

УДК 656.62

Итальянцев Никита Сергеевич¹, генеральный директор
e-mail: ita-nikita@yandex.ru

Бафанов Артем Павлович², директор
e-mail: abafanov@mail.ru

¹ ООО «Водолёт», г. Нижний Новгород, Россия.

² ГКУНО «Центр развития транспортных систем», г. Нижний Новгород, Россия.

ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ И ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПОРТОВО-ПРИСТАНСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Аннотация. Рассматривается национальный и зарубежный опыт в области организации скоростных пассажирских перевозок и их инфраструктурного обеспечения. Особое внимание уделено использованию судов на воздушной подушке, маломерного скоростного флота, судов на подводных крыльях, особенностям их работы на пассажирских линиях, а также требованиям к транспортно-логистической и сервисной инфраструктуре, портово-пристанскому оборудованию и поддержанию соответствующего состояния водных путей.

Ключевые слова: портово-пристанская инфраструктура, пассажирские перевозки, отечественный и зарубежный опыт.

Современный отечественный опыт использования скоростного флота показывает, что в основном соответствующие пассажирские линии организуются и эффективно работают в условиях, когда альтернативные маршруты либо отсутствуют, либо их использование оказывается слишком затратным как для пассажиров, так и для властей.

Так, в Якутске (республика Саха) на доставке пассажиров в Нижний Бестях работают СВП, конкурирующие, по сути, только с авиатранспортом. Функционирует линия ежедневно, стоимость проезда в зависимости от условий работы колеблется от одной до трех с половиной тысяч рублей. Следует отметить, что на подорожании сказывается и текущая геополитическая обстановка и санкционные меры недружественных стран, в результате которых запчасти к судам подорожали почти в два раза. То же самое касается и стоимости самих судов на воздушной подушке, эксплуатирующихся на данной линии.

В условиях безальтернативности рассматриваемый маршрут и работающие на нем суда приобретались за счет перевозчиков и работали чисто на коммерческой основе (отсюда и довольно высокие по нашим меркам тарифы на перевозку). Расходы на обслуживание и ремонт подвижного состава также идут за счет судовладельца. При этом, однако, региональные власти выделяют средства на строительство подъездных автодорожных путей к причалам. Предполагается, что новые причалы будут оборудоваться залами ожидания для пассажиров, парковочными местами и автостоянкой. Но в настоящее время существующие причалы представляют собой необорудованные земельные участки на берегу, где по сходням производится посадка пассажиров.

Аналогично обстоит ситуация в Самарской области. Здесь зимой действует переправа на судах на воздушной подушке на линии Самара – Рождествено (когда прекращается нормальное автомобильное сообщение). Стоимость проезда составляет 500 руб. причал

представляет собой огороженную часть берега возле набережной, к которой ведет лестничный сход. Перед посадочной площадкой установленная небольшая будка-касса.

В Казани на маршруте Аракчино – Верхний Услон работает судно на воздушной подушке в зимний период, когда не функционирует летняя переправа. Стоимость поездки – 120 руб. Причальная инфраструктура представляет собой необорудованный участок берега, на котором останавливаются суда на воздушной подушке и производится посадка-посадки пассажиров.

Самарская и казанская линии являются субсидируемыми и скоростной флот на них используется в период, когда альтернативные способы транспортировки пассажиров не могут быть организованы или эффективно работать. Примерно по такому же принципу в свое время в Нижнем Новгороде был организован и несколько лет действовал так называемый Борский перевоз (от Чкаловской лестницы до г. Бор). Оборудованы причалы были похожим образом, описанным ранее (максимум – площадка для посадки и будка для продажи и проверки билетов).

Естественно, обозначенные сферы использования скоростного флота не относятся к туристическим маршрутам и линиям, на которых данный флот эксплуатируется на коммерческой основе весьма эффективно.

