

УДК 656.6

Шалаева Жанна Юрьевна¹, аспирант,
e-mail: shalaeva-zhanna@yandex.ru

Костров Владимир Николаевич¹, проф. д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга,
e-mail: kaf_lm@vsuwt.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ И ПРОБЛЕМ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПАССАЖИРСКОГО ФЛОТА В США И СТРАНАХ ЕВРОСОЮЗА

Аннотация. В статье анализируется опыт использования пассажирского флота в зарубежных странах, с целью выявления проблем, препятствующих развитию межрегиональных и пригородных пассажирских перевозок водным транспортом.

Ключевые слова: пассажирские перевозки, туристические перевозки, пассажирский флот.

Отрасль пассажирских перевозок значительно изменилась за последнее десятилетие. Рост цифровизации и автоматизации, появление новых моделей мобильности порождают не только новые возможности, но и новые трудности. Новые виды транспорта постепенно вытесняют старейшие. Так с каждым годом пассажирооборот на воздушных перевозках увеличивается в геометрической прогрессии, а пассажирские перевозки на водном транспорте вовсе исчезают. В зарубежных странах пассажирский водный транспорт развит слабо и все чаще упоминается лишь в туристических целях, где является жизненно важным для успешного функционирования туризма во многих направлениях.

В Европе пассажирский водный транспорт можно разделить на две группы:

- **Паромные переправы.** Паромы используют для относительно легкого перемещения между различными районами; например, полуостров Виррал в Великобритании находится недалеко от Ливерпуля, поэтому там организована паромная линия, которая пересекает реку Мерси. Паромом пользуются многие пассажиры из Виррала, которые работают в Ливерпуле. В непииковое время паром используется в качестве туристической достопримечательности в развлекательных целях. Паромы также курсируют между другими странами и островами – например, Великобританией и Францией, а также Бали и Ломбокком в Индонезии. Путешествие на пароме часто гораздо дешевле, чем перелет. В некоторых случаях паромная переправа предполагает возможность взять с собой свой автомобиль, что идеально подходит для бюджетного европейского кемпинга.
- **Круизные лайнеры.** Такие пассажирские перевозки носят чисто рекреационный характер; в прошлом круизные лайнеры предоставляли возможность путешествий между странами в целях переезда или отдыха в конечном пункте рейса, однако теперь круизы сами по себе являются видом отдыха. Пассажирские суда, по габаритам, а зачастую и по вместимости большие чем паромы, как правило, предлагают 1-2-недельные поездки, во время которых пассажиры посещают несколько населенных пунктов и мест отдыха, а также участвуют в развлекательных и иных программах на борту самого лайнера. Таким образом, хотя

такие перевозки и обеспечивают передвижение людей, они не являются для пассажиров регулярным видом транспорта, как, например, автобусное или железнодорожное сообщение. Небольшие речные круизы - еще один пример использования водного транспорта пассажирами. Они предлагают туристам в таких городах как Брюгге, Амстердам, Париж и Лондон увидеть с воды самые знаковые места под другим углом.

Исключение составляет Венеция, где водный транспорт является основным средством передвижения. Транспортная система города, построенного на сети каналов, предполагает, что граждане пользуются водным транспортом, чтобы добраться из дома на работу. В Венеции есть водные такси, а также вапоретто – водный автобус.[5]

Морское сообщение в Соединенных Штатах не относится к самым развитым и востребованным видам транспорта, в отличие от XVIII-XIX веков. Самый дешевый способ воспользоваться морским транспортом США сегодня – это путешествия на грузовых паромах, берущих на борт и пассажиров: водный транспорт в Америке используется в основном для транспортировки грузов.

Пассажирские морские пути связывают США с большинством западноевропейских стран, а также с Африкой, Австралией и Дальним Востоком. При этом на территории страны расположено более 40 тысяч км судоходных путей – проливов между озерами, рек и каналов. Но, как говорилось ранее, все это пространство и инфраструктуру используют в основном для грузовых перевозок.

