

*Ноздрачева Надежда Владимировна
старший преподаватель,
Сибирский государственный университет водного транспорта
Россия, г. Новосибирск
e-mail: s.n.m@bk.ru*

*Сизова Полина Сергеевна
студентка магистратуры
Сибирский государственный университет водного транспорта
Россия, г. Новосибирск*

ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ В ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТАХ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ЯКУТИИ

Аннотация: Статья посвящена роли водного транспорта для Республики Якутия. В данной работе рассматриваются его стратегические задачи, проблемы региона, проекты развития ВВТ. Подробно были раскрыты инвестиционные проекты, которые возродили бы рассматриваемый вид транспорта, являющийся безальтернативным для некоторых населенных пунктов республики. Их реализация вывела бы формирование грузопотоков на межрегиональный и межконтинентальный уровень.

Ключевые слова: водный транспорт, инвестиции, инфраструктура, инвестиции.

*Nozdracheva Nadejda Vladimirovna
Senior lecturer,
Siberian State University of Water Transport,
Russia, Novosibirsk*

*Sizova Polina Sergeevna
master student,
Siberian State University of Water Transport
Russia, Novosibirsk*

WATER TRASPORT IN INVESTMENT PROJECTS FOR TRANSPORT COMPLEX OF YAKUTIA

Abstract. The article is devoted to the role of water transport for the Republic of Yakutia. This paper discusses its strategic objectives, the problems of the region, and projects for the development of the IWT. Investment projects that would revive the mode of transport in question, which is an alternative for some settlements of the

republic, were disclosed in detail. Their implementation would bring the formation of cargo flows to the interregional and intercontinental level.

Keywords: water transport, investment, infrastructure, investman.

Внутренний водный транспорт исторически является безальтернативным видом транспорта в Ленском бассейне внутренних водных путей Республики Саха (Якутия). Средняя дальность перевозок внутренним водным транспортом в 12 - 15 раз превышает среднюю дальность перевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, который и вовсе отсутствует в некоторых арктических районах республики [1, с. 35].

В настоящее время большинство грузов в Республику Саха (Якутия) поступает по смешанному железнодорожно-водному маршруту "БАМ - порт "Осетрово" - река Лена". В порту "Осетрово" (г. Усть-Кут Иркутской области) переваливается 80% грузов, направляемых в республику [2, с. 25].

Ежегодно в период навигации объём завоза грузов в Якутию составляет порядка 3 млн тонн, из них 1 млн 238 тыс. тонн – жизнеобеспечивающие грузы. При плане завоза на 2021 год 1,143 млн тонн доставили 1,156 млн тонн грузов, тем самым перевыполнив его на 1,1% [5, с. 15].

Главный водный перевозчик в республике – ОАО «Ленское объединенное речное пароходство» (ЛОРП). Оно выполняет и морские, и речные рейсы, имеет в составе своего флота уникальные суда класса «река-море», играет ведущую роль в организации северного завоза в порты Северного морского пути. Действует в Якутии и ряд других компаний – водных перевозчиков. Транспортные схемы включают в себя взаимодействие со многими субъектами Федерации, но основной объём перевозок – внутри региона [2, с. 6].

В эксплуатации пароходства находятся 65 единиц флота. Предприятию удалось сохранить транспортное ядро флота суда класса «река – море» – именно они (сухогрузы класса «Сибирский» и танкеры серии «Ленанефть») позволяют осуществлять «северный завоз» в Арктические районы Якутии и близлежащие регионы - на Чукотку и на север Красноярского края.

Наличие железной дороги до Якутска повысило бы актуальность речных перевозок в Ленском бассейне. Освоение огромных природных ресурсов Севера и интенсивное развитие ведущих отраслей промышленности нуждаются в расширении транспортной схемы и повышении провозных возможностей всех видов транспорта, в том числе водного [7].

