – совместно с речным транспортом обеспечивать северный завоз грузов в экстремальных условиях короткой навигации. Строительство Сибречпути решает проблему перевозки грузов и пассажиров в широтном направлении через азиатскую часть России и связано прежде всего с проектированием и строительством следующих гидротехнических объектов: Обь-Иртышский канал на западе системы, Обь-Енисейское соединение в центральной её части и сквозное судоходство по Ангаре, а также Енисей-Ленское соединение в восточной части системы. Очерёдность и сроки сооружения этих объектов необходимо устанавливать посредством всестороннего анализа экономических и природных предпосылок. В этом случае наиболее быструю экономическую отдачу по схеме «затраты-результаты» даёт транспортная функция рек. Соединение единым водным путём основных территориально-производственных комплексов сначала Сибири и азиатской части, а затем всей страны будет означать глубокое преобразование экономики Сибири, переход её на более высокую ступень развития.

Создание единой субширотной речной системы, которая бы использовалась как судоходная магистраль, является основной проблемой улучшения использования речных систем в народном хозяйстве, исходя из географических, экономических, социальных и экологических предпосылок. Реконструкция водных путей на всём протяжении потребует изменения на отдельных участках уровней воды, которые успешно используются для получения дешёвой электроэнергии. Появление дополнительных запасов воды решает вопросы мелиорации. Кроме того, любой транспортный путь

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

сосредотачивает вокруг себя постоянно развивающиеся производительные силы, способствует освоению прилегающих территорий.

В случае, если вышеуказанные проекты будут реализованы, единственными связями между транспортными коридорами в меридиональном направлении становятся магистральные и малые водные пути Обь-Иртышского, Енисейского и Ленского бассейнов. В местах пересечения железнодорожных и водных путей организуются воднотранспортные узлы в Омске, Тобольске, Салехарде, Сургуте, Новом Порту, Новосибирске, Томске, Абакане, Лесосибирске, Игарке, Дудинке, Иркутске, Осетрово, Ленске, Якутске, Тикси и в других населенных пунктах. В основном эти порты готовы принять дополнительные объемы грузов в смешанном сообщении.

Стратегической задачей речного транспорта Сибири в данных условиях является интегрирование внутренних водных путей в общую транспортную систему восточных районов и в России в целом, выход на мировой уровень по техническим параметрам и по качеству услуг.

Научно-исследовательские и проектные организации ныне активно работают над тем, чтобы использовать эту систему в глобальных транспортных коридорах широтного и меридионального направлений, а также в региональных связях на территории Сибири. Появляются соответствующие проекты программ.

В то же время необходимо решать и менее глобальные, но не менее важные вопросы развития отрасли. В этой связи было бы полезным вспомнить опыт 70-х годов прошлого столетия, когда на территории Сибири работали целые экспедиции с целью проведения рекогносцировочных изысканий. Эти изыскания проводились с целью сбора материалов, необходимых для составления проектного задания по дальнейшему использованию того или иного водного пути в качестве транспортного коридора. Важнейшей задачей изысканий является выбор такого направления, при котором наилучшим образом будут удовлетворены требования народного хозяйства на перевозки и

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

потребуется как можно меньших затрат на строительство судоходного пути. Благодаря таким изысканиям именно речной транспорт в своё время сыграл пионерную роль в освоении месторождений нефти и газа Западной Сибири, и именно он начал поставлять первые тонны нефти на территорию Европы. Эта задача может быть выполнена только в результате широкого обследования местных природных условий, определяющих объёмы и стоимость работ по тем или иным техническим требованиям. Должны быть учтены все условия эксплуатации водного пути, а также удобство связи с другими транспортными путями, жилыми и производственными объектами. На сегодняшний день решение этой большой и сложной задачи особенно важно в рамках стратегии развития ВВТ на территории Сибири.

