НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
Институт экономики и менеджмента

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ЭКОНОМИКИ: ЧЕЛОВЕК И СОЦИУМ (ИТЭ-ЧС 2021)

**Материалы
VII Международной научной конференции**

Томск, 21–23 октября 2021 г.

Ответственный редактор М.В. Чиков

Томск
Издательство Томского государственного университета
2021

4. Котванов М.В. Сетевое взаимодействие как мультипликатор экономического роста: макрорегionalный и региональный аспекты / М.В. Котванов, С.Г. Котванова, И.А. Шипулина // Региональная экономика. 2021. Т. 19. № 8 (491). С. 1542–1567.
5. Рыжкова М.В. Концептуализация феномена «цифровая платформа»: рынок или бизнес? / М.В. Рыжкова // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2019. № 47. С. 48–66.
6. Рыжкова М.В. Институциональная природа цифровых платформ / М.В. Рыжкова, М.В. Чиков // Вестник Томского государственного университета. Экономика. 2019. № 4. С. 72–80.
7. Савельев И.И. Цифровые платформы в современной экономике: понятие, особенности и тенденции развития / И.И. Савельев, Н.В. Абдуллаев, И.В. Головинская, Р.М. Кирпичев // Экономика и управление: проблемы, решения. 2019. Т. 14, № 3. С. 4–11.
8. Стариков Е.Н. Формирование цифровой экономики Свердловской области: предпосылки, тренды, направления технологического развития / Е.Н. Стариков, Л.А. Раменская // Региональная экономика: теория и практика. 2018. № 8. С. 1429–1444.
9. Степнов И.М. Цифровые платформы как новый экономический агент в открытой модели экономики / И.М. Степнов, Ю.А. Ковальчук // Друкеровский вестник. 2019. № 2 (28). С. 5–13.
10. Стрелкова И.А. Цифровая экономика: новые возможности и угрозы для мирового хозяйства / И.А. Стрелкова // Экономика. Налоги. Право. 2018. № 2. С. 18–26.
11. Цариковский А.Ю. Антимонопольное регулирование в цифровую эпоху: как защищать конкуренцию в условиях глобализации и четвертой промышленной революции: цифровая идентичность, сетевые эффекты, ценовые алгоритмы, цифровые платформы, большие данные, многосторонние рынки / А.Ю. Цариковский, Н.Ф. Галимханова, А.П. Тенишев и др. Сколково. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2019. 269 с.
12. Шаститко А.Е. Агрегаторы вокруг нас: новая реальность и подходы к исследованию / А.Е. Шаститко, О.А. Маркова // Общественные науки и современность. 2017. № 4. С. 5–15.
13. Яблонский С.А. Многосторонние платформы и рынки: основные подходы, концепции и практики / С.А. Яблонский // Российский журнал менеджмента. 2013. № 4. С. 57–78.
14. Andersson Schwarz J. Platform logic: An interdisciplinary approach to the platform-based economy / Schwarz J. Andersson // Policy & Internet. 2017. Vol. 9, № 4. P. 374–394. URL: <https://doi.org/10.1002/poi3.159> (дата обращения: 22.02.2021).
15. Parker G. Platform Ecosystems: How Developers Invert the Firm / G. Parker, W. Marshall, J. Xiaoyue. 2016. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2861574 (дата обращения: 28.02.2021).

УДК 338.47

DOI: 10.17223/978-5-907442-40-5-2021-62

А.В. Котов, А.П. Темир-оол

Институт Европы РАН,

Институт экономики и организации промышленного производства СО РАН

ИНСТИТУЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В АЗИАТСКОЙ ЧАСТИ РОССИИ

Ключевые слова: водный транспорт, речные пути, обновление флота, межрегиональная связность, программа развития, научное обоснование

Для Азиатской части России (АЧР), где недостаточно развита транспортная инфраструктура, критически важно развитие внутреннего водного транспорта (ВВТ). Во многих районах он выступает практически единственным средством доставки пассажиров и грузов. В некоторых регионах АЧР больше половины населения пользуются услугами речного транспорта, например, в Амурской области – 84%, в Хабаровском крае – 55% [2].

