

УДК [656.61+332.1](470.11)(045)

DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.32.49

## Водный транспорт Европейского Севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития \*

© **НЕНАШЕВА Марина Викторовна**, кандидат философских наук, доцент

E-mail: m.nenasheva@narfu.ru

Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова, Архангельск, Россия

© **ОЛСЕН Юлия Олеговна**, аспирант

E-mail: julia.olsen@nord.no

Северный Университет, Будё, Норвегия

**Аннотация.** Статья посвящена анализу внутреннего водного транспорта Европейского Севера России. На примере Архангельской области рассмотрена краткая история, современное состояние, основные проблемы и перспективы развития речного судоходства. Показано, что исторически внутренний водный транспорт играл важную роль в экономическом и социальном развитии Архангельской области и долгое время занимал лидирующую позицию в транспортной системе региона. Однако в 90-е гг. XX в. в связи с переходом к рыночной экономике речное судоходство стало терять конкурентные преимущества. В исследовании приведены статистические данные, показывающие отрицательную динамику пассажирских перевозок внутренним водным транспортом. Отсутствие государственного управления отраслью привело к ухудшению качественного состояния речного транспорта и его инфраструктуры. Несмотря на существующие проблемы, внутренний водный транспорт по-прежнему играет важную роль в социальном развитии территорий Европейского Севера России. В последние годы на различных уровнях власти обсуждаются вопросы возрождения объёмов речных перевозок и повышения их эффективности для развития Архангельской области. В статье рассматриваются перспективы преодоления сложившихся негативных тенденций развития внутреннего водного транспорта в связи с промышленным освоением Арктики и использованием культурного потенциала области.

**Ключевые слова:** *внутренний водный транспорт, речное судоходство, социальная значимость, Архангельская область, Европейский Север.*

## Water transport in the European North of Russia: social significance, challenges and perspectives of development

© **Marina V. NENASHEVA**, Cand. Sci. (Phil.), Associate Professor

E-mail: m.nenasheva@narfu.ru

Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk, Russia

© **Julia OLSEN**, PhD Candidate

E-mail: julia.olsen@nord.no

Nord University, Bodø, Norway

**Abstract.** This article is devoted to the analysis of the water transport in the European North of Russia. Using the case of the Arkhangelsk region, we present the main challenges and perspectives of river navigation development in light of the area's history and current situation. Our research shows that, historically, water transport has played an important role in the social and economic development of the Arkhangelsk region and held a leading position in the transportation system. However, due to the transition to a market econ-

---

\* Для цитирования:

Ненашева М.В., Олсен Ю.О. Водный транспорт Европейского Севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития // Арктика и Север. 2018. № 32. С. 49–62. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.32.49

For citation:

Nenasheva M.V., Olsen J. Water transport in the European North of Russia: social significance, challenges and perspectives of development. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2018, no. 32, pp. 49–62. DOI: 10.17238/issn2221-2698.2018.32.49

omy in the 1990s, river traffic lost its competitive advantages. The study presents statistical data showing the negative trends of the passenger inland water transport development. The lack of the state involvement in industrial management has led to the deterioration of the water transport quality and its infrastructure. Despite existing challenges, however, water transport still plays an important role in the socio-economic development of the Russian North. In recent years, various levels of government have discussed the revival of the river navigation and improvements in its use for regional development. The article discusses prospects for overcoming the existing negative trends in the development of water transport. The focus is made on its connection with the industrial development of the Arctic and the cultural potential of the region.

**Keywords:** *inland water transport, river navigation, social significance, the Arkhangelsk region, European North.*

### **Введение**

Одним из важных условий социально-экономического развития территорий является наличие транспортной системы. В России к числу ведущих видов транспорта, обеспечивающих перевозку пассажиров и грузов, относятся автомобильный, железнодорожный, авиационный и водный. Согласно официальным данным, более 60% грузопассажирских перевозок осуществляется автомобильным транспортом, в то время как перевозки водным транспортом составляют не более 2%<sup>1</sup>. Несмотря на столь низкие показатели, судоходство играет важную роль в обеспечении жизнедеятельности тех регионов России, где плотность железных и автомобильных дорог низкая или они совсем отсутствуют, а сеть внутренних водных путей развита достаточно хорошо [1, Филатов Н.Н., с. 76]. К их числу относится Архангельская область, географической особенностью которой является большая удалённость населённых пунктов от основных автомобильных и железнодорожных магистралей. Для многих жителей северного региона «водный транспорт в навигационный период до сих пор остаётся единственным видом сообщения с областным и районными центрами и не имеет альтернативы по перевозке пассажиров и грузов»<sup>2</sup>. К числу очевидных преимуществ водного транспорта относятся низкая стоимость перевозок и невысокие затраты на содержание водных путей. Несмотря на экономичность, по объёмам пассажирских перевозок водный транспорт значительно уступает автомобильному и железнодорожному. В отрасли накопилось много проблем, к числу которых относятся плохое состояние водных путей, изношенность судов, отсутствие портовой инфраструктуры. В связи с этим в последние годы на различных уровнях власти ставятся вопросы повышения конкурентных преимуществ и эффективности использования водного транспорта для социального и экономического развития территорий<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Россия в цифрах. 2017: Краткий статистический сборник. М., 2017. С. 287-288.

