

УДК 21474

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА РЕКЕ СЕЛЕНГА**Пилипенко Татьяна Викторовна**¹, кандидат технических наук, доцент*e-mail:* taniavp_2005@rambler.ru**Ревазов Дмитрий Евгеньевич**¹, аспирант*e-mail:* redmev@yandex.ru¹ Сибирский государственный университет водного транспорта, Новосибирск, Россия

Аннотация. Проводится оценка рисков трансграничных воздействий для России в связи с планами реализации гидроэнергетических проектов в монгольской части бассейна реки Селенги. Выдвигаются предложения по развитию российско-монгольского сотрудничества в контексте охраны трансграничных вод в бассейне озера Байкал.

Ключевые слова: водные пути Монголии и России, обслуживание внутренних водных путей, поддержание габаритов судового хода, судоходные условия.

ENSURING THE SAFETY OF NAVIGATION ON THE SELENGA RIVER**Pilipenko Tatyana Viktorovna**¹, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor*e-mail:* taniavp_2005@rambler.ru**Revazov Dmitry Evgenievich**¹, Doctoral Student*e-mail:* redmev@yandex.ru¹ Siberian State University of Water Transport, Novosibirsk, Russia

Abstract. The potential of generally recognized environmental impact assessment procedures in a transboundary context is identified as an important decision-making mechanism for the joint use of water resources. An assessment of the risks of transboundary impacts for Russia in connection with plans for the implementation of hydropower projects in the Mongolian part of the Selenga River basin is being carried out. Proposals are being put forward for the development of Russian-Mongolian cooperation in the context of the protection of transboundary waters in the Lake Baikal basin.

Keywords: waterways of Mongolia and Russia, maintenance of inland waterways, maintenance of the dimensions of the ship's course, navigable conditions.

В национальной стратегии развития до 2030 года правительство Монголии установило амбициозную повестку формирования разносторонне развитой экономики, способствующей укреплению суверенитета страны, сокращению бедности и имущественного расслоения, поддержанию традиционной кочевой культуры и естественной природной среды. На первом этапе реализации стратегии (2010 – 2020 годы) предполагалось сосредоточиться на создании условий для активного развития экономики

на базе горнодобывающего сектора, прежде всего, экспортно-ориентированных отраслей, производящих продукцию с высокой добавленной стоимостью.

В качестве приоритетной задачи правительство Монголии обозначило также развитие инфраструктуры, решение которой необходимо как для обеспечения добычи, переработки и экспорта минеральных ресурсов, так и для создания благоприятных условий жизни населения и формирования разносторонне развитой экономики.

Однако обратной стороной ресурсно-ориентированного развития стала чрезмерная зависимость Монголии от конъюнктуры цен на минеральное сырье и спроса на него со стороны металлургических предприятий КНР, а также притока инвестиций западных компаний в горнодобывающий сектор [EBRD, 2017; ADO, 2018].

Монголия испытала глубокий экономический кризис в 2016 году, в ходе которого рост ВВП снизился до 1,2 %, золотовалютные резервы были в значительной мере истрачены, дефицит государственного бюджета достиг беспрецедентного уровня, превысив 20,0 % от ВВП, а валовой внешний долг по отношению к ВВП превысил 230 %, став одним из крупнейших среди развивающихся стран мира

Тенденции развития Монголии, требующие обращения внимания Российской Федерации на единый путь развития:

1. Правительство Монголии нацелено на масштабное развитие тяжелой промышленности в пустыне Гоби. При поддержке банков развития, корпораций и спроса со стороны Китая в ближайшие годы в южной Монголии будут построены по крайней мере 20 мегапроектов, включая восемь угольных шахт, четыре завода по переработке угля, две угольные электростанции и медеплавильный завод.

2. Вся эта тяжелая промышленность требует огромное количество воды. В январе 2021 года был опубликован отчет, посвященный анализу разрыва между спросом и предложением, финансируемый Всемирным банком. Он прогнозирует, что к 2040 году спрос на воду в регионе южной Гоби может вырасти в два с половиной раза, что превышает доступные ресурсы более чем на 20 миллионов кубометров в год (около 8000 олимпийских бассейнов).

3. Программа «Синий конь»: общенациональный генеральный план развития водной инфраструктуры. Программа, которая не была опубликована полностью, предполагает строительство не менее 33 многоцелевых плотин и водохранилищ в целях гидроэнергетики на 12 – 13 реках.

4. В целях интенсификации российско-монгольских отношений и с учетом международной инициативы КНР «Пояс и путь» в последние годы продвигается новый формат трехстороннего экономического сотрудничества [Борисов и др., 2017; Mongolia InfraSAP, 2020; Макаров и Макарова, 2021]. В его основе лежит общий интерес трех стран к использованию преимуществ Монголии в предоставлении наиболее коротких маршрутов для транзита грузов, углеводородов и электроэнергии.

