



УДК 338.47

Смирнова Ирина Павловна, ст. преподаватель кафедры логистики и маркетинга, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Леонова Светлана Олеговна, студентка 3 курса, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»)

603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5.

ВЫЯВЛЕНИЕ И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ПРОБЛЕМ И ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА РФ В ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ И ТУРИСТСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Ключевые слова: речной транспорт, пассажирский и туристский флот, пассажирские речные перевозки, круизное судоходство, проблемы, стратегия развития

Аннотация. В статье с помощью данных статистики выявлено место пассажирских речных перевозок в сфере деятельности транспорта общего пользования в РФ. Проведен анализ современного состояния, выявлены проблемы и предложены пути развития речного пассажирского транспорта.

Россия, имеет самые протяженные внутренние водные пути в мире, но использует их крайне неэффективно. По статистике, услугами внутреннего водного транспорта пользуются 0,12 % населения, что незначительно в сопоставлении с другими видами. Так, автомобильным транспортом пользуются 89,1 %, а железнодорожным – 9,7 % (Таблица 1) [1].

Таблица 1

Перевозки пассажиров транспортом общего пользования, (млн.чел.)

	Январь- сентябрь 2016 г.	%	Январь- сентябрь 2017 г.	%	Январь- сентябрь 2018 г.	%
Транспорт отраслей Минтранса России, в том числе:	12 360,50	100	9050,7	100	8818,8	100
автомобильный (автобусный)	11027,40	90,52	8111,4	89,6	7856,1	89,1
внутренний водный	13,1	0,11	11,08	0,12	10,82	0,12
морской	13	0,11	9,69	0,1	6,18	0,07
воздушный	88,6	0,73	80,97	0,89	89,18	1,01
железнодорожный	1 040,00	8,54	837,6	9,3	856,5	9,7

Так, можно сделать вывод, что пассажирские речные перевозки имеют очень маленькую долю среди востребованных видов транспорта, превышая только морской. Есть тенденция увеличения количества пассажиров, использующих этот вид транспорта, но она не является значительной.

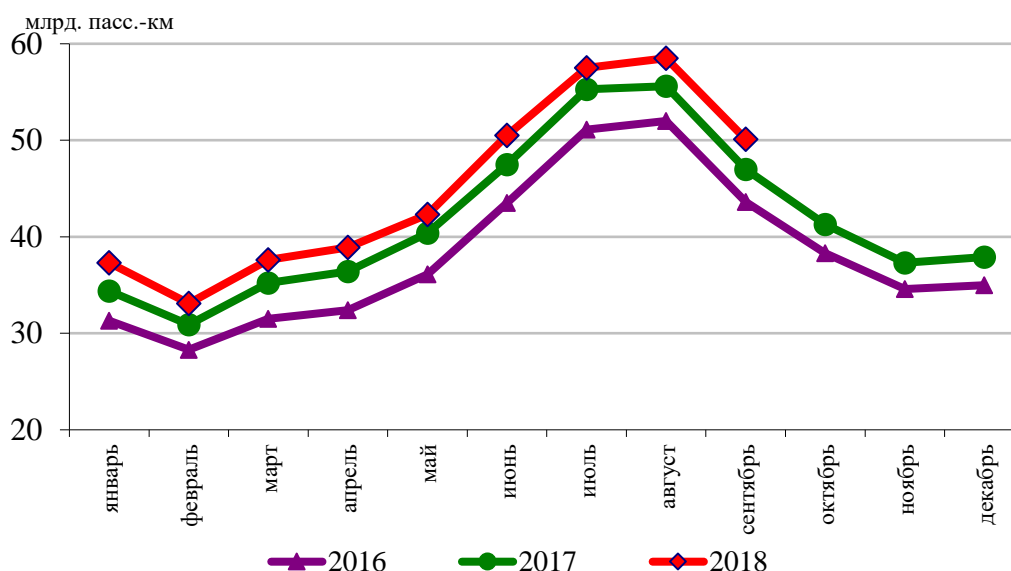


Рис.1. Динамика пассажирооборота транспорта общего пользования

Анализируя современное состояние речного пассажирского транспорта, можно выделить следующие проблемы в развитии системы внутреннего водного транспорта.

