

4. Предмет деятельности и функции АСМП. Официальный сайт Федерального государственного казенного учреждения «Администрация Северного морского пути». [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://asmp.morflot.ru/ru/ceii_funktsii/ (дата обращения — 12.04.2015).

5. Коновалов А. М. Система государственного стратегического планирования развития Арктической зоны Российской Федерации / А. М. Коновалов // Наука и транспорт. Морской и речной транспорт. — 2013. — № 1 (5). — С. 57–63.

6. Городецкий А. Е. Правовые и методические проблемы стратегического планирования развития арктических регионов России / А. Е. Городецкий, В. В. Иванов, Б. Н. Филин // Арктика: экология и экономика. — 2014. — № 4 (16). — С. 4–13.

7. Изотов О. А. Оптимизация процесса эксплуатации средств морского и внутреннего водного транспорта в составе транспортных систем совместного использования: дис. ... канд. техн. наук: 20.02.17. СПб. — 2005.

8. Толстых Д. А. Региональные промышленно-логистические портовые терминалы как элемент формирования интегрированной транспортной инфраструктуры: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. СПб. — 2009.

9. Касаткин Р. Г. Методика обоснования логистической системы морской транспортировки сжиженного природного газа из Арктики: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. СПб. — 2006.

10. Бугаев В. А. Организация доставки грузов речным транспортом в районы Крайнего Севера и Заполярья: на примере Западной Сибири: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. Новосибирск. — 2005.

11. Валеев В. А. Совершенствование завоза грузов в Арктические районы Северо-Востока России речным транспортом: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. Новосибирск. — 2003.

12. Зачёсов А. В. Организация перевозок и работы флота на малых реках Сибири в условиях формирования рыночных отношений: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. Новосибирск. — 2009.

13. Попов А. С. Совершенствование организации завоза грузов на территорию Республики Саха (Якутия) через воднотранспортные узлы: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. Новосибирск. — 2005.

14. Сергеева Т. С. Оптимизация транспортного обслуживания региона: на примере завоза грузов в Республику Саха (Якутия): дис. ... канд. техн. наук: 05.22.19. Н.-Новгород. — 2004.

УДК 330

Т. А. Пангина,
д-р экон. наук, проф.;

С. А. Бородулина,
д-р экон. наук, доц.

**К ВОПРОСУ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА
ПОДПРОГРАММЫ «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
ФЦП «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ (2010 – 2020 ГОДЫ)»**

**FORMATION OF MONITORING SYSTEM FOR FEDERAL PROGRAM
«DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM IN RUSSIA (2010 – 2020)»
(DIRECTION «INLAND WATER TRANSPORT»)**

В статье исследована актуальность осуществления вложений в развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта, изучены целевые индикаторы развития подотрасли, рассмотрено текущее состояние вопросов контроля и мониторинга реализации Федеральных целевых программ (ФЦП). На основе проведенного исследования, с учетом существующей тенденции сокращения бюджетных расходов на реализацию ФЦП в современных экономических реалиях и необходимости повышения их результативности, авторами разработаны укрупненная схема и научно обоснованные предложения по формированию системы мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной

системы России (2010 – 2020 годы)» с целью повышения качества управления её реализацией, обоснованы предложения по уточнению целевых индикаторов подпрограммы.

This article describes the relevance of investments in the inland waterway infrastructure development. We have studied the target indicators of water transport development, examined the current state of control and monitoring of the federal target programs the implementation. We developed a scheme for monitoring of the federal programs implementation, justified monitoring system for program «Inland water transport» Federal program «Development of Transport System of Russia (2010–2020)» to improve the quality of the program management with a tendency to reduce budget investments and performance gains. We also suggest measures to increase sub-sector «inland waterway transport» indicators.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, система мониторинга, Федеральная целевая программа, целевые индикаторы и показатели.

Key words: inland waterway transport, monitoring system, Federal program, target figures and indicators.

В ЕВРОПЕЙСКОЙ части страны функционирует не имеющая аналогов в мире Единая глубоководная система (ЕГС) протяженностью 6,5 тыс. км, по водным путям которой перевозится около 70 % общего объема речных перевозок, проходят основные экспортно-импортные грузопотоки. Однако наличие лимитирующих участков — «узких мест», не позволяет в полной мере использовать ее огромный потенциал, более того, обеспечение сквозного судоходства по магистральным водным артериям становится все более проблематичным. Введение в навигацию 2014 г. вынужденного ограничения по пропуску судов в зависимости от их осадки на участке от Городецких шлюзов до Балахны является ярким тому подтверждением.

