

УДК 338.47

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ДИНАМИКА И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА: АНАЛИЗ ГРУЗОПОТОКОВ, РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛЯРИЗАЦИЯ И ОБЩЕСТВЕННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

Новиков Алексей Васильевич¹, к.т.н., доцент кафедры БУАиФ

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

Лютובה Анастасия Александровна¹, делопроизводитель ИНО

e-mail: anastaaa@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается современное состояние внутреннего водного транспорта Дальневосточного федерального округа, характеризующееся падением межрегиональных перевозок и острой региональной поляризацией грузопотоков. Анализируются причины спада – инфраструктурные ограничения (мелководье, износ гидросооружений, сезонность навигации) – и факторы, которые могут переломить негативную динамику, включая рост грузооборота дальневосточных портов и переориентацию экспортных потоков на Азию. Отдельная часть посвящена обоснованию необходимости перехода от оценки частной инвестиционной эффективности к методологии совокупного общественного экономического эффекта на примере строительства Ленского моста, призванного объединить дороги «Вилуй», «Лена» и «Колыма» и связать Восточную Сибирь с портами Охотского моря.

Ключевые слова: внутренние водные пути, Дальний Восток, региональная поляризация, межрегиональные перевозки, северный завоз, инфраструктурные ограничения, Ленский мост.

ECONOMIC DYNAMICS AND INFRASTRUCTURE CONSTRAINTS OF INLAND WATERWAYS IN THE RUSSIAN FAR EAST: ANALYSIS OF FREIGHT FLOWS, REGIONAL POLARIZATION, AND PUBLIC EFFICIENCY OF INVESTMENT PROJECTS

Alexey V. Novikov¹, Candidate of Technical Sciences (PhD equivalent), Associate Professor

e-mail: alex1959.nn@gmail.com

Anastasia A. Lyutova¹, Clerk (Records Manager) of INO

e-mail: anastaaa@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the current state of inland water transport in the Far Eastern Federal District, characterized by a decline in interregional traffic and acute regional polarization of freight flows. It analyzes the causes of the decline – infrastructure constraints (shallow waters, deterioration of hydraulic structures, navigation seasonality) – and the factors that can reverse the negative dynamics, including the growth of cargo turnover in Far Eastern ports and the reorientation of export

flows to Asia. A separate part is devoted to substantiating the need to shift from assessing private investment efficiency to the methodology of total public economic efficiency, using the example of the construction of the Lena Bridge, which is intended to unite the Vilyuy, Lena and Kolyma highways and connect Eastern Siberia with the ports of the Sea of Okhotsk.

Keywords: inland waterways, Far East, regional polarization, interregional freight traffic, northern delivery, infrastructure constraints, Lena Bridge.

Судоходность внутренних водных путей обеспечивает промышленное освоение и жизнеобеспечение труднодоступных территорий Дальнего Востока и Арктики, а также использование транспортного потенциала Северного морского пути. На Дальнем Востоке самая большая протяженность внутренних водных путей среди других федеральных округов, а по доле протяженности путей с гарантированными габаритами судовых ходов (по состоянию на 2023 г. – 52%) ДФО уступает лишь Сибирскому и Северо-Западному федеральным округам (1). Для устранения лимитирующих участков требуется проведение дноуглубительных работ, финансирование которых не предусмотрено в нормативах финансовых затрат на содержание внутренних водных путей (постановление Правительства РФ от 02.12.2014 №1295) [2].

В рамках реализации государственной программы РФ «Развитие транспортной системы» в 2024-2026 гг. запланировано строительство и приобретение земснарядов и иного оборудования для работ в бассейнах рек Дальнего Востока и Арктики [3].

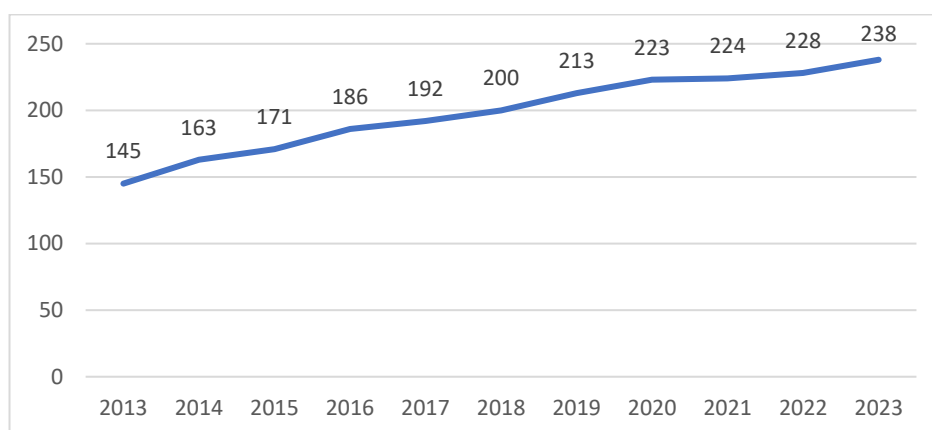


Рисунок 1 – Динамика грузооборота* портов Дальневосточного бассейна, млн. т. [4]

