

ISSN 2311-8733 (Online)
ISSN 2073-1477 (Print)



ВЫХОДИТ 4 РАЗА В МЕСЯЦ

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ И АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

2015 ВЫПУСК 37
ОКТАБРЬ



REGIONAL ECONOMICS

THEORY AND PRACTICE

A peer reviewed analytical and practical journal
2015, October
Issue 37

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА®

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Научно-практический и аналитический журнал

Основан в 2003 году
Журнал выходит 4 раза в месяц
Статьи рецензируются

Журнал рекомендован ВАК Минобрнауки России для публикации научных работ, отражающих основное научное содержание кандидатских и докторских диссертаций
Журнал реферируется в ВИНТИ РАН
Журнал включен в Российский индекс научного цитирования (РИНЦ)
Журнал зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство ПИ № 77-14700 от 17 февраля 2003 г.

Учредитель:

ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»
Юр. адрес: 111141, г. Москва, Зелёный проспект, д. 8, кв. 1
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10

Издатель:

ООО «Информсервис»
Юр. адрес: 115093, г. Москва, Щипковский 1-й пер., д.11/13, корп. 2
Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20

Редакция журнала:

Факт. адрес: 111397, г. Москва, Зелёный проспект, д. 20
Почтовый адрес: 111401, г. Москва, а/я 10
Тел.: +7 (495) 989-9610
E-mail: post@fin-izdat.ru
Website: http://www.fin-izdat.ru

Генеральный директор: **В.А. Горохова**
Управляющий директор: **А.К. Смирнов**

Главный редактор: **Л.А. Чалдаева**, доктор экономических наук, профессор,
Москва, Российская Федерация

Зам. главного редактора:

Н.Э. Бабичева, доктор экономических наук, доцент, Воронеж,
Российская Федерация

В.О. Гридин, Москва, Российская Федерация

В.В. Меженни, Москва, Российская Федерация

Редакционный совет:

И.Е. Бельских, доктор экономических наук, профессор, Волгоград,
Российская Федерация

М.Н. Дудин, доктор экономических наук, профессор, Москва,
Российская Федерация

В.В. Климанов, доктор экономических наук, Москва, Российская Федерация

Н.Н. Минаев, доктор экономических наук, профессор, Томск,
Российская Федерация

И.А. Морозова, доктор экономических наук, профессор, Волгоград,
Российская Федерация

К.В. Павлов, доктор экономических наук, профессор, Ижевск,
Российская Федерация

В.Ю. Пашкус, доктор экономических наук, доцент, Санкт-Петербург,
Российская Федерация

Ю.Н. Сагидов, доктор экономических наук, профессор, Махачкала,
Российская Федерация

Л.А. Третьякова, доктор экономических наук, профессор, Белгород,
Российская Федерация

И.В. Шевченко, доктор экономических наук, профессор, Краснодар,
Российская Федерация

Ответственный секретарь: **И.Л. Селина**

Перевод и редактирование: **О.В. Яковлева, И.М. Вечканова**

Веб-разработка: **А.А. Клюкин**

Контент-менеджеры: **В.И. Романова, Е.И. Попова**

Менеджмент качества: **А.Ю. Садкус, А.В. Бажанов**

Верстка: **М.С. Гранильщикова**

Корректор: **А.М. Лейбович**

Подписка и реализация: **Р.Р. Гуськова**

Подписано в печать 13.10.2015

Выход в свет 19.10.2015

Формат 60x90 1/8. Объем 9,0 п.л. Тираж 1 320 экз.

Отпечатано в ООО «КТК»

Юр. адрес: 141290, Российская Федерация, Московская обл., г. Красноармейск,

ул. Свердлова, д. 1

Тел.: +7 (496) 588-0866

Подписка:

Агентство «Урал-пресс»

Агентство «Роспечать» – индекс 82327

Объединенный каталог «Пресса России» – индекс 15089

Свободная цена

Журнал доступен в EBSCOhost™ databases

Электронная версия журнала: <http://elibrary.ru>, <http://dilib.ru>, <http://biblioclub.ru>

Точка зрения редакции не всегда совпадает с точкой зрения авторов публикуемых статей

Перепечатка материалов и использование их в любой форме, в том числе и в электронных СМИ, возможны только с письменного разрешения редакции

Редакция приносит извинения за случайные грамматические ошибки

© ООО «Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ»

СОДЕРЖАНИЕ

РЕГИОН В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Киселенко А.Н., Сундуков Е.Ю., Тарабукина Н.А.
Водная сеть путей сообщения Европейского
Северо-Востока и Приуралья Севера:
анализ и прогноз 2