Ухудшение качественных параметров внутренних водных путей и наличие узких мест привело к переключению части грузопотоков, прежде всего массовых грузов, потенциально тяготеющих к внутренним водным путям, на наземные виды транспорта, прежде всего автомобильный транспорт. Из года в год возрастает загруженность автомобильных дорог. При этом массовые строительные грузы – песок, щебень, гравий, нередко перевозятся грузовыми автомобилями параллельно водным путям [1].

ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» [2] предусмотрена реализация проектов ликвидации лимитирующих участков на ЕГС и решение других проблем для повышения конкурентоспособности и роста объемов перевозок по внутренним водным путям страны.

Федеральные целевые программы являются важным экономическим инструментом и позволяют в рамках программно-целевого метода сосредоточить усилия на комплексном и системном решении среднесрочных и долгосрочных проблем экономической и социальной политики государства, обеспечить прозрачность и обоснованность выбора целей для решения возникших проблем, а также определить пути достижения желаемого будущего состояния (результата) объекта с использованием, в случае необходимости, разных форм поддержки и финансирования на федеральном уровне.

Современный аудит эффективности является относительно новым методом контроля выполнения целевых программ, необходимость его очевидна в связи с тем, что государственные средства вообще, а средства, выделяемые на ФЦП, в особенности, должны эффективно, экономно расходоваться и соответствовать целевому назначению.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 2 августа 2010 г. № 588 [3] в целях контроля реализации государственных программ Министерство экономического развития Российской Федерации на постоянной основе поручило осуществлять мониторинг реализации государственных программ ответственным исполнителям и соисполнителям. Согласно п. 3 этого документа государственная программа включает федеральные целевые программы и подпрограммы, содержащие, в том числе, ведомственные целевые программы и основные мероприятия органов государственной власти. Мониторинг осуществляется и в отдельных сферах экономики в

целях информационной поддержки разработки и реализации государственной политики РФ, непрерывного системного анализа и оценки состояния и перспектив развития (в том числе в части эффективности деятельности организаций отраслей экономики), усиления результативности их функционирования за счет повышения качества принимаемых управленческих решений, а также в целях выявления нарушения требований законодательства. Вопросы мониторинга программ с государственным участием также рассмотрены в документах [4], [5], в статьях [6] – [8] и др. Мониторинг включает в себя сбор информации, обработку, систематизацию и хранение полученной информации, а также непрерывный системный анализ состояния и перспектив развития, выполненный на основе собранной информации.

Согласно Постановлению Правительства РФ от 26 июня 1995 г. № 594 [9] для обеспечения мониторинга и анализа хода реализации целевой программы государственный заказчик (государственный заказчик-координатор) целевой программы ежегодно согласовывает с Минэкономразвития России и Минфином России уточненные показатели эффективности программы на соответствующий год, а в дальнейшем ежеквартально отчитывается о ходе их выполнения. В соответствии с п. 37 «Порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация», государственный заказчик федеральной целевой программы должен представить в Минэкономразвития России отчеты об итогах выполнения ФЦП и Федеральной адресной инвестиционной программы на текущий год и на плановый двухлетний период с целью дальнейшего свода к рассмотрению на заседании Правительства РФ. Отчеты представляются поквартально и за год. Ежеквартально Минэкономразвития России направляется указание о заполнении форм, которые могут незначительно меняться.

Кроме того, указано, что государственный заказчик целевой программы ежегодно, с учетом выделяемых на реализацию целевой программы финансовых средств, уточняет при необходимости целевые индикаторы и показатели, затраты по мероприятиям целевой программы, механизм ее реализации, состав участников целевой программы и в месячный срок после принятия федерального закона о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период в порядке, предусмотренном для проекта целевой программы, представляет в Минэкономразвития России указанную корректировку целевой программы для последующего внесения на утверждение в Правительство РФ.

