

УДК 656.62

## КОНЦЕПЦИЯ И ИНСТРУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

**Кузьмичев Игорь Константинович<sup>1</sup>**, профессор, доктор технических наук, ректор  
*e-mail:* [rector@vsuwt.ru](mailto:rector@vsuwt.ru)

**Костров Владимир Николаевич<sup>1</sup>**, профессор, доктор экономических наук, заведующий  
кафедрой логистики и маркетинга

*e-mail:* [vnkostrov@yandex.ru](mailto:vnkostrov@yandex.ru)

**Чеботарев Владимир Стефанович<sup>2</sup>**, профессор, доктор экономических наук, главный  
научный сотрудник

*e-mail:* [vschebotarev@rambler.ru](mailto:vschebotarev@rambler.ru)

**Ничипорук Андрей Олегович<sup>1</sup>**, доцент, доктор технических наук, профессор

*e-mail:* [nichiporouk@rambler.ru](mailto:nichiporouk@rambler.ru)

**Гришанин Илья Алексеевич<sup>1</sup>**, аспирант

*e-mail:* [Mintorg1@mail.ru](mailto:Mintorg1@mail.ru)

<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

<sup>2</sup> АО «Ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский институт автоматической аппаратуры имени академика В.С. Семенихина», Москва, Россия

**Аннотация.** Сформулированы основные концептуальные положения по развитию и поддержке скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте. Представлен перечень основных инструментов, используемых для этого. Обозначены наиболее проблемные области и актуальные направления скоростных пассажирских перевозок, требующие своего решения и развития.

**Ключевые слова:** внутренний водный транспорт, государственное регулирование, скоростные пассажирские перевозки, инновационный флот.

## CONCEPT AND INSTRUMENTS OF STATE SUPPORT FOR THE DEVELOPMENT OF INNOVATIVE PASSENGER TRANSPORTATION IN INLAND WATERWAY TRANSPORT

**Kuzmichev Igor Konstantinovich<sup>1</sup>**, Professor, Doctor of Technical Sciences, Rector  
*e-mail:* [rector@vsuwt.ru](mailto:rector@vsuwt.ru)

**Kostrov Vladimir Nickolaevich<sup>1</sup>**, Professor, Doctor of Economic Sciences, Head of the  
Department of Logistics and Marketing

*e-mail:* [vnkostrov@yandex.ru](mailto:vnkostrov@yandex.ru)

**Chebotarev Vladimir Stefanovich<sup>2</sup>**, Professor, Doctor of Economic Sciences, Chief Researcher  
*e-mail:* [vschebotarev@rambler.ru](mailto:vschebotarev@rambler.ru)

**Nichiporuk Andrey Olegovich<sup>1</sup>**, Associate Professor, Doctor of Technical Sciences, Professor  
*e-mail:* [nichiporouk@rambler.ru](mailto:nichiporouk@rambler.ru)

**Grishanin Ilya Alekseevich**<sup>1</sup>, Doctoral Student  
e-mail: [Mintorg1@mail.ru](mailto:Mintorg1@mail.ru)

<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

<sup>2</sup> JSC «Order of the Red Banner of Labor Research Institute of Automatic Equipment named after Academician V.S. Semenikhin», Moscow, Russia

**Abstract.** The main conceptual provisions for the development and support of high-speed passenger transportation in inland water transport have been formulated. A list of the main tools used for this is presented. The most problematic areas and current directions of high-speed passenger transportation requiring their solution and development are indicated.

**Keywords:** inland water transport, government regulation, high-speed passenger transportation, innovative fleet.

Отечественный внутренний водный транспорт в настоящее время в недостаточной степени используется для обслуживания и осуществления социальных перевозок пассажиров.

И это несмотря на то, что по сравнению с альтернативными, преимущественно сухопутными видами транспорта, он обладает рядом преимуществ [1]: энергоэффективность, безопасность, экологичность, относительно низкие инфраструктурные издержки; безальтернативность использования в ряде регионов.

При этом, однако, имеется ряд проблем и недостатков речного транспорта, без решения и нивелирования которых нельзя обеспечить его нормальное функционирование на скоростных перевозках. К этим недостаткам следует отнести:

– относительно низкая скорость движения флота по сравнению с сухопутными видами транспорта. Однако в настоящее время имеются существующие и перспективные проекты судов, достигающие сопоставимых с конкурентами скоростей (суда на воздушной подушке, суда на подводных крыльях);

– недостаток в новых судах, отвечающих современным требованиям и имеющих соответствующие характеристики. Эта проблема в большей степени свойственна грузовому флоту средней и большой грузоподъемности. Однако применительно к скоростным судам, перевозящим пассажиров, имеются определенные подвижки в их обновлении, связанные с реализацией государственных программ поддержки национального внутреннего судоходства и скоростных перевозок;

– слабое экономическое положение многих судоходных компаний, особенно в сфере социальных пассажирских перевозок. Если туристические и экскурсионные перевозки, осуществляемые на коммерческой основе, являются прибыльными в большинстве случаев, перевозки по согласованным с региональными властями социальным тарифам зачастую не позволяют компаниям выйти даже на уровень самоокупаемости, и требуют финансовой поддержки;

– высокая динамика цен на топливо и другие ресурсы и оборудование для флота и береговых служб, оказывающая существенное влияние на поддержание конкурентных тарифов и окупаемость эксплуатируемых судов на согласованных социальных маршрутах.

Имеется множество инструментов госрегулирования транспортной деятельности, которые можно использовать для поддержки и развития скоростных пассажирских перевозок. При этом необходим комплексный подход, т.к. улучшение условий работы лишь на отдельном направлении или по какой-то составляющей не даст возможности



получить ощутимый скачок в объемах и качестве перевозок. Инструменты должны применяться на системной основе, соотносясь с комплексом проблем и недостатков функционирования водного транспорта на скоростных перевозках пассажиров.

Основные инструменты госрегулирования:

– **нормативные**, в том числе лицензирование стандартизация и сертификация. Они могут использоваться для повышения качества транспортных услуг (через повышение требований), недопуска недобросовестных перевозчиков на рынок (через невыдачу лицензий), обновления подвижного состава, инфраструктурных объектов (через формирование комплекса требования по их наличию, составу и характеристикам). Однако необходимо понимать, что без мер экономического стимулирования эти инструменты могут сыграть во вред. Например, для приобретения или модернизации флота, организации береговой инфраструктуры и т.п., необходимо выделение дополнительных финансовых средств, помощь в организационном и научно-методическом обеспечении (решение вопросов по организации взаимодействия с другими видами транспорта, создание для этого соответствующих регулирующих структур, выполнение НИР за счет бюджета и предоставление их результатов отраслевым компаниям на безвозмездной основе);

– **экономические**: субсидирование перевозок, прямое финансирование предприятий, участие государства в перевозках через госкомпании, введение фондов, грантов, льгот для приобретения и эксплуатации судов и др. [2];

– **организационные**: выражается в налаживании механизмов взаимодействия с другими видами транспорта, развитии мультимодальности пассажирских перевозок, в т.ч. с участием скоростного флота. При осуществлении межрегиональных перевозок необходима также поддержка создания структур по регулированию сферы деятельности и взаимоотношений между перевозками-операторами различных регионов [3].

Следует отметить, что в рамках поддержки и развития скоростных речных перевозок власти много внимания уделяют подвижному составу. Это хорошо, однако в результате на второй план отходят (либо переносятся для разрешения на плечи судоходных компаний и других участников) вопросы развития причальной и береