

[2] Закон республики Саха (Якутия) О Государственной целевой программе «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2007–20011 годы и основные направления их развития до 2015 года» от 25.04.2007 З № 902-III. № 443-З № 901-III.

[3] Селиверстова А.В. Влияние рационализации перевозок грузов на макроэкономические показатели//Транспортный комплекс России: современное состояние и перспективы развития: Материалы Восьмых Прохоровских чтений – Нижний Новгород, 2012 г., с. 43.

[4] Селиверстова А.В. Транспортная услуга: критерии оценки грузовладельцем»// Логистика. 2012 № 9, с. 42

А.И. Телегин, А.О. Ничипорук, О.Л. Алексеева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОЛИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В ПЕРЕВОЗКАХ ПассаЖИРОВ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ЕГО РАЗВИТИЯ

В 1970-м году в России речным транспортом было перевезено 117 млн. пассажиров, в 2010-м году всего 16 млн. человек, то есть объем перевозок упал более чем в 7 раз! Пассажирооборот составлял в 1970-м году 4,8 млрд. пкм, а в 2010 году – 0,8 млрд. пкм, т.е. упал в 6 раз!

Если до перестройки на рыночные рельсы нашего речного транспорта по объему перевозки пассажиров мы уступали лишь Индии и Китаю, то теперь отброшены за середину списка всех стран мира.

Может, перевозки пассажиров так же катастрофически упали и на других видах транспорта страны? Это не так, что видно из таблицы.

Таблица

Объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот в России

Вид транспорта	1970 г.		2010 г.	
	Объем перевозок, млн. чел. / %	Пассажирооборот, млрд. пкм / %	Объем перевозок, млн. чел. / %	Пассажирооборот, млрд. пкм / %
Транспорт, всего в том числе:	<u>29109</u> 100	<u>406,1</u> 100	<u>22044</u> 100	<u>483,9</u> 100
железнодорожный	<u>2500</u> 8,58	<u>191,1</u> 47,1	<u>948</u> 4,30	<u>139,0</u> 28,8
автобусный	<u>15053</u> 53,82	<u>100,1</u> 24,6	<u>13704</u> 60,97	<u>140,6</u> 29,1
городской электрический наземный	<u>8728</u> 29,98	<u>34,6</u> 8,5	<u>4285</u> 19,44	<u>13,9</u> 2,9
метрополитен	<u>2047</u> 7,03	<u>19,9</u> 4,9	<u>3294</u> 14,94	<u>42,4</u> 8,8
внутренний водный	<u>117</u> 0,40	<u>4,8</u> 1,2	<u>16</u> 0,07	<u>0,8</u> 0,2
морской	<u>11</u> 0,03	<u>0,7</u> 0,2	<u>1,5</u> 0,01	<u>0,1</u> -
воздушный	<u>45</u> 0,16	<u>54,9</u> 13,5	<u>59</u> 0,27	<u>147,1</u> 30,2

Изменение перевозок пассажиров составило:

Транспорт всего: по объемам – уменьшение в 1,32 раза; по пассажирообороту – произошло увеличение в 1,19 раза.

Железнодорожный: по объемам – падение в 2,63 раза, по пассажирообороту – падение в 2 раза.

Автобусный, включая маршрутные такси: по объемам – падение в 1,09 раза, по пассажирообороту – увеличение в 1,4 раза.

Городской электрический наземный: по объемам – падение в 2,04 раза, по пассажирообороту – падение в 2,5 раза.

Метрополитен: по объемам – произошло увеличение в 1,61 раза, по пассажирообороту – также увеличение в 2,13 раза.

Морской: по объемам – произошло падение в 7,3 раза, по пассажирообороту – он незаметен по размеру в общем пассажирообороте.

Воздушный: по объемам – произошло увеличение в 1,31 раза, по пассажирообороту – также увеличение в 2,79 раза.

Как видим, в целом транспорт восстанавливает свои объемы перевозок, а по пассажирообороту за счет увеличения линий большей продолжительности даже идет увеличение.

По различным видам транспорта картина весьма пестрая. Однако очевидно, что:

– по железнодорожному транспорту произошло падение объема и пассажирооборота соответственно в 2,63 и 2 раза, что, однако, находится в пределах отмечаемой тенденции во всех развитых странах мира, главным образом, за счет ухода пассажиров на автомобильный и воздушный виды транспорта;

– по автобусным перевозкам объемы в основном сохранились на том же уровне, но пассажирооборот значительно увеличился за счет увеличения дальности перевозок пассажиров в пригородных и междугородних линиях, соответственно, ухода этих пассажиров с железнодорожного, воздушного и речного транспорта (в навигационный период);