В таблице 1 представлено количество эксплуатируемых на сегодняшний день судов в США и странах Европы в разрезе годов их постройки.

Таблица 1

Количество пассажирских судов в странах Евросоюза и США

Год постройки	Европа	США
1950-1970 гг.	11	2
1971-2000 гг.	57	33
2000-2020	97	79
2021 – 2022	3	2

Из таблицы 1 можно определить, что наибольшее количество судов в Европе и США были построены в 2000-2020 гг. Всего в эксплуатации в Европе находится 167 пассажирских судов. Более половины, а именно 58% судов эксплуатируются не более 22 лет. Это отличный показатель, который говорит о своевременных модернизации и обновлении флота развитых стран Европы. Также можно отметить, что современные суда очевидно безопаснее, чем их предшественники. Кроме того, в Европе всего лишь 6% судов со сроком эксплуатации более 30 лет. В США наблюдается похожая ситуация. Здесь общее количество судов меньше и составляет 116 единиц флота. Но основная их часть приходится на «молодые» суда со сроком эксплуатации не более 22 лет – 68 %.

Проанализировав данные таблицы 1, можно отметить, что развитие пассажирского флота в рассмотренных странах имеет положительную тенденцию. Большинство судов соответствуют современным требованиям в сфере обслуживания пассажиров на море и реке. Гибкость технических возможностей транспортных средств, позволяет быстро адаптировать их к изменяющимся условиям эксплуатации. Ни одно транспортное средство не стареет морально так быстро, как пассажирское судно. Поэтому при строительстве новых и модернизации действующих пассажирских судов предусматриваются такие инженерные решения, которые позволяют изменить пассажировместимость судна, уровень комфорта, номенклатуру и уровень предоставляемых пассажирам услуг. [4]

Таким образом, своевременное обновление речного и морского флота позволяет не только обеспечивать потребности населения в перевозках, в том числе паромных и круизных, но и приводит к росту качества предоставляемых услуг. Статистика



строительства нового пассажирского флота в США и странах Европы показывает, что в указанных регионах обращают внимание на значимость обновления подвижного состава для развития водного сообщения. Данная статистика приведена на рис.1.

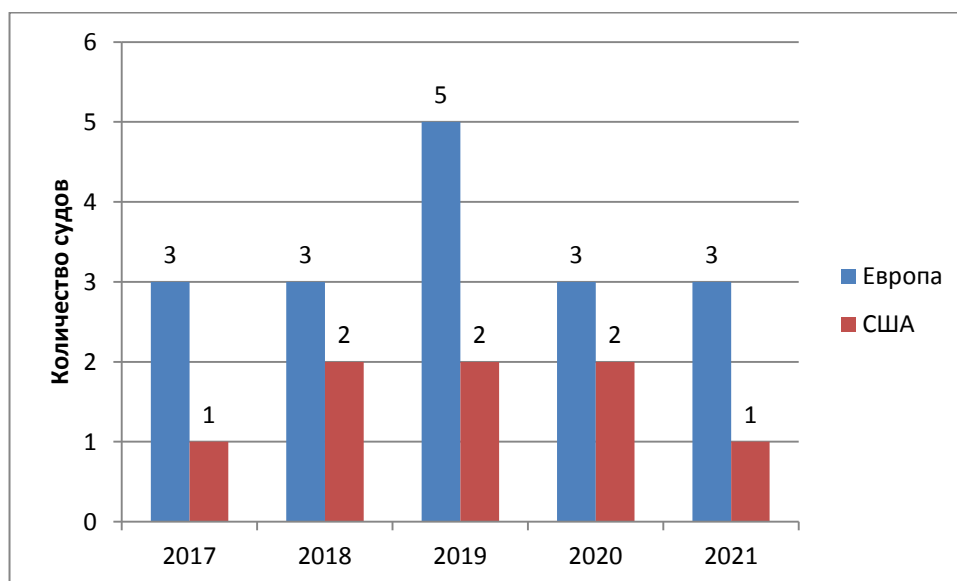


Рис.1. Количество построенных пассажирских судов в 2017-2021 гг.