Во-первых, пассажирский и туристский флот устарел. Средний возраст речных круизных судов - 43 года, при этом половина из них старше 60 лет. Проводимые модернизации не обеспечивают достаточный уровень комфорта и оптимальное распределение площадей внутренних помещений и открытых палуб, что в результате дает недостаточную коммерческую эффективность этих судов. Всего на российском круизном рынке работает 90 теплоходов, из них порядка 50 будет списано в ближайшее десятилетие, поэтому развитие туризма и круизного судоходства невозможно без обновления флота [2].

Во-вторых, дорогостоящая постройка судов, рентабельность которой составляет лишь 4 - 5 %. Такой низкий показатель обусловлен рядом факторов:

- период навигации; в северных районах используются 120-150 дней в году, в южных – 200-240 дней;
- снижение эффективности эксплуатации флота вследствие инфраструктурных ограничений;
- рост цен на топливо; за последние два года наблюдается увеличение на 70 %.

Все это приводит к длительным срокам окупаемости строительства пассажирского флота, более 25 лет [3].

В-третьих, отсутствие инвестиций, нужных для постройки новых судов, портов, ремонта гидротехнических сооружений, углубления и поддержания глубин, поддержания объектов инфраструктуры. Также в неэффективности речных перевозок играют роль следующие факторы: опрометчивое переустройство системы управления речным транспортом, неверно отобранные векторы развития речного транспорта, связанные с развитием флота и внутренних водных путей [4].

Когда Москва, Санкт-Петербург, Нижний Новгород стали «портами 5 морей», в Советском Союзе была создана эффективная служба контроля за водными коммуникациями. Фарватеры углубляли реку с расчетом на проход судов класса «река - море»; возводили шлюзовые системы (к примеру, на Каме в Перми имеется огромный 2-х поточный шлюзовой коридор, который мог пропускать суда одновременно в двух

направлениях). За глубинами следили и при необходимости регулировали. В настоящее время все эти службы прекратили свою деятельность [5].

В-четвертых, обмелели реки, препятствуя проходимости судов. К примеру, в Самаре на Речном вокзале суда вынуждено швартуются часто не к причалу, а друг к другу. Теплоходы с большей осадкой остаются на глубине. Туристы по трапам переходят с борта на борт и потом только отправляются на экскурсию по городу [6].

Глубина судоходных рек сократилась на четверть - с 2,3 вплоть до 1,7 метра. На третью часть уменьшилась длина водных линий с гарантированными габаритами судового хода - с 67 тыс.км вплоть до 48 тыс.км [7].

Весьма известные сквозные маршруты из Москвы, Санкт-Петербурга на юг, вплоть до самого Ростова-на-Дону, почти утеряны. Из этого следует, что без постройки новых гидроузлов подобному Багаевскому (Ростовская область) и Нижегородскому не обойтись.

Необходимость развития высокоскоростного речного пассажирского флота обуславливается:

- возрастанием интереса к линейным пассажирским перевозкам;
- потребностью высокоскоростных перевозок рекреационного и экскурсионного туризма;
- необходимостью связать курорты Краснодарского края высокоскоростным водным транспортом;
- сильной степенью загрузки на основных автодорогах;
- недостаточным развитием сети автомобильных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке;
- расположением населенных пунктов в прямой близости к водным путям;
- состоянием экологии;
- сильным износом речного флота;
- низкой рентабельностью авиаперевозок на расстояния до 300 километров [8].

Исходя из этого, составим предложения для развития речного флота:

1. Развитие пассажирских перевозок на туристских маршрутах за счет эффективных мер государственной поддержки обновления туристского флота и постройки судов для использования на туристских маршрутах.

2. Развитие внутригородских и пригородных перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в больших городах, имеющих водные пути за счет разработки и реализации региональных и муниципальных целевых программ.

3. Развитие перевозок пассажиров на общественно важных, в том числе скоростных, маршрутах в результате мер государственной поддержки перевозчиков, обслуживающих социально значимые маршруты.