<sup>2</sup> Деятельность водного транспорта. URL: <http://www.transport29.ru/vodnyj-transport/27-deyatelnost-vodnogo-transporta> (дата обращения: 08.02.2018).

<sup>3</sup> Содержание 1 км водного пути обходится в 30 раз дешевле, чем автодороги. URL: [http://www.rostransport.com/news/13384/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/news/13384/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 03.05.2018). Губернатор Архангельской области поднял вопрос обмеления рек. URL: [http://www.rostransport.com/news/8052/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/news/8052/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 03.05.2018).

### *Краткая история развития судоходства в Архангельской области*

Географической особенностью Архангельской области является неразрывная связь речных и морских бассейнов<sup>4</sup>. Благодаря густой сети речных артерий, которые в средние века называли «божьими дорогами» [2, Ильина Л.Л., с. 114], и их связи с Белым и Баренцевым морями в регионе развито как внутреннее (речное), так и внешнее (морское) водное сообщение.

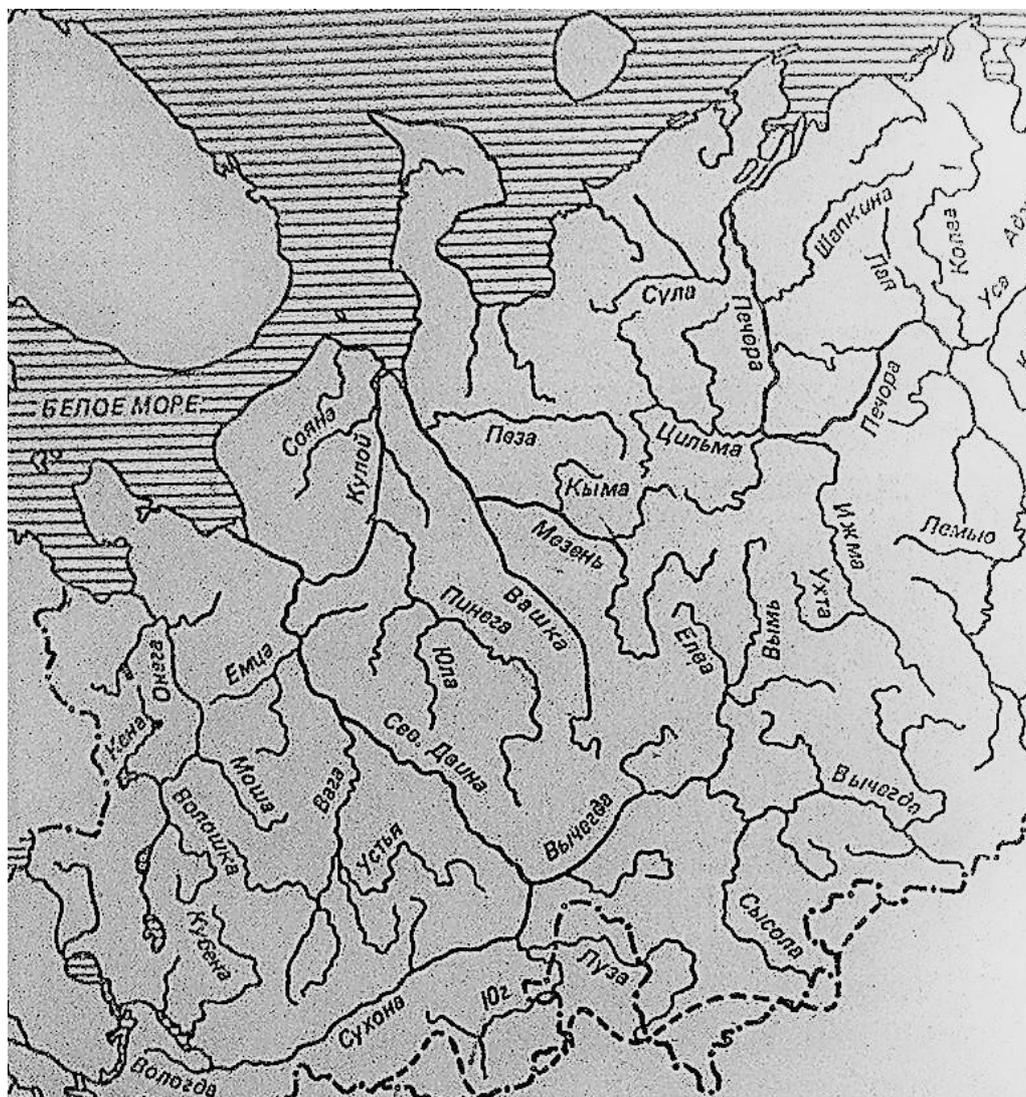


Рис. 1. Карта речного и морского бассейна Архангельской области. [2]

Протяжённость внутренних водных путей Архангельской области составляет 3 443 км<sup>5</sup>. Основные речные магистрали проходят по рекам Северная Двина, Мезень, Онега, Печора. Морское судоходство осуществляется по Белому морю с выходом к морям Северного Ледовитого океана: Баренцеву и Карскому.

Историческое использование водных путей насчитывает несколько тысяч лет. Развитая водная сеть позволяла переходить из одной реки в другую и использовать их в качестве

<sup>4</sup> Перевозки грузов и пассажиров. URL: [http://www.morflot.ru/vvt/perevozki\\_gruzov\\_i\\_passajirov.html](http://www.morflot.ru/vvt/perevozki_gruzov_i_passajirov.html) (дата обращения: 15.04.2018).

