

УДК 656.62

РАЗВИТИЕ СКОРОСТНЫХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ПАССАЖИРСКИХ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РАМКАХ ПЕРВОГО ЭТАПА ПРОЕКТА «РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ»: ОПЫТ КОМПАНИИ «ВОДОЛЕТ»**Итальянцев Никита Сергеевич¹**, генеральный директор*e-mail: ita-nikita@yandex.ru***Кузьмичев Игорь Константинович²**, профессор, доктор технических наук, ректор*e-mail: rector@vsuwt.ru***Ничипорук Андрей Олегович²**, доцент, доктор технических наук, профессор*e-mail: nichiporouk@rambler.ru***Бафанов Антон Павлович³**, эксперт*e-mail: abafanov@mail.ru***Новикова Татьяна Евгеньевна²**, доцент, кандидат экономических наук*e-mail: novikova2009@yandex.ru*¹ ООО «Водолет», Нижний Новгород, Россия² Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия³ ГКУ НО «Центр развития транспортных систем», Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В настоящее время Минтранс совместно с администрациями Нижегородской области, республики Татарстан, Чувашской республики при методической и консультационной поддержке ВГУВТ осуществляется проект «Речные магистрали». Целью данного проекта является развитие и поддержка скоростных региональных и межрегиональных пассажирских речных перевозок. В докладе освещаются основные этапы «Речных магистралей», его участники. На опыте судоходной компании «Водолет» рассмотрены особенности организации скоростных пассажирских перевозок и возникающие при этом трудности.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, скоростные пассажирские перевозки, региональное и межрегиональное сообщение, суда на подводных крыльях.

DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED REGIONAL AND INTERREGIONAL PASSENGER RIVER TRANSPORTATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE FIRST STAGE OF THE PROJECT «RIVER HIGHWAYS»: EXPERIENCE OF THE COMPANY «VODOLET»**Italyantcev Nikita Sergeevich¹**, General Director*e-mail: ita-nikita@yandex.ru***Kuzmichev Igor Kondtantinovich²**, Professor, Doctor of Technical Sciences, Rector*e-mail: rector@vsuwt.ru***Nichiporouk Andrey Olegovich²**, Associate Professor, Doctor of Technical Sciences, Professor*e-mail: nichiporouk@rambler.ru***Bafanov Artem Pavlovich³**, Expert*e-mail: abafanov@mail.ru*

Novikova Tatiana Evgenevna², Associate Professor, Candidate of Economic Sciences
e-mail: novikova2009@yandex.ru

¹ Vodolet LLC, Nizhny Novgorod, Russia

² Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

³ SI NNR «Center for the Development of Transport Systems», Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Currently, the Ministry of Transport, together with the administrations of the Nizhny Novgorod region, the Republic of Tatarstan, the Chuvash Republic, with the methodological and consulting support of VGUVT, is implementing the River Highways project. The purpose of this project is to develop and support high-speed regional and interregional passenger river transportation. The report covers the main stages of the "River Highways," its participants. The experience of the shipping company «Vodolet» examined the peculiarities of the organization of high-speed passenger transportation and the difficulties that arise.

Keywords: inland water transport, high-speed passenger transportation, regional and interregional communication, hydrofoil vessels.

В июне 2023 г. по итогам совещания по вопросам развития речного судоходства были приняты поручения Президента Российской Федерации и Правительства, касающиеся проработки условий для создания межрегиональных операторов перевозок пассажиров водным транспортом в акватории реки Волги, определения перечня маршрутов и необходимых мер поддержки с определением объемов и источников финансирования.

В рамках данных поручений, и в целом для поддержки и развития скоростных речных пассажирских перевозок был запущен проект «Речные магистрали», основное внимание в котором сфокусировано на акватории реки Волга. Координацию деятельности в данном проекте осуществляет Комиссия по вопросам развития скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации под председательством заместителя Министра транспорта.

Проект «Речные магистрали» предполагает поэтапное развитие (всего пять этапов). На первом этапе планируется развитие маршрутов на линии Городец – Ульяновск. Это должно стать пилотной частью проекта, которая затем будет тиражироваться на остальные этапы, расширяя зону охвата эксплуатирующихся речных маршрутов скоростных пассажирских перевозок: Рыбинск – Городец и Казань – Пермь (второй этап), Ульяновск – Саратов (третий этап), Саратов – Астрахань (четвертый этап), Ростов-на-Дону – Азов (пятый этап). Конкретные временные рамки проекта не указаны, однако можно предположить, что первый этап займет промежуток 2023-2026 год с параллельным началом второго и последующих этапов в 2025-2026 гг. Учитывая, что отработка основных нормативно-правовых, финансовых, регуляторных, организационных и прочих аспектов скоростных перевозок пассажиров будет произведена на маршрутах участка Городец – Ульяновск, можно обоснованно предположить, что такое ускорение вполне возможно.

На первом этапе, как уже было упомянуто выше, была создана комиссия, в состав которой вошли представители Росморречфлота, Нижегородской области, Республики Татарстан, Чувашской Республики, межрегиональных операторов и судоверфей. Полный список организаций-участников к настоящему времени включает: Минэкономразвития России; Росморречфлот; Правительство Нижегородской области; Правительство Республики Татарстан; Правительство Чувашской Республики; Правительство Самарской области; Правительство Ульяновской области; Правительство Пермского края; Правительство Саратовской области; АО «ГТЛК» (Грузовая транспортно-логистическая



компания); АНО «Единая транспортная дирекция»; ООО «Водолет» (Нижегородская область); АО «Флот РТ» (республика Татарстан); ОАО «Чебоксарский речной порт» (республика Чувашия); АО «ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева»; АО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького»; АО «Судостроительная корпорация «Ак Барс»; ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта» (ВГУВТ); Институт морского и речного флота имени Героя Советского Союза М.П. Девятаева – Казанский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ»; ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта».