Главной проблемой является обмеление рек — за последние тридцать лет уровень воды в реках Сибири понизился, поэтому суда вынуждены ходить недозагруженными. В среднем загрузка составляет примерно 70%, но иногда показатель падает до 30- 40% [3, 4]

В настоящее время грузовые перевозки прекратили на реке Вилюй в Якутии. Причиной стало снижение уровня воды ниже проектных значений.

Также снижение воды отмечается на реке Яне, где используют мелкосидящий флот с небольшой нагрузкой. В Ленском объединенном речном пароходстве отметили, что доставка грузов ведется в плановом режиме.

Основной проблемой водного транспорта является высокий, а по отдельным позициям превышающий предельные сроки износ производственных мощностей (флота, перегрузочной техники, инфраструктуры).

Не менее важна задача состояния и развития портовой инфраструктуры на внутренних водных путях. С перспективой развития Центрально-Якутского транспортного узла на базе Якутского речного порта в связи с выходом железной дороги до г. Якутска и необходимостью создания здесь крупного транспортно-логистического комплекса.

Перспективы развития водного транспорта Республики Саха (Якутия) – (Далее - РС (Я)) – и формирование грузопотоков с его участием связываются с реализацией перспективных инвестиционных проектов не только внутри республики, но и на межрегиональном и межконтинентальном уровнях, в частности со строительством железной дороги до Якутска.

В РС (Я) на перспективу до 2030 г. определены направления формирования грузопотоков с участием водного транспорта в соответствии с освоением на территории региона рудных месторождений и развитием

ресурсоперерабатывающих комплексов («Прогноз формирования грузопотоков в Республике Саха (Якутия) до 2030 года»). Центральная Якутия – наиболее освоенная часть северного региона, где оседает или направляется в другие районы 45% всех завозимых в республику грузов [9].

Совместно с Корпорацией развития Якутии ведется работа по возобновлению судостроения на Жатайской судовой верфи. Комплексная программа модернизации якутского флота включена в федеральную программу развития Арктики. Из федерального бюджета выделили свыше 4,1 млрд рублей, внебюджетные источники составляют 1,6 млрд рублей [4, с. 11].

Бизнес-планом предусмотрен выход на производственную мощность в десять судов в год к 2025 году. Обновленный речной флот и современная верфь обеспечат бесперебойную перевозку грузов в Ленском бассейне и на Северо-востоке Арктической зоны, в том числе через Северный морской путь.

Строительство здания верфи в настоящее время практически завершено, отмечает ИА SakhaNews [6].

Сегодня в ПАО «ЛОРП» разработана программа возобновления судостроительных мощностей. Первый шаг – это реновация нефтеналивных судов пр. Р-77, второй шаг – создание особой экономической зоны на основании преференций, предусмотренных законодательством Российской Федерации для судостроительной промышленности, и возрождение собственного судостроения.

Данные о техническом состоянии флота 8 ведущих предприятий Ленского бассейна внутренних водных путей приведены в приложении N 3, анализ которых показал, что ядро транспортного флота Ленского бассейна построено в период с 1960 - 1986 г.г. В советский период флот Ленского бассейна пополнялся за счет Министерства речного флота РСФСР и Министерства судостроительной промышленности СССР. Максимальное поступление тоннажа осуществлялось с 1975 - 1985 г.г. В этот период поступило 107 тыс. тонн самоходного тоннажа (74% эксплуатируемого в настоящее время самоходного тоннажа), в том числе 69 тыс. тонн судов смешанного "река-море" плавания.

С учетом развития производительных сил республики устойчивость работы воднотранспортного комплекса РС (Я) в значительной степени будет зависеть от реновации и обновления флота типа смешанного («река–море») плавания. Обусловлено это тем, что только данным классом судов возможен завоз энергоносителей и продовольствия в арктические районы республики (по малым и арктическим рекам Алдан, Вилюй, Марха, Мая, Яна, Анабар, Индигирка, Колыма и др.) для государственных нужд и обеспечение разгрузки морских танкеров, прибывающих по Северному морскому пути. Средний возраст судов этой категории составляет: сухогрузных – 28 лет (117%), нефтеналивных – 29 лет (121%) при нормативном сроке 24 года [8].

