

УДК 656.6

Ворошилова Марина Игоревна¹, к.т.н., доцент,
e-mail: marina.vor@gmail.com

Сорокин Евгений Михайлович¹, к.т.н., доцент,
e-mail: esnsawt@gmail.com

¹ Новосибирский государственный университет водного транспорта, г. Новосибирск, Россия.

ПЕРСПЕКТИВЫ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. В статье приведен анализ существующего состояния воднотранспортных пассажирских путей Новосибирской области. Обращается внимание, что достаточно богатый водный фонд области используется слабо. Освещены основные проблемы пассажирского водного транспорта Новосибирской области. Приведен анализ транспортной стратегии Новосибирской области до 2030 года. Намечены перспективы восстановления пассажирских перевозок водным транспортом Новосибирской области.

Ключевые слова: транспортные пути, транспортный комплекс, водный фонд, водный транспорт.

1. Характеристика Новосибирской области

Новосибирск - исторически крупный транспортный центр. По Новосибирской области проходят крупнейшие транспортные пути: магистральные железные дороги (Транссибирская, Туркестано-Сибирская, Средне-Сибирская магистрали), федеральные и региональные автодороги. [1].

На территории Новосибирской области радиусом 600-700 км проживает 11-13 млн. человек.

В рамках муниципального устройства, в границах административно-территориальных единиц Новосибирской области, образованы и действуют 488 муниципальных образований, в том числе: 5 городских округов, 30 муниципальных районов, 26 городских поселений, 427 сельских поселений. [2]



Рис.1. Новосибирская область.

Развитие сети именно автомобильных дорог в ближайшее время заявлено как один из важнейших факторов, определяющих развитие экономики Новосибирской области. [1] В настоящее время транспортный комплекс области имеет 1 530 км железнодорожных путей, 647 км внутренних водных путей, 14 759 км автомобильных дорог общего пользования (в том числе федерального значения – 796 км и 12 746 км регионального и межмуниципального значения)

Водный фонд, достаточно богатый, используется слабо. Главной рекой Новосибирской области является Обь. Крупнейшие реки региона в бассейне Верхней и Средней Оби – Иня, Бердь, Шегарка и другие, в бассейне Иртыша – Омь и Тара. Среди рек бессточной области крупнейшими реками являются Чулым с притоком Каргатом, Карасук и Баган. [3]



Рис. 2 - Реки Новосибирской области

2. Проблемы пассажирского водного транспорта Новосибирской области

1. Утрата инфраструктуры пассажирского водного транспорта (пассажирские причалы и суда). Например, в городе Новосибирске в настоящее время отсутствует речной вокзал.
2. Отсутствие достаточных финансовых ресурсов и трудность их привлечения.
3. Недостаточен или нулевой технический уровень транспортных средств.
4. Отсутствует необходимая степень взаимодействия в работе транспортного комплекса и его развитии, крайне малая, до последнего времени, заинтересованность местных властей.

3. Государственные транспортные программы и водный пассажирский транспорт

Роль и место пассажирского водного транспорта отражено в Государственных документах РФ.

Проанализируем Транспортную стратегию Новосибирской области до 2030 года [4], которая принята и откорректирована по следам Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Предусматривалось несколько сценариев развития области, учитывающих влияние в том числе и факторов внутрирегиональных, отображающих рост социально-экономической активности на территории Новосибирской области, т.е. объемы роста пассажирских корреспонденций в области.

Рост объемов пассажироперевозок внутренним речным транспортом, в среднем по прогнозам, с 2024 до 2030 года, занимает последнее место после остальных видов транспорта, и, в лучшем случае, составляет, по прогнозу, 0,01 млн. чел.

В качественной оценке эффективности, несмотря на то, что водный транспорт отвечает всем целям развития транспортного комплекса Новосибирской области (их шесть), такие, как, например: обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения Новосибирской области в соответствии с социальными стандартами; повышение уровня безопасности транспортного комплекса Новосибирской области; снижение негативного воздействия транспортного комплекса Новосибирской области на окружающую среду), максимальные суммарные баллы при качественной оценке степени влияния мероприятия на реализацию целей развития транспортного комплекса Новосибирской области, были присвоены железнодорожному и автомобильному транспорту.