<sup>5</sup> Протяжённость внутренних водных путей. URL: <http://opendata.morflot.ru/7707516988-ProtjagonnostVVP2012> (дата обращения: 15.04.2018).

путей сообщения [3, Ваганов П.Ф., с. 4]. В древние времена водные магистрали имели большое значение в жизнедеятельности людей. По северным рекам и морям шло освоение и заселение новых территорий. На берегах рек и морских побережий происходило формирование первых постоянных поселений, жители которых занимались промыслами и ремёслами, а также торговлей по внутренним водным путям [4, Лукин Ю.Ф., с. 77]. В XV в. было положено начало регулярному торговому сообщению по Белому морю с зарубежными странами: Англией, Голландией, Германией.

Первое пассажирское пароходное сообщение на Русском Севере открылось в 60-х гг. XX в. [5, Попов Г.П. и др., с. 9], а в 1858 г. началось регулярное плавание паровых судов [6, Архангельская область..., с. 335]. До появления в 1899 г. железной дороги внутренний водный транспорт служил основным средством перевозки пассажиров и грузов. С развитием судоходства развивалось и судостроение. В 1825 г. был спущен на воду первый колёсный пароход, построенный на Соломбальской верфи [5, Попов Г.П., с. 6].

С развитием железнодорожного транспорта и расширением сети автомобильных дорог значение водного транспорта не уменьшалось. В бассейнах рек Северная Двина, Пинега и Печора сосредоточена значительная часть лесов области, где велись лесозаготовки, а сама река и её многочисленные притоки использовались для сплава древесины [6, Архангельская область..., с. 57]. С развитием лесозаготовительной отрасли возникали и развивались новые посёлки и города [3, Ваганов П.Ф., с. 8]. Одновременно возрастало транспортное значение Белого моря, по которому осуществлялись поставки грузов на экспорт, а также в Арктические районы. Регулярные пассажирские перевозки по Белому морю появились в 70-х гг. XIX в., но развивались очень медленно из-за малой населённости побережья [6, с. 340].

В 1930–1990-е годы в России полностью сложилась современная инфраструктура водного транспорта [7, Мустакаева Е.А., с. 140]. Для перевозки пассажиров применялись регулярные формы движения морских и речных судов от областного центра и главного порта — г. Архангельска — до основных населённых пунктов области. Завоз необходимых грузов и товаров для населения также осуществлялся государством на регулярной основе по внутренним водным путям в период навигации и морским транспортом круглогодично [8, с. 8, 80–87]. В регионе функционировало несколько судостроительных верфей, выпускавших суда класса «река — море». Ежегодно увеличивались объёмы перевозок грузов, большую часть которых составляла продукция лесозаготовительной отрасли.

Во многом стабильной работе водного транспорта способствовала государственная поддержка морского и речного судоходства, а также судостроения, существовавшая в Советском Союзе. С распадом СССР и переходом к рыночной экономике произошло резкое снижение объёмов перевозок, что было связано с общим падением объёмов производства и потребления промышленной продукции. Многие судостроительные предприятия обанкротились, а государственное регулирование пассажирских перевозок и завоза промышленных

и продовольственных товаров было значительно сокращено [8, с. 8, 87, 222]. Доминирующее положение в сфере водного транспорта занял негосударственный сектор.

В настоящее время в судоходстве Архангельской области применяются преимущественно регулярные формы движения судов. К регулярным формам движения относится линейное судоходство, которое характеризуется установленными направлениями перевозок и соблюдением определённого режима движения [9, Алексеева Е.С., с. 196]. Основным транспортным оператором по обеспечению линейных перевозок пассажиров на внутренних водных путях Архангельской области является ОАО «Архангельский речной порт», а самыми крупными предприятиями по объёмам перевозимых грузов — ОАО «Северное морское пароходство» и ОАО «Северное речное пароходство», которое осуществляет перевозки судами «река — море»<sup>6</sup>.

В регионе действуют один речной и пять морских портов: в городах Архангельск, Онега, Мезень, Нарьян-Мар и в посёлке Варандей<sup>7</sup>. Речное судоходство носит сезонный характер и ограничено периодом с мая по октябрь. В зимний период навигация осуществляется по Белому морю с помощью ледокольной проводки.

### ***Проблемы внутреннего водного транспорта Архангельской области***

Годы рыночных реформ и снижение государственной поддержки привели к ухудшению качественных характеристик водного транспорта и ослаблению его конкурентной позиции в транспортной системе страны<sup>8</sup>. В отрасли накопилось много проблем.

Во-первых, плохое состояние водных путей. Особенностью северных рек является то, что в них часто образуются мели и речные наносы за счёт осаждения песчаных и глинистых частиц [6, с. 54]. Для поддержания стабильного судоходства и увеличения водных глубин необходимо проведение регулярных дноуглубительных работ. В настоящее время финансирование данных работ является недостаточным, несмотря на то, что водные трассы проходят по естественным речным путям, на обустройство которых требуется меньше капитальных затрат, чем на строительство железных и автомобильных дорог<sup>9</sup>.

