

Интегрирующая роль речного транспорта в развитии регионов азиатской части России¹

А.В. Котов

УДК 332.135, 338.47

DOI: 10.30680/ECO0131-7652-2024-5-67-82

Аннотация. В статье обсуждается роль внутреннего водного транспорта в пространственном развитии РФ в контексте увеличения экономической связности севера и юга азиатской части страны. Показано, что он является естественным интегратором пространства и с его помощью можно было бы разгрузить наиболее загруженные участки автомобильных и железных дорог, нарастить объем перевозок, связанных с реализацией многостадийных проектов ресурсного освоения территории. В зависимости от прогнозируемых потенциального объема грузовой базы и номенклатуры грузов перечислены эффекты для регионального развития по бассейнам сибирских рек (Обь, Лена, Енисей). Представленные оценки позволяют говорить о недоиспользованном потенциале водных путей Сибири для развития территориальных систем и межрегиональных транспортных коридоров.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт; речной транспорт; транспортная инфраструктура; азиатская часть России; пространственное развитие; грузопотоки; зоны тяготения; смешанные перевозки

Введение

Более чем два года специальной военной операции на территории Украины и гораздо более длительное противодействие внешнему санкционному давлению (против России действует 14 пакетов санкций, свыше 22,2 тыс. мер) по-новому высветили проблемы укрепления пространственной экономической интеграции, развития логистических коридоров, транспортной связности территории нашей страны. Один из старейших элементов в национальной системе коммуникаций – внутренний водный транспорт (ВВТ) – уже продолжительное время является и ее самым слабым звеном, несмотря на неоспоримые преимущества в части экологичности и экономичности [Крупнов, 2008]. В материалах госсвета по ВВТ в Волгограде в 2016 г.² и в тексте принятой в том же году профильной Стратегии³

¹ Статья подготовлена в рамках НИР по государственному заданию РАНХиГС при Президенте РФ.

² Стенографический отчет о заседании президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей 15.08.2016 г. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/52713/work> (дата обращения: 10.03.2024).

³ Стратегия развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года. Утв. Распоряжением Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р.

обозначены ключевые проблемы отрасли: ухудшение качественных параметров производственного потенциала, низкая инвестиционная привлекательность и др., приведшие к утрате конкурентоспособности и закрепившие незначительную роль ВВТ в транспортной системе страны (на его долю в 2016 г. приходилось всего 1,5% грузооборота).

Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2035 г. призвана была разрешить многие из этих проблем, однако два года назад Счетная палата РФ раскритиковала работу по ее реализации⁴. Крупные инвестиционные проекты по развитию гидроузлов не были завершены, замыслы строительства мультимодальных терминалов для оптимизации распределения грузопотоков так и остались на бумаге. Вследствие этого законсервировались проблемы перевода на реку массовых и тяжеловесных грузов, снятия временных перегрузок между видами транспорта и др.⁵ Как итог – фактические показатели развития ВВТ в 2022 г. существенно отклонялись от прогнозных, указанных в стратегических документах (табл. 1).

Таблица 1. Объемы перевозки грузов по внутренним водным путям РФ (2010–2035 гг.), согласно документам стратегического планирования, млн т

Стратегия		2010	2018	2019	2020	2030	2035
Фактические показатели		102,4	116,2	108,2	108,9		
Стратегия ВВТ (2016 г.)		102,4	147,5		172,6	242,2	
Транспортная стратегия РФ (2021 г.)	Консервативный сценарий			108	122 в 2024 г.	180	215
	Базовый сценарий			108	123 в 2024 г.	184	222

Источник. Составлено по данным: Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года // Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 г. № 327-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910?>; Транспортная стратегия РФ до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р. URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11577?> (дата обращения: 10.03.2024).

⁴ Отчет о реализации контрольного мероприятия «Проверка деятельности федеральных органов исполнительной власти, учреждений и иных организаций по реализации Стратегии развития внутреннего водного транспорта РФ на период до 2030 года в 2018–2020 годах и истекшем периоде 2021 года» // Отчет Счетной палаты РФ. Москва, 2022. 51 с. URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/d9f/b1c7dn5mgbk3rrjbbhopwsd0fdzb6aj.u.pdf> (дата обращения: 10.03.2024).

⁵ Федеральный проект «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры. Указ Президента РФ от 07.05.2018 г. № 204.

Современные тенденции перенастройки внешней торговли России в направлении Северо-Восточной Азии требуют ускоренного развития речных перевозок как прямого проводника массовых грузов азиатской части страны на мировые рынки и компенсатора пиковых перегрузок на железной дороге. Кроме того, в период сезонной навигации речные перевозки традиционно выполняют ключевую роль в процессе снабжения районов Крайнего Севера, связывания хозяйственной зоны Транссиба и Северного морского пути (Гончаренко, Троценко, 2006; Зачесов, 2006].