Согласно рисунку 1, грузооборот портов Дальневосточного бассейна за 2013–2023 гг. вырос со 145 до 238 млн т (прирост 64%) без годовых спадов, что обусловлено переориентацией экспортных потоков на Азию, развитием Восточного полигона и эффектами импортозамещения. В контексте темы статьи данный рост создаёт повышенную нагрузку на внутренние водные пути (ВВП) региона, которые обеспечивают подвоз грузов из глубинных территорий к морским хамам. Однако пропускная способность ВВП (Амур, Зея, Буря) ограничена из-за мелководья, износа гидросооружений и сезонности навигации. Возникающие инфраструктурные ограничения ведут к региональной дифференциации грузопотоков в нескольких доступных узлах и неравномерному развитию территорий (Рисунок 2). Следовательно, дальнейший рост морского грузооборота требует опережающей модернизации речных артерий, что обосновывает необходимость оценки общественной эффективности соответствующих инвестиционных проектов.

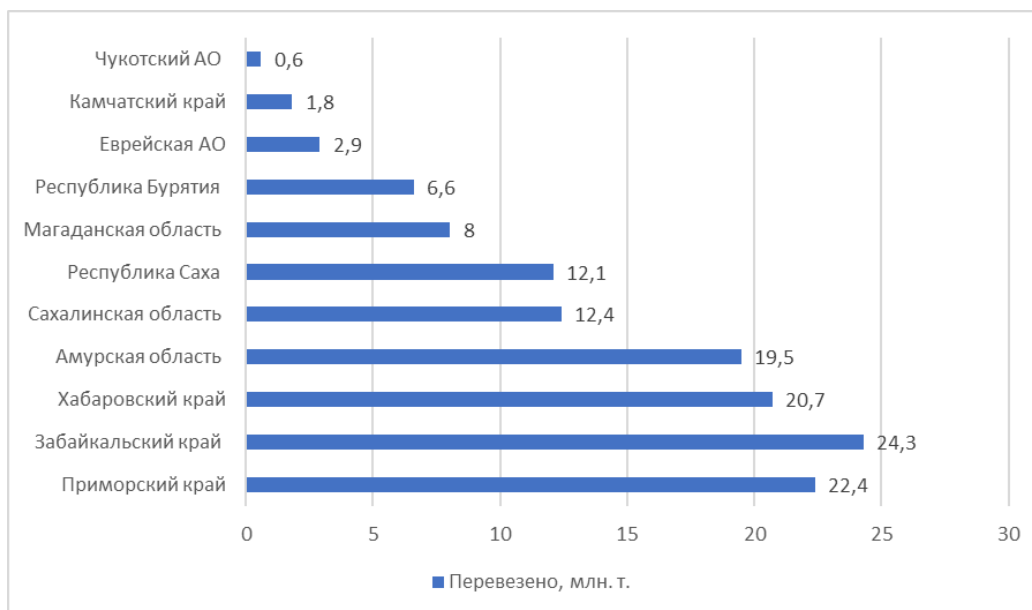


Рисунок 2. Объёмы перевозок внутренним водным транспортом по субъектам ДФО в 2023 г., млн т. [1]

Данные рисунка 2 подтверждают: в 2023 году объёмы перевозок внутренним водным транспортом по субъектам ДФО резко дифференцированы – лидируют Забайкальский край (24,3 млн т), Приморский край (22,4 млн т), Хабаровский край (20,7 млн т) и Амурская область (19,5 млн т), тогда как на Чукотский АО и Камчатский край приходится менее 2 млн т. Это напрямую подтверждает тезис предыдущего вывода о региональной дифференциации (неравномерности) грузопотоков, вызванной инфраструктурными ограничениями внутренних водных путей. Именно в регионах-лидерах проходят основные судоходные артерии (Амур с притоками, Шилка, Аргунь), где исторически сложилась портовая и гидротехническая инфраструктура, тогда как слабое развитие речных путей в северных и восточных субъектах не позволяет им участвовать в перевозках. Таким образом, растущий грузооборот морских портов (рисунок 1) ложится на ограниченный круг регионов с развитыми ВВП, что требует адресных инвестиций в дноуглубление и модернизацию речных путей именно в этих субъектах.