Из рис. 1 видно, что пассажирские суда в рассмотренных регионах строятся ежегодно. За прошедшие пять лет в Европе было построено 17 судов, в США – 8. Данные показатели нельзя оценить как однозначно высокие, но они показывают положительную тенденцию пассажирского судостроения.

Обновление флота во много связано и с тем, что водный транспорт рассматривается в странах Европы как один из ключевых факторов достижения целей «Зеленой сделки» (The European Green Deal), предполагающей снижение в Европейском союзе эмиссии парниковых газов на 55% к 2030 г. и достижение углеродной нейтральности к 2050 г. Ужесточение экологических требований, предъявляемых к транспорту в рамках «Зеленой сделки», даст дополнительное конкурентное преимущество водному транспорту, как в сфере грузовых, так и пассажирских перевозок. Кроме того, специальный Фонд восстановления и повышения устойчивости ЕС с бюджетом более 500 миллиардов евро должен оказывать поддержку государствам-членам в поддержке инвестиций, связанных с внутренними водными путями. Таким образом, можно ожидать и дальнейшее развитие пассажирского судостроения, в том числе строительства новых судов не только для туристических, но и регулярных перевозок.

Статистика количества пассажиров, перевезенных из морских портов или в морские порты стран Европейского союза (всего, включая международные перевозки) за период с 2011 по 2020 годы (поквартально) приведена на рис.2. [2-3]