В количественной оценке социально-экономической эффективности, в основу которой положена стоимостная оценка сокращения затрат времени на реализацию корреспонденций пассажиров вследствие увеличения скорости транспортного сообщения, водный транспорт, конечно проигрывает.

Скорость транспортного сообщения влияет на эффективность экономических связей и подвижность населения. Рост скорости доставки грузов и пассажиров дает как экономический, так и социальный эффект, при перевозке пассажиров он выражается в высвобождении времени людей, которое может быть использовано на другие цели.

В оценке объема вложений, необходимых для нового строительства и реконструкции объектов транспортной системы, пассажирский железнодорожный транспорт стоит на 5 месте с вложениями 2018 - 2030 гг, пассажирский автомобильный транспорт на 9 месте с постоянными вложениями, и после 2030 г;

на последнем, 11 месте – пассажирский водный транспорт, с вложениями с 2025 - 2030 гг., объем 500 млн руб. [4]. Возможными источниками финансирования для водного транспорта предполагался федеральный и региональный бюджет.

Основные мероприятия Стратегии в части водного пассажирского транспорта по Новосибирской области:

- Замена и модернизация флота судов для грузовых и пассажирских перевозок, а также для дноуглубительных работ и обеспечения судовых ходов;
- Восстановление пристаней и причалов по берегам р. Оби и ее притокам, а именно Новосибирск, Бердск, Искитим;
- Строительство причалов с. Ленинское, с. Боровое (Новосибирский район), Порт-убежище Завьялово, с. Сосновка (Искитимский район), д. Милованово (Ордынский район);
- Развитие речного туризма по всей системе Обско - Иртышского региона.

В 2021 году Правительством Новосибирской области были приняты «Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области» [5] и Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом Новосибирской области [6].

Развитие транспортной системы предусмотрено в четыре периода, до 2040 года. Общий объем финансирования ПКРТИ Новосибирской области составляет 345 635 179,78 тыс. рублей из бюджетов всех уровней, в том числе:

- федеральный бюджет – 200 169 314,20 тыс. рублей;
- региональный бюджет – 82 612 770,63 тыс. рублей;
- муниципальный бюджет – 23 747 074,75 тыс. рублей;
- внебюджетные источники – 39 106 020,20 тыс. рублей.

Львиная доля заложена на развитие автомобильных дорог города и области.

Роль водного транспорта отражена в следующих мероприятиях по строительству и реконструкции портов: строительство и реконструкция речных портов (финансирование

только из внебюджетных источников 105000 тыс. рублей на конец 2040 года). Это реконструкция остановочного пункта «Речной вокзал» с переносом причала к створу метромоста (15000) и строительство пристаней «Заельцовский парк», «Пляж Звезда» (10000), «Новосибирск-Арена», «Бугринская роща» в створе ул. Оловозаводской (10000), «Парк «Городское начало» (10000) «Затон», «Краснообск», «ЖК Марсель», «Чернышевский спуск» (на каждую пристань заложено по 10000 тыс. руб. Можно заметить, что все пристани, кроме «Краснообска» находятся по берегам Оби в черте города.

То есть на долю развития водной транспортной инфраструктуры приходится скромные 0,03 %.

Из значений целевых показателей КСОТ [6] Новосибирской области, где водный транспорт вообще не упоминается, следует, что автомобильный и железнодорожный транспорт обеспечат уровень комфорта пассажирских перевозок при обеспеченности территории Новосибирской области объектами соответствующей транспортной инфраструктуры. Например, в характеристике Чулымского района [7] указаны Западно-Сибирская железная дорога, параллельно железной дороге проходят федеральная автомагистраль «Байкал». Дополнительно: протекает сеть малых рек, наиболее крупная из них р. Чулым, имеется множество озер. Забыто, что река Чулым до 1995 года была судоходной, с гарантированными габаритами водного пути. После прекращения в 1993 - 1994 гг. дноуглубительных работ, река потеряла свой статус как транспортный путь.

В ноябре 2021 года правительство Российской Федерации принимает Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [8], где проанализированы лучшие мировые практики и тенденции развития транспортных систем территорий, имеющих устойчивые транспортные связи с Российской Федерацией, дана реальная оценка современного состояния транспортной системы Российской Федерации, отмечены недостаточное финансирование и дефицит транспортной инфраструктуры, сформулированы принципы развития пассажирских транспортных услуг, направления развития пассажирских перевозок. Дан анализ достижений целей Транспортной стратегии РФ до 2030 года по видам транспорта. В пассажирских перевозках отмечена низкая транспортная подвижность населения и нереализованный потенциал внутреннего и въездного туризма препятствуют сбалансированному развитию страны и регионов.