Результаты исследований Аналитического центра при Правительстве РФ [10], показывают, что система мониторинга проектов и программ в настоящее время в большей степени реализует функции оперативного мониторинга, т.е. позволяет осуществлять мониторинг распределения бюджетных средств по комплексу целей, отмечать фактическое исполнение запланированных мероприятий. В то же время мировая практика свидетельствует, что включение экспертной оценки в процесс мониторинга государственных программ и проектов в значительной степени расширяет возможности информационной системы управления результатом. Так, по мнению авторов, в рамках оперативного мониторинга экспертное знание необходимо для выявления сбоев в реализации проектов, выяснения причин их возникновения, оценки влияния сбоев на проектные решения, внесение предложений по корректировкам проекта. Стратегический мониторинг требует участия экспертов в оценке проблемной ситуации, возможностей ее разрешения, определении соответствия ожидаемых результатов проекта потребностям целевых социальных групп, значимости конечных эффектов, выявлении устойчивости ожидаемых результатов в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Разработка механизма оценки влияния факторов внешней среды и сопутствующих им изменений внутренних параметров в отраслевом разрезе является особенно актуальным в условиях введения санкций и сложностей, вызванных современной политической ситуацией.

Невысокая результативность ФЦП приводит к невыполнению запланированных целей и задач, распылению средств из федерального бюджета, которые могли бы быть направлены в более успешные социально-экономические проекты. В связи с этим актуальной является задача обеспечения управляемости и подконтрольности государственных финансов, создания условий для

использования их в качестве важнейшего фактора управления развитием страны и отдельных ее отраслей/подотраслей.

На основе проведенного исследования, а также с учетом данных Аналитического центра [10] по организации стратегического мониторинга ФЦП, существующей тенденции сокращения бюджетных расходов на реализацию ФЦП в современных экономических реалиях и необходимости повышения их результативности укрупненная схема мониторинга реализации ФЦП приобретает следующий вид (рис. 1).

Разработка показателей, с помощью которых возможной является оценка результативности конкретной целевой программы, а также постоянный контроль над ходом выполнения программы и достижения ее ключевых индикаторов обеспечит наиболее эффективную и экономную ее реализацию. Изучение данного вопроса является особенно важным в рамках смещения акцента бюджетного процесса от «управления затратами» на «управление результатами».



Рис. 1. Укрупненная схема мониторинга реализации ФЦП

К целевым индикаторам и показателям подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» отнесены следующие:

- 1) протяженность внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность ЕГС европейской части РФ, тыс. км (П) / процентов (П, %);
- 2) доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности ($d_{\text{опасн}}$);
- 3) доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности ($d_{\text{неуд}}$);
- 4) поставки судов обслуживающего флота ($N_{\text{обсл}}$);
- 5) пополнение транспортного флота ($N_{\text{трансп}}$).

Динамика указанных индикаторов и показателей подпрограммы на 2010 – 2020 гг. составлена на основе [2] и приведена на рис. 2. Так, в соответствии с подпрограммой «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)» планируется довести с 2,4 % до нуля долю судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности. Подлежит также последовательному сокращению доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности: с 21,3 % до 9,0 % за период действия ФЦП. Суда обслуживающего флота планируется увеличивать ежегодно с 1 – 12 ед. в 2011 – 2014 гг. с нарастанием до 70 – 71 ед. в 2019 – 2020 гг., пополнение транспортного флота планируется на уровне 10 – 13 ед. ежегодно в период действия программы.