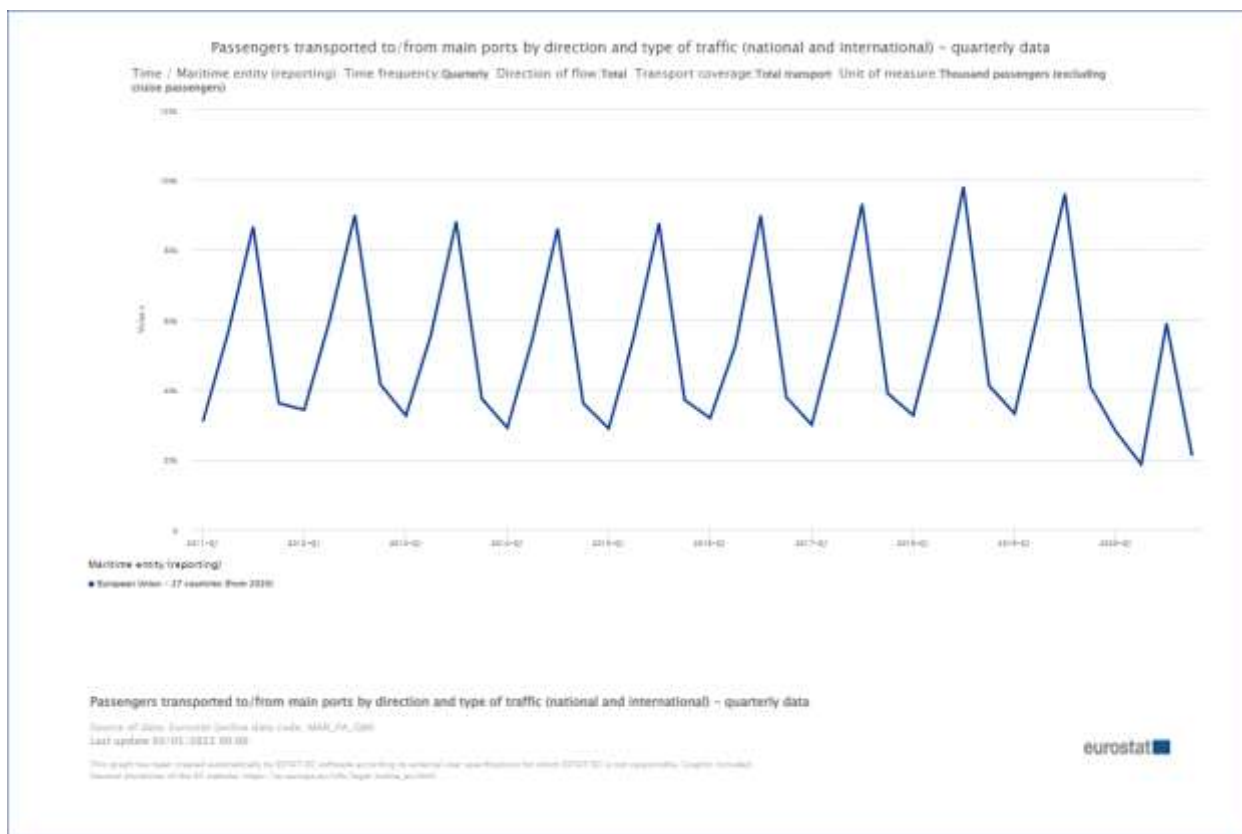


Рис.2. Количество перевезенных пассажиров в портах ЕС

График показывает, стабильность потребности пассажиров в услугах морского транспорта, за исключением 2020 года (что связано с пандемией COVID). В этой связи, есть все основания полагать, что и в дальнейшем потребность в пассажирских перевозках указанным видом транспорта в Европейских странах сохранится.

Таким образом, с одной стороны, положительная динамика развития пассажирского флота в зарубежных странах наметилась во многом в результате его использования в туристических целях. Водный транспорт позволяет развивать туризм в стране, и в то же время доходы, полученные от туристических перевозок, позволяют модернизировать флот, обновлять инфраструктуру. С другой стороны, паромные переправы и морские пассажирские перевозки остаются значимым видом транспортных услуг в странах Европы и США. В этой связи, важным становится вопрос развития пассажирских перевозок водным транспортом в Российской Федерации, которая располагает как сетью судоходных путей большой протяженностью, так и выходом к двенадцати морям.

При этом, как и в случае с наземными видами транспорта, следует выделять межрегиональные, пригородные и внутригородские пассажирские линии. В последние годы вопросы организации межрегиональных и пригородных речных маршрутов снова стали актуальны, особенно с учетом строительства новых скоростных пассажирских судов. Кроме того, в России действует большое количество паромных переправ, которые в том числе связывают собой берега водоемов в Сибири и на крайнем севере, зачастую являясь безальтернативным видом транспорта, особенно в период половодья. При этом вопрос организации регулярных внутригородских пассажирских перевозок водным транспортом остается открытым. [1]

Опыт США и стран Европы дает представление в первую очередь о прогулочных рейсах, которые организуются и в городах России, расположенных на крупных реках и озерах, водохранилищах. Мировой опыт организации городских пассажирских перевозок водным транспортом выявил следующие проблемы, влияющие на развитие такого вида транспортного сообщения.

