

УДК 656.624.2(470.341)

Дрейбанд Дмитрий Владимирович, доцент, к.э.н., доцент кафедры Управления транспортом, e-mail: dreiband_dv@inbox.ru, Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ РЕГУЛЯРНЫХ РЕЧНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Аннотация. В статье представлена оценка текущего состояния и актуальность вопросов развития регулярных речных пассажирских перевозок, береговой и причальной инфраструктуры, рассмотрены возможные направления государственного стимулирования сферы пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, отражены вопросы текущего состояния и перспективы возрождения регулярных речных пассажирских перевозок в Нижегородской области.

Ключевые слова: речной транспорт, перевозка пассажиров, пассажирооборот, регулярный маршрут, береговая инфраструктура, качество транспортного обслуживания, меры государственной поддержки речных пассажирских перевозок.

В настоящее время в крупных городах и агломерациях появление заторов на автомобильных дорогах не только в часы-пик становится частым явлением. Пропускная способность автодорог не справляется с возрастающим количеством транспортных средств и увеличением нагрузки, что в итоге резко снижает качество транспортного обслуживания населения, негативно отражается на окружающей среде и приводит к ухудшению экологической обстановки. Поэтому всё более актуальным становится направление развития альтернативных видов транспорта, особенно в населенных пунктах, расположенных на судоходных внутренних водных путях [1, 2].

Развитие речных пассажирских перевозок позволит уменьшить нагрузку на автомобильные дороги, снизить уровень вредного воздействия автотранспорта на окружающую среду, повысить качество транспортного обслуживания населения за счет предоставления более комфортных, безопасных речных перевозок, а также расширения для пассажиров вида и выбора транспортных услуг.

Речные пассажирские перевозки можно разделить по трём основным направлениям: регулярные, туристские и экскурсионно-прогулочные. Регулярные речные пассажирские перевозки выполняются по установленному маршруту, в соответствии с расписанием движения, указанием интервалов отправления и времени рейса, с определенными конечными и промежуточными остановками в пути следования, с возможностью продажи билетов на остановках, в транспортном средстве или через другие доступные способы. Туристские перевозки предназначены для организованного отдыха людей продолжительностью более суток на основе реализации туристических путёвок. Экскурсионно-прогулочные выполняются на коммерческой основе с целью ознакомления пассажиров с достопримечательными местами и организации отдыха пассажиров продолжительностью не более суток [3].

Регулярные речные пассажирские перевозки можно классифицировать на межрегиональные (транзитные, протяженностью свыше 400 км), местные (в пределах

административно-территориальных границ региона, как правило, протяженностью до 400 км), пригородные, внутригородские и переправы.

В городской черте наиболее предпочтительным является организация движения судов небольшой пассажироместимости, речных «трамваев», в пригородной зоне – более комфортабельных судов, на местных маршрутах (линиях) в границах региона – использование скоростного флота.

По данным официальной статистики [4], указанным в Таблице 1, общий объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в России имеет тенденцию к снижению: в 2016 году перевозки пассажиров водным транспортом составили 13,5 млн. человек, в 2017- 12,7 млн. человек, в 2018 - 12,3 млн. человек, в 2019 – 11,1 млн. человек.

Таблица 1 – Перевозки пассажиров и пассажирооборот внутреннего водного транспорта

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Перевезено пассажиров всего, млн. чел.	20,7	16,1	13,6	13,5	12,7	12,3	11,1
в том числе отдельно по определённым видам сообщения:							
пригородное	10,0	7,9	3,3	3,2	3,1	2,9	2,5
внутригородское	4,7	6,5	3,6	3,3	3,0	3,6	2,7
переправы	-	-	5,6	5,9	5,7	4,9	4,8
Пассажирооборот всего, млн. пассажиро-км	882,9	770,9	496,0	550,5	562,6	570,6	553,8
в том числе отдельно по определённым видам сообщения:							
пригородное	128,0	146,6	58,1	52,3	56,5	62,1	50,1
внутригородское	56,8	53,9	50,5	55,7	42,1	47,5	35,1
переправы	-	-	15,5	17,6	15,0	11,7	11,5

Составлено по данным Федеральной службы государственной статистики [4]

Количество перевезенных пассажиров в 2019 году к уровню предыдущего года сократились на 10,7% до 11023,6 тыс. чел., пассажирооборот уменьшился на 2,9 % до 553829,6 тыс. пасс-км.

Проанализировав динамику объемов пригородных и внутригородских перевозок за период с 2005 по 2019 годы можно сделать следующие выводы:

- объем перевозок пассажиров речными судами по пригородным перевозкам снизился с 10 млн. чел. в 2005 году до 2,5 млн. чел. в 2019 году, т.е. на 75%;

- объем перевозок пассажиров речными судами по внутригородским перевозкам снизился с 4,7 млн. чел. в 2005 году до 2,7 млн чел. в 2019 году, т.е. на 42,6 %.