РЕГИОНАЛЬНОЕ СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ

Зинина Л.И., Соколов В.Б. Развитие механизма
стратегического управления продовольственными
ресурсами 20

УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ РЕГИОНОВ

Волков А.А., Зайцев А.Г., Токмакова Е.В.
Определение приоритетов развития региона
на основе экономико-математического
моделирования его экономического
потенциала 34

АГРОПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС

Буреева Е.В. Производительность труда
в сельском хозяйстве агроориентированного
региона: проблемы и факторы роста
(на примере Орловской области) 44

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА

Вишневецкая Н.Г. Рынок труда стран СНГ:
сравнительный анализ конъюнктурных
особенностей 58

REGIONAL ECONOMICS

THEORY AND PRACTICE

ISSUE **37**
OCTOBER 2015

A peer reviewed analytical and practical journal

Since 2003
4 issues per month

The journal is recommended by VAK (the Higher Attestation Commission) of the Ministry of Education and Science of the Russian Federation to publish scientific works encompassing the basic matters of theses for advanced academic degrees
Indexing in Referativny Zhurnal VINITI RAS
Included in the Russian Science Citation Index (RSCI)
Registration Certificate ПИ № 77-14700 of February 17, 2003 by the Ministry of Press, Broadcasting and Mass Communications of the Russian Federation

Founder:

Publishing house FINANCE and CREDIT
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610

Publisher:

Informservice, Ltd.
Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610

Editorial:

Office: 111397, Zelenyi prospect 20, Moscow, Russian Federation
Post address: 111401, P.O. Box 10, Moscow, Russian Federation
Telephone: +7 495 989 9610
E-mail: post@fin-izdat.ru
Website: <http://www.fin-izdat.ru>

Director General: **Vera A. Gorokhova**
Managing Director: **Aleksey K. Smirnov**

Editor-in-Chief: **Larisa A. Chaldaeava**, Financial University under Government of RF, Moscow, Russian Federation

Deputy Editors:

Nadezhda E. Babicheva, Voronezh State University, Voronezh, Russian Federation
Veniamin O. Gridin, Moscow, Russian Federation
Vera V. Mezhenina, Moscow, Russian Federation

Editorial Council:

Igor' E. Bel'skikh, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation
Mikhail N. Dudin, Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Moscow, Russian Federation
Vladimir V. Klimanov, Institute for Systems Analysis, RAS, Moscow, Russian Federation
Nikolai N. Minaev, Tomsk State University of Architecture and Building, Tomsk, Russian Federation
Irina A. Morozova, Volgograd State Technical University, Volgograd, Russian Federation
Konstantin V. Pavlov, Kama Institute of Humanities and Engineering Technology, Izhevsk, Russian Federation
Vadim Yu. Pashkus, St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation
Yurii N. Sagidov, Institute for Social and Economic Research, DSC RAS, Makhachkala, Russian Federation
Larisa A. Tret'yakova, Belgorod National Research University, Belgorod, Russian Federation
Igor' V. Shevchenko, Kuban State University, Krasnodar, Russian Federation

Executive Editor: **Inna L. Selina**

Translation and Editing: **Olga V. Yakovleva**, **Irina M. Vechkanova**

Web Development: **Anton A. Klyukin**

Content Managers: **Valentina I. Romanova**, **Elena I. Popova**

Quality Management: **Alexandr Yu. Sadkus**, **Andrey V. Bazhanov**

Layout Designer: **Marina S. Granil'shchikova**

Proofreader: **Alla M. Leibovich**

Sales and Subscription: **Ravilya R. Gus'kova**

Printed by KTK, Ltd., 141290, Sverdlov St., 1, Krasnoarmeysk, Russian Federation

Telephone: +7 496 588 0866

Published October 19, 2015. Circulation 1 320

Subscription:

Ural-Press Agency
Rospechat Agency
Press of Russia Union Catalogue

Online version:

EBSCOhost™ databases

Scientific electronic library: <http://elibrary.ru>

University Library Online: <http://biblioclub.ru>

Not responsible for the authors' personal views in the published articles

This publication may not be reproduced in any form without permission

All accidental grammar and/or spelling errors are our own

© Publishing house FINANCE and CREDIT

CONTENTS

REGION IN NATIONAL ECONOMY

Kiselenko A.N., Sundukov E.Yu., Tarabukina N.A.
The network of water routes in the Northeastern Europe and Northern Transurals: analysis and forecast 2