Конкретно подчеркнута важность развития внутреннего водного транспорта при снижении доли перевозок автомобильным транспортом:

возможность снижения суммарных экономических затрат на транспортировку грузов внутренним водным транспортом по сравнению с автомобильным;

экономия в расходах на поддержание инфраструктуры внутреннего водного транспорта (в среднем в 3 – 5 раз при расчете на 1 тонно-километр

сокращение экологического и социального ущерба от вредных выбросов за счет переключения на внутренний водный транспорт (показатель эффективности – в 2 раза при расчете на 1 тонно-километр)

Важным социальным фактором, поддерживающим развитие грузовых и пассажирских перевозок морским и внутренним водным транспортом, является необходимость обеспечивать доступ к удаленным и труднодоступным территориям (северный завоз) в условиях, когда внутренние водные перевозки являются единственным и альтернативным источником связности территорий для 78 процентов территории страны [8].

Сформулированы принципы развития пассажирских транспортных услуг, направления их развития, особенно подчеркнута необходимость сбалансированного распределения потоков по видам транспорта.

В Цели 2 "Повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма" намечено увеличение перевозок пассажиров внутренним водным транспортом во всех

видах сообщения с 2019 по 2035 год в два раза, до 21,1 млн. пас. в год. То есть, роль водного транспорта значительно повышена в системе транспортных перевозок.

4. Современное состояние перевозок пассажиров водным транспортом

В Новосибирске в последние годы был практически утрачен пассажирский водный транспорт, исчез, например, речной вокзал – обычное место притяжения населения в любом городе.

Возрождением и развитием перевозок пассажиров занимается компания Речфлот. На 2022 год компания организует 4 пассажирских рейса (регулярных) и 14 экскурсий и туров.

Действуют два социальных маршрута, у одного – семь остановочных пунктов, у другого - два, один – в черте города. По решению правительства Новосибирской области бюджет региона направил порядка 6 млн руб. на субсидированные перевозки [9]. по линии «Речной вокзал – Седова Заимка». На линии действуют льготы, как на наземном пассажирском транспорте, 19 категорий льготников могут воспользоваться данным правом [10]. Несмотря на высокие скорости движения, например, автомобильного транспорта, «при использовании речного транспорта люди получают более комфортные условия проезда: есть возможность затратить меньше времени в пути, минуя заторы на дорогах, а также увидеть реку, полюбоваться видами столицы региона. Имиджевая составляющая речного транспорта делает Новосибирск Новосибирском в той ипостаси, в которой он зарождался как пересечение водных путей. Минтранс региона развивает водный вид транспорта, и надеется, что пассажиры будут им пользоваться, и когда будет спрос, то будут и предложения от организаций, работающих в этой сфере деятельности (из интервью заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области Вячеслава Невежина)» [10].

5. Перспективы восстановления пассажирских перевозок водным транспортом Новосибирской области

Восстановление водной транспортной сети возможно по двум направлениям. Первое - организация непосредственно конкретно перевозок местного населения. Второе - Опосредованно, через организацию туристических путей. Внутренний туризм становится всё более актуальным в настоящее время.

Развитие туристской индустрии предусматривает организацию работы нескольких кластеров, [11] развитие районов. И здесь возможно возрождение водного транспорта, потому что представить туризм без водных объектов невозможно. Наличие рек и крупных озер способствует развитию как простого, так и промышленного туризма. Наличие интересных гидротехнических объектов в Новосибирской области может способствовать такому модному нынче направлению, как промышленный туризм.

Но все кластеры, ориентированы, прежде всего, на автомобильный и ж.д. транспорт, хотя почти в каждом районе имеются водные объекты.

Кластер "Салаир" планируется создать на территории Искитимского, Маслянинского, Тогучинского районов области – реки Бердь, Иня, Новосибирское водохранилище. Река Койниха с каскадом гидротехнических сооружений может служить объектом промышленного туризма.

Кластер "Васюгань" планируется организовать на территории Болотнинского, Венгеровского, Кыштовского, Северного, Убинского, Усть-Таркского районов. Здесь протекают реки Обь, Омь, Тара, Тартас.