Почти половина всех пассажиров перевозится переправами, большая доля перевозок пассажиров приходится на пригородное и внутригородское сообщение.

На протяжении многих лет в период плановой экономики и в начале перехода страны на рыночные отношения в Нижегородской области была развита широкая сеть регулярных пассажирских внутригородских, пригородных и межрегиональных маршрутов на речном транспорте. Постепенно количество маршрутов сокращалось. В 2013 году было прекращено последнее сохранившееся регулярное движение пассажирского флота на социально значимых маршрутах "г.Нижний Новгород – Затон им.Калинина" и "г.Нижний Новгород – г. Бор". В 2014 году был организован внутригородской регулярный маршрут от пристани "Южная" (микрорайон Юг) до пристани "Александровский сад" (Нижне-Волжская набережная). Однако при отсутствии компенсации части расходов со стороны городского бюджета перевозчик был вынужден повысить стоимость проезда, что привело к падению спроса населения на речные перевозки и маршрут был закрыт.

В Нижегородской области функционируют паромные переправы Н.Новгород-Бор, Лысково-Макарьев, Павлово-Тумботино, Михайловское-Фокино, Васильсурск-Лысая гора. Ранее работали переправы Дуденево-Дзержинск, Балахна-Узола.

Исчезновение регулярных речных пассажирских маршрутов, в том числе и скоростных межрегиональных «Н.Новгород - Казань» и «Н.Новгород - Ярославль», связано с нерентабельностью перевозок, отсутствием экономической и финансовой поддержки со стороны органов власти.

В настоящее время руководством Нижегородской области уделяется особое внимание возрождению речных скоростных пассажирских перевозок. В целях развития скоростного судоходства Правительством Нижегородской области проводятся мероприятия по развитию речных перевозок пассажиров с использованием нового российского судна на подводных крыльях "Валдай 45Р". В навигацию 2019 года были организованы речные маршруты «Нижний Новгород – Городец» и «Нижний Новгород – Макарьев». В 2021 году планируется продлить маршрут «Нижний Новгород – Городец» до Чкаловска и увеличить количество перевозок пассажиров по реке по таким направлениям как Нижний Новгород – Дзержинск, Нижний Новгород – Павлово, Нижний Новгород – Кстово, Нижний Новгород – Васильсурск.

Перспективным является направление развития скоростных речных пассажирских перевозок с использованием более вместительных судов на подводных крыльях «Метеор 120 Р» на межрегиональных маршрутах "Нижний Новгород – Казань", "Нижний Новгород – Кострома".

Организация речных пассажирских перевозок напрямую связана с расширением сферы туристических и сервисных услуг. Перевозки по воде наряду с обеспечением транспортной доступности прибрежных населенных пунктов предоставляют возможность пассажирам увидеть достопримечательности городов и поселков под другим ракурсом [3]. Актуальным является создание у причалов соответствующей инфраструктуры: объектов питания, перехватывающих парковок для автомобилей, сервиса для проката велосипедов и электросамокатов, и т.п.

В последние годы существующее состояние пассажирских судов и причальной инфраструктуры нельзя признать удовлетворительным. Наблюдается снижение числа пассажирских причалов и их общей протяженности¹. Возрождение и развитие причальной инфраструктуры целесообразно организовать совместными усилиями власти и бизнеса. За счет средств регионального и местных бюджетов осуществить оборудование причалов и установку дебаркадеров. С привлечением ресурсов коммерческих структур и бизнеса

¹ Стратегия развития ВВТ РФ на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. N 327-р.



организовать на них объекты питания и места отдыха, камеры хранения и другие помещения для удобства пассажиров [5].

Регулярные пассажирские перевозки на всех видах транспорта являются дотационными и во многом зависят от уровня финансирования из средств регионального и муниципального бюджетов. Сдерживающими факторами для развития речных пассажирских перевозок являются высокая себестоимость эксплуатации судов, сезонность работы, отсутствие современной береговой портовой и причальной инфраструктуры, отвечающей возрастающим требованиям к уровню комфорта и набора сервисных услуг со стороны пассажиров.

Речной пассажирский транспорт внутригородского, пригородного и местного сообщения в настоящее время не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта, в частности с автомобильным, на перевозках между пунктами с высоким и устойчивым уровнем пассажиропотока [6].

В целях поддержания, стимулирования и развития речных пассажирских перевозок важным является расширение сферы использования механизмов государственно-частного партнерства для создания сервисной инфраструктуры по обслуживанию речного флота и пассажиров, привлечение инвестиций в модернизацию береговых комплексов, вокзалов и причалов, организацию объектов питания и проживания, стоянки транспортных средств, пунктов ремонта и технического обслуживания, заправочных станций и т.п.