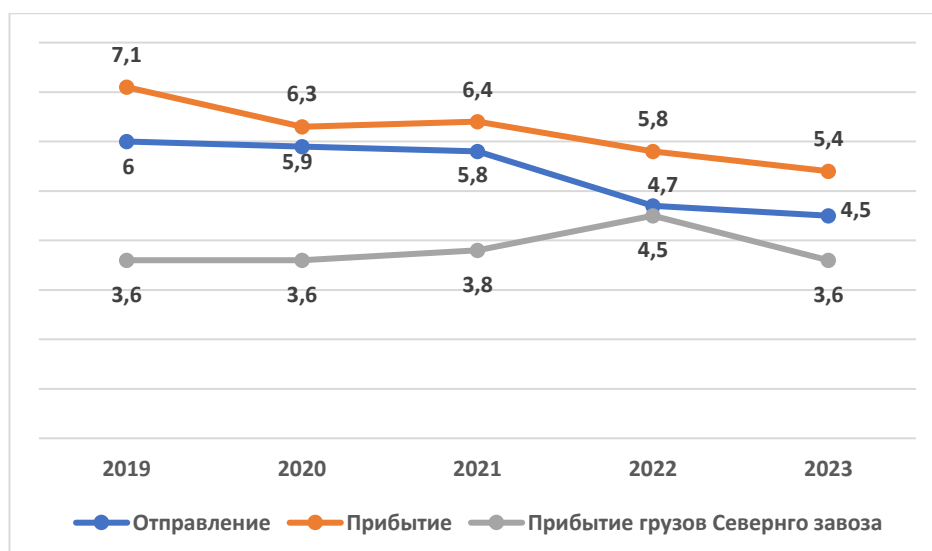


Рисунок 3 – Динамика объемов межрегиональных перевозок грузов внутренним водным транспортом в ДФО, млн т. [5]

На рисунке 3 видно, что отправление грузов внутренним водным транспортом в ДФО после пика в 2020 году (5,9 млн т) снизилось до 4,5 млн т в 2023 году, прибытие также сократилось с 7,1 до 5,4 млн т, тогда как объёмы северного завоза оставались стабильными (3,6–4,5 млн т). Соединяя с предыдущими выводами, несмотря на рост грузооборота морских портов (рисунок 1) и ярко выраженную региональную дифференциацию речных перевозок (рисунок 2), межрегиональная динамика демонстрирует спад отправок, что указывает на нарастающие инфраструктурные ограничения (мелководье, износ гидросооружений). Для устранения дисбаланса необходимы адресные инвестиции в дноуглубление и модернизацию причалов в регионах-отправителях.

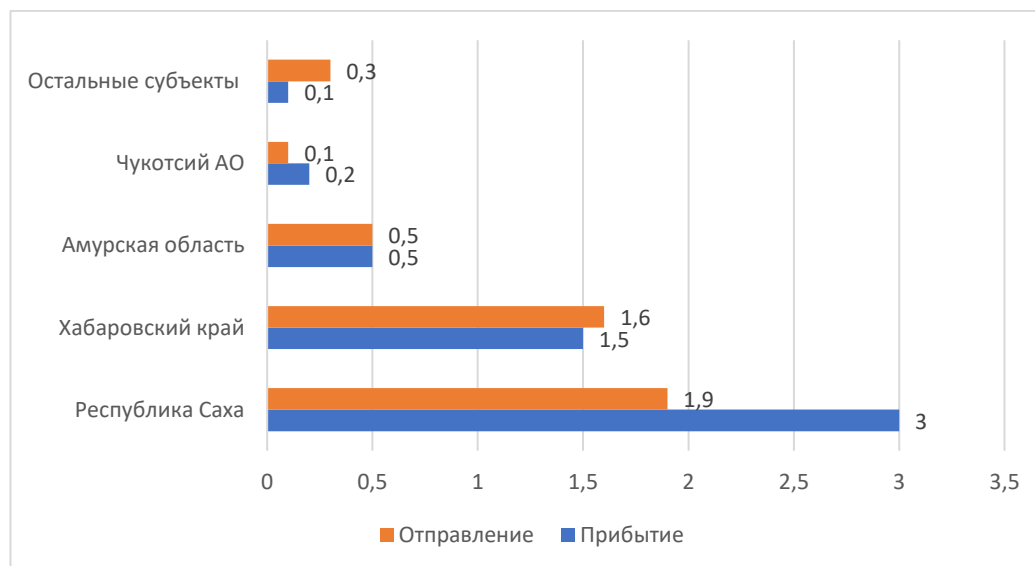


Рисунок 4 – Региональный разрез перевозок грузов внутренним водным транспортом в ДФО в 2023 г., млн т [6]

На рисунке 4 представлен региональный разрез перевозок грузов внутренним водным транспортом в ДФО за 2023 г. Наибольший объем отправления зафиксирован в Республике Саха (1,9 млн т), Хабаровском крае (1,6 млн т) и Амурской области (0,5 млн т); прибытия

— также в Хабаровском крае (1,5 млн т) и Амурской области (0,5 млн т). При этом на Чукотский АО и «остальные субъекты» приходится менее 0,3 млн т как по отправлению, так и по прибытию, что подтверждает ранее выявленную региональную поляризацию грузопотоков. Сопоставление с рисунком 2 показывает, что лидеры по перевозкам внутренним водным транспортом (Хабаровский край, Амурская область, Республика Саха) совпадают с лидерами по объёмам перевозок в целом по ДФО, что свидетельствует о концентрации речной логистики в ограниченном числе субъектов с развитой гидрографической сетью.

