



УДК 656.62

**А.И. Телегин**, д.т.н., профессор, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

**А.В. Дмитриева**, соискатель, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603950, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5а.

## ПРИНЦИПЫ ОРГАНИЗАЦИИ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ НА ВНУТРИГОРОДСКИХ И ПРИГОРОДНЫХ МАРШРУТАХ СУДАМИ НА ВОЗДУШНОЙ ПОДУШКЕ

*Ключевые слова: перевозка пассажиров, маршрут, судно на воздушной подушке, внутригородские и пригородные маршруты.*

*В статье представлены принципы новой организации круглогодичной перевозки пассажиров на внутригородских и пригородных маршрутах судами на воздушной подушке.*

Проблемы транспортной доступности и транспортной подвижности населения входят в перечень наиболее актуальных, о чем свидетельствуют материалы стратегий развития транспорта России на период до 2030 года [1,2].

В большинстве регионов России сохраняется значимая роль внутреннего водного транспорта по транспортному обслуживанию населения, прежде всего в регионах Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока. Например, в Амурской области 84 процента населения пользуются услугами этого вида транспорта, в Архангельской области – 77 процентов, в Хабаровском крае – 55 процентов, в Республике Коми – 47 процентов, в Республике Саха (Якутия) – 26 процентов, в Ханты-Мансийском автономном округе (Югре) – 26 процентов, а в Волгоградской, Ярославской и Самарской областях этот показатель составляет соответственно 45 процентов, 42 процента и 30 процентов.

В стратегиях указывается, что перевозки пассажиров на внутригородских и пригородных маршрутах и линиях являются в Российской Федерации, как и во всем мире, убыточными и требуют государственной поддержки, поскольку имеют социальную значимость.

Приречные крупные города страны характеризуются перегруженностью пассажиропотоками на автомобильном транспорте, постоянными пробками летом и зимой, ухудшением от этого безопасности работы транспорта и людей, а так же экологической обстановки их проживания. При этом, практически не используются потенциальные возможности внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров на этих маршрутах речными судами.

Инновационным путем значительного улучшения положения в приречных городах с доставкой пассажиров на внутригородских и пригородных маршрутах и линиях является передача части пассажиров на перевозки в судах на воздушной подушке, которые могут работать круглогодично в светлое время суток, однако для этого требуется новое отношение и организация к таким перевозкам, чтобы они были надежными, безопасными и эффективными.

Изначально необходимо решить целый ряд принципиально важных вопросов, в том числе:

1. Коммерческо – правовые нормы федерального значения, регулирующие перевозки пассажиров речным транспортом, изменить таким образом, чтобы организация и ответственность за эти перевозки ложились на региональные органы власти или муниципалитеты. Они должны приобретать СПВ, подобно автобусам для социально-значимых перевозок, обустроить всю береговую инфраструктуру (речные павильоны с требуемыми помещениями – кассами, комнатами ожидания, туалетами и др.; организацию диспетчерского руководства движения СВП, посадкой и высадкой пассажиров; организацию технического обслуживания и ремонта судов; подготовку кадров судоводителей – механиков и организацию их безаварийной работы и др.).

Такая структура организации перевозок пассажиров должна быть типа «городречтранс», наподобие «городавтотранс» для перевозки пассажиров на социально-значимых внутригородских и пригородных маршрутах.

2. Если частные предприятия или индивидуальный предприниматель желают приобретать СВП и обеспечивать перевозку пассажиров, то им выделяются определенные маршруты, утверждаются органами власти региона или муниципалитета расписания перевозки (подобно маршрутным автотакси).

3. Стоимость проезда пассажира на речных внутригородских и пригородных маршрутах должны утверждаться, как на социально-значимые перевозки региональными органами власти или муниципалитетами, подобно перевозкам пассажиров автобусами, исходя из себестоимости перевозок в транспортных средствах, без учета затрат по инфраструктуре (береговой инфраструктуры, дорог, навигационной обстановки и др.). Если и в этом случае не обеспечивается рентабельность перевозок, то убытки должны возмещаться за счет регионального или местного бюджетов.

Частные СВП, работающие на внутригородских и пригородных маршрутах, должны работать по утвержденным тарифам для перевозки пассажиров в социальных СВП на этих же маршрутах.

4. Федеральные органы государственного регулирования, контроля и надзора, в том числе выдающие лицензии на перевозку пассажиров на внутренних водных путях, наблюдающие за безопасностью судоходства и работой пассажирских терминалов и причалов, обеспечивают данную деятельность на общих основаниях, вытекающих из необходимости надлежащего выполнения нормативно-правовых документов федерального уровня, регламентирующих организацию и безопасность таких перевозок.

#### **Список литературы:**

[1] Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>.

[2] Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена решением правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 года. №327 – р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru>.

#### **Principles of organization of all-year passenger transportation by hovercrafts on urban and suburban routes**

A.I Telegin, A. B. Dmitrieva

*The article presents a principles of the new organization the carriage of passengers on river routes at the year-round use of the hovercrafts.*

*Keywords: transportation of passengers, the route, hovercraft, the carriage of passengers on river routes at the year-round use of the hovercrafts.*