4. Разработка эффективных методик лизинговой поддержки в части чистого револьверного лизинга, как для внутреннего, так и для внешнего рынка.

5. Исследование и системное продвижение продуманной общегосударственной политики в области речного транспорта и внутренних водных путей.

6. Усовершенствование системы управления речным транспортом.

7. Рост конкурентоспособности речного флота.

8. Оптимизация структуры флота, учитывающей мировой опыт.

9. Исследование и совершенствование законодательного, нормативно-правового и нормативно-технического обеспечения.

10. Восстановление отраслевой науки и осуществление поисковых и перспективных научно-исследовательских проработок.

Следует подчеркнуть, что Правительство РФ все больше стало заниматься вопросом состояния и развития пассажирского флота. Вследствие этого была разработана «Стратегия развития внутреннего водного транспорта до 2030 года». Наряду с целым рядом мер запланировано строительство 55 судов для использования на туристских маршрутах.

Разработан комплексный проект по развитию речных пассажирских перевозок «Москва-река», который включает:

- организацию регулярных пассажирских перевозок и водного такси;
- создание объектов водной (парковки, гостиницы и т.д.) и береговой инфраструктуры;
- создание новых туристских продуктов и объектов;
- интеграция с планами по развитию речных грузовых перевозок.

Проект предусматривает реконструкцию старых и создание новых причалов. Из них 8 - уже существуют и будут адаптированы для осуществления пассажирских перевозок, 6 - создаются заново. (Рис. 1.)