Также важно помнить, что водная артерия, это прежде всего вопрос жизнеобеспечения людей, а не только транспортный путь. Она является источником водоснабжения, гидроэнергии, а также выполняет дренажные функции, и является коллектором промышленных и хозяйственных стоков. В районах обустройства через реки прокладываются трубопроводы, мосты, линии электропередач, ведётся строительство небольших ГЭС без учёта их транспортного использования. Нередко в последующем оказывается, что такая река является единственной магистралью развивающегося района, обеспечивающей не только транспортные потребности, но и вопросы жизнедеятельности людей.

Следующие вопросы, на которые необходимо обратить особое внимание, это – ликвидация дефицита грузового и пассажирского флота, а также обновление уже существующего, внедрение ноосферных транспортных средств (особенно в районах Крайнего Севера и Заполярья, где период навигации крайне ограничен), восстановление проведения путевых работ (дноуглубительные, выправительные работы, наличие судоходной обстановки), строительство причальных сооружений, обеспечение причалов и набережных перегрузочной техникой и т.д. При этом, руководствуясь рыночными принципами, не всегда целесообразно строить капитальные

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

причальные сооружения. В условиях вечной мерзлоты и относительно малым грузооборотом наиболее выгодным и эффективным с экономической точки зрения было бы использование флота с судовыми кранами, временных сборно-разборных комбинированных площадок для погрузо-разгрузочных работ, а также возведение ледовых причалов. Ещё одним из перспективных направлений развития транспортного потенциала малых рек, может стать более широкое использование паромных переправ, являющихся по существу водным участком автодороги местного значения. К примеру, между небольшими населёнными пунктами с редким транспортным потоком, при котором строить мост просто экономически невыгодно. Осуществление такой задачи может стать хорошей площадкой для реализации государственно-частного партнёрства между региональной властью и судовладельцами. Все эти вопросы невозможно решить без помощи как на федеральном, так и региональном уровнях.

Ещё несколько лет назад перспективы речной отрасли не были ясны даже руководителям крупных речных портов и пароходств. В свете хронического недофинансирования содержания магистральных водных путей говорить о проблемах судоходства на малых реках было просто несвоевременно. На сегодняшний день и в бюджете страны, и в подпрограмме «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России на 2010-2015 гг.» средства выделяются в полном объёме. В Обь-Иртышском пароходстве с уверенностью говорят о стабильных договорных отношениях с крупнейшими подрядчиками нефтяной, газовой и строительной индустрии: ОАО «Роснефть», ООО «Надымгазпром», ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Ханты-Мансийскдорстрой» и т.д. В ХМАО по программе развития водного транспорта также обновляется парк современных скоростных пассажирских судов. В регионе на более чем 30 пассажирских линиях работает компания «Северречфлот», созданная правительством округа 10 лет назад. Для «Северречфлота» приобретены не только «Метеоры», «Восходы»,

Международный журнал прикладных наук и технологий «Integral»

но и мелкосидящие и экономичные суда для боковых и малых рек типа «Иртыш».

Большие надежды речников на обновление флота связаны с постановлением Правительства РФ от 22.05.2008г. №383 о предоставлении субсидий российским транспортным компаниям и пароходствам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях в 2008-2010 годах на закупку гражданских судов. Более того, президентом страны поставлена задача внедрения природоохранных и ресурсосберегающих технологий, которые крайне важны при ведении хозяйственной деятельности на малых реках России. Остаётся надеяться, что коренные преобразования в речной отрасли, для которых уже заложена необходимая финансовая и нормативно-правовая база, не обойдут стороной и малые реки.

Литература

1. Концепция развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации (Москва:Издательство «по Волге»), 2003, 23с.
2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года от 22.11.2008г. №1734-р

Literature

1. The concept of development of inland water transport of the Russian Federation (Moscow: Publishing house "on the Volga"), 2003, 23p.
2. Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 dated November 22, 2008. №1734-r

© *Зачёсов А.В., Бунташова С.В., 2021 Международный журнал прикладных науки и технологий "Integral" №1/2022.*

Для цитирования: Зачёсов А.В., Бунташова С.В. Транспортное использование малых рек как потенциал экономического развития Сибири// Международный журнал прикладных науки и технологий "Integral" №1/2022