Во-вторых, неразвитость портовой инфраструктуры. С конца 1980-х г. модернизация северных портов не производилась, также было существенно сокращено проведение дноуглубительных работ по обслуживанию причалов [8, с. 66–67]. В результате большинство причалов и пристаней либо разрушены, либо требуют капитального ремонта, для того чтобы принимать и обслуживать пассажирские и грузовые суда. Посадка и высадка пассажиров с

<sup>6</sup> Деятельность водного транспорта. URL: <http://www.transport29.ru/vodnyj-transport/27-deyatelnost-vodnogo-transporta> (дата обращения: 08.02.2018).

<sup>7</sup> Инфраструктура водного транспорта. URL: <http://www.morflot.ru/glavnaya/intmap.html> (дата обращения: 21.03.2018).

<sup>8</sup> Гладков Г.Л. Обеспечение условий судоходства на внутренних водных путях. URL: [http://www.rostransport.com/themes/16852/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/themes/16852/?sphrase_id=37386)

<sup>9</sup> Содержание 1 км водного пути обходится в 30 раз дешевле, чем автодороги. URL: [http://www.rostransport.com/news/13384/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/news/13384/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 03.05.2018).

судов внутреннего водного транспорта в большинстве остановочных пунктов производится на необорудованный берег<sup>10</sup>. Стоит отметить, что неразвитость портовой инфраструктуры характерна не только для России, но и для других Арктических стран, например Канады [10, Pashkevich A. и др., с. 236].



Рис. 2. Высадка пассажиров на берег в одном из посёлков Архангельской области (Фото: Юлия Олсен).

В-третьих, «старение» флота. Средний возраст эксплуатируемых судов составляет около 25 лет. В настоящее время построенный и существовавший с советских времён речной флот существенно изношен и в большинстве своём не способен решать проблемы транспортного обслуживания населения в отдельных муниципальных образованиях [8, с. 68]. До распада Советского Союза на учёте в Российском речном регистре состояло более 40 000 судов, в то время как сегодня их только 13 022<sup>11</sup>. Восполнение речного флота практически не осуществляется. Системы автоматизации судов не соответствуют современным требованиям, а обслуживание судовых механизмов требует большого количества персонала<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> Деятельность водного транспорта. URL: <http://www.transport29.ru/vodnyj-transport/27-deyatelnost-vodnogo-transporta> (дата обращения: 08.02.2018).

<sup>11</sup> Кривошей В. Внутренний водный транспорт: как говорится, «приплыли»... URL: [http://www.rostransport.com/article/16758/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/article/16758/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 22.03.2018).

<sup>12</sup> Гладков Г.Л. Обеспечение условий судоходства на внутренних водных путях. URL: [http://www.rostransport.com/themes/16852/?sphrase\\_id=37386](http://www.rostransport.com/themes/16852/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 22.03.2018).

В-четвёртых, сезонность перевозок и их доступность только в период навигации. Главным препятствием для судоходства на Севере во все времена был и остаётся ледовый покров. Традиционно период навигации на реке Северная Двина длится 6 месяцев, в притоках — значительно меньше [11, с. 16]. В последние годы наблюдаются климатические изменения, которые влияют на уменьшение льдообразования [12] и, как следствие, увеличение навигационного периода. В связи с тёплыми зимами и поздним наступлением ледостава возникали случаи, когда люди оказывались отрезанными от «большой земли»<sup>13</sup>. С одной стороны, изменение сроков навигации может способствовать развитию судоходства и увеличению объёма грузопассажирских перевозок. С другой стороны, позднее наступление ледостава сокращает период доставки грузов в труднодоступные районы по «зимникам» — автомобильным дорогам, которые прокладываются по замёрзшим рекам. Кроме этого, климатические изменения негативно влияют на состояние берегов и береговой линии, приводя к их деградации.

В-пятых, снижение государственного регулирования перевозок и управления водным транспортом. В советские годы существовало распределение грузового и пассажирского потока, что позволяло уравнивать объёмы грузопассажирских перевозок между всеми видами транспорта. Сегодня в связи с отсутствием государственного регулирования водный транспорт вытеснен автомобильным и железнодорожным и используется неэффективно. Кроме того, снижение государственного участия в управлении отраслью привело к передаче половины объектов речной инфраструктуры в частную собственность, что привело к проблемам, связанным с их содержанием и дальнейшим развитием [13, Давыденко А.А., с. 7–12]. Например, число инстанций, контролирующих туристические перевозки на Европейском Севере России, насчитывает 30 национальных, региональных и местных служб, что влияет на темпы получения необходимых разрешений [10, Pashkevich A. и др., с. 232].

### ***Социальное значение внутреннего водного транспорта***

Экономические реформы 90-х гг. прошлого века негативно отразились не только на состоянии водного транспорта, но и на объёмах грузопассажирских перевозок, что стало следствием снижения темпов социально-экономического развития Архангельской области. В советские годы основу промышленности региона составляла лесозаготовительная деятельность, которая обеспечивала рабочими местами сельское население, а также гарантировала постоянный объём пассажиров и грузов, которые перевозились водным транспортом. За годы рыночных реформ большинство промышленных предприятий области разорилось, что привело к сокращению рабочих мест и резкому снижению объёмов перевозок. С переходом к рыночной экономике и отсутствием государственного регулирования значительно вырос уровень цен на основные продукты питания [8, с. 62]. Завоз необходимых товаров стал осу-

---

<sup>13</sup> Карпович П. Ледостав в Поморье задерживается на 20 дней. URL: <https://29.ru/text/gorod/378068158193664.html> (дата обращения: 19.12.2017). Агапов С. Тёплая зима изменила жизнь населения островных территорий Архангельска. URL: <http://нд29.рф/?p=140706> (дата обращения: 15.01.2018).