REGIONAL STRATEGIC PLANNING

Zinina L.I., Sokolov V.B. Developing a mechanism for strategic management of food resources 20

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF REGIONS

Volkov A.A., Zaitsev A.G., Tokmakova E.V.
Determining the region's development priorities through economic and mathematical modeling of its economic potential 34

AGRO-INDUSTRIAL COMPLEX

Buraeva E.V. Labor productivity in agriculture of the agrarian region: challenges and growth drivers (the Orel oblast case study) 44

SOCIOECONOMIC POLICY

Vishnevskaya N.G. Labor markets in the CIS countries: a comparative analysis of the market conditions 58

ВОДНАЯ СЕТЬ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СЕВЕРО-ВОСТОКА И ПРИУРАЛЬСКОГО СЕВЕРА: АНАЛИЗ И ПРОГНОЗ

Анатолий Николаевич КИСЕЛЕНКО^а, Евгений Юрьевич СУНДУКОВ^{б,*},
Надежда Андреевна ТАРАБУКИНА^с

^а доктор технических наук, доктор экономических наук, профессор, заведующий лабораторией проблем транспорта, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН, Сыктывкар, Российская Федерация
kiselenko@iespn.komisc.ru

^б кандидат экономических наук, доцент, старший научный сотрудник лаборатории проблем транспорта, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН, Сыктывкар, Российская Федерация
translab@iespn.komisc.ru

^с старший инженер лаборатории проблем транспорта, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН, Сыктывкар, Российская Федерация
nadandtar@mail.ru

* Ответственный автор

История статьи:

Принята 27.04.2015

Принята в доработанном виде
22.05.2015

Одобрена 26.05.2015

УДК 338.47:656.6(470.1)

Ключевые слова: водные пути, сообщение, перевозки, анализ, прогнозирование

Аннотация

Предмет. В работе рассмотрено современное состояние водного транспорта на Европейском Северо-Востоке и Приуральском Севере. Для жителей отдельных районов этих регионов внутренний водный транспорт в навигационный период является единственным видом сообщения с областным, окружным и районными центрами, поэтому не имеет альтернативы по перевозке пассажиров.

Цели. Определение условий для преодоления негативных тенденций при осуществлении речных перевозок на Европейском Северо-Востоке и Приуральском Севере и объемов перевозок водным транспортом.

Методология. При прогнозировании динамики объема перевозок использованы прикладной регрессионный анализ и методология прогнозирования Андронова-Киселенко, включающая в себя экспертные и формальные методы, методы активного и пассивного прогнозирования.

Результаты. В ходе исследования проведен системный анализ состояния водных путей сообщения Европейского Северо-Востока и Приуральского Севера. Разработаны регрессионные модели (линейные, полиномиальные со степенями два и три), для получения прогнозных значений из них выбраны лучшие по дисперсионному анализу: «снизу вверх» и «сверху вниз», а также индивидуальные и групповые модели.

Выводы. Проведенный анализ показал, что в регионе на ближайшие 2–3 года прогнозируется снижение объемов грузовых и пассажирских перевозок водным транспортом. При этом для речных перевозок (при отсутствии регулярных дноуглубительных работ) следует использовать суда с малой осадкой, а также перспективные транспортные средства водного транспорта. Реализации инфраструктурных проектов водного транспорта должно предшествовать детальное эколого-экономическое обоснование. Кроме того, на подходных путях сообщения к Северному морскому пути и на социально значимых направлениях требуется государственная поддержка водных перевозок.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Введение

Под Европейским Северо-Востоком понимается территория, на которой расположены Архангельская область с Ненецким автономным округом и Республика Коми. Приуральский Север включает Приуральский, Шурышкарский и Ямальский районы Ямало-Ненецкого автономного округа, а

также города Салехард и Лабытнанги. Водные пути сообщения этих регионов являются естественными. Они направлены от источников грузопотоков на территориях этого региона к акваториям Северного морского пути, Белого и Баренцева морей, а также используются для транзитных грузопотоков. Схема водных путей Европейского Северо-Востока и района Обской губы представлена на

рис. 1. Она составлена на основе Программы категорий средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов а также сроках работы судоводных гидротехнических сооружений в навигации 2012–2014 гг.¹ При составлении схемы использованы данные федеральных бюджетных учреждений «Северо-Двинское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства», «Печорское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства» и «Обь-Иртышское государственное бассейновое управление водных путей и судоходства».