Целью данной работы является анализ возможностей возвращения позиций водных перевозок на рынке транспортных услуг азиатской части России на основе включения их в единую мультимодальную логистическую систему с общей координацией видов транспорта. В статье изложен зарубежный опыт изучения сильных сторон современного речного транспорта, описывается сложившаяся в Сибири конкуренция между разными видами транспорта, обобщены эффекты для пространственного развития макрорегиона в случае перспективного развития деятельности в речных бассейнах.

Современные тенденции развития речного транспорта за рубежом

Развитие внутреннего водного транспорта в России находится как бы в противофазе мировым тенденциям. Во многих развитых странах (в ЕС и Китае, странах АСЕАН) речные перевозки сохраняют или даже укрепляют свое значение в национальных системах транспортных коммуникаций. При этом для них особенно важны взаимодополняемость, синхромодальность с другими видами транспорта, которые ведут к формированию транспортно-логистических узлов и локальных систем, генерирующих масштабные социальные эффекты (в занятости, повышении мобильности, выполнении смежных функций) [Белый и др., 2013]. Стимулирует развитие ВВТ и повестка устойчивого развития, оценивающая любую хозяйственную деятельность с точки зрения минимизации экологических, социальных и экономических рисков [Cavalcante de Barros et al., 2022].

В европейской политике поощрения речных перевозок сегодня многое определяется именно целями энергетически-экологического перехода. Так, Белая книга ЕС по транспорту (2011 г.) ставит задачу к 2050 г. перевести грузовые перевозки с автомобильного транспорта на железнодорожный и водный более чем на 50% [Demian, Nicolicescu, 2019].

Показательно, что не только в Европе, но и в развивающихся странах Юго-Восточной Азии водный транспорт рассматривается как важнейший компонент в развитии интегрированной, устойчивой транспортной

системы [Utomo, Mateo-Babiano, 2015], хотя там это отчасти обусловлено слабой развитостью других систем коммуникации и концентрацией хозяйственной деятельности вдоль рек.

Зарубежные исследователи нередко отмечают, что внутреннее судоходство нуждается в активной поддержке государства, так как из-за некоторых своих особенностей оно проигрывает «битву» за объёмы и доли рынка другим видам транспорта. Государственная поддержка может выражаться в финансировании технических или эксплуатационных инноваций, облигационном финансировании и других инструментах [Sys et al., 2020].

Оценка исходной ситуации для прогнозирования развития речного судоходства в азиатской части России

В России проблема усиления роли внутренних водных путей в качестве приоритета пространственного развития азиатской части страны актуальна с точки зрения как транспортной политики (создания интегрированных транспортных коридоров) [Синицын, Масленников, 2020], так и социально-экономической (сопряжение с другими отраслями в пунктах образования грузопотоков, поддержка локальной экономики).

Следует отметить, что исторически, в процессе освоения Сибири и Дальнего Востока, водный транспорт также играл эту двуединую транспортно-экономическую роль. Неслучайно С.В. Славин указывал на неразрывность промышленного и транспортного освоения севера [Славин, 1961]. И сегодня в этой части страны остается актуальной задача наилучшего сочетания водного с другими видами транспорта (в идеале – по каждому грузу или их группе следовало бы иметь наиболее благоприятные направления вывоза и виды транспорта). И хотя вследствие разнонаправленности основных железнодорожных и водных магистралей (первые идут с запада на восток; вторые – с севера на юг), конкуренция между видами транспорта в азиатской части страны не так отчётливо выражена, как в европейской, вопросы тарифообразования, стимулирования перевода грузов с железных и автодорог на водные пути остаются актуальными.

Общая протяжённость внутренних водных путей в азиатской части России в 2023 г. – 52,8 тыс. км, что составляет 51,9% от общенациональной. За предыдущие пять лет она увеличилась на 800 км, главным образом за счёт того, что реки Анадырь (150 км, протекает по территории Республики Бурятия) и Канчалан (717 км, Чукотский АО) были официально признаны судоходными и включены в «Перечень внутренних водных путей России». В целом же, параметры протяжённости внутренних водных путей довольно инерционны и слабо меняются во времени.

За 2017–2023 гг. сокращения зафиксированы лишь в Иркутской области – на 55 км и по 1–5 км в Приморском и Хабаровском краях, Республике Саха (Якутии) и Еврейской автономной области – за счет обмеления русла. Более 60% от всей протяжённости речных путей в азиатской части страны приходится на три региона: Республику Саха – Якутию (16,5 тыс. км – 31%), Иркутскую область (8 тыс. км – 15,2%), Красноярский край (7,7 тыс. км – 14,2%).