Кластер "Обские парки» – в городе Новосибирске и ближайших пригородах. Это река Обь и Обское море, развитые водные маршруты.

Развитие туристического бизнеса позволит развить туристскую и обеспечивающие инфраструктуры, то есть, вполне возможно восстановление и инфраструктуры водного транспорта.

До 90-х годов использование водного пассажирского транспорта на реках Новосибирской области было достаточно полным. Практически все притоки Оби были судоходными. Прекращение или резкое снижение дноуглубительных работ в связи с острым недостатком бюджетного финансирования в конце 20-го века повлекло за собой снижение гарантированных глубин, обмеление рек. Реки области утратили значение транспортных артерий.

Прекращение путевых работ снижает транспортную составляющую антропогенной нагрузки на речные системы, но одновременно создает целый ряд технических и экологических проблем, решение которых невозможно без выправления и дноуглубления. Сюда относится: сокращение эксплуатируемого водного пути, защита берегов и искусственных сооружений от вредного воздействия вод, поддержание стабильности естественных речных русел, создание условий для рекреации и водного туризма и многое другое.

Выводы

1. Водный транспорт способен обеспечить транспортную доступность объектов в районах, так как чаще всего населённые пункты расположены по берегам рек.
2. При меньших скоростях, чем у железных и автомобильных дорог, это самый комфортный и безопасный вид транспорта.
3. Стоимость транспортных расходов для населения и туристов при передвижении водным транспортом, традиционно ниже, чем на других видах транспорта.
4. Устройство пристаней, причальных пунктов или причалов, может обойтись достаточно дешево, так как наряду со стационарными, возможно устройство и мобильных причалов (алюминиевые понтоны, понтоны из пластмассовых блоков, мобильные плавучие дебаркадеры, плавучие причалы).
5. Современные типы судов способны обеспечивать скоростную перевозку пассажиров. Верфи России выпускают суда пассажирского флота, имеющего малые габариты, способные ходить на мелководье и на реках с засоренным фарватером, что открывает большие перспективы в расширении освоения мелководных внутренних водных путей и увеличения объемов перевозок по малым рекам.
6. Все хорошие инициативы требуют достаточных инвестиций, а в свете переориентации туристских потоков на внутренние, водный транспорт может быть достаточно экономичным и полезным.

Список литературы:

1. Роль транспортного комплекса в социально - экономическом развитии Новосибирской области <https://mintrans.nso.ru/page/613> (с изменениями 02.04.2021)
2. Сайт Правительства Новосибирской области <https://www.nso.ru/page/2262>
3. <http://svyato.info/novosibirskaja-oblast/5740-vodnye-resursy-novosibirskoj-oblasti.html>? - карта рек
4. Транспортная стратегия Новосибирской области до 2030 года (2017 г) http://mintrans.nso.ru/sites/mintrans.nso.ru/wodby_files/files/news/2019/03/buklet_ts_nso.pdf
5. Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры Новосибирской области <https://mintrans.nso.ru/page/582>
6. Комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом Новосибирской области <https://mintrans.nso.ru/page/582>
7. Сайт Чулымского района(<https://www.nso.ru/page/2730>)
8. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года <https://docs.cntd.ru/document/727294161>
9. Закон Новосибирской области от 05 мая 2016 года N 55-ОЗ «Об отдельных вопросах организации транспортного обслуживания населения на территории Новосибирской области» (с изменениями на 1 декабря 2021 года)
10. <https://portnews.ru/news/328877/>



11. Государственная программа «Развитие туризма в Новосибирской области»
<https://www.garant.ru/hotlaw/novosibirsk/1522988/?>

**PROSPECTS FOR THE RESTORATION OF PASSENGER TRANSPORTATION BY
WATER TRANSPORT IN THE NOVOSIBIRSK REGION**

Marina I. Voroshilova, Evgeny M. Sorokin

Abstract. The article provides an analysis of the current state of the waterways of the Novosibirsk region. Attention is drawn to the fact that the rather rich water fund of the region is poorly used. The main problems of passenger water transport in the Novosibirsk region are highlighted. The analysis of the transport strategy of the Novosibirsk region until 2030 is given. The prospects for the restoration of passenger transportation by water transport in the Novosibirsk region are outlined.

Keywords: transport routes, transport complex, water fund, water transport

