

Роль водного транспорта в развитии транспортного комплекса Дальнего Востока



М. Ю. Соколов,
министр транспорта РФ

Транспортная стратегия и другие системные документы Минтранса России отводят Дальнему Востоку важное место в развитии транспортной системы РФ. Это один из ключевых регионов, влияющих на создание инфраструктуры единого транспортного пространства, обеспечивающего доступные и безопасные транспортные связи между территориями страны и мира. Важная роль в решении этих задач принадлежит водному транспорту.

Территории Дальневосточного региона большей частью имеют прямой выход к морю. Дальний Восток – морские ворота России, обеспечивающие удобные связи со странами Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР). В силу уникального географического положения Дальний Восток представляет собой ключевое связующее звено транспортной системы России, находящееся на стыке функционирующих ныне и перспективных международных транспортных коридоров.

Наверное, ни у кого не вызывает сомнений важное стратегическое значение международных транспортных коридоров для России. Это повышение роли РФ в формировании транзитных грузо- и пассажиропотоков, связывающих Европу со странами АТР, Ближнего и Среднего Востока, страны Азии с Северной Америкой. Это развитие межрегиональных рынков и привлечение дополнительных инвестиций в экономику восточных регионов РФ. Кроме того, интеграция в систему международных транспортных коридоров создаст дополнительные возможности для развития российской транспортной системы и дальнейшего совершенствования ее производственной, информационной и технологической инфраструктуры.

Морские ворота страны

В рамках программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» сегодня ведется строитель-

ство железнодорожной линии Беркамит – Томмот – Якутск. С 2017 г. предполагалось начать строительство второго пускового комплекса от станции Правая Лена до станции Якутский речной порт (левый берег) в Республике Саха (Якутия), однако вследствие значительного сокращения бюджетного финансирования реализация данного проекта отложена. Выполнение намеченных мероприятий даст возможность создать в Дальневосточном федеральном округе новый транспортный коридор на основе интермодального транспортного узла в г. Якутске (Республика Саха (Якутия), связанного с Северным морским путем внутренними водными магистральями.

Говоря о Дальнем Востоке как о морских воротах России, обеспечивающих удобные связи со странами АТР, нельзя не упомянуть о развитии портов Дальнего Востока, играющих важнейшую роль в формировании транзитного грузопотока через территорию России и тем самым способствующих превращению географических особенностей нашего государства в его конкурентные преимущества.

Группа дальневосточных портов весьма привлекательна для импорта и транзита контейнеризованных грузов. В настоящее время это основные узлы, через которые выполняется импорт товаров стран АТР. Сегодня дальневосточные порты России демонстрируют рост объемов перевалки.

Совместно с бизнес-сообществом реализуется проект развития транс-

портного узла Восточный – Находка, направленный на модернизацию круглогодично глубоководного морского порта. Развитие за счет средств федерального бюджета необходимой транспортной инфраструктуры — железнодорожной, автомобильной и морской — позволит создать новые и развивать имеющиеся портовые мощности по перевалке угля, а также увеличить мощность существующего контейнерного терминала. Проект даст возможность обеспечить интеграцию узла Восточный – Находка в международный транспортный коридор «Транссиб». В результате ожидается существенное повышение эффективности системы мультимодальных перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов и обеспечение роста грузооборота порта, что будет способствовать увеличению экспортного и транзитного потенциала РФ.

Кроме того, в рамках развития транспортного коридора «Приморье 2» предполагается реализовать проект «Большой порт Зарубино». В рамках проекта планируется поэтапное строительство перегрузочных комплексов универсального морского порта в бухте Троицы пгт Зарубино Приморского края грузооборотом до 60 млн т грузов в год (транзит, экспорт, импорт), в том числе зернового (до 33,5 млн т в год), контейнерного (до 2,5 млн TEUs в год) и бункеровочного (до 1,5 млн т в год) терминалов, а также развитие железной и автомобильной дорог, соединяющих Зарубино и Хуньчунь (Китай).