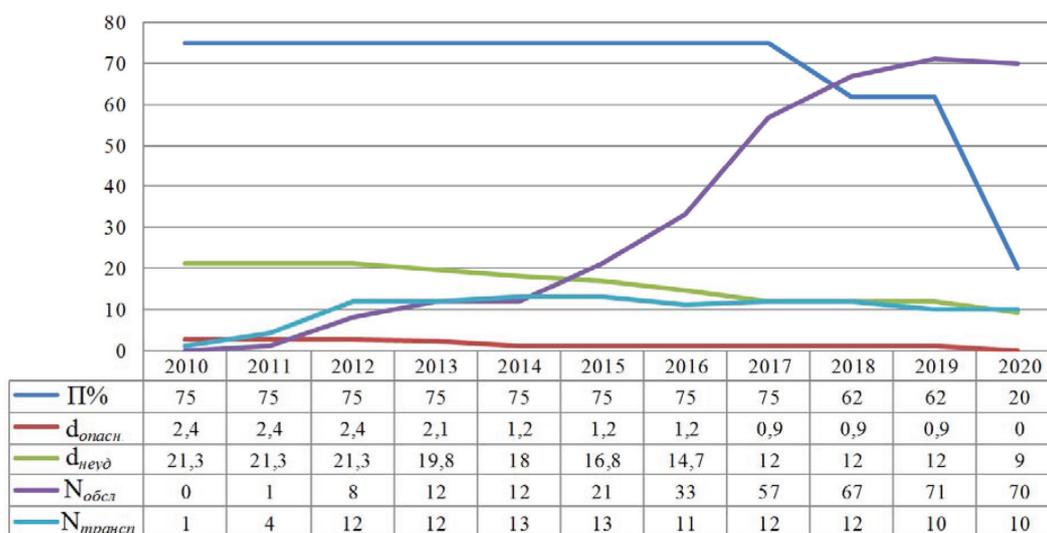


Рис. 2. Целевые индикаторы и показатели подпрограммы «Внутренний водный транспорт»

Системный анализ выполнения показателей и индикаторов подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за ретроспективный период должен включать:

- оценку текущего состояния внутренних водных путей, ограничивающих пропускную способность, анализ выполнения мероприятий по устранению «узких мест» и обоснование, в случае необходимости, их дополнительного финансирования, выводы по корректировке соответствующего индикатора;
- анализ реализации мероприятий по комплексной реконструкции судоходных гидротехнических сооружений, выводы по корректировке индикатора снижения доли судоходных гидротехнических сооружений, имеющих неудовлетворительный и опасный уровни безопасности;
- анализ целесообразности изменения (дополнения) комплексных проектов реконструкции по сооружениям, имеющим неудовлетворительное и опасное техническое состояние в настоящее время, а также в ближайшей перспективе, но не включенным в комплексные проекты реконструкции, прогнозирование изменений соответствующих целевых индикаторов подпрограммы;
- анализ выполнения мероприятий по пополнению транспортного флота за счет внебюджетных источников, возможностей судоходных компаний по финансированию обновления флота, форм государственной поддержки строительства транспортных судов, оценку необходимых объемов пополнения флота на перспективу;
- оценку состояния и уточнение потребности в обновлении технического флота по видам работ, анализ реализации мероприятий по обновлению обслуживающего флота и разработку предложений по их корректировке и финансированию в рамках подпрограммы;

– анализ реализации мероприятий по созданию системы технологической бассейновой связи, актуализацию мероприятий в условиях повышения требований по безопасности и уточнение объемов финансирования по подпрограмме.

Предлагаемая схема мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт» представлена на рис. 3.