Например, в Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону, Сочи и других регионах, привлекающих большое количество российских и зарубежных туристов, подобные линии с использованием судов на подводных крыльях, судов на воздушной подушке, скоростного маломерного флота пользуются большим спросом и популярностью. Конечно, все они позиционируются не как рядовые пассажирские линии, а как маршруты туристической направленности, с соответствующим сервисом и развлечениями.

В Ростовской области создана специализированная компания для организации, регулярных рейсов между портами на побережье Дона и Азовского моря. Основные планируемые маршруты: Азов – Ростов-на-Дону – Волгодонск, Ростов-на-Дону – Азов – Таганрог – Ейск (в перспективе с продлением до Анапы), Ростов – Таганрог – Керчь (с продлением до Ялты). На линиях будут использоваться суда типа «Валдай» и «Метеор», улучшенные версии советских проектов, показавшие свою эксплуатационную эффективность и возможность коммерческого применения в Нижегородской области и Якутии [1, 2].

Примечательно, что в качестве портово-пристанской инфраструктуры предполагается использовать существующие причальную стенку набережной Ростова-на-Дону, причалы в населенных пунктах маршрута. Также рассматриваются перспективы реконструкции существующих или строительства новых причальных сооружений, но это, видимо, неосновное направление развития транспортной инфраструктуры рассматриваемых линий.

В Сочи обосновано введение высокоскоростной пассажирской линии Новороссийск – Геленджик – Сочи. При этом подчеркивается, что это является необходимым условием позиционирования многих мест отдыха и обслуживания туристов как полноценных морских береговых курортов. Также отмечается, что для организации и нормальной работы упомянутой линии необходимо не только приобрести скоростной флот, но и также озаботиться вопросом создания соответствующей причальной инфраструктуры и ремонтно-отстойной базы. Стоимость проезда для туристов в зависимости от используемого типа флота (для сравнения с вышеобозначенными муниципальными маршрутами) – 2500-2990 руб. для взрослого и 1500-1700 для ребенка. Это чисто коммерческие цены. Работают на маршруте судно на подводных крыльях «Комета» и скоростной катамаран «Грифон».

Как видно, основной упор при организации работы высокоскоростных пассажирских линий на водном транспорте делается на приобретении и эксплуатации соответствующего флота. Обустройство портово-пристанской и сервисной инфраструктуры при этом отходит на второй план. Отчасти это связано с аналогичной ориентацией властей и



нормативно-правовым обеспечением субсидирования, льготного приобретения и использования подвижного состава, но не создания и развития его ремонтной, отстойной, сервисной базы. Активно используется лизинг, аренда, субсидирование перевозок по отношению к флоту. Поиск, обустройство, ремонт и дальнейшее развитие другой инфраструктуры (за исключением подвижного состава) становится прерогативой самих эксплуатантов. Поэтому те вынуждены подыскивать и использовать существующие объекты, брать их в аренду у других компаний. Так, например, эксплуатирующее в Нижегородской области суда на подводных крыльях «Валдай» ООО «Водолет» пристанскую инфраструктуру частично арендует у другого перевозчика – компании «Водоходь».

Рассмотрим, как обстоит ситуация с аналогичными перевозками и их инфраструктурным обеспечением за рубежом.

Как показано в [3] на примере Великобритании, при устройстве и организации работы скоростных воднотранспортных пассажирских линий с наличием и развитием инфраструктурных объектов также имеется ряд проблем. Анализ требований развития инфраструктуры по 11 терминалам показал, что тем необходима новая рампа или глубоководный док, парковка, отсутствуют подъездные пути, иначе возникает необходимость пассажирам идти далеко пешком (что отпугивает потенциальных клиентов). Похожая ситуация наблюдается в США.

Из положительных моментов следует отметить наличие множества программ финансирования, грантов на федеральном (прямое финансирование) и региональном уровне (стимулирование через льготное налогообложение, снижение сборов и т.п.).

Основные предполагаемые варианты финансирования проектов: государственно-частное партнерство (с покрытием 35-70% стоимости проекта в зависимости от источников финансирования); самофинансирование (в том числе за счет частных инвесторов); субсидирование за выполнение социальных перевозок.

