Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием»

Роль речного транспорта в функционировании хозяйственного комплекса районов Крайнего Севера Красноярского края

Научный руководитель – Горячко Мария Дмитриевна

Демидова Ксения Викторовна

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Географический факультет, Кафедра экономической и социальной географии России, Москва, Россия

E-mail: metsan_henki@mail.ru

Районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности составляют 90% площади, 15% населения и 35% промышленного производства Красноярского края. Эта территория характеризуется сложными природно-климатическим условиями, малой плотностью населения и низкой хозяйственной освоенностью.

Транспорт является основой развития производительных сил, и сегодня ограниченность транспортной инфраструктуры в значительной степени влияет на развитие и функционирование хозяйственного комплекса Севера Красноярского края. В связи с этим изучение современной транспортной системы региона, определение ограничений, оказываемых ею на развитие Северных территорий, является актуальным вопросом. Ввиду слабо развитой инфраструктуры и дороговизны её строительства наиболее значимым видом транспорта, обеспечивающим работу промышленных предприятий Севера Красноярского края, является речной.

Цель исследования: определение современного значения и возможных ограничений речного транспорта для функционирования промышленности Крайнего Севера Красноярского края. В ходе работы проанализированы современные барьеры работы речного транспорта и их последствия для промышленности.

Главными перевозчиком в бассейне Енисея является «Енисейское речное пароходство» («ЕРП»), а потребителями его услуг - добывающие компании районов Крайнего Севера (ПАО «ГМК «Норникель», ПАО «Полюс», ООО «РН-Ванкор»). Сегодня силами «ЕРП» перевозится более 3 млн т грузов ежегодно. Наибольший объём занимает добываемый собственными силами «ЕРП» песок, требуемый для работы «Норникеля» (более 30%), каменный уголь для компании «Полюс» (более 20%), магнезит, а также лес-кругляк для лесопромышленных предприятий г. Лесосибирск. Однако в сравнении с советским периодом (1985 г. - 23 млн т) объём перевозок сократился более, чем в пять раз.

Проведенная оценка изменения тарифов грузоперевозок речного транспорта для большинства населённых пунктов Севера опровергла гипотезу об увеличении соотношения тарифов на современном этапе в сравнении с советским.

Основными ограничениями работы речного транспорта сегодня являются сложные гидрогеологические условия, наличие порогов и осложнение судоходства на Ангаре в связи с вводом Богучанской ГЭС. Результатом становится увеличение сроков доставки грузов, увеличение издержек бизнеса.

Для разных компаний эти ограничения имеют разные последствия. В случае предприятий лесопромышленного комплекса ограничения поставок по реке, рост издержек приводят ограничениям развития, но для предприятий крупного бизнеса издержки на речной транспорт остаются почти не заметными в сравнении с их выручкой и главным недостатком использования рек является скорость и сложности доставки грузов до мест назначения, тормозящих реализацию проектов или функционирование уже существующих предприятий.