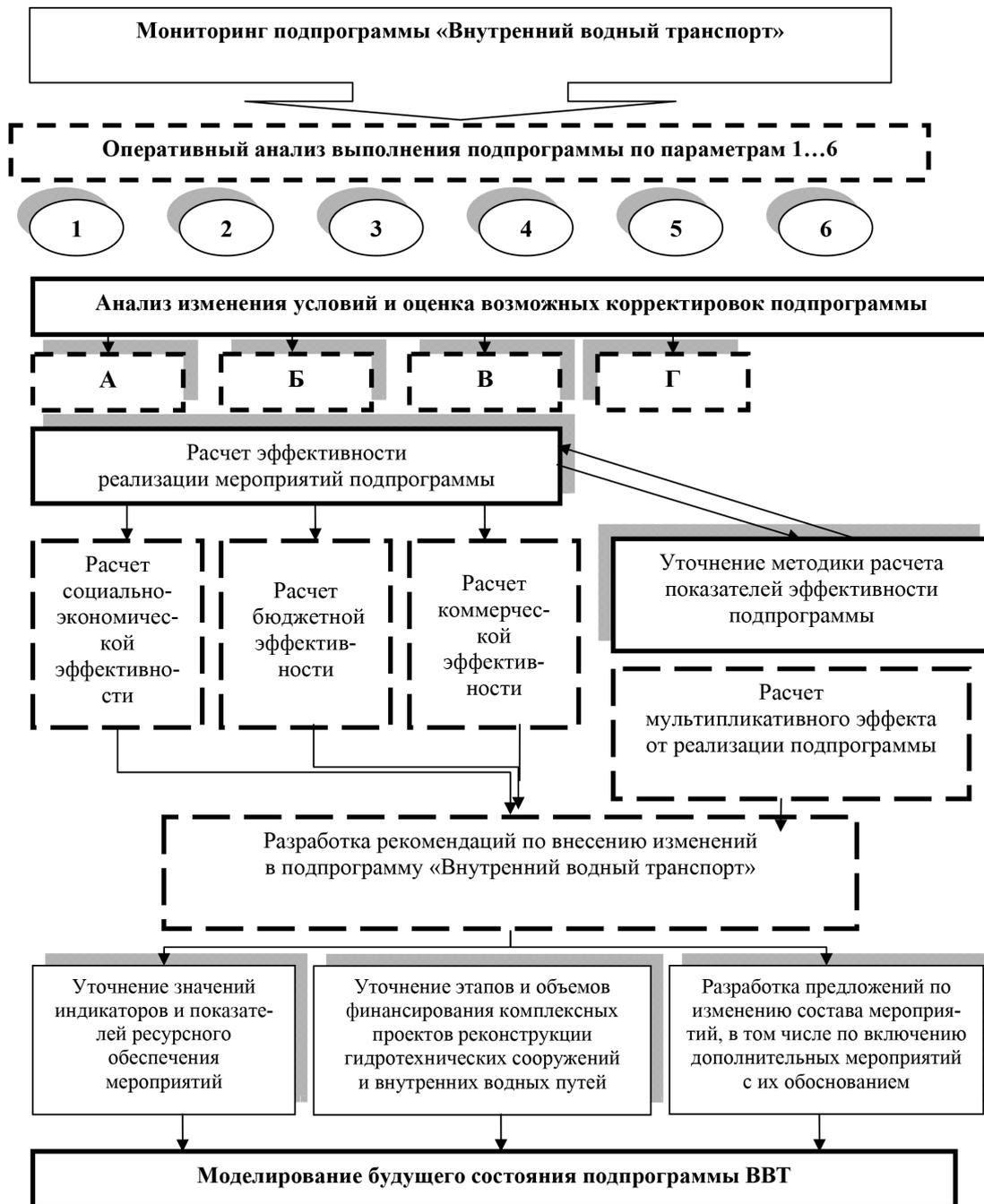


Рис. 3. Схема мониторинга подпрограммы «Внутренний водный транспорт»

Данные 1 – 6 на рис. 3 включают:

- 1) сведения о финансовых результатах и их соответствии фактическим затратам на реализацию подпрограммы за отчетный период;
- 2) данные о целевом использовании и объемах привлеченных средств федерального бюджета, бюджетов субъектов РФ и внебюджетных источников;

3) сведения о соответствии фактических показателей (индикаторов) реализации подпрограммы показателям, установленным при ее утверждении;

4) сведения о наличии, объемах и состоянии незавершенного строительства;

5) сведения о результативности прикладных научных исследований и экспериментальных разработок, выполняемых по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ;

6) оценка эффективности результатов реализации подпрограммы и оценка влияния фактических результатов ее реализации на различные сферы экономики страны (оценка мультипликативного эффекта).

Анализ изменения условий реализации подпрограммы «Внутренний водный транспорт», оценку степени и направлений её корректировки предлагается выполнять по следующим основным направлениям:

А) Анализ и оценка влияния изменения макроэкономических параметров развития экономики России на состояние внутреннего водного транспорта за предыдущий период и на перспективу до 2020 г.

Б) Анализ стратегических документов развития транспортной отрасли для обоснования направлений корректировки подпрограммы и ее параметров, анализ стратегических документов социально-экономического развития регионов.

В) Анализ влияния региональных факторов на развитие внутреннего водного транспорта.

Г) Анализ выполнения мероприятий подпрограммы «Внутренний водный транспорт» за ретроспективный период с 2010 года по текущий год.

На основе анализа и обобщения результатов, полученных в ходе выполнения НИР по заказу Росморречфлота, разработаны предложения по внесению изменений в подпрограмму «Внутренний водный транспорт» в части уточнения целевых индикаторов (показателей), объемов ресурсного обеспечения, состава мероприятий.