В менее развитых странах, например, в Индонезии, положение с созданием и развитием инфраструктуры скоростных пассажирских перевозок дело обстоит еще хуже [4]. Имеется значительно ограниченная воднотранспортная и туристическая инфраструктура. Отсутствуют нормальные подъездные автодорожные пути к берегу (причалу), нет должного стыкового узла для посадки пассажиров с морского транспорта на речные лодки (катера). Сами речные транспортные средства построены с соблюдением минимальных требований и рассчитаны лишь на перевозку относительно небольшого количества пассажиров, без обеспечения для них должного уровня комфорта, вплоть до частичного отсутствия посадочных мест.

Примечательно, что портово-пристанская инфраструктура за рубежом предполагает наличие причала (часто необорудованного, это может быть просто огороженный участок берега, реже – плавучий док), а также парковочного места для стоянки автомобилей или автобусов, на которых прибывают пассажиры. Соответственно, основные статьи затрат формируют они. Наличие пунктов обслуживания и отдыха пассажиров, комнаты матери и ребенка, медицинского обслуживания, багажного отделения, сервисной инфраструктуры не предусмотрено, так как считается, что это будет организовано в населенном пункте или торгово-развлекательном центра, к которому примыкает организуемый терминал. Тогда как в наших нормативно-правовых актах, регламентирующих работу пассажирского водного транспорта, данные требования прописаны, и для их выполнения эксплуатантам либо приходится активно развивать и расширять свою портово-пристанскую инфраструктуру, либо подыскивать и использовать существующую (например, близлежащие речные вокзалы и т.п.).

Таким образом, можно заключить, что в отечественной и зарубежной транспортной отрасли применительно к сфере воднотранспортных скоростных пассажирских перевозок существует ряд актуальных и нерешенных проблем в части развития и поддержания причальной и портово-пристанской инфраструктуры как в области муниципального, так и



коммерческого характера. Разница состоит в многообразии финансовых, экономических, административных и других механизмов поддержки этого развития. У нас активно применяются инструменты государственно-частного партнерства, лизинга и субсидирования перевозок, тогда как за рубежом данные меры дополняются целым набором федеральных и региональных финансовых и грантовых программ поддержки, льготирования перевозок.

Список литературы:

1. Бафанов А. П. Анализ современного состояния и направлений развития пассажирского транспорта до 2035 г. / А.П. Бафанов // Научные проблемы водного транспорта. – 2012. – № 70. – С. 98-109. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi70.242>
2. Домнина О.Л. Обоснование организации высокоскоростных водных перевозок пассажиров в Приволжском федеральном округе / О.Л. Домнина, М.В. Иванов, С.Г. Митрошин, К.А. Исанин // Вестник ВГАВТ. – 2018. – №57. – С. 191-199.
3. Hovercraft Feasibility Study // San Francisco Water Emergency Transportation Authority; Architecture, Engineering, Consulting, Operations, and Maintenance. – San Francisco: AECOM. – 2020. – 98 p.
4. Darmawan A. The Existence of Water Transportation Facilities and Infrastructure in Tourism Industry / A. Darmawan, Umi Dian Adhitya Wulan Ningrum, Febrianti // Inland Waterways Journal. – 2020. – Vol. 2. – №1. – Pp. 77-85.

**DOMESTIC AND FOREIGN EXPERIENCE IN SUPPORTING AND DEVELOPING
THE PORT-MARINA INFRASTRUCTURE OF HIGH-SPEED PASSENGER
TRANSPORTATION**

Nikita S. Italyantcev, Artem P. Bafanov

Abstract. National and foreign experience in the field of organizing high-speed passenger transportation and their infrastructure support is being considered. Particular attention is paid to the use of hovercraft, low-speed fleet, hydrofoils, the peculiarities of their work on passenger lines, as well as the requirements for transport, logistics and service infrastructure, port and marina equipment and maintaining the corresponding condition of waterways.

Keywords: port-marina infrastructure, passenger transportation, domestic and foreign experience.