По темпам роста региональных и межрегиональных грузоперевозок речные порты азиатской части за 2017–2023 гг. значительно опережают общие показатели по России в целом: 101,5% против 95,1%. В 2023 г. их объем составил 21,6 тыс. т, что соответствует доле в 21,9% (в 2017 г. – 20,5%).

Особенно интенсивно в этот период росли грузоперевозки в Алтайском крае (с 728,8 до 1255,3 тыс. т, +172,3% благодаря заключённому соглашению между регионом, речниками и грузоотправителями), Новосибирской и Омской областях (1497,8 и 4282,5 тыс. т соответственно, +141% в каждом случае) за счёт интеграции водного транспорта в систему общественных перевозок, разработки новых возможностей экспорта. Напротив, в Томской области они сократились до 978,4 тыс. т (–50,4%) из-за высокой конкуренции с железнодорожным транспортом, высокой инфляции, изменения объёмов работ нефтедобывающих предприятий.

Чрезвычайно важную роль в транспортном обеспечении водный транспорт имеет в тех регионах, где его услугами пользуется большинство населения. Так, например, свыше 80% населения в Амурской области и 50% в Хабаровском крае, по экспертным оценкам, пользуются водным транспортом. А в Республике Саха (Якутия) около 44% грузооборота на транспорте приходится на водный в условиях, когда более 85% территории республики имеет сезонную транспортную доступность [Негробова, 2017].

В советское время ВВТ в сибирских речных бассейнах имел более высокий вес в общем грузообороте, чем в среднем по стране [Шнипер, 1980], но в настоящее время он сократился до минимума, что свидетельствует о глубоком кризисе в отрасли. Так, в Обском бассейне объём речных перевозок по сравнению с позднесоветским периодом сократился в 6–7 раз, на Енисее их пик – 28 млн т – пришелся на 1987 г., а сейчас совокупный грузооборот не превышает 5 млн т⁶.

⁶ Пороги речного бизнеса. URL: https://expert.ru/siberia/2004/26/26si-i10-01_68088/ (дата обращения: 22.02.2023).

Снижение грузопотока вызвано неблагоприятными условиями судоходства: относительно малые речные глубины, большой период ледостава, повышающие себестоимость речных перевозок, значительная протяженность участков рек, в том числе малых, с высокой интенсивностью перевозок («узких мест») и не имеющих гарантированных габаритов для прохода судов.

В этих условиях при обосновании мер развития речного судоходства в азиатской части России целесообразно делать акцент на:

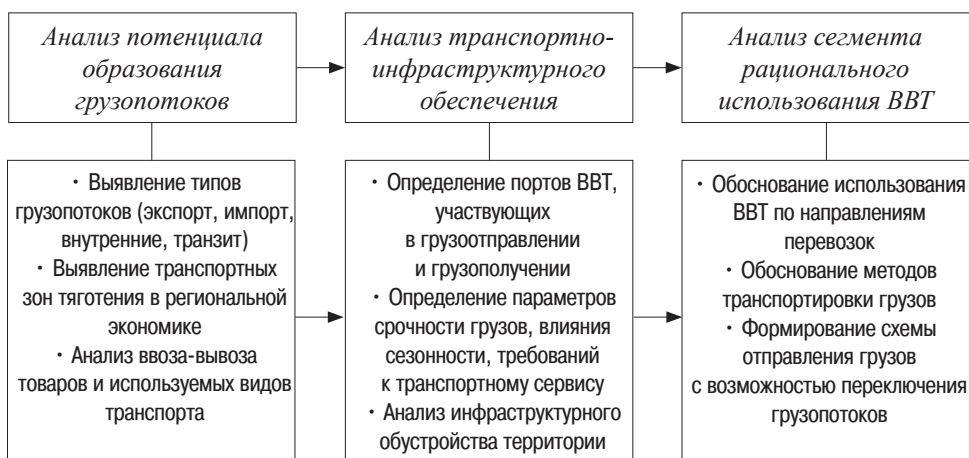
- повышении конкурентоспособности и эффективности вновь создаваемых производств в отдаленных районах (освоения месторождений полезных ископаемых) за счёт использования водных перевозок, увеличения глубин;
- максимально полном удовлетворении потребностей предприятий в транспортных услугах доставки, устранении «холостого режима» в ожидании отправки с целью снижения себестоимости перевозок;
- повышении пространственной связности и адаптивности схем перевозок водным транспортом при возникновении чрезвычайных ситуаций;
- соблюдении графика перевозки грузов для усиления преимуществ в мультимодальных перевозках и разблокировки мест скопления грузов.

Прогнозирование и формирование грузопотоков внутреннего водного транспорта

Исследование формирования объёмов речных перевозок строится на анализе зон тяготения грузопотоков с учетом возможностей подвоза груза к определенной водной артерии или порту или его «зарождения» в этой зоне [Королева и др., 2018] (рисунок).