В 2010 – 2014 гг. установленные индикаторы и показатели были выполнены. Своевременное освоение выделяемых по подпрограмме средств из федерального бюджета обеспечило реализацию запланированных мероприятий по реконструкции объектов инфраструктуры внутренних водных путей в полном объеме и достижение установленных индикаторов (показателей) на 2014 г.

В то же время анализ ресурсного обеспечения программных мероприятий на период до 2020 г. подтверждает необходимость корректировки значений целевых индикаторов (показателей), отражающих реализацию тех мероприятий, которые не в полной мере обеспечены финансированием.

Ограниченное финансирование программных мероприятий в 2002 – 2009 гг., а также некоторое сокращение финансирования в 2010 – 2013 гг. по подпрограмме (по сравнению с вариантом 2008 г.) стало сдерживающим фактором развития внутреннего водного транспорта, в том числе улучшения технического состояния судоходных гидротехнических сооружений. Это подтверждают и актуализированные расчеты показателей эффективности подпрограммы.

На реконструкцию 80 судоходных гидротехнических сооружений, строительство второй нитки Нижне-Свирского шлюза на Волго-Балте, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на реке Волга, обновление судов технического флота, а также реконструкцию сетей ведомственной технологической связи в рамках подпрограммы предусмотрено всего 202,9 млрд руб. средств федерального бюджета, при этом основная доля капитальных вложений (107,3 млрд руб. или 52,9 %) приходится на период последних трех лет ее реализации (2018 – 2020 гг.). «Сгущение» финансовых средств в конце периода при недостатке финансирования в предыдущие годы может привести к нарушению сроков и высоким рискам освоения средств в полном объеме, поскольку реконструкция объектов проводится в ограниченное время (в межнавигационный период) без остановки судоходства и, как следствие, к недостижению запланированного уровня показателей.

Для реализации стратегических целей и задач по развитию внутреннего водного транспорта до 2020 г. целесообразно более «плавное» распределение объемов финансирования программных мероприятий по годам с учетом технологических возможностей выполнения реконструкции и

строительства новых судоходных гидротехнических сооружений без остановки судоходства при выполнении сроков реализации запланированных мероприятий.

Проектные работы по строительству Нижегородского низконапорного гидроузла целесообразно завершить к 2016 г., увеличив в Федеральной адресной инвестиционной программе (ФАИП) средства на проектные работы. При запланированных объемах финансирования возникают риски несвоевременного ввода в эксплуатацию данного стратегического для отрасли объекта. В этом случае подлежит корректировке индикатор «Протяженность (доля внутренних водных путей), ограничивающих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации»: на конец 2020 г. он сохранится на уровне 2019 г. и составит 4 тыс. км (62 %) вместо запланированных 1,3 тыс. км (20 %).

В условиях секвестирования средств федерального бюджета становится проблематичным выполнение программы обновления технического флота в полном объеме, как и достижение соответствующих целевых показателей, имеется дефицит средств по финансированию комплексных проектов (на основании разработанной и прошедшей Госэкспертизу проектно-сметной документации).

Для решения задачи реконструкции судоходных гидротехнических сооружений в составе комплексных проектов после 2020 г. уже сейчас целесообразно формировать заявки на выделение средств в рамках федеральных адресных инвестиционных программ на проектные работы. В условиях недостатка финансирования целесообразно также пересмотреть первоочередность ведения работ по реконструкции гидротехнических сооружений исходя из комплексного анализа информации о техническом состоянии объектов, их уровне безопасности с учетом рекомендаций, полученных в результате проведения декларационных обследований.

В целом, исходя из изложенного, можно сделать вывод, что после 2018 г. возможно внесение изменений в целевые индикаторы подпрограммы: «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих опасный уровень безопасности» и «Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности и имеющих неудовлетворительный уровень безопасности» в сторону их повышения.

Для системного решения задачи ликвидации лимитирующих участков на внутренних водных путях ЕГС целесообразно включение в подпрограмму «Внутренний водный транспорт» проекта строительства Багаевского гидроузла на реке Дон в районе х. Арпачин Багаевского района Ростовской области (объем финансирования – 41 млрд руб., период реализации – 2014 – 2019 гг.), который предусмотрен инновационным вариантом Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г.