Анализ динамики грузооборота портов Дальневосточного бассейна (рисунок 1) и внутренних водных перевозок (рисунки 2–4) выявил разнонаправленные тренды: при росте морского грузооборота на 64% за 2013–2023 гг. наблюдается устойчивое снижение межрегиональных отправок внутренним водным транспортом (с 9,5 до 5,0 млн т за 2020–2023 гг.) и острая региональная поляризация – более 80% речных грузопотоков замыкается на трёх субъектах (Хабаровский край, Амурская область, Республика Саха). Данные противоречия обусловлены инфраструктурными ограничениями: мелководьем, износом гидросооружений и сезонностью навигации, что особенно критично для бассейна р. Лены, где отсутствие круглогодичного наземного перехода через реку не позволяет преодолеть логистические разрывы, фиксируя их на десятилетия.

В качестве системного решения рассматривается строительство Ленского моста в районе г. Якутска. Согласно проектной документации, мост объединит федеральную автомобильную дорогу «Вилуй» с автодорогами «Лена» и «Колыма», связав Восточную Сибирь с портами Охотского моря через транспортный коридор от Иркутска до Магадана. Реализация проекта обеспечит круглогодичную транспортную доступность 12 муниципальных районов Якутии, снизит логистические издержки грузоотправителей на 20–30%, сократит бюджетные субсидии на авиационный завоз (сотни миллионов рублей ежегодно) и высвободит до 25% оборотного капитала предприятий. С геостратегической точки зрения мост интегрирует внутренние водные пути бассейна Лены с Северным морским путём, Транссибом и БАМом, формируя новый мультимодальный коридор.

Однако выделение капитального гранта из федерального бюджета тормозится применением критериев формальной бюджетной эффективности, оценивающих окупаемость лишь по прямым доходам от эксплуатации (тарифной выручке), без учёта общественных эффектов. Для научно обоснованного решения необходимо перейти от оценки частной инвестиционной эффективности к оценке совокупного общественного экономического эффекта, включающего предотвращённые потери северного завоза, мультипликативный рост ВРП, налоговые поступления от расконсервированных проектов и социальные выгоды. Без учёта данной методологии и без запуска подобных системообразующих проектов деградация внутренних водных путей Дальнего Востока продолжится, а система северного завоза останется зоной хронических рисков и завышенных бюджетных расходов.

Список литературы:

1. Транспортно-логистический вектор Дальнего Востока [Электронный ресурс] / при участии [б.и.]. – Москва, 2024. – 432 с. – Режим доступа: <https://www.mcbanrk.ru/wp-content/uploads/2024/10/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%BB%D0%BE%D0%B6%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5%D0%A2%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9%D0%B2%D0>



[%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%94%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D0%92%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D0%BA%D0%B0%D0%BA%D0%B8%D1%81%D1%85%D0%BE%D0%B4%D1%8F%D1%89%D0%B8%D0%B5%D0%BF%D0%BE%D1%81%D0%BF%D0%B8%D1%81%D0%BA%D1%83%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%81%D1%8B%D0%BB%D0%BA%D0%B8-%D0%9E%D0%BD%D0%B0%D0%BF%D1%80%D0%B0_compressed.pdf](#) (дата обращения: 20.05.2026).

2. Российская Федерация. Правительство. Об утверждении нормативов финансовых затрат на содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений [Электронный ресурс]: постановление от 2 декабря 2014 г. № 1295. – 3 с. – Режим доступа: <http://static.government.ru/media/files/gARJCra6KhE.pdf> (дата обращения: 20.05.2026).

3. Документ 556157375 [Электронный ресурс] // Электронный фонд правовых и нормативно-технических документов: сайт. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/556157375> (дата обращения: 20.05.2026).

4. Объем междупортовых перевозок грузов морским транспортом (отправлено, прибыло грузов) [Электронный ресурс] // Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): сайт. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 20.05.2026).

5. Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом [Электронный ресурс] // Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): сайт. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/> (дата обращения: 20.05.2026).

6. Отправлено грузов в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности внутренним водным транспортом [Электронный ресурс] // Единая межведомственная информационно-статистическая система (ЕМИСС): сайт. – Режим доступа: <https://www.fedstat.ru/indicator/35024> (дата обращения: 20.05.2026).