В случае комбинированных перевозок границы зоны тяготения фиксируются критерием минимума совокупных затрат по их доставке на погрузку. Так, для развития внутреннего водного транспорта в сибирских речных бассейнах значительный интерес представляют те грузы в зонах тяготения, которые он может переключить на себя с других видов транспорта (табл. 2)⁷.

⁷ Отчет о НИР «Анализ организационного, экономического, правового, технологического обеспечения и оценка возможности переключения грузопотоков со смежных видов транспорта на внутренний водный транспорт на территории Ленинградской области» // Санкт-Петербургский государственный университет водных коммуникаций, 2012. 40 с. URL: <https://pandia.ru/text/78/537/89558.php>? (дата обращения: 10.03.2024).



Источник. Составлено автором.

Алгоритм обоснования перевозки грузов водным транспортом

Таблица 2. Распределение перевозок по типам грузов, перевозимых железнодорожным транспортом и тяготеющих к ВВТ в азиатской части РФ, млн т

Тип груза	Водная система		
	Обь-Иртышская	Байкало-Ангарская	Енисейская
Агро	0,29	-	-
Газы	0,86	0,04	-
Контейнеры	0,09	0,04	-
Лес	0,83	2,08	-
Металлические изделия	0,33	-	-
Металлы	37,99	6,47	0,69
Нефтяные	7,61	2,87	1,16
Общие	-	-	-
Прочие жидкие	-	-	-
Строительные	27,6	4,15	1,97
Уголь	74,9	15,78	15,8
Химические	0,9	0,23	0,1

Источник. Составлено по: ГУМРФ им. Адм. Макарова, РЖД, 2018. Материалы вебинара «Главные дороги Сибири: Обь и Иртыш – люди и грузы» (Организаторы ИАА «ПортНьюс» и Морское Инженерное Бюро, 13.04.2021 г.). URL: <https://portnews.ru/portnewstv/182/> (дата обращения: 10.03.2024).

Прогнозные грузопотоки от крупных инвестиционных проектов, которые потенциально может взять на себя ВВТ, формируют зоны/ареалы тяготения вдоль сибирских рек [Ковалев и др., 2022; Бунеев, Виниченко, 2018].

После экономического обоснования размера возможного грузопотока устанавливается доля участия внутреннего водного транспорта в его обеспечении (в нашем случае – с поправкой на фактор сезонности, который вынуждает закладывать в расчеты дополнительные потребности в перевозке и аккумуляцию резервов грузов в пунктах накопления в период навигации).

С учетом вышеприведённых обстоятельств и показателей наиболее значительная потребность в услугах внутреннего водного транспорта в азиатской части России, по нашим оценкам, с высокой вероятностью в ближайшее время будет формироваться в пределах Обь-Иртышского бассейна.

Особенно по перевозкам угля, стройматериалов и металлургической продукции. Значительный объём тяготеющих потоков грузов угля из таблицы 2 и возможного их «переключения» с железной дороги на водный транспорт по всем бассейнам показывает потребность в модернизации/расширении соответствующей инфраструктуры, что стимулирует разработку комплексного подхода к развитию транспортного каркаса этой обширной территории с учетом экономического потенциала составляющих ее регионов.

Результатирующие эффекты развития речного транспорта для пространственного развития азиатской части России

Потенциальный объем грузовой базы с целью достижения целевых показателей нынешней Стратегии ВВТ, по нашим оценкам, по трём основным речным бассейнам Сибири может составлять 57–59 млн т (из них 32 млн т – в Обь-Иртышском, 14–15 млн – в Енисейском, 11–12 млн т – в Ленском бассейне).

В базовом сценарии Транспортной стратегии РФ общероссийский объем грузовых перевозок внутренним водным транспортом предполагается к 2035 г. в размере 222 млн т. При этом доля ВВТ в общем объеме грузоперевозок (без трубопроводного транспорта) вырастет до 2,6–2,7% (в 2019–2020 гг. было 1,5–1,6%). На развитие отрасли будут влиять не только политика переключения грузов с автомобильного и железнодорожного транспорта на водный [Масленников, 2020], но и транспортное и инфраструктурное обустройство отдаленных населенных пунктов, реализация арктических нефтегазовых проектов, оптимизация системы северного завоза⁸ [Щербанин, Голубчик, 2016; Никифоров и др., 2017; Щербанин, 2020].

⁸ Виниченко В.А. Эффективность речного транспорта в крупных экономических проектах развития Сибири: специальность 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» (по отраслям и сферам деятельности). Автореф. дисс. на соискание уч. степ. канд. экон. наук // Новосибирск, 2011. 23 с.