Для комплексного решения вопросов развития внутреннего водного транспорта целесообразно также проработать вопрос о включении в подпрограмму мероприятий по развитию портовой инфраструктуры, в том числе для обеспечения развития пассажирских перевозок.

Список литературы

1. Пантина Т. А. Ликвидации «узких мест» на внутренних водных путях России / Т. А. Пантина // Речной транспорт (XXI век). — 2014. — № 5 (70). — С. 49–53.
2. Постановление Правительства РФ от 05.12.2001 г. N 848 (ред. от 30.09.2014) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2020 годы)»». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/1587083/1/> (дата обращения — 13.04.2015).
3. Постановление Правительства РФ от 2 августа 2010 г. № 588 «Об утверждении Порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации» (с изменениями и дополнениями). [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/198991/> (дата обращения — 13.04.2015).

4. Приказ Министерства экономического развития Российской Федерации (Минэкономразвития России) от 26 декабря 2012 г. № 817 «Об утверждении Методических указаний по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://economy.gov.ru/minec/about/structure/depStrategy/doc20121226_0007 (дата обращения — 13.04.2015).

5. Приказ Министерства экономического развития РФ от 20 ноября 2013 г. № 690 «Об утверждении Методических указаний по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70485826/> (дата обращения — 16.04.2015).

6. *Жданчиков П. А.* Структурный анализ оценки эффективности федеральных целевых программ / П. А. Жданчиков // Экономический анализ: теория и практика. — 2009. — № 34. — С. 31–37.

7. *Куринэ С. Х.* Основные проблемы разработки и реализации федеральных целевых программ в рамках развития науки и технологий оборонной промышленности / С. Х. Куринэ, А. Е. Николаев // Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. — 2013. — № 4(6). — С. 42–46.

8. *Остапюк С. Ф.* Организационно-методический инструментарий формализованной оценки результатов выполнения проектов НИОКР гражданского назначения федеральных целевых программ / С. Ф. Остапюк // Проблемы современной экономики. — 2008. — № 2(26). — С. 32–35.

9. Порядок разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация от 26 июня 1995 года № 594 (в ред. Постановлений Правительства РФ от 01.07.1996 № 778, от 13.09.1996 № 1101, ..., от 20.03.2003 № 165, от 25.12.2004 № 842). [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://fcpkultura.ru/docs.php?id=21> (дата обращения — 13.04.2015).

10. Доклад «Организация стратегического мониторинга и аудита в системе государственных программ и проектов» (выполнен в соответствии с Планом экспертных и аналитических работ федерального государственного учреждения «Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации» на 2011 г.) / Исп. А. Л. Кузенков. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://viktorvoksanaev.narod.ru/auditdoklad2011.pdf> (дата обращения — 10.04.2015).

УДК 656.078.13

О. А. Изотов,
канд. техн. наук

ОБОСНОВАНИЕ ОПТИМАЛЬНЫХ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ В ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОТ НА АРКТИЧЕСКОМ ШЕЛЬФЕ РОССИИ

SUBSTANTIATION OF THE OPTIMUM INVESTMENT IN DEVELOPING TRANSPORT INFRASTRUCTURE FOR THE WORK ON THE RUSSIA'S ARCTIC SHELF

Протяженность Российского шельфа нефтегазовой разведки и неразвитость в транспортном отношении прилегающих береговых территорий создают определенные затруднения в формировании промышленных и технологических объектов обеспечения снабжения разведочных и добывающих предприятий. Необходима оценка возможностей размещения таких объектов в наиболее пригодных для этого территориальных анклавах, имеющих транспортную привязку к путям сообщений и транспортным узлам, а также к заводам переработки и перегрузки продукции. Решения о создании береговых баз, взаимосвязанных по технологическим и функциональным задачам с сопряженными транспортными системами, должны основываться на выборе опорной территориальной зоны их будущего размещения и строительства. Сегодня возможность доставки в порты и пункты Крайнего Севера всей номенклатуры грузов целиком и полностью обеспечивают морской и воздушный транспорт, для успешного функционирования которых в арктической зоне России создавались опорные береговые базы. Их современное состояние, перспектива