Динамика перевозок внутренним водным транспортом Европейского Северо-Востока и Приуральского Севера приведена в табл. 1

Состояние и хозяйственное использование водных путей сообщения Архангельской области и Ненецкого автономного округа. На внутренних водных путях Архангельской области работают около 10 транспортных операторов и 50 переправ. Самыми крупными по объемам перевозимых грузов и пассажиров являются ОАО «Северное речное пароходство» и ОАО «Архангельский речной порт» [1].

Морские перевозки (каботаж) в поселения, расположенные на берегу Белого моря, в муниципальные образования Зимне-Золотицкое и Летне-Золотицкое, Пертоминское и Лопшеньгское выполняет ООО «Судоходная компания «Арктикрейд»². Морскими перевозками по всему миру, в том числе по трассе Северного морского пути, занимается ОАО «Северное морское пароходство».

В период с 1950 по 1991 г. дноуглубительные работы позволяли доводить глубины на основном ходе р. Северной Двины до 1,7–2,15 м на различных участках. Флот был переведен с паровой тяги на суда с двигателями внутреннего сгорания, которые имели большую осадку. В 1990 г. было перевезено более 50 млн т грузов и 3,8 млн пассажиров [2]. Кризисные явления 1990-х гг. привели к резкому падению объемов перевозок. В настоящее время регулярное пассажирское сообщение по р. Северная Двина не

¹ О категориях средств навигационного оборудования и сроков их работы, гарантированных габаритов судовых ходов, а также сроках работы судоводных гидротехнических сооружений в навигации 2012–2014 гг.: распоряжение Росморречфлота от 14.03.2012 № АД-34-р.

² Транспорт Архангельской области. URL: <http://dvinaland.ru/economics/-459jfvag>.

осуществляется, объем грузовых перевозок стал на порядок меньше.

Почти 90% грузовых перевозок водным транспортом в области приходится на сплав леса в плотках лесозаготовительными предприятиями различных форм собственности. Лесосплав в 15–20 раз дешевле, чем перевозка леса автомобильным транспортом, более чем в 10 раз дешевле, чем перевозки по железной дороге, и в 3–4 раза дешевле перевозок судами³.

Перевалкой грузов в порту Нарьян-Мар (узел 5, рис. 1) занимается ОАО «Нарьян-Марский морской торговый порт». Пропускная способность порта составляет 500 тыс. т в год. В 2013 г. грузооборот порта составил 135,4 тыс. т⁴.

Основные виды деятельности Котласского порта (узел 27, рис. 1) – погрузочно-разгрузочные работы и складские операции, добыча и поставка нерудных строительных материалов. Основные перерабатываемые грузы – лес, песок, щебень, уголь, тарно-штучные и железобетонные изделия [3].

В настоящее время проблемы внутреннего водного транспорта Архангельской области определяются комплексом взаимосвязанных факторов, основными из которых являются:

- недостаточные габариты судовых ходов;
- высокий моральный и физический износ основных фондов флота;
- неустойчивое финансово-экономическое положение транспортных операторов;
- практическое отсутствие транспортной инфраструктуры.

Перечисленные проблемы свидетельствуют о необходимости существенных капиталовложений для приведения внутренних водных путей Архангельской области в нормативное состояние и для обновления речного флота, привлечь которые можно только на основе объединения усилий и возможностей государства и частного бизнеса с использованием механизмов государственно-частного партнерства [4].