Достижение прогнозных объемов грузопотоков по речным бассейнам будет связано в первую очередь с дальнейшим развитием нефтегазового комплекса, добычей твердых полезных ископаемых, доставкой сложного оборудования (табл. 3).

Задача ускоренного ввода в Арктической зоне Азиатской России месторождений полезных ископаемых и строительства инфраструктуры, в том числе социальной, не может быть решена только силами морского транспорта, без обновления системы портов и коренной модернизации флота. Здесь следует вспомнить советский опыт формирования транспортно-логистических связей «промышленность юга – строительство инфраструктуры севера», когда речным транспортом доставлялись в регионы Севера грузы, имеющие сезонное летнее потребление: цемент, нерудные строительные материалы, ЖБИ, кирпич и пр. При непрерывном производстве такие грузы могут накапливаться в портах для поставки крупными партиями к началу строительства объектов.

Таблица 3. Потенциальный объем грузовой базы и номенклатура грузов в бассейнах сибирских рек на 2035 г., тыс. т

Тип груза	Обь-Иртышский	Енисейский	Ленский
Всего	31928	14328	11352,6
Нефтеналивные грузы	1426	581	2371,2
Сухогрузы, всего	30382	11817,8	8981,4
из них:			
Строительные, всего, в том числе	25750,6	4322,8	1953
- собственной добычи	8844,2	164	874
- других заказчиков	16906,4	4158,8	1079
Прочие сухогрузы, всего, в том числе	4751,6	9424,2	7028,6
удобрения	1	20	7,6
металлы	396,4	189,8	588,4
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 плотках	118,8	1929,2	

Источник. Расчеты автора на основе целевых показателей Транспортной стратегии РФ до 2035 года и данных потенциальной грузовой базы ВВТ в 2017 гг. (оценки Росречмофлота, 2018 г., агентства *PortNews*).

Приведём основные перспективные эффекты развития ВВТ по отдельным бассейнам внутренних водных путей.

Обь-Иртышский бассейн (Омская, Новосибирская, Тюменская, Свердловская области, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа)

Перспективные задачи развития территорий Западной Сибири, генерирующие грузопотоки по ее внутренним водным путям – это прежде всего обеспечение нефте- и газодобычи в северных районах ЯНАО (Пуровском, Тазовском, Красноселькупском, Ямальском) и на шельфе Карского моря [Виниченко, 2007], а также улучшение инфраструктурной обустроенности и транспортной доступности северных территорий Тюменской, Омской, Томской, Новосибирской областей, напрямую влияющее на их экономическое развитие.

Основными потребителями грузотранспортных услуг ВВТ станут районы крупных промышленных узлов (Томск, Новосибирск), так как с увеличением объема строительных работ возрастет потребность в местных строительных материалах (песок, гравий и песчано-гравийные смеси); районы Омска (перевозка казахстанского каменного угля, строительных материалов на север области); просматриваются возможности для организации доставки речным транспортном массовых грузов из Томска, Новосибирска (кузбасский уголь) в адрес муниципальных территорий Югры и ЯНАО, из Лабитнанги, Салехарда (воркутинский уголь) – в адрес тюменских автономных округов.

Обской бассейн (Алтайский край, Республика Алтай, Новосибирская, Томская области)

Рост вложений в транспортную инфраструктуру позволит существенно повысить доступность, а соответственно, и инвестиционную привлекательность поселений 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). Для обеспечения транспортных потребностей растущей экономики удаленных поселений на севере региона также потребуется сопутствующее развитие ВВТ.

Рациональное использование природных ресурсов предполагает проведение эффективной промышленной политики в эксплуатации природных ресурсов. В Томской области в рамках реализации данного направления целесообразно предусмотреть мероприятия по повышению эффективности рыбохозяйственного комплекса, сферы заготовки и переработки дикоросов, обеспечению комплексного использования лесных ресурсов.

В Алтайском крае в сфере внутреннего водного транспорта перспективно создание на базе Барнаула, Бийска комплексов многоцелевого назначения с развитием одноименных речных портов, что повысит их значимость в транспортно-логистической системе всего макрорегиона.

Енисейский бассейн (Красноярский край)

Основные перспективы связаны с развитием северной и центральной части бассейна, на территории которой запланирована реализация крупных инвестиционных проектов (в 2025–2028 гг. – в Красноярском крае на 4,7 трлн руб., тогда как в республиках Хакасия и Тыва – пока по 0,22 трлн руб.)⁹. Вследствие чего на ней ожидается интеграция основных видов транспорта с водным (развитие водно-автомобильных, водно-железнодорожных перевозок) и превращение портов в современные базы снабжения материально-техническими грузами северных и арктических районов. Учитывая активное освоение нефтегазовых ресурсов на севере Красноярского края, а в перспективе и разработку континентального арктического шельфа, особое значение приобретает развитие сопряженной транспортной системы «Енисей-Северморпуть», которая свяжет арктическое побережье с континентальными районами.