В 1960–1980 гг. ВВТ в АЧР активно развивался в качестве логистического обеспечения общегосударственных крупномасштабных проектов, требовавших перевозку лесо- и пиломатериалов, строительных грузов, требовавшегося оборудования для обустройства нефтяных месторождений, речные порты комплектовались крупноразмерным оборудованием, в том числе для судов класса «река-море», устойчиво развивалось пассажирское водное движение [4, 5].

В постсоветский период доля ВВТ по России в целом резко снизилась. За рубежом в это время (прежде всего – в странах ЕС, КНР) [3] развитие водного транспорта продолжи-

лось и к настоящему времени явно вошло в «противофазу» с российской ситуацией. Процесс экологизации экономики и требования к хозяйствующим субъектам по низкоуглеродному развитию экономики стимулируют европейские страны принимать программы развития ВВТ (например, в Германии)¹.

В России перспективы развития ВВТ связываются с разработкой нового национального проекта «Модернизация и развитие российских мощностей по созданию современного речного флота для внутренних речных путей»² на период до 2030 года. Значительную роль в агрегации предложений по развитию водного транспорта в Сибирском федеральном округе играет межрегиональная ассоциация «Сибирское соглашение» (МАСС)³, выступая своеобразной институциональной площадкой координации интересов регионов-участников на федеральном уровне.

Необходимыми институциональными мерами развития ВВТ в АЧР могут стать: долгосрочные субсидии пассажирских перевозок во внутрирегиональном сообщении; применение инструментов ГЧП в строительстве/модернизации речных вокзалов; стимулирование смешанных железнодорожно-водных перевозок; оказание содействия частным инвесторам в приобретении водных судов; разработка мер сохранения курсирования социально-значимых маршрутов, интеграция с маршрутами туристско-культурного направления; поддержка пилотных экспериментальных проектов (речные суда на сжиженном природном газе, водородном топливе) и др.

Без качественного улучшения институциональной среды функционирования ВВТ, создания стимулов загрузки ремонтно-эксплуатационных баз флота, судостроительных центров, межотраслевой увязки их деятельности (например, по потреблению металла), роль ВВТ продолжит стремительно снижаться. Для АЧР это несет в себе не только отраслевые риски (переключение грузов и пассажиров на другие виды транспорта), но и дальнейшее ослабление связности северных и южных районов Сибири [1]. Здесь, как нам видится, не малую роль играет научное сообщество, в лице профильных институтов, которое должно обеспечить комплексное обоснование предлагаемых инициатив.

Литература

1. Бунеев В.М., Виниченко В.А. Прогнозирование грузопотоков и их освоения при реализации транспортной стратегии в районах Крайнего Севера // Вестник НГИЭИ. 2018. № 4 (83). С. 115–123.
2. Курбатова Е.С. Организационно-экономические предпосылки и условия эффективного использования речного транспорта в системе транспортных коммуникаций России: автореф. ... дис. канд. экон. наук. М., 2019. 27 с.
3. Сазонов С.Л. Транспорт КНР: место и роль в развитии национальной экономики. М.: ИДВ РАН, 2018. 344 с.
4. Славин С.В. Промышленное и транспортное освоение Севера СССР. М.: Изд-во экономической литературы, 1961. 302 с.
5. Тенденции экономического развития Сибири (1961–1975 гг.). Новосибирск: ИЭОПП СО АН СССР. Наука, 1980. 255 с.

---

¹ Inland Waterway Transport Masterplan // Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI). Berlin, 2019. 32 p. URL: <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Wasser/Binnenschifffahrt/binnenschifffahrt.html> (дата обращения: 28.08.2021).

² В кабмине планируют разработать Стратегию развития внутренних водных путей к августу // ТАСС. URL: <https://tass.ru/ekonomika/11010005> (дата обращения: 28.08.2021).

³ Проекты МАСС внесут в новый нацпроект по развитию водного транспорта // ЧС-Инфо. URL: <https://4s-info.ru/2021/05/06/proekty-mass-vnesut-v-novyy-natsproekt-po-razvitiyu-vodnogo-transporta/> (дата обращения: 28.08.2021).