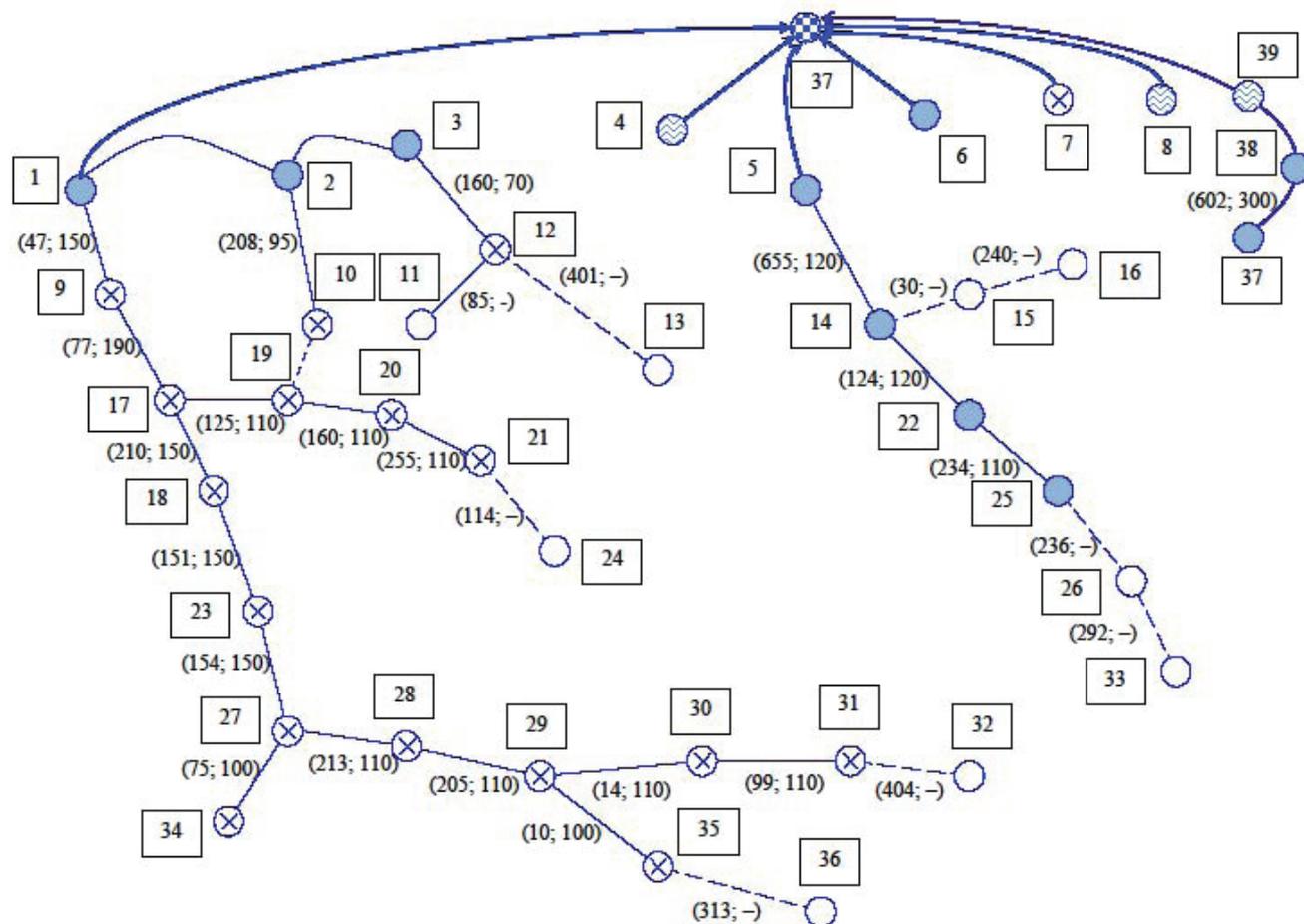
Перечисленные проблемы частично будут решены путем реализации целевой программы «Развитие

³ Харитонов В.Я. Возродим лесосплав – поднимем лесную промышленность. URL: <http://www.arhpress.ru/lesnov/2007/8/27/11.shtml>.

⁴ Нарьян-Марский морской порт увеличил прибыль. URL: <http://arcticasever.ru/index.php/developments/news/29-digest/2003-naryan-marskij-morskoj-port-velichil-pribyl>.

Рисунок 1

Схема водных путей Европейского Северо-Востока и Приуральяского Севера



Условные обозначения:

-  – Действующие морские и речные порты
-  – Перспективные морские порты
-  – Порты и пристани, деятельность которых может быть восстановлена
-  – Пристани, доступность которых осуществляется только по «большой воде»
-  – Выход на Северный морской путь
-  – Сообщения, которые могут осуществляться по «большой воде»
-  – Сообщения, которые могут осуществляться в период всей навигации
-  – Выход на Северный морской путь от морского порта

Источник: авторская разработка.