Ключевые инфраструктурные проекты на территории края, обеспечивающие функционирование и дальнейшее развитие трассы Севморпути – это модернизация арктических портов Диксона, Хатанги, строительство удаленного филиала порта Дудинка на мысе Таналау. Их перспективы неразрывно связаны с дальнейшим освоением месторождений полезных ископаемых вдоль оси Ангары, модернизацией Норильского горно-промышленного узла, реализацией проекта «Восток-ойл» на Таймыре, развитием деревообрабатывающих комплексов севернее Лесосибирска.

Ленский бассейн (Республика Якутия)

В перспективе до 2035 г. водные магистрали останутся практически безальтернативными для основных грузоперевозок внутри Арктической зоны региона. Однако для повышения эффективности использования ВВТ необходимо снизить зависимость от погодно-климатических условий навигации (сейчас реки бассейна имеют разные сроки ледостава, сроки и продолжительность весеннего паводка и пр., большие перепады глубин, что чрезвычайно осложняет планирование судоходства, особенно на большие расстояния). Кроме того, целесообразно пункты формирования

⁹ По данным платформы «Инвестиционные проекты России». URL: <https://investprojects.info/> (дата обращения: 19.09.2024).

грузопотоков на реках Ленского бассейна превратить в базы обработки цифровой информации о ходе северного завоза, формирующие единую информационную систему, отслеживающую и координирующую движение грузов по Северному морскому пути, арктическим рекам, региональной авиационной сети и зимникам.

Выводы и рекомендации

В статье показано важное интегрирующее значение для пространственного развития азиатской части России систем меридиональных речных бассейнов, связывающих Транссибирскую железнодорожную магистраль с Северным морским путём. На практике это означает усиление межрегионального взаимодействия полярных регионов с неарктическими субъектами РФ в Сибири и на Дальнем Востоке.

Выполнена оценка перспектив водного внутреннего транспорта на основе распределения перевозок по типам грузов, перевозимых в настоящее время железнодорожным транспортом, но потенциально тяготеющих к водным путям. С учетом перераспределенных и генерируемых новых грузов потенциальный объем грузовой базы ВВТ в 2035 г. оценивается в 32 млн т в Обь-Иртышском, 14–15 млн т – в Енисейском, 11–12 млн т – в Ленском речных бассейнах. Это позволяет говорить о постепенном повышении позиций водных перевозок на рынке транспортных услуг в условиях долгосрочного изменения геополитической ситуации. На основе информации о прогнозируемых объемах и номенклатуре грузов перечислены возможные эффекты для регионального развития по бассейнам рек Оби, Лены, Енисея.

Результаты исследования свидетельствуют о недоиспользовании имеющегося потенциала внутренних водных путей азиатской части России для развития территориальных систем и межрегиональных транспортных коридоров. Представляется, что на региональном уровне должна найти место активная поддержка развития судоходных и судостроительных компаний – в самых разнообразных форматах, от предоставления инвестиционных налоговых вычетов и бюджетного софинансирования в рамках федеральных технологических программ, до грантов на трансферы технологий и субсидий на модернизацию парка судов. Ведомственные проекты и программы также способны повысить долю инвестиций в основной капитал по данному виду экономической деятельности.

Следует стимулировать в регионах дифференциацию транспортного налога в зависимости от типа водных транспортных средств, поддерживать инициативы по разработке инновационных видов водного транспорта

(высокоскоростных амфибий, гидросамолетов, электрокатеров, судов на подводных крыльях), формировать льготные условия для экспериментальных проектов (речные суда на СПГ, в перспективе – водородном топливе) – в рамках Госпрограммы РФ «Развитие транспортной системы». Также считаем целесообразным дополнить Стратегию социально-экономического развития Сибири до 2035 года мерами по развитию ВВТ, главными принципами разработки которых следует считать исключение избыточной конкуренции за перевозку одних и тех же товарных позиций и развитие связанных отраслей (строительной, судоремонтной и др.) в регионах, прилегающих к основным водным магистралям.