В условиях интенсивного строительства сухопутных путей сообщения внутренний водный транспорт в перспективе до 2050 года останется ведущим видом транспорта по обеспечению завоза грузов для нужд предприятий и населения республики, особенно - в формируемой Северо-Якутской опорной зоне Арктической зоны Российской Федерации [7].

Проектом Стратегии социально-экономического развития Республики Саха (Якутия) на период до 2030 года с определением целевого видения до 2050 года предполагается увеличение объемов перевозок водным транспортом до 3,7 млн тонн, в том числе за счет увеличения объемов перевозок грузов для жизнеобеспечения населения до 1,9 млн тонн, а также роста объемов перевозок грузов в рамках реализации инвестиционных проектов Северо-Якутской опорной зоны (концентрат редкоземельных металлов, оловоконцентрат, продукция технического назначения и строительных материалов).

Якутия переходит на новую систему снабжения северных территорий. 22 января 2021 года вступил в силу региональный закон «Об особом режиме завоза товаров (продукции) в населенные пункты Республики для обеспечения жизнедеятельности населения». Для обеспечения северного завоза будут созданы 12 торгово-логистических центров. Два из них уже введены в эксплуатацию, в 2022 году запланировано строительство еще четырех ТЛЦ - в Верхоянском, Жиганском, Среднеколымском и Нижнеколымском районах. В

каждом центре планируется обустроить магазин самообслуживания, овощехранилище, холодильник, теплые и холодные склады. ТЛЦ обеспечат хранение продуктов в пределах срока годности до открытия автотерминалов. До 2024 года ТЛЦ появится в каждом арктическом районе Якутии [10].

Список литературы:

1. Заостровских Е.А. Состояние и перспективы развития внутреннего водного транспорта Дальнего Востока России // Электронный научный журнал «Регионалистика». 2017. Том 4. № 3. С. 35-47.
2. Электронный научный журнал Министерство экономического развития Республики Саха (Якутия). Прогноз формирования грузопотоков в Республике Саха (Якутия) до 2030 года. Якутск, 2007.
3. Масленников С.Н., Сеницын М.Г., Сеницын Г.Я. Особенности применения логистических принципов на малых реках арктической зоны России // Речной транспорт (XXI век). 2020. № 4 (96). С. 50-53.
4. Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года. Якутск-Москва, 2007. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.sakha.gov.ru/economy/shema-kompleksnogo-razvitiya-do-2020>. (дата обращения: 08.01.2022 г.).
5. Схема комплексного развития производительных сил, транспорта и энергетики Республики Саха (Якутия) до 2020 года. Якутск-Москва, 2007. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.sakha.gov.ru/uploads/ckfinder/userfiles/files/%D0%A1%D1%85%D0%B5%D0%BC%D0%B0-2020.pdf> (дата обращения: 08.01.2022 г.).
6. ЛОРП. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://lorp.ru/company/obshchaya-informatsiya> (дата обращения: 08.01.2022 г.).
7. Газета «Известия». [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://iz.ru/1205756/2021-08-11/sudokhodstvo-prekratili-na-reke-v-iakutii-iz-za-obmeleniia> (дата обращения: 08.01.2022 г.).

8. Информационно-аналитическое агентство «Восток России» [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.eastrussia.ru/material/kolesa-udachi-i-krylya-nadezhdy/> (дата обращения: 08.01.2022 г.).

9. Республиканский информационно-издательский холдинг «Сахамедиа». [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://ysia.ru/v-yakutii-perevozki-avtotransporta-cherez-lenu-prodlili-do-30-noyabrya/> (дата обращения: 08.01.2022 г.).

10. Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://docs.cntd.ru/document/446549819> (дата обращения: 08.01.2022 г.).