Примечание. На схеме для каждого участка водного пути в круглых скобках первое число показывает протяженность участка в километрах, второе – гарантированный габарит (глубину в сантиметрах). В прямоугольниках указывается номер узла и название населенного пункта: 1 – Архангельск (дер. Лакоминка), 2 – с. Долгощелье, 3 – г. Мезень (д. Б. Нос), 4 – п. Индига, 5 – г. Нарьян-Мар, 6 – п. Варандей, 7 – п. Амдерма, 8 – п. Усть-Кара, 9 – устье р. Уйма, 10 – д. Кулогоры, 11 – д. Кеба, 12 – устье р. Вашка, 13 – с. Кослан, 14 – с. Усть-Уса, 15 – г. Усинск, 16 – с. Петрунь, 17 – с. Усть-Пинега, 18 – с. Двинской Березни, 19 – д. Холм, 20 – с. Ваймуша, 21 – п. Северный, 22 – г. Печора, 23 – с. Верхняя Тойма, 24 – д. Согра, 25 – г. Вуктыл, 26 – пгт Троицко-Печорск, 27 – г. Котлас, 28 – д. Черноурка, 29 – г. Сыктывкар, 30 – д. Лемью, 31 – д. Небдино, 32 – д. Вольдино, 33 – с. Усть-Унья, 34 – г. Великий Устюг, 35 – загон Красный Водник, 36 – с. Койгородок, 37 – г. Салехард, 38 – Новый порт, 39 – п. Сабетта.

Таблица 1

Перевозки водным транспортом общего пользования в субъектах Европейского Северо-Востока и Приуральяского Севера

Субъект	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
<i>Грузовые перевозки</i>																					
Архангельская область*, включая Ненецкий автономный округ, млн т	2,7	3,13	2,76	1,45	1,69	1,2	1,97	1,53	1,66	1,84	1,58	2,7	1,97	2,99	1	1,55	2,19	2,28	–	–	
Республика Коми**, млн т	0,7	1,1	0,4	0,3	0,2	0,4	0,6	0,5	0,3	0,2	0,2	0,7	0,6	0,8	0,9	1	0,5	0,7	–	–	
Ямало-Ненецкий автономный округ**, тыс. т	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	200,8	1 375,3	917,8	768,5	558,5	556,0	693,8	668,1	599	544,9	
<i>Пассажирские перевозки</i>																					
Архангельская область, включая Ненецкий автономный округ, млн чел.	1,1	0,8	0,8	0,8	1,1	1,1	1,1	1	1,1	1,1	1,1	0,9	1	1,1	0,9	0,9	0,9	1,2	–	–	
Республика Коми**, млн чел.	0,03	0,04	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,06	0,14	0,12	0,08	0,25	0,43	0,43	–	–	
Ямало-Ненецкий автономный округ**, тыс. чел.	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	52,3	113	136,1	157,8	170,1	175,7	153,2	146,4	73,9	83,8	

* Без предприятий (организаций) малого предпринимательства. За 2006–2008 и 2010 и 2011 гг. данные приведены по полному кругу организаций, имеющих лицензии на перевозочную деятельность.

** С 2006 г. – по организациям всех видов экономической деятельности.

Источник: данные Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Архангельской области, Территориального органа федеральной службы государственной статистики по Республике Коми, докладов о социально-экономическом развитии Ямало-Ненецкого автономного округа.

общественного пассажирского транспорта Архангельской области на 2012–2016 годы»⁵. В настоящее время вышедшее из кризиса и взявшее курс на оздоровление ОАО «Архангельский речной порт» (группа компаний «Экотэк») расплатилось с долгами, увеличило выручку, открыло экспортно-импортный участок и наладило замкнутый цикл грузоперевозок⁶. По итогам 2013 г. было перевезено 1 млн 85 тыс. пассажиров.

Состояние и хозяйственное использование водных путей сообщения Республики Коми. Основные объемы перевозок водным транспортом в Республике Коми выполняются на Печорском и Вычегодском водных бассейнах.

В навигацию 1978 г. Печорское речное пароходство имело 151 ед. флота, было перевезено 2 738 тыс. т грузов [5].

После падения объемов перевозок в 1990-е гг. и до 2011 г. межмуниципальные пассажирские речные перевозки в республике не осуществлялись в связи с отсутствием финансирования. Грузовые перевозки в населенные пункты на р. Печора осуществляло ОАО «Печорский речной порт» (узел 22, рис. 1).

В 2012 г. Правительством Республики Коми было принято решение возобновить пассажирские речные перевозки на реках Печорского бассейна. Для этого были выделены средства из республиканского бюджета на приобретение пяти новых речных судов марки КС-110-32А пассажироместностью 28 чел.; создана региональная транспортная компания, в компетенцию которой входят вопросы приобретения, управления и обслуживания пассажирского водного транспорта республики; разработано

⁵ Об утверждении долгосрочной целевой программы Архангельской области «Развитие общественного пассажирского транспорта Архангельской области на 2012–2016 годы»: постановление правительства Архангельской Области от 28.06.2011 № 212-пп.