ществляться не государством, а частными предпринимателями, которые устанавливали цены, исходя из интересов собственной выгоды. Отсутствие развитой промышленности и безработица привели к тому, что население стало уезжать в крупные города и районные центры, что вызвало ухудшение демографической ситуации. Согласно официальным данным, с конца 90-х гг. прошлого столетия численность сельского населения постоянно сокращается.

Таблица 1

Сведения о численности сельского населения Архангельской области<sup>14</sup>

Год	Численность сельского населения (тыс. чел.)
1998	368,5
1999	359,9
2000	351,2
2001	343,3
2002	335,1
2003	334,5
2004	333,0
2005	322,6
2006	337,1
2007	327,7
2008	320,4
2009	313,7
2010	307,1
2011	297,3
2012	288,9
2013	281,5
2014	279,9
2015	272,5
2016	265,2
2017	259,3

Отрицательная демографическая динамика сказалась на объёмах пассажирских перевозок. Статистика показывает, что количество пассажиров, перевозимых речным транспортом, ежегодно снижается.

Таблица 2

Сведения о перевозке пассажиров внутренним водным транспортом Архангельской области<sup>15</sup>

Год	Количество перевезённых пассажиров (человек)
2013	1 042 134
2014	925 354
2015	876 064
2016	861 414
2017	841 195

Не лучшим образом обстоят дела с морским сообщением. В советские годы морские перевозки пассажиров осуществлялись из Архангельского порта судами «Татария», «Буковина», «Юшар» и «Клавдия Еланская» еженедельно. В настоящее время единственной компанией, имеющей лицензию на пассажирские перевозки по побережью Белого моря, является

<sup>14</sup> Численность и состав населения Архангельской области. URL: [http://arhangelskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/arhangelskstat/ru/statistics/population](http://arhangelskstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/arhangelskstat/ru/statistics/population) (дата обращения: 15.03.2018).

<sup>15</sup> По данным, предоставленным ОАО «Архангельский речной порт».

компания «Арктикрейд». Пассажирские перевозки осуществляются в 11 населённых пунктах побережья Архангельской области и на Соловках с интервалом в две недели<sup>16</sup>.

Несмотря на существующие проблемы для территорий Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, внутренний водный транспорт по-прежнему играет важную социальную роль. Результаты исследований показывают, что 84% местного населения Архангельской области проживает на территории прибрежной зоны на протяжении многих десятилетий [14, Подоплёкин А.О., с. 27–38]. В связи с географической удалённостью многих районов и отсутствием железнодорожной или автомобильной связи водный транспорт является наиболее дешёвым и доступным способом доставки промышленных и продовольственных грузов и перевозки пассажиров. На сегодняшний день регулярные внутренние пассажирские перевозки речным транспортом охватывают 16 из 19 районов области: Вельский, Верхнетоемский, Вилегодский, Виноградовский, Каргопольский, Котласский, Красноборский, Ленский, Лешуконский, Мезенский, Онежский, Пинежский, Плесецкий, Приморский, Холмогорский и Шенкурский<sup>17</sup>.

В последние годы в ряде районов Архангельской области наметились тенденции к увеличению спроса на пассажирские перевозки морским транспортом. Прежде всего речь идёт о территориях с высоким рекреационным потенциалом и перспективами для развития туризма. На территории Архангельской области к ним относится архипелаг Соловецкий, обладающий уникальным природным ландшафтом, культурно-историческими, духовными достопримечательностями и ежегодно привлекающий большое количество как российских, так и иностранных туристов. Согласно статистическим данным, количество человек, посещающих Соловки морским транспортом, в последние годы постоянно растёт. Исключение составил летний сезон 2017 г. Большая часть пассажиров добирается до посёлка Соловецкий из Карелии на морских судах, которые базируются в городе Кемь, однако и здесь существует проблема, связанная с нерегулярностью морских перевозок. Стоит отметить, что последствия увеличения судоходства и количества туристов носят как положительный, так и отрицательный характер. В научной литературе данные последствия рассмотрены на примере территорий канадской [15, Stewart E. и др.] и российской Арктики [16, Davydov A.N., Mikhailova G.V.].

Таблица 3

*Сведения о количестве перевезённых пассажиров<sup>18</sup>*

Год	Количество пассажиров (тыс. чел.)
2013	59 220
2014	62 678
2015	78 371
2016	74 427
2017	61 093

<sup>16</sup> Об утверждении Транспортной стратегии Архангельской области до 2030 года. Распоряжение Правительства Архангельской области от 15.12.2009 № 319-рп.

<sup>17</sup> По данным, предоставленным ОАО «Архангельский речной порт».

<sup>18</sup> По данным, предоставленным Агентством по развитию Соловецкого архипелага Правительства Архангельской области.

### *Перспективы развития водного транспорта Архангельской области*

Перечисленные проблемы водного транспорта характерны не только для Архангельской области, но и для России в целом. От их решения во многом зависит дальнейшее социальное и экономическое развитие региона.