- Отказ от рассмотрения водного транспорта в качестве одного из возможных видов сообщения еще на этапе планирования городской транспортной сети. Например, в Бангкоке водный транспорт не был включен в плановые документы по развитию транспортной системы города. Вместо этого большое внимание было уделено наземному транспорту.
- Отсутствие новых проектов пассажирских судов, а также вспомогательной инфраструктуры (например, пересадочных пассажирских терминалов) в рамках городской транспортной системы.
- Отсутствие инвестиционной политики, направленной на развитие городских перевозок водным транспортом. Многие города не решаются на крупномасштабные инвестиции в водный транспорт, во многом из-за больших объемов капитальных вложений, приводящих к меньшему росту провозной способности городской системы, по сравнению с развитием других видов транспорта. К сожалению, зачастую ошибочной является сама оценка объемов капитальных вложений в различные виды транспорта при рассмотрении инвестиционных проектов: водный транспорт действительно требует больших вложений в подвижной состав, но гораздо меньших вложений в транспортную инфраструктуру, по сравнению с другими видами транспорта.
- Специфика проектирования пассажирских маршрутов и управления как движением судов, так и работой причальной инфраструктуры. Для регулярных городских перевозок ключевым становится быстрая погрузка и выгрузка пассажиров в пунктах высадки, в связи с чем появляются дополнительные требования к безопасности как для экипажа судна, работников транспортной инфраструктуры, так и для пассажиров.
- Современное планирование городских агломераций в первую очередь предполагает модель жилой и коммерческой планировки с высокой плотностью застройки, сосредоточенной на пассажирских остановках вдоль всего городского маршрута, что увеличивает заинтересованность в использовании общественного транспорта. В итоге остановки наземного транспорта и метро располагаются очевидно ближе к местам проживания и работы, чем причалы водного транспорта в тех же городах.
- Недостаточное использование водных путей. Как уже было отмечено ранее, перевод грузо- и пассажиропотоков на водный транспорт позволит снизить экологическую нагрузку на окружающую среду. При этом для части городских маршрутов такой вид транспорта еще и поможет сократить время в пути за счет меньшего трафика.

Подводя итог, следует отметить, что водный транспорт обладает рядом несомненных преимуществ перед другими видами транспорта, в частности экологичностью и наличием естественных путей сообщения. Однако вопрос организации водных пассажирских перевозок не туристического, а регулярного типа, во многих странах мира сталкивается с рядом проблем, которые во многом связаны между собой. Так, недостаточный уровень внимания к водному транспорту при планировании транспортной деятельности региона или агломерации приводит к отсутствию такого вида перевозок в системе пассажирского сообщения. В свою очередь, при действующей транспортной системе попытки «внедрить» водный транспорт претерпевают неудачи из-за потребности в больших капитальных вложениях как во флот, так и в инфраструктуру (для других видов транспорта такие капитальные вложения в инфраструктуру уже были произведены на этапе создания самой транспортной системы): гораздо проще увеличить количество подвижного состава на действующих видах транспорта. Поиск востребованных у населения водных маршрутов и организация на них водного же

транспортного сообщения в такой ситуации становится довольно рисковым делом, поскольку очень легко, вложив огромные денежные средства, никогда не окупить их на нестабильных по спросу пассажирских перевозках, особенно без поддержки со стороны государства или конкретного административного образования (например, региона).

В этой связи актуальным становится поиск методов обоснования эффективной эксплуатации судов на пассажирских линиях. Такие методы выступают поддержкой для принятия взвешенного решения об организации водного сообщения при оценке потенциальных пассажирских водных маршрутов в регионах, расположенных вдоль судоходных путей.

Список литературы:

1. Грачев М.В., Шепелин Г.И. Проблемы и перспективы развития пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте России // Международный научный журнал «Символ науки» - 2021. - №6. – С. 24-26
2. Данные статистической службы Европейского союза <https://ec.europa.eu/eurostat>
3. Данные Федеральной службы государственной статистики <https://rosstat.gov.ru/>
4. Купальцева Е. В. Анализ проектных характеристик главных элементов пассажирских судов для внутригородских пригородных линий / Евгения Владимировна Купальцева // Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова. - 2015. - №2(30). - С. 119-126.
5. Павлюченко. Ю. Развитие круизного бизнеса/Ю. Павлюченко, Е. Новосельцев, А. Парняков// Морской флот-2009.-№2-С.53-57.

ANALYSIS OF THE CURRENT STATE AND METHODS OF OPERATION OF THE PASSENGER FLEET IN THE USA AND EU COUNTRIES

Zhanna Yu Shalaeva, Vladimir N. Kostrov

Abstract. The article analyzes the experience of using the passenger fleet in foreign countries in order to identify problems that hinder the development of interregional and suburban passenger transportation by water transport.

Keywords: passenger transportation, tourist transportation, passenger fleet