Реализация проектов развития портовой инфраструктуры придаст новый импульс развитию экономических и инвестиционных отношений между Россией и странами АТР: позволит расширить экономическое пространство нашей страны, создать значительное количество новых рабочих мест на Дальнем Востоке, увеличить объем налоговых поступлений в бюджет РФ (в период строительства объектов и во время их эксплуатации).

Северный завоз

Для обеспечения северного завоза и транспортных связей труднодоступных территорий важно увеличить протяженность внутренних водных путей Сибири и Дальнего Востока с гарантированными габаритами судовых ходов и освещаемой обстановкой.

В 2014 г. Правительство РФ утвердило нормативы на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений и приняло решение о поэтапном (до 2018 г.) переходе к стопроцентному финансированию затрат на содержание таких объектов.

Будет проведена реконструкция внутреннего водного транспорта, уточнен состав водных путей, улучшены их эксплуатационные характеристики, в частности увеличена протяженность путей с гарантированными габаритами судовых ходов. Потребуются первоочередное развитие и техническое перевооружение следующих речных портов: Хабаровск, Благовещенск, Полярково, Покровка, Зeya, Свободный, Якутск, Осетрово, Олёкминск, Ленск, Зырянка, Черский, Белая Гора и Хандыга, а также развитие инфраструктуры арктических портов Тикси и Зеленый Мыс.

Намечено строительство перегрузочных комплексов в устьях Лены, Яны, Индигирки и Колымы.

Планируются мероприятия по модернизации и строительству защитных гидротехнических сооружений на российской части острова Большой Уссурийский и строительству постоянного автомобильного пассажирского пункта пропуска через государственную границу РФ.

На поддержку флота

Проектирование и строительство морского вокзала в г. Петропавловск-Камчатском направлено на развитие пассажирского, в частности круизного, сообщения на Дальнем Востоке. Этот проект включен в федеральную целевую программу «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года». Комплексный план развития Северного морского пути предусматривает реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта Петропавловск-Камчатский со сроком завершения работ в 2019 г.

Постановление Правительства РФ от 22.05.2008 г. № 383 предусматривало поддержку развития флота, в том числе круизного. В соответствии с ним российским транспортным компаниям и паромствам предоставлялись субсидии для возмещения части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2009–2014 гг. на закупку гражданских судов, а также на уплату

лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2008–2014 гг. с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов.

В настоящее время Минтранс России прорабатывает возможность пролонгации субсидий на 2015–2018 гг. Реализация данного мероприятия позволит провести обновление транспортного флота, повысив его конкурентоспособность, создать условия для развития отрасли. Судостроительные предприятия получают возможность осуществить модернизацию основного производственного фонда, ликвидировать технологическое отставание, завершить локализацию производств и обеспечить ипортозамещение в сфере водного транспорта.

В настоящее время продолжается развитие Северного морского пути. На его акватории действуют восемь линейных ледоколов, из них четыре атомных: «50 лет Победы», «Ямал», «Таймыр» и «Вайгач», и четыре дизель-электрических: «Адмирал Макаров», «Красин», «Капитан Хлебников» и «Капитан Драницын». В рамках федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)» предусмотрено строительство четырех линейных дизель-электрических ледоколов (один мощностью 25 МВт и три по 16 МВт).

В партнерстве с бизнесом

Учитывая сложившуюся ситуацию с возможностями бюджетного финансирования, понятно, что государству будет крайне сложно достичь поставленных целей, не привлекая к решению транспортных проблем частный бизнес. В связи с этим хотелось бы подчеркнуть важность гармонизации интересов государства и бизнеса, осуществляемой через взаимовыгодное сотрудничество государственных и коммерческих структур, которое успешно реализуется не только в транспортной сфере, но и в энергетике, водоснабжении и водоотведении, теплоснабжении, коммунальном обслуживании. ■

По материалам доклада М. Ю. Соколова на ключевой сессии «ТРАНСПОРТ: ИНФРАСТРУКТУРА И ЛОГИСТИКА» в рамках Восточного экономического форума 4 сентября 2015 г., Владивосток