

*Бундеев В. М., Масленников С.Н.  
ФГБОУ ВО «Сибирский государственный университет водного  
транспорта»*

***Некоторые аспекты реализации Стратегии развития  
внутреннего водного транспорта РФ в Сибири***

***Some aspects of the implementation of the Strategy of development of  
internal waterways of the Russian Federation in Siberia***

*Резюме*

*В докладе дается краткое современное состояние внутренних водных путей и речного транспорта в Сибири. Обосновываются возможности для реализации преимуществ водного транспорта.*

*Ключевые слова. Транспортная сеть, внутренний водный транспорт.*

*Summary*

*The report briefly the current state of inland waterways and river transport in Siberia. The possibility to realize the benefits of water transport.*

*Keywords. The transport network, inland waterway transport.*

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 г. № 327-р утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации до 2030 года (далее – Стратегия). Необходимость такого документа обусловлена целями заданными системными документами - Транспортная стратегия РФ на период до 2030 года и ФЦП «Развитие транспортной системы России). В Стратегии закреплена целевая задача – реализация преимуществ, присущих внутреннему водному транспорту, к которым относятся низкая себестоимость, высокая энергоэффективность, наличие естественных транспортных путей, уровень экологического воздействия и др.

За последнее время в регионах Сибири разработаны региональные программы социально-экономического развития, в которых значительное место занимают вопросы развития внутреннего водного транспорта. Пристальное внимание регионов к перевозкам по внутренним водным путям обусловлено прежде всего его ролью – до 20% от общего объема транспортных услуг и безальтернативностью речного транспорта в условиях Сибири. Наряду с продолжающимся постприватизационным ухудшением состояния флота и портов, в

течение ряда лет снижается уровень содержания внутренних водных путей. Уменьшаются гарантированные габариты, участки водных путей переводятся в низший разряд по категории содержания судоходной обстановки – неосвещаемой или без обстановки. В ряде случаев регионы согласны финансировать содержание водных путей, необходимых для перевозок пассажиров, однако внутренние водные пути относятся к сфере деятельности федеральных органов власти и региональные власти не вправе расходовать средства на эти цели.

Регулярные обращения региональных властей о необходимости программы развития внутренних водных путей на федеральном уровне были воплощены в виде утвержденной Стратегии. Первый вариант Стратегии был рассмотрен и одобрен на заседании Правительства РФ в октябре 2013 года, однако в окончательном виде она появилась только сейчас.

Стратегия предусматривает реализацию за счет бюджетных источников крупных инвестиционных проектов по коренному улучшению Единой глубоководной системы и приводятся конкретные объекты. Сибирский регион упоминается в контексте обеспечения перевозок в районах Сибири и Крайнего Севера, а в качестве способов достижения стратегической цели определены – государственное финансирование содержания водных путей, государственная поддержка судоходных компаний и развитие государственно-частного партнерства. Каких либо более определенных направлений, объектов, источников финансирования Стратегией не обозначено и вновь проявляется проблема раздела «центр-регионы».

Между тем за последние годы региональными органами государственной власти регионов Сибири проделана огромная работа по формированию региональных транспортных сетей. Так, Администрациями Свердловской, Тюменской и Томской областей ведется строительство широтного автодорожного коридора (дорог, подходов, мостов) Екатеринбург – Серов – Ивдель – Ханты-Мансийск – Нижневартовск – Томск, Тюмень – Тобольск – Надым, Тюмень – Урай – Советский – Нягань – Белоярский – Надым. Идет поиск источников финансирования Салехарского моста. В систему развития магистральных автодорог включены речные паромные переправы Приобье (Сергино) – Салехард, Приобье (Сергино) – Надым, Стрежевое – Каргасок. Ведутся проектные работы по возведению Сургутского, Нефтеюганского, Ханты-Мансийского мостов. Эти программы продвигаются только благодаря усилиям региональных властей, существует несогласованность федеральной стратегии и стратегий развития регионов.

Представляется, что региональным властям, грузоотправителям и транспортным компаниям нужно самостоятельно заняться формированием экономического пространства и вплотную заняться экономико-организационными механизмами государственно-частного партнерства. Однако, очевидна целесообразность федеральной поддержки таких проектов, несмотря на их «небольшую значимость» с масштабах России, и предупреждения дезинтеграционных процессов в федерации. Региональные транспортные сети встроены в единую транспортную сеть России и должны иметь государственную поддержку всеми возможными в государстве способами. В условиях складывающегося нового этапа развития транспорта механизмы государственно-частного партнерства станут основными в решении стратегических задач создания эффективной транспортной сети.

Отработка таких механизмов необходима в свете, принятого в первом чтении законопроекта 929004-6 «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта», в котором предусмотрена новая категория водных путей - регионального значения. После внесения изменений в КВВТ появится возможность участия региональных властей в финансировании водных путей, обеспечения единых правил безопасного судоходства и качественного и количественного пересмотра Перечня федеральных водных путей.