⁶ *Потапова Т.* Архангельский речной порт: курс на стабильность и прибыль. URL: <http://www.bclass.ru/transport-i-svyaz/archangelskiy-rechnoy-port-kursa-na-stabilnost-i-pribil>.

четыре водных маршрута⁷. В навигацию 2013 г. катерами КС-110-32А было перевезено около 82 тыс. чел. в Вуктыльском (включая вуктыльскую переправу), Усть-Цилемском, Ижемском районах, в городах Печоре и Усинске⁸.

Регулярное пассажирское сообщение по р. Вычегде в настоящее время не осуществляется, пассажиропоток перешел на автомобильный транспорт. Функционируют паромные переправы в п. Мадмас, д. Семуково, д. Парчег, пгт Седжыркеш, с. Аныб, с. Вольдино.

Основными проблемами развития водного транспорта в Республике Коми являются⁹:

- пополнение и обновление пассажирского и транспортного флота (проблема старения флота на современном этапе развития речной отрасли остается весьма острой);
- обеспечение габаритов судоходных ходов водных путей;
- отсутствие пассажирского теплохода, способного осуществлять межрегиональные и межмуниципальные речные перевозки.

К этим проблемам можно добавить отсутствие наземных и внутренних водных путей сообщения к перспективным опорным морским портам, сокращение протяженности судоходных путей, убыточность пассажирских перевозок из-за высоких цен на дизельное топливо и низкой платежеспособности населения [6].

Основным направлением развития системы управления внутренними водными путями является совершенствование структуры их управления, отвечающей действующему законодательству, адекватной реальным бюджетным возможностям и сложившимся на водном транспорте экономическим условиям. Важнейшим требованием к системе управления внутренними водными путями является сохранение единого технологического комплекса обеспечения безопасности и эффективности судоходства.

⁷ Перевозку пассажиров через реки Печорского бассейна Республики Коми будут осуществлять новые катера. URL: <http://minprom.rkomi.ru/left/news/11576/>.

⁸ Доклад Главы Республики Коми Государственному Совету Республики Коми 21 февраля 2013 г. URL: <http://komi.er.ru/news/2014/2/20/press-sluzhba-glavy-respubliki-komi-rasprostranyaet-stenegrammu-doklada-vyacheslava-gajzera-odeyatelnosti-pravitelstva-respubliki-komi-za-2013-god-i-planah-na-2014-god-i-srednesrochnuyu-perspektivu/>.

⁹ Основные направления развития транспортной системы Республики Коми до 2020 г. URL: <http://minprom.rkomi.ru/page/5897/>.

В 2011 г. Правительство Республики Коми предложило руководству Российской Федерации передать в регионы полномочия в сфере водных отношений с наделением прав по проведению углубительных и берегоукрепительных работ на реках, протекающих по территориям нескольких субъектов страны, однако данная инициатива осталась без внимания федеральных властей¹⁰. Поэтому реальным направлением развития водного транспорта является использование судов, имеющих малую осадку (катера КС-110-32А с осадкой 0,43 м). В 2012 г. в Сыктывкар доставлено пассажирское судно «Усть-Сыольск», построенное в Вологде, для осуществления паромных перевозок между населенными пунктами Алешино и Седжыркеш. Стоимость этого судна составила около 40 млн руб., пассажироместимость – 120 мест, осадка – 70 см.

Реализация основных направлений развития транспортной системы Республики Коми до 2020 г. должна обеспечить объемы перевозки грузов на уровне 0,88 млн т в год по консервативному (энергосырьевому) сценарию прогноза. В условиях умеренно оптимистичного сценария (при более высоких темпах роста российской экономики и грузообразующих секторов) к 2020 г. планируется перевозить до 0,96 млн т грузов ежегодно.

В зимний период в республике обеспечивается функционирование примерно 100 пешеходных и автомобильных ледовых переправ.

Значительное влияние на функционирование внутреннего водного транспорта оказывают сезонные и природно-климатические факторы. Жаркая погода и отсутствие дождей в навигацию 2013 г. доставили большие трудности для речников: снижение уровня воды в Печоре привело к рискам выполнения перевозок груза и пассажиров на отдельных ее участках. По состоянию на утро 12.08.2013 уровень воды составлял:

- на участке Бызовая – Печора (между узлами 14 и 22, см. рис. 1) – 80 см;
- на участке Печора – Усть-Уса (между узлами 22 и 25, см. рис. 1) – 75 см (гарантированный габарит – 110 см).