Литература/ References

- Белый О.В., Кибалов Е.Б., Малыгин И.Г., Малов В.Ю. Фундаментальные проблемы единого транспортного пространства Российской Федерации // Фундаментальные проблемы пространственного развития Российской Федерации: междисциплинарный синтез. М.: Медиа-Пресс, 2013. 664 с.
- Bely, O.V., Kibalov, E.B., Malygin, I.G., Malov, V.Yu. (2013). Fundamental problems of the unified transport space of the Russian Federation. In: *Fundamental problems of the spatial development of the Russian Federation: interdisciplinary synthesis*. M.: Media-Press, 664 p. (In Russ).
- Бунеев В.М., Виниченко В.А. Прогнозирование грузопотоков и их освоения при реализации транспортной стратегии в районах Крайнего Севера // Вестник НГИЭИ. 2018. № 4(83). С. 115–123.
- Buneev, V.M., Vinichenko, V. A. (2018). Forecasting cargo flows and their development in the implementation of the transport strategy in the regions of the Far North. *Vestnik NGIEI*, Vol. 4. No. 83. Pp.115–123. (In Russ).
- Виниченко В.А. Уроки использования речного транспорта в решении крупных проблем хозяйственного освоения Сибири // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. 2007. № 1. С. 18–24.
- Vinichenko, V.A. (2007). Lessons of the use of river transport in solving major problems of economic development of Siberia. *Nauchnye problemy transporta Sibiri i Dal'nego Vostoka*. No.1. Pp. 18–24. (In Russ).
- Гончаренко С.С., Троценко Р.В. Реки России в развитии межрегиональных и международных транспортных связей // Транспортное дело России. 2006. № 12–1. С. 84–90.
- Goncharenko, S.S., Trotsenko, R.V. (2006). Rivers of Russia in the development of interregional and international transport links. *Transportnoe delo Rossii*. Vol. 12. No.1. Pp.84–90. (In Russ).
- Зачесов В.П. Экономическое развитие речного транспорта Сибири // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 5(5). С. 17–20.
- Zachesov, V.P. (2006). Economic development of river transport in Siberia. *Transport of the Russian Federation*, Vol. 5. No. 5. Pp.17–20. (In Russ).

- Ковалев Р.Н., Долматов С.Н., Колесников П.Г. Экономическое обоснование вида транспорта при логистике лесоматериалов // Системы. Методы. Технологии. 2022. № 1(53). С. 129–137. DOI 10.18324/2077–5415–2022–1–129–137
- Kovalev, R.N., Dolmatov, S.N., Kolesnikov, P.G. (2022). Economic substantiation of the type of transport in the logistics of timber. *Sistems. Methods. Technologies*, Vol.1. No. 53. Pp.129–137. (In Russ).DOI: 10.18324/2077–5415–2022–1–129–137
- Королева Е.А., Мартынов А.Л., Сурнина А.С. Алгоритм переключения грузопотоков со смежных видов транспорта на водный // Логистика – евразийский мост: материалы XIII Международной научно-практической конференции, Красноярск, 2018. С. 287–293.
- Koroleva, E.A., Martynov, A.L., Surnina, A.S. (2018). Algorithm for switching cargo flows from adjacent modes of transport to water. *Logistics-Eurasian Bridge: Proceedings of the XIII International Scientific and Practical Conference*. Krasnoyarsk. Pp.287–293. (In Russ).
- Крупнов Ю.А. Российские водные пути и евразийская транспортная инфраструктура. М.: Изд-во МГОУ, 2008. 245 с.
- Krupnov, Yu.A. (2008). *Russian waterways and Eurasian transport infrastructure*. Moscow State Regional University Press, 245 p. (In Russ).
- Масленников С.Н. Комбинированные автомобильно-водные перевозки в Сибири в системе региональных транспортных коридоров // Политранспортные системы: Материалы XI Международной научно-технической конференции, Новосибирск, Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020. 970 с. С. 393–397.
- Maslennikov, S.N. (2020). Combined road and water transportation in Siberia in the system of regional transport corridors. In: *Transports: proceedings of the XI International Scientific and Technical Conference*. Novosibirsk: Siberian State University of Communications. Pp. 393–397. (In Russ).
- Негробова П.В. История речного порта в г. Комсомольске-на-Амуре и его значение при реализации современных программ в развитии Дальнего Востока России // Молодой ученый. 2017. № 50(1). С. 68–71.
- Negrobova, P.V. (2017). The history of the river port in Komsomolsk-on-Amur and its importance in the implementation of modern programs in the development of the Russian Far East. *Molodoj uchenyj*. Vol. 50. No. 1. Pp. 68–71. (In Russ).
- Никифоров В.С., Масленников С.Н., Котков С.А. Анализ современного состояния и перспектив развития речного транспорта в восточных бассейнах // Речной транспорт (XXI век). 2017. № 4(84). С. 24–27.
- Nikiforov, V.S., Maslennikov, S.N., Kotkov, S.A. (2017). Analysis of the current state and prospects for the development of river transport in the eastern basins. *River transport (XXI century)*. Vol. 4. No. 84. Pp.24–27. (In Russ).
- Синицын М.Г., Масленников С.Н. Роль речного транспорта в системе международных транспортных коридоров // Политранспортные системы: Материалы XI Международной научно-технической конференции. Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2020. 970 с. С. 23–29.
- Sinitsyn, M.G., Maslennikov, S. N. (2020). The role of river transport in the system of international transport corridors. In: *Transports: proceedings of the XI International*

Scientific and Technical Conference. Novosibirsk, Siberian State University of Communications, Pp. 23–29. (In Russ).

Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Изд-во экон. лит-ры, 1961. 303 с.

Slavin, S.V. (1961). *Industrial and transport development of the North of the USSR*. Moscow: Publishing House of Economics literature, 303 p. (In Russ).

Шнипер Р.И. (ред.) Тенденции экономического развития Сибири (1961–1975 гг.) // Новосибирск: Наука, 1980. 255 с.

Shniper, R.I. (ed.) (1980). *Trends in the economic development of Siberia (1961–1975)*. Novosibirsk. Nauka Publ., 255 p. (In Russ).

Щербанин Ю.А. К проблеме развития транспортно-логистических мощностей Сибири и Дальнего Востока // Вопросы новой экономики. 2020. № 3–4 (55–56). С. 130–137.

Shcherbanin, Yu.A. (2020). On the problem of development of transport and logistics capacities in Siberia and the Far East. *Voprosy novoy jekonomiki*, Vol.3–4. No. 55–56. Pp.130–137. (In Russ).

Щербанин Ю.А., Голубчик А.М. Перевозка грузов по внутренним водным путям России: стратегия развития до 2030 г. и некоторые новые возможности для нефтегазового сектора // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. 2016. № 7. С. 8–11.

Shcherbanin, Yu.A., Golubchik, A.M. (2016). Transportation of goods by inland waterways of Russia: development strategy until 2030 and some new opportunities for the oil and gas sector. *Problems of economics and management of the oil and gas complex*. No.7. Pp. 8–11. (In Russ).

Cavalcante de Barros, B.R., de Carvalh, o E.B., Pinho, A.C., Junio, r B. (2022). Inland waterway transport and the 2030 agenda: Taxonomy of sustainability issues. *Cleaner Engineering and Technology*. No. 8. 100462. <https://doi.org/10.1016/j.clet.2022.100462>

Demian, M., Nicolicescu, C. (2019). Assesment of Trends in Inland Waterway Transport within European Union. *Advanced Engineering Forum*. No. 34. Pp. 247–254.

Sys, C., Van de Voorde, E., Vanelslander, T., Hassel, E. (2020). Pathways for a sustainable future inland water transport: A case study for the European inland navigation sector. *Case Studies on Transport Policy*. No. 8 (3). Pp. 686–699. DOI: 10.1016/j.cstp.2020.07.013

Utomo, D.M., Mateo-Babiano, I. (2015). Exploring Indigeneity of Inland Waterway Transport (IWT) in Asia: Case studies of Thailand, Vietnam, the Philippines, and Indonesia. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. No. 11. Pp. 2316–2332.

Статья поступила 09.04.2024

Статья принята к публикации 25.04.2024

Для цитирования: Котов А.В. Интегрирующая роль речного транспорта в развитии регионов азиатской части России // ЭКО. 2024. № 5. С. 67–82. DOI: 10.30680/ЕСО0131–7652–2024–5–67–82

Информация об авторе

Котов Александр Владимирович (Москва) – кандидат экономических наук. Институт Европы РАН; РАНХиГС при Президенте РФ.

E-mail: alexandr-kotov@yandex.ru; ORCID: 0000–0003–2990–3097

Summary

A.V. Kotov

The Integrating Role of River Transport in the Asian Russia Regional Development

Abstract. The paper discusses the role of inland water transport in the spatial development of the Russian Federation in the context of increasing economic connectivity of the north and south of the Asian part of Russia. It is shown that it is a natural integrator of space and with its help it would be possible to relieve the busiest sections of roads and railways, to increase the volume of transportation associated with the implementation of multistage projects of resource development of the territory. Depending on the projected potential volume of cargo base and cargo nomenclature, the effects for regional development in the basins of Siberian rivers (Ob, Lena, Yenisei) are listed. The presented estimates allow us to speak about the underutilized potential of Siberian waterways for the development of territorial systems and interregional transport corridors.

Keywords: *inland waterway transport; river transport; transport infrastructure; Asian part of Russia; spatial development; cargo flows; zones of gravitation; intermodal transport*

For citation: Kotov, A.V. (2024). The Integrating Role of River Transport in the Asian Russia Regional Development. *ECO*. No. 5. Pp. 67–82. (In Russ.). DOI: 10.30680/ECO0131–7652–2024–5–67–82

Information about the author

Kotov, Alexander Vladimirovich (Moscow) – Candidate of Economic Sciences. Institute of Europe, RAS. The Presidential Academy, RANEPА.

E-mail: alexandr-kotov@yandex.ru; ORCID: 0000–0003–2990–3097