В последние годы на государственном уровне был принят ряд долгосрочных стратегий, направленных на качественное изменение состояния водного транспорта, создание основ для эффективного развития и повышения конкурентоспособности данной отрасли по отношению к другим видам транспорта. К их числу относятся Транспортная стратегия<sup>19</sup> и Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года. Согласно документам, основными стратегическими задачами являются решение системных проблем водного транспорта, улучшение качественных параметров водных путей, технического состояния судоходных сооружений, строительство новых судов, увеличение объёмов пассажирских перевозок, в том числе на социально значимых маршрутах, и развитие перевозок грузов по внутренним и внешним водным путям<sup>20</sup>.

Очевидно, что реализация стратегических задач и восстановление конкурентных преимуществ водного транспорта во многом зависит как от экономического, так и от социального развития области. Исторически реки и моря использовались для освоения природных ресурсов Севера и развития торговых связей с другими регионами России и зарубежными странами. В советские годы для перевозки пассажиров и грузов в бассейне Северной Двины и Белом море эксплуатировались сотни различных судов, создавалась единая глубоководная воднотранспортная система [6, с. 335–341].

Сегодня перспективы развития области и возрождения морского и речного судоходства во многом связаны с природоресурсным освоением и инфраструктурным развитием Арктики. Предполагается, что промышленное освоение Арктического региона приведёт к росту грузооборота и судоходства по Северному морскому пути, включая транзитные перевозки между Азиатскими и Европейскими странами [17, Farre A. и др.]. В связи с этим одной из перспективных идей является создание Арктической морской магистрали круглогодичного функционирования, которая будет включать в себя Северный морской путь и речные коммуникации<sup>21</sup>. К тому же развитию национального и международного судоходства в российской Арктике способствуют климатические изменения последних лет [18, Meier W.N. и др., с. 185–217], что может привести к увеличению протяжённости внутренних водных путей, продлению сроков навигации, установлению регулярного морского и речного сообщения и, как следствие, социальному развитию прибрежных территорий [19, Афонин А.Б.].

<sup>19</sup> Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [Электронный ресурс]: утв. Распоряжением Правительства РФ 22.11.2008. № 1734-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>20</sup> Утверждена Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года URL: [http://www.rotransport.com/news/11808/?sphrase\\_id=37386](http://www.rotransport.com/news/11808/?sphrase_id=37386) (дата обращения: 01.05.2018).

<sup>21</sup> Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации [Электронный ресурс]: утв. Президентом РФ 20.02.2013. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Не менее перспективным направлением является речной и морской туризм. С водами Севера исторически связано развитие духовной и материальной культуры. По рекам и морям Архангельской области расположены исторические места, имеющие большой рекреационный потенциал: г. Сольвычегодск, г. Каргополь, с. Холмогоры, с. Вознесение, архипелаг Соловецкий, национальный парк «Русская Арктика» и многие другие. Рост интереса к Архангельской области российских и иностранных туристов может увеличить спрос на использование имеющихся и подтолкнуть к строительству новых пассажирских судов для туристических целей [20, Грушенко Э.Б., с. 1–6].

Однако развитие перспективных экономических проектов не является достаточным для возрождения конкурентных преимуществ внутреннего водного транспорта. По мнению исследователей, необходима комплексная социально-экономическая оценка эффективности пассажирских перевозок, разработка конкретных рекомендаций по решению практических задач, связанных с регулированием цен на перевозки, строительством флота и развитием береговой инфраструктуры [21, Исаева А.А., с. 5, 26]. Решение данных задач не представляется возможным без государственной поддержки отрасли в виде соответствующего нормативно-правового регулирования, разработки региональных и муниципальных программ развития водного транспорта, федерального финансирования содержания внутренних водных путей, инфраструктуры и флота, а также участия в реализации инвестиционных проектов [22, Мустакаева Е.А.].

### **Заключение**

Развитие водных коммуникаций как части единой транспортной инфраструктуры является важным условием социально-экономического развития Архангельской области и повышения качества жизни местного населения. Анализ состояния водного транспорта показал, что сегодня как на уровне государства, так и на уровне судоходного сообщества нужно проводить работу для приведения водного транспорта в нормативное состояние [23, Смирнов Н.Г., с. 9–10]. Для этого необходима реализация существующих стратегий развития судоходства, увеличение финансирования содержания водных путей и капиталовложений в развитие инфраструктуры водного транспорта, которое возможно на основе объединения усилий и возможностей государства и частного бизнеса с использованием механизмов государственно-частного партнёрства.

### **Литература**

1. Филатов Н.Н., Карпечко В.А., Литвиненко А.В., Богданова М.С. Водный транспорт и энергетика Севера Европейской части России (обзор) // Арктика: экология и экономика. 2017. № 1 (25). С. 75–85.
2. Ильина Л.Л., Грахов А.Н. Реки Севера. Л.: Гидрометеиздат, 1987. 128 с.
3. Ваганов П.Ф. Живительный источник края. Историко-географический очерк о значении внутренних вод для Северо-Востока европейской части СССР. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1977. 134 с.