Отдельно со стороны государства необходимо развивать меры поддержки организациям речного транспорта², направленные на повышение уровня субсидий по возмещению части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам, на снижение налоговой нагрузки (транспортного налога, налогов на имущество, землю, прибыль, налога на добавленную стоимость), а также уровня страховых взносов в Пенсионный фонд, Фонд социального страхования и Федеральный фонд обязательного медицинского страхования. Комплексная реализация мер государственного стимулирования приведет к снижению тарифов на речные маршруты, сделает их более привлекательными для пассажиров.

В современных условиях актуальным является применение программно-целевых мер поддержки развития системы речных пассажирских перевозок с помощью использования механизмов реализации национальных проектов, государственных и региональных программ, направленных на модернизацию речной береговой пассажирской инфраструктуры, создание новых мультимодальных маршрутов пассажирских перевозок, внедрение высокотехнологичных и интегрированных IT-платформ различных сервисов для пассажиров [7].

В Нижегородской области с целью повышения качества жизни населения, увеличения мобильности людей, роста уровня комфорта пассажирских перевозок, появления дополнительных мест культурного и социального времяпрепровождения должна быть разработана комплексная программа развития речных пассажирских перевозок.

Исследования в сфере организации регулярных речных пассажирских перевозок неразрывно связаны с вопросами реализации социальной политики государства. Одним из инструментов в данном направлении является применение программно-целевых методов. Следует отметить, что в Стратегии социально-экономического развития Нижегородской

² Постановление Правительства РФ от 27 апреля 2017 г. № 502 "Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию.



области до 2035 года³, не упоминается о перевозках пассажиров речным транспортом. В связи с этим, представляется актуальной научная проработка программно-целевых методов развития речных пассажирских перевозок в Нижегородской области.

Перспективным направлением дальнейшего исследования является изучение формы собственности, юридического статуса предприятия, которое будет осуществлять регулярные пассажирские перевозки речным транспортом в регионе. Это может быть государственное казённое учреждение, государственное предприятие или акционерное общество. Представляется целесообразным создание в масштабах страны государственной корпорации водного транспорта, в составе которой будет создано предприятие по осуществлению регулярных речных пассажирских перевозок.

Список литературы:

1. Телегин А.И. Сравнительный статистический анализ объемов перевозки пассажиров на пригородных маршрутах (линиях) автомобильным, железнодорожным и речным транспортом маршрутах / А.И. Телегин, А.В. Дмитриева // Труды 19-го международного научно-промышленного форума «Великие реки-2017». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2017/PDF/62.pdf> (дата обращения: 10.02.2021).

2. Телегин А.И. Принципы организации круглогодичной перевозки пассажиров на внутригородских и пригородных маршрутах / А.И. Телегин, А.В. Дмитриева // Труды 18-го международного научно-промышленного форума «Великие реки-2016». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://вф-река-море.рф/2016/PDF/65.pdf> (дата обращения: 10.02.2021).

3. А.Г.Малышкин. Социальные пассажирские перевозки на речном транспорте: курс лекций по направлениям подготовки 23.04.01 «Технология транспортных процессов» и 38.04.02 «Менеджмент» / А.Г.Малышкин. – Нижний Новгород: ВГУВТ, 2020. – 76 с. – Текст: непосредственный.

4. Федеральная служба государственной статистики [сайт]. Режим доступа: <https://gks.ru/folder/23455> (дата обращения 28.01.2021).

5. Заварзин В.Г., Бажутова Е.С. Перспективы развития скоростных пассажирских перевозок в Нижегородской области.//Великие реки 2020: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2020. – URL: http://вф-река-море.рф/2020/PDF/11_6.pdf (дата обращения 08.09.2020).

6. Костров В.Н., Смирнова И.П., Мистюкова Е.А. Маркетинговое исследование пассажирских перевозок на водном транспорте Приволжского федерального округа.//Великие реки 2020: Материалы международной научно-методической конференции. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2020. – URL: http://вф-река-море.рф/2020/PDF/11_12.pdf (дата обращения 08.09.2020)

7. Министерство транспорта Российской Федерации [сайт]. Режим доступа: <http://www.mintrans.ru/>

CURRENT STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF REGULAR RIVER PASSENGER TRANSPORTATION IN THE NIZHNY NOVGOROD REGION

Dmitry V. Dreiband

Abstract. The article presents an assessment of the current state and relevance of the development of regular river passenger transport, coastal and berthing infrastructure, considers

³ Стратегия социально-экономического развития Нижегородской области до 2035, утвержденной постановлением Правительства Нижегородской области от 21 декабря 2018 года № 889.



possible directions of state incentives for passenger transport by inland water transport, reflects the current state and prospects for the revival of regular river passenger transport in the Nizhny Novgorod region.

Keywords: river transport, passenger transportation, passenger turnover, regular route, coastal infrastructure, quality of transport services, measures of state support for river passenger transportation.