– по городскому электрическому наземному транспорту (трамваи, троллейбусы) – снижение объемов перевозок и пассажирооборота соответственно в 2,04 и 2,5 раза, что является заметной тенденцией в городах страны. Если в 1970 г. он выполнял в средних и крупных городах одну треть перевозок пассажиров, то в 2010 году – лишь одну пятую часть. В общем пассажирообороте его роль стала незначительной;

– по метрополитенам, по тому и другому рассматриваемому показателю, произошло увеличение, соответственно в 1,61 и 2,13 раза, что свидетельствует как о росте числа станций метро, так и удлинении линий;

– морской транспорт стал незаметен в перевозках пассажиров, в основном, это относительно небольшие перевозки в прибрежном плавании, а также перевозки туристов, что соответствует общемировой тенденции;

– воздушный транспорт, как и метрополитен, за рассматриваемый период увеличил объемы перевозок пассажиров и пассажирооборот, соответственно в 1,31 и 2,79 раза. Однако здесь не видно, но это факт, что перевозки пассажиров внутри страны, особенно внутри регионов и областей, а также между областными центрами практически перестали осуществляться, а рост произошел за счет перевозок за пределы Российской Федерации – туристов и деловых пассажиров.

Как видим, статистические данные убедительно показывают, что перевозки пассажиров по внутренним водным путям находятся «на грани выживания», и встает законный вопрос – нужны ли они стране?

Такой «опыт» можно позаимствовать от Соединенных штатов Америки, где по Великим озерам и рекам перестали ходить суда на регулярных линиях, отменена государственная статистика таких перевозок, т.к. они стали носить развлекательный характер – на яхтах и катерах по отдельным водным участкам.

В то же время рынок перевозок внутренним водным транспортом в европейских странах значительно развивается, главным образом, в мегаполисах и крупных прибрежных городах, за счет переправ, внутригородских и пригородных линий, а также в индустрии туризма. При этом большая часть таких транспортных услуг осуществляется водными «такси» небольшой пассажироместимости.

В европейских странах (Германии, Франции, Голландии и др.) подобные транспортные услуги на внутреннем водном транспорте составляют примерно 5% от общего объема перевозок пассажиров всеми видами транспорта (в Российской Федерации в 1970 г. их удельный вес составлял 0,4%, а в 2012 г. – 0,07%).

В структуре эксплуатируемого флота доминируют маломерные суда – водные «трамвайчики», водные «автобусы» и водные «такси». Лишь в последние годы стали широко использоваться скоростные суда (свыше 30 км/ч) – глиссера и суда на подводных крыльях.

Наиболее развит водный транспорт перевозок пассажиров и туристов в Нидерландах. В конце XX века в этой стране была принята специальная государственная программа «Общественный транспорт на воде» (голландское «Openbaar vervoer te water»). Перевозку пассажиров на водном транспорте страны обеспечивает весьма разветвленная конкурентоспособная транспортная сеть, направленная на улучшение качества обслуживания потребностей жителей страны, городов, а также многочисленных туристов. Семь основных каналов перерезают столицу Нидерландов, возраст которых уже более 500 лет! «Общественный транспорт на воде» субсидируется из общегосударственного бюджета, наряду с трамваями и автобусами.

Весьма интересен опыт Германии по разгрузке городских автомобильных дорог, параллельно которым идут водные пути. Так, власти Берлина по реке Шпрее, которая перетекает через центр столицы, пустили катера – водные «такси». Маршруты «такси» проходят по оживленным районам города, жители и гости столицы с удовольствием пользуются этим видом сообщения, с помощью водного «такси» можно попасть в любой район многомиллионного города.

Водные «такси» в Таиланде пользуются популярностью уже много веков. Многочисленные реки и каналы страны заполнены лодками и катерами, называемыми «водные маршрутки». Они быстро и маневренно двигаются по воде, перевозят большое количество пассажиров, оживленная жизнь в этой стране без них немыслима. В последние годы появились здесь и скоростные суда.

В условиях постоянных автомобильных пробок не только в крупных городах-мегаполисах, в средних по численности городах, но даже в районных центрах, в том числе расположенных на берегах внутренних водных путей, нужно изменить отношение федеральных и региональных властей, а также муниципалитетов, к речному пассажирскому флоту, особенно его использованию для перевозок пассажиров на постоянных внутригородских и пригородных линиях, а также переправах.

Современное отечественное судостроение в состоянии обеспечить сравнительно быстро строительство скоростного пассажирского флота, в том числе для круглогодичной навигации – суда на воздушной подушке, экранопланы. Но они пока неконкурентоспособны по затратам с автобусами и нужна всесторонняя помощь всех ветвей власти для возрождения речного пассажирского флота, в первую очередь, скоростного флота, на благо всей страны, её народа.