В рамках Ташкентского саммита Шанхайской организации сотрудничества (23.06.2016 г.) была согласована «Программа создания экономического коридора Китай—Монголия—Россия». В этой программе планы реализации мегапроектов развития железнодорожной (Монгольский транзитный коридор), трубопроводной (газопровод «Сила Сибири–2») и электроэнергетической (Азиатская суперсеть) инфраструктуры рассматриваются в качестве основы трехстороннего сотрудничества. Однако за пять лет с момента ее согласования не было утверждено к реализации ни одного совместного проекта и в целом эта программа остается в стадии формирования концепции с неясными перспективами. В этой связи представляется необходимым рассмотреть ее более подробно.

В качестве ключевого направления Программы рассматривается содействие взаимосвязанному развитию транспортной инфраструктуры в целях дальнейшего развития



транзитных перевозок между Китаем, Россией и Европой. На роль международного транспортного коридора рассматривается, прежде всего, Трансмонгольская железная дорога (Центральный коридор). Эта дорога является единственной магистралью, соединяющей Монголию с Китаем и Россией. Управляет дорогой совместная (50/50) российско-монгольская компания «Улан-Баторская железная дорога» (АО «УБЖД»). Интересы России в АО «УБЖД» представляет ОАО «РЖД».

Удачное расположение по отношению к столичному региону КНР представляет серьезный потенциал для ее развития в качестве ключевого маршрута между Китаем и Европой [WB, 1999; Erdenechimeg, 2016; Clarke & Piatkowski, 2019; Макаров и др., 2020]. Однако раскрыть этот потенциал по целому ряду причин до сих пор не удалось.

Министерство по развитию транспорта, энергетики и дорожного хозяйства Республики Бурятия совместно с ПАО Восточно-Сибирское речное пароходство прорабатывают вопрос открытия водных маршрутов по р. Селенга.

По данным министерства экономики РБ количество туристов экскурсантов, посетивших районы РБ через который проходит указанный водный маршрут составил 604346 человек. Места предполагаемых остановок на маршруте Улан-Удэ Новоселенгинск: с. Кибалино, Омулевка (гора Священный Лев), местность «Тологой».

Для выполнения пассажироперевозок на участке р. Селенга от 154 км до устья р. Чикой протяженностью 120 км необходимо пересмотреть категоричность водного пути с 7 категории на 3 категорию.

В связи с безвизовым режимом между Россией и Монгольской республикой увеличился туристический поток иностранных граждан.

По официальным данным агентства по туризму за 2023 г. оз. Байкал посетило 1700000 человек туристов из них 200000 иностранцев.

Перевозки между Монгольской Народной Республикой и СССР по реке Селенге проводились до середины пятидесятих годов двадцатого века. В Администрации бассейна (ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей») имеется лоцманская карта реки Селенги, издания 1949 г. от устья до 424 км (в том числе 15 км по территории Монголии).

Для возобновления речного сообщения по трансграничной реке Селенге между двумя странами в целях развития туризма и перевозок грузов с использованием водного транспорта, необходимо включить в перечень внутренних водных путей Российской Федерации участок реки от границы с Монголией до впадения р. Чикой, протяженностью 135 км.

Включить этот участок водного пути в Государственную программу с выделением субсидий на производство путевых работ.

Произвести на этом участке русловые изыскательские работы по перекатам, находящимся выше по течению и необслуживаемых более 50 лет:

- на участках с 277 км Усть-Чикой по 372 км Усть-Кяхта следует, что в основном лимитирующими участками являлись 9 перекатов, со средне вынимаемым объемом грунта в объеме 79 тыс.куб. в навигацию;

- на участках с 154 км Улан-Удэ по 277 км Усть-Чикой следует, что в производство путевых работ производилось до 1992 года основным лимитирующими участками – 5 перекатов, со средне вынимаемым объемом грунта в объеме 65 тыс.куб. в навигацию.

Перевозки между Монгольской Народной Республикой и СССР по реке Селенге проводились до середины пятидесятих годов двадцатого века. В Администрации бассейна (ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна внутренних водных путей») имеется лоцманская карта реки Селенги, издания 1949 г. от устья до 424 км (в том числе 15 км по территории Монголии).



Для возобновления речного сообщения по трансграничной реке Селенге между двумя странами в целях развития туризма и перевозок грузов с использованием водного транспорта, необходимо включить в перечень внутренних водных путей Российской Федерации участок реки от границы с Монголией до впадения р. Чикой, протяженностью 135 км.

Включить этот участок водного пути в Государственную программу с выделением субсидий на производство путевых работ.