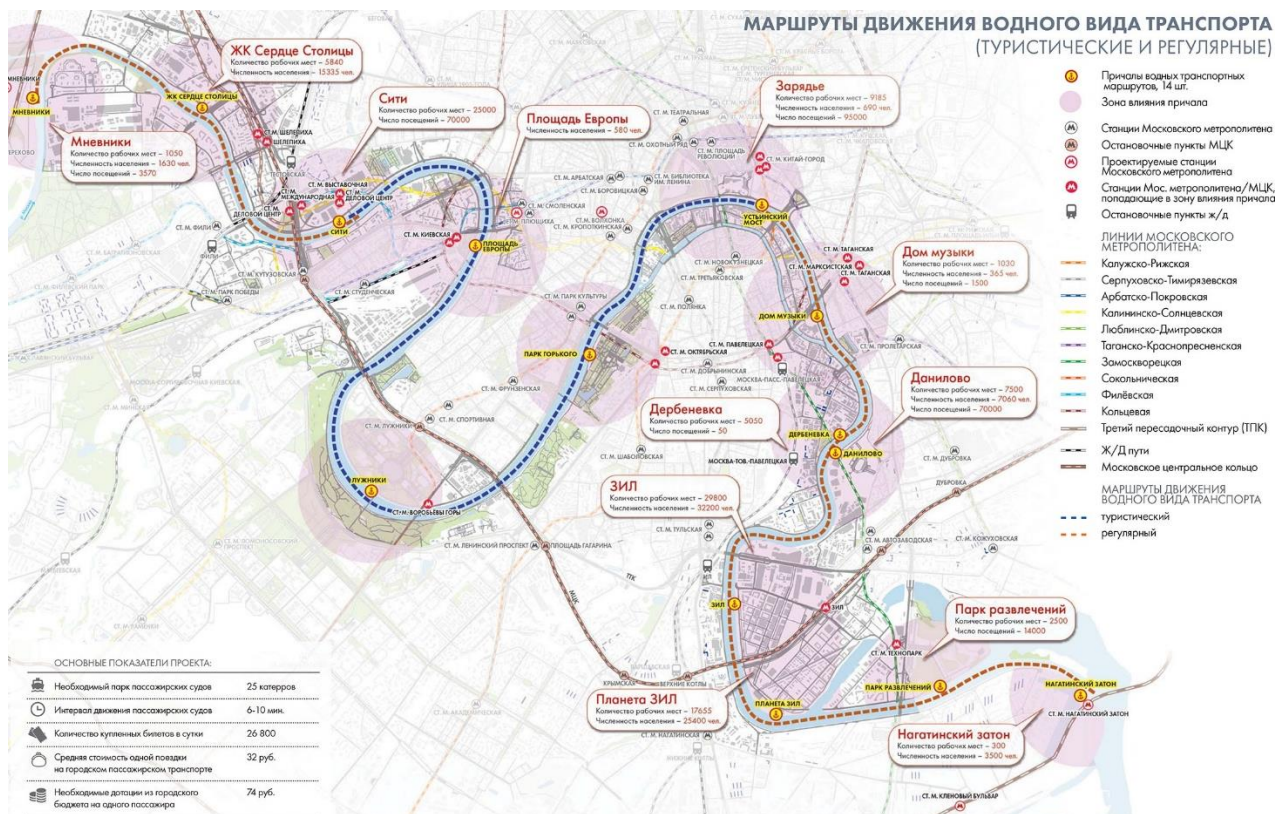


Рис.2. Маршруты движения водного транспорта в Москве

В 2020-2021 годах в Москве появится первый регулярный речной маршрут. По реке круглый год на теплоходе можно будет добраться от п. Нижние Мневники до Киевского вокзала. Стоимость билетов на речной автобус - 50 рублей [9].

Реализация проекта улучшит параметры функционирования всей транспортной системы города, увеличит пропускную способность существующей транспортной инфраструктуры, оперативно свяжет удаленные части города удобной системой маршрутов.

Если все меры, принятые на Госсовете и заложенные в Стратегию развития внутреннего водного транспорта, будут реализованы, то к 2030 году Россия возродит речные пути и речной пассажирский и туристский транспорт.

Список литературы:

- [1] Федеральная служба государственной статистики. Статистическая отчетность 2018 г. Режим доступа <http://stavstat.gks.ru/>
- [2] Флот для людей. Аналитический отчет для Минпромторга России: «Развитие гражданского судостроения в России - 2017 год». ИАА «ПортНьюс». Режим доступа http://portnews.ru/upload/basefiles/minpromtorg_2018_file_1764_1484.pdf

- [3] Распоряжение Правительства РФ от 29.02.2016 N 327-р «О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года». Режим доступа <https://www.mintrans.ru>
- [4] Телепченкова Н.В. Современные проблемы развития круизного туризма в России. Социальная политика и социология. 2015. Т. 14. № 1 (107). С. 89-96.
- [5] Размахнин А. Россия почти потеряла речной транспорт. Режим доступа <https://svpressa.ru/all/article/24931/>
- [6] Лисицкая М. Россия возрождает речной флот. Режим доступа <https://www.nasha-strana.info/archives/1250>
- [7] Смирнова И.П., Захарова Т.А. Современное состояние и направления развития рынка речных круизов. В сборнике: Проблемы использования и инновационного развития внутренних водных путей в бассейнах великих рек. Труды 18-го международного научно-промышленного форума «Великие реки-2016». – Н.Новгород: Изд-во ФБОУ ВПО «ВГАВТ», 2016.- С. 71-74
- [8] Войнов К. Потенциал речных просторов // Транспорт России – № 25 (1092) - 17 июня 2019 г. Режим доступа <http://transportrussia.ru/rechnoy-transport/potentsial-rechnyh-prostorov.html>
- [9] Проект «Москва-река» предполагает развитие речного транспорта. Режим доступа <https://stroi.mos.ru/news/proekt-moskva-reka-predpolagaet-razvitie-rechnogo-transporta?from=cl>

THE IDENTIFICATION AND SYSTEMATIZATION PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF RIVER TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION IN THE ORGANIZATION OF PASSENGER AND TOURIST TRANSPORTATION

Irina P. Smirnova, Svetlana O. Leonova

Keywords: river transport, passenger and tourist fleet, passenger river transport, cruise shipping, problems, development strategy.

Annotation. The article with the help of statistics revealed the place of passenger river transport in the field of public transport in the Russian Federation. The analysis of the current state, identified problems and proposed ways of development of river passenger transport.