4. Лукин Ю.Ф. О Поморье и поморах — коренном малочисленном народе, проживающем на побережье и островах Белого моря // XI Международный Соловецкий форум: Сборник материалов. Архангельск — Соловецкие острова, 2003 г. С. 68–80.
5. Попов Г.П., Давыдов Р.А. Морское судоходство на Русском Севере в XIX — начале XX в. Кн.1. Екатеринбург — Архангельск, IERN of RAS, 2002, 241 p.
6. Архангельская область: экономико-географическая характеристика. Архангельск: Северо-Западное книжное издательство, 1967. 455 с.
7. Мустакаева Е.А. Ключевые проблемы формирования и развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта // Журнал университета водных коммуникаций. 2013. Выпуск 1 (17). С. 137–146.
8. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под ред. В.С. Селина. Апатиты: Изд. Кольского научного центра РАН, 2013. 297 с.
9. Алексеева Е.С. Сравнительный анализ современного состояния и развития различных форм судоходства. // Журнал университета водных коммуникаций. 2012. Выпуск 3 (15). С. 196–200.
10. Pashkevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of Expedition Cruise Ship Tourism in the Arctic: A comparison of the Canadian and Russian Arctic. // *Tourism in Marine Environments*. 2015. Vol. 10. No. 3–4, pp. 225–240. DOI 10.3727/154427315X14181438892883.
11. Голубые дороги Поморья. Речной флот Севера от древности до наших дней / Под ред. Р.А. Ханталины. Архангельск: ПГУ им. М.В. Ломоносова, 2003. 254 с.
12. Думанская И.О. Ледовые условия морей европейской части России. Москва; Обнинск: ИГ-СОЦИН, 2014. 605 с.
13. Давыденко А.А. Государственное управление на морском и речном транспорте. // Журнал университета водных коммуникаций. 2013. Выпуск 2 (18). С. 7–13.
14. Подоплёкин А.О. Социально-психологическое самочувствие сельского населения прибрежной зоны Беломорья как фактор риска для арктической политики России // *Арктика и Север*. 2016. № 24. С. 27–38. DOI 10.17238/issn2221-2698.2016.24.27
15. Stewart E., Dawson J., Johnston M. Risk and opportunities associated with change in the cruise tourism sector: community perspectives from Arctic Canada // *The Polar Journal*. 2015. № 5 (2). PP. 403–427.
16. Davydov A.N., Mikhailova G.V. Climate change and consequences in the Arctic: perception of climate change by the Nenets people of Vaigach Island // *Global Health Action*. 2011. Vol. 4, 8436. DOI 10.3402/gha.v4i0.8436.
17. Farré A., Stephenson S., Chen L., Czub M., Dai Y., Demchev D., Efimov Ya., Graczyk P., Grythe H., Keil K., Kivekäs N., Kumar N., Liu N., Matelenok I., Myksvoll M., O'Leary D., Olsen Ju., Pavithran.A.P.S., Petersen E., Raspotnik A., Ryzhov I., Solski J., Suo L., Troein C., Valeeva V., Rijckevorsel J., Wighting J. Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure // *Polar Geography*. 2014. DOI 10.1080/1088937X.2014.965769.
18. Meier W.N. et al. Arctic sea ice in transformation: A review of recent observed changes and impacts on biology and human activity // *Reviews of Geophysics*. 2014. No. 51. PP. 185–217. DOI 10.1002/2013RG000431.
19. Афонин А.Б. Концепция развития судоходных трасс акватории Северного морского пути // *Вестник Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова*. 2017. Т. 9. № 1. С. 81–87. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-1-81-87.
20. Грушенко Э.Б. Развитие морского круизного туризма в портах Западной Арктики // *Арктика и Север*. 2014. № 14. С. 1–6.
21. Исаева А.А. Социально-экономические аспекты развития пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации: автореферат диссертации ... кандидата экономических наук. Москва, 2007.
22. Мустакаева Е.А. Особенности государственного регулирования внутреннего водного транспорта // *Управление экономическими системами*. 2013. № 6.
23. Смирнов Н.Г. Реализация национальной политики в области внутреннего водного транспорта. *Транспорт Российской Федерации*. 2006. № 2. С. 9–10.