Произвести на этом участке русловые изыскательские работы по перекатам, находящимся выше по течению и необслуживаемых более 50 лет:

- на участках с 277 км Усть-Чикой по 372 км Усть-Кяхта следует, что в основном лимитирующими участками являлись 9 перекатов, со средне вынимаемым объемом грунта в объеме 79 тыс.куб. в навигацию;

- на участках с 154 км Улан-Удэ по 277 км Усть-Чикой следует, что в производство путевых работ производилось до 1992 года основным лимитирующими участками – 5 перекатов, со средне вынимаемым объемом грунта в объеме 65 тыс.куб. в навигацию.

Рассматривать разработку и коренное улучшение только затрудненных речных участков (перекатов с выходом скальных пород), для обеспечения высокой пропускной способности, путем исключения дополнительной перевалки грузов на малотоннажный флот, и возможность открытия грузовых потоков. Вследствие реализации проектов, темпы перевозок ежегодно будут увеличиваться в среднем на 20%.

Улучшение судоходных условий на затрудненных участках внутренних водных путей даст толчок к развитию перевозок водным транспортом. Исходя из всех эксплуатационных показателей, с помощью речного транспорта возможно осуществлять перевозку негабаритных и тяжелых грузов на большие расстояния с минимальными затратами. Демпинговые цены на других видах транспорта и условия рынка, не позволяют обеспечить передислокацию генеральных грузов на внутренний водный транспорт, соответственно необходимо государственное регулирование, с целью обеспечения конкурентоспособности всей отраслей транспорта.

Помимо развития водного транспорта, стоит отметить об эксплуатируемой инфраструктуре гидротехнических сооружений на внутренних водных путях, поскольку с момента создания прошло более 50 лет, без должного обслуживания и содержания. Большая часть сооружений в ветхом или аварийном состоянии. Таким образом, внутренний водный транспорт и инфраструктура должны развиваться комплексно.

Для поддержания судоходных глубин до границы Монголия необходимо строительство дополнительного технического флота.

Начиная с 2016 года, во исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 30.12.2015 № СП-П2-8965 об итогах 19-го заседания российско-монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, относительно предложения монгольской стороны по вопросу открытия речного сообщения по трансграничной реке Селенга, в течение 8 лет актуализировалась информация по данному вопросу.

Скоординированное решение вопросов реализации сов местных проектов в сфере энергетики и закрепления особого режима охраны трансграничных вод в рамках соответствующих межправительственных соглашений представляется наиболее эффективной стратегией защиты реки Селенги и экосистемы озера Байкал в целом. Такой подход в наибольшей мере позволит обеспечить консолидацию России и Монголии в области охраны озера Байкал и устойчивого социально-экономического развития в его бассейне, повысит экологическую и энергетическую безопасность сторон, а также станет основой более глубокого сотрудничества по другим направлениям. В научно-практическом



плане эта стратегия будет полностью отвечать основным условиям успешной реализации подхода «совместного использования выгод» в области совместного водопользования, предполагающим, что сопредельные страны в целях эффективного решения водных конфликтов должны вести переговоры как по вопросам распределения прав на воду, так и связанным с водой выгодам и в целом эти вопросы не могут быть отделены друг от друга и их необходимо рассматривать как две стороны одной монеты.

Ряд этих выводов нашел подтверждение в проведенном исследовании и был использован для обоснования стратегии взаимовыгодного сотрудничества России с Монголией, направленной на сбалансированное решение задач социально-экономического развития и сохранения уникальной экосистемы мирового значения.

До сегодняшнего дня, решения по возобновлению обслуживания путей не принято.

Список литературы:

1. Бушуев В.В., Воропай Н.И., Мастепанов А.М. Энергетическая безопасность России - Новосибирск // Наука. Сибирская издательская фирма РАН. - 1998. С. 302.;
2. Бушуев В. В., Мастепанов А. М., Макаров В. М Цели энергостратегии Сибири и пути к ним // ЭКО - 1998. № 8. С. 71 – 87;
3. Осипчук Е. Н. Возможные изменения гидрологических характеристик в связи с регулированием стока в бассейне реки Селенги // География и природные ресурсы – 2017. № 3.С. 75 – 86.;
4. Василенко В. А. Обь-Иртышский бассейн: социо-эколого- экономические проблемы // Регион: экономика и социология – 2013. № 3 (79). С. 219 – 238.;
5. Винокуров Е. Ю. Общий электроэнергетический рынок СНГ. – URL: http://www.eabr.org/general/up-load/docs/publication/analyticalreports/EABR_III_obzor_rus.pdf (дата обращения: 10.04.2024)
6. Винокуров Е. Ю. Транспортные коридоры Шелкового пути: потенциал роста грузопотоков через ЕАЭС – Санкт-Петербург // ЦИИ ЕАБР – 2018. С. 74.