Состояние водных путей сообщения Приуральского Севера. В период летней навигации роль речного транспорта Ямало-Ненецкого автономного округа резко возрастает¹¹.

¹⁰ Глава Коми попросил у федералов права на самостоятельное углубление рек. URL: <http://komionline.ru/news/31462>.

¹¹ Ввиду невозможности получения информации конкретно для районов Ямало-Ненецкого автономного округа, относящихся

Основной объем продуктов питания, топлива, промышленных товаров и строительных материалов в округе перевозится речным транспортом, система которого играет существенную роль в освоении и разработке нефтяных и газовых ресурсов. В силу продолжительности и суровости зим четыре порта Ямало-Ненецкого автономного округа открыты только в течение 128 дней в летний период. К основным судоходным рекам округа относятся Обь, Надым, Пур и Таз.

Пассажирские перевозки водным транспортом по социально значимым маршрутам по льготным тарифам в Ямало-Ненецком автономном округе осуществляются за счет финансовых средств, выделенных из бюджета автономного округа и бюджетов муниципальных образований. В 2006–2011 гг. средства также выделялись за счет областной целевой программы «Сотрудничество», что стимулировало увеличение пассажирских перевозок.

Ежегодно администрацией округа заключаются договоры с организациями внутреннего водного транспорта на предоставление субсидий по межмуниципальным и межрегиональным маршрутам¹²:

- Салехард – Аксарка – Салемал – Панаевск – Яр-Сале – Кутопьюган – Ныда – Новый Порт – Антипаюга и обратно (ОАО «Северречфлот»);
- Салехард – Питляр – Горки – Лопхари – Казым Мыс и обратно (ОАО «Северречфлот»);
- Салехард – Катравож и обратно (ООО «Прогресс»);
- Салехард – Шурышкары – Мужы и обратно (ОАО «Северречфлот»).

Также были заключены договора на осуществление пассажирских перевозок по межрегиональным маршрутам:

- Березово – Салехард – Мужы и обратно (ОАО «Северречфлот»);
- Омск – Тобольск – Салехард и обратно (ОАО «Иртышское пароходство»).

В целях безопасности судоходства при обеспечении северного завоза в населенные пункты автономного округа и осуществлении пассажирских перевозок

ежегодно заключаются договоры с Ямало-Ненецким окружным управлением водных путей и судоходства.

В периоды межсезонья на паромной переправе Салехард – Лабытнанги – Салехард (ИП Думанищев Э.М.) осуществляется бесплатный перевоз пассажиров, автомобилей и автотракторной техники грузоподъемностью до 3,5 т. Для осуществления выезда населения автономного округа на личном автотранспорте к местам проведения отпусков и обратно организуется работа паромной переправы Приобье – Салехард – Приобье, заключаются договоры с перевозчиками, утверждается расписание паромов, организуется предварительная продажа билетов.

В 2014 г. объем перевозки грузов ОАО «Салехардский речной порт» (узел 37, рис. 1) составил 116,9 тыс. т. В целом в округе объемы перевозки грузов транспортными организациями за 2014 г. увеличились на 2,4% по сравнению с 2013 г., а количество перевезенных пассажиров возросло на 13,4%.

В акватории Обской губы мелководье достигает предельных значений, кроме того, там наблюдается малая скорость стока воды, поэтому в зимний период высока вероятность промерзания [7] подходных каналов к портам, расположенных в губе (узлы 38, 39, см. рис. 1).

Тенденции функционирования водных путей сообщения Российской Федерации, в том числе Европейского Северо-Востока и Приуралья Севера. В проекте стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г.¹³ указаны системные проблемы внутреннего водного транспорта, характерные и для исследуемого региона. Отмечается, что реализация преимуществ внутреннего водного транспорта на основе комплекса мер, направленных на восстановление инфраструктуры внутренних водных путей, портов, обновление транспортного флота, государственной поддержки развития речных перевозок, позволит обеспечить сбалансированность развития транспортной системы страны за счет разгрузки железнодорожной и автомобильной инфраструктур в пиковые нагрузки в навигационный период, переключения части грузопотоков массовых грузов с перегруженных участков автомобильных

к Приуральяскому Северу, рассмотрим динамику показателей для всего округа.

¹² Доклад о социально-экономической ситуации в Ямало-Ненецком автономном округе за 2014 г. URL: http://de.gov.yanao.ru/doc/soc_eco/doklady/2014/doclad_ser_2014.pdf.

¹³ Проект стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. URL: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/5ca/13_10_03_strategiya_razvitiya_vvt.pdf.