## References

1. Filatov N.N., Karpechko V.A., Litvinenko A.V., Bogdanova M.S. Vodnyy transport i energetika Severa Evropeyskoy chasti Rossii (obzor) [Water transport and energy in the North of the European part of Russia (review)]. *Arktika: ekologiya i ekonomika* [Arctic: Ecology and Economy], 2017, no. 1 (25), pp. 75–85.
2. Il'ina L.L., Grakhov A.N. *Reki Severa* [Rivers of the North]. L.: Gidrometeoizdat Publ., 1987, 128 p. (In Russ.)
3. Vaganov P.F. *Zhivitel'nyy istochnik kraya. Istoriko-geograficheskiy ocherk o znachenii vnutrennikh vod dlya Severo-Vostoka evropeyskoy chasti SSSR* [The life-giving source of the edge. Historical and geographical essay on the importance of inland waters for the North-East of the European part of the USSR.]. Arkhangel'sk: Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo, 1977. 134 p. (In Russ.)
4. Lukin Yu.F. O Pomor'e i pomorakh — korennom malochislennom narode, prozhivayushchem na poberezh'e i ostrovakh Belogo morya [About Pomorie and Pomors-indigenous people living on the coast and Islands of the White sea]. *XI Mezhdunarodnyy Solovetskij forum: Sbornik materialov. Arkhangel'sk-Solovetskie ostrova*, 2003, pp. 68–80. (In Russ.)
5. Popov G.P., Davydov R.A. Morskoe sudokhodstvo na Russkom Severe v XIX — nachale XX v [Maritime navigation in the Russian North in the XIX — early XX century]. Kn.1. Ekaterinburg — Arkhangel'sk, IEPN of RAS, 2002, 241 p. (In Russ.)
6. Arkhangel'skaya oblast': ekonomiko-geograficheskaya kharakteristika [Arkhangel'sk region: economic and geographical characteristics]. Arkhangel'sk, Severo-Zapadnoe knizhnoe izdatel'stvo Publ., 1967, 455 p. (In Russ.)
7. Mustakaeva E.A. Klyuchevye problemy formirovaniya i razvitiya infrastruktury vnutrennego vodnogo transporta [Key problems of formation and development of inland water transport infrastructure]. *Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy*, 2013, vol. 1 (17), pp. 137–146.
8. Transportno-infrastrukturnyy potentsial rossiyskoy Arktiki [Transport and infrastructure potential of the Russian Arctic]. Apatity, KSC of RAS, 2013, 297 p. (In Russ.)
9. Alekseeva E.S. Sravnitel'nyy analiz sovremennogo sostoyaniya i razvitiya razlichnykh form sudokhodstva. [Comparative analysis of the current state and development of various forms of navigation]. *Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy*, 2012, vol. 3 (15), pp. 196–200.
10. Pashkevich A., Dawson J., Stewart E.J. Governance of Expedition Cruise Ship Tourism in the Arctic: A comparison of the Canadian and Russian Arctic. *Tourism in Marine Environments*, 2015, vol. 10, no. 3–4, pp. 225–240. DOI 10.3727/154427315X14181438892883.
11. *Golubye dorogi Pomor'ya. Rechnoy flot Severa ot drevnosti do nashikh dney* [Blue roads of Pomorie. The river fleet of the North from ancient times to the present day]. Ed. by R.A. Khantalin. Arkhangel'sk, PSU Publ., 2003, 254 p. (In Russ.)
12. Dumanskaya I.O. Ledovye usloviya morey evropeyskoy chasti Rossii [Ice conditions of the seas of the European part of Russia]. Moscow, Obninsk, IG-SOTSIN Publ., 2014, 605 p. (In Russ.)
13. Davydenko A.A. Gosudarstvennoe upravlenie na morskoy i rechnom transporte [State management of sea and river transport]. *Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy*, 2013, vol. 2 (18), pp. 7–13.
14. Podoplekin A.O. Sotsial'no-psikhologicheskoe samochuvstvie sel'skogo naseleniya pribrezhnoy zony Belomor'ya kak faktor riska dlya arkticheskoy politiki Rossii [Social-psychological well-being of rural population in the White Sea coastal area as a risk factor for the Russian Arctic policy]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2016, no. 24, pp. 27–38. DOI 10.17238/issn2221-2698.2016.24.27
15. Stewart E., Dawson J., Johnston M. Risk and opportunities associated with change in the cruise tourism sector: community perspectives from Arctic Canada. *The Polar Journal*, 2015, no. 5 (2), pp. 403–427.
16. Davydov A.N., Mikhailova G.V. Climate change and consequences in the Arctic: perception of climate change by the Nenets people of Vaigach Island. *Global Health Action*, 2011, vol. 4, 8436. DOI 10.3402/gha.v4i0.8436.
17. Farré A., Stephenson S., Chen L., Czub M., Dai Y., Demchev D., Efimov Ya., Graczyk P., Grythe H., Keil K., Kivekäs N., Kumar N., Liu N., Matelenok I., Myksvoll M., O'Leary D., Olsen Ju., Pavithran .A.P.S., Petersen E., Raspotnik A., Ryzhov I., Soliski J., Suo L., Troein C., Valeeva V., Rijckevorsel J., Wighting J.

- Commercial Arctic shipping through the Northeast Passage: routes, resources, governance, technology, and infrastructure. *Polar Geography*, 2014. DOI 10.1080/1088937X.2014.965769.
18. Meier W.N. et al. Arctic sea ice in transformation: A review of recent observed changes and impacts on biology and human activity. *Reviews of Geophysics*, 2014, no. 51, pp. 185–217. DOI 10.1002/2013RG000431.
  19. Afonin A.B. Kontsepsiya razvitiya sudokhodnykh trass akvatorii Severnogo morskogo puti [The conception of development of shipping routes of the Northern sea route]. *Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S.O. Makarova*, 2017, vol. 9, no. 1, pp. 81–87.
  20. Grushenko E.B. Razvitie morskogo kruiznogo turizma v portakh Zapadnoy Arktiki [Development of sea cruise tourism in the ports of the Western Arctic]. *Arktika i Sever* [Arctic and North], 2014, no. 14, pp.1–6.
  21. Isaeva A.A. Sotsial'no-ekonomicheskie aspekty razvitiya passazhirskikh perevozok na vnutrennem vodnom transporte Rossiyskoy Federatsii: avtoreferat dissertatsii ... kandidata ekonomicheskikh nauk [Socio-economic aspects of development of passenger transportations on internal water transport of the Russian Federation: the author's abstract of the dissertation ... of the candidate of economic sciences]. Moscow, 2007. (In Russ.)
  22. Mustakaeva E.A. Osobennosti gosudarstvennogo regulirovaniya vnutrennego vodnogo transporta [Features of state regulation of inland water transport]. *Upravlenie ehkonomicheskimi sistemami* [Management of economic systems], 2013, no. 6.
  23. Smirnov N.G. Realizatsiya natsional'noy politiki v oblasti vnutrennego vodnogo transporta [Implementation of the national policy in the field of inland water transport.]. *Transport Rossijskoj Federatsii*, 2006, no. 2, pp. 9–10.