Предполагается, что в дальнейшем, по мере реализации первого этапа проекта «Речные магистрали», а также перехода к следующим этапам, данный перечень будет расширяться.

Выбор участка Городец – Ульяновск для реализации первоначальных маршрутов тоже неслучаен. Считается, что именно в регионах указанного участка маршруты скоростного флота по времени выполнения перевозок сопоставимы с альтернативными маршрутами сухопутных видов транспорта, а по отдельным направлениям могут существенно улучшить транспортную доступность территорий [1 – 4]. В результате прогнозируется, что внедрение скоростных воднотранспортных пассажирских линий в трех регионах (Нижегородская область, республика Татарстан, республика Чувашия) позволит достичь суммарного пассажиропотока 354 тыс. человек.

На первом этапе в качестве основных вопросов, предполагаемых к проработке, запланированы следующие: мероприятия по строительству пассажирских судов на подводных крыльях; по организации единой платформы продажи билетов на водный транспорт и мультимодальных перевозок пассажиров разными видами транспорта; по субсидированию межрегиональных скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации.

Следует отметить, что в период с октября 2023 г. по апрель 2024 г. при непосредственном участии ФГБОУ ВО «ВГУВТ» и компании «Водолет» осуществлялась работа в рамках вопросов по организации единой платформы продажи билетов на водный транспорт и мультимодальных перевозок пассажиров разными видами транспорта, а также субсидированию межрегиональных скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации. Были выработаны и частично приняты Росморречфлотом (совместно с другими организациями-участниками комиссии) предложения по определению размера субсидии и её распределению между коммерческими организациями, выполняющими перевозки, региональными и федеральными бюджетами. Текущий подход заключается в том, что регионы покрывают треть от расходов, понесенных компаниями-операторами при перевозках пассажиров скоростными судами, другую треть возмещают за счет средств федерального бюджета, остальное предполагается к возмещению самими судоходными компаниями за счет проданных по сниженным тарифам билетов (от собственной операционной деятельности).

Был определен перечень субсидируемых маршрутов первого этапа проекта «Речные магистрали», состоящий из 7 маршрутов в прямом и обратном направлении, в том числе: Казань – Ульяновск (выполняет судно типа «Метеор» АО «Флот Республики Татарстан»); Казань – Чебоксары (выполняет «Метеор» АО «Флот Республики Татарстан»); Чебоксары – Казань (выполняет судно типа «Валдай-45Р» АО «Чебоксарский речной порт»); Чебоксары – Свияжск (выполняет «Валдай» АО «Чебоксарский речной порт»); Н. Новгород – Казань (выполняет «Метеор» ООО «Водолет»); Н. Новгород – Ульяновск (выполняет «Метеор» ООО «Водолет»); Н. Новгород – Чебоксары (выполняет «Метеор» ООО «Водолет»).

Особо подчеркнем, что на первом этапе в рамках совместной работы организаций-участников комиссии определились три основных проблемных области:

– согласование тарифов и определение размеров субсидии, а также выделения средств. В частности, финансовые федеральные структуры потребовали дополнительного обоснования тарифов на перевозки, их возможного снижения без дополнительного субсидирования, мотивируя это тем, что на альтернативных маршрутах сухопутного транспорта действующие тарифы в значительной степени ниже или сопоставимы с расчетными тарифами водного транспорта. При этом не принимается в расчет обстоятельство, что перевозки пассажиров сухопутными видами транспорта (автомобильным и железнодорожным) на обусловленных маршрутах уже являются субсидируемыми;

– взаимодействие операторов из различных регионов, а также формирование единой платформы для продажи билетов и обслуживания пассажиров. Основываясь на принципе сохранения коммерческой тайны, а также, не желая взаимодействовать с другими операторами в рамках территорий своих регионов (при заходе флота другого регионального оператора в рамках выполнения межрегионального маршрута), судоходные компании выразили неготовность к участию в формировании и работе единой платформы-цифрового сервиса (особенно, когда выяснилось, что данный сервис на независимой площадке еще не создан, и операторам придется использовать ресурсы ООО «Водолет»);

– проработка порядка отбора компаний, определения размера субсидии, порядка её предоставления, условий предоставления и т.п. Существующая нормативно-правовая база в данной области носит весьма разрозненный характер, не имея общенациональной унификации (в разных регионах субсидирование и различные его аспекты осуществляются по-разному).

Список литературы:

1. Бафанов, А.П. Анализ современного состояния и направлений развития пассажирского транспорта до 2035 г. / А.П. Бафанов // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – № 70 (1). – С. 98 – 109. DOI: <https://doi.org/10.37890/jwt.vi70.242>

2. Домнина, О.Л. Анализ состояния и проблем перевозок пассажиров в Российской Федерации / О.Л. Домнина, Ж.Ю. Шалаева // Экономическая безопасность: проблемы, перспективы, тенденции развития. Материалы V Международной заочной научно-практической конференции. В 2-х частях. – 2018. – С. 356 – 362.

3. 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.

4. Костров В.Н. Маркетинговое исследование пассажирских перевозок на водном транспорте Приволжского федерального округа / В.Н. Костров, И.П. Смирнова, Е.А. Мистюкова // Великие реки – 2020. Труды 22-го международного научно-промышленного форума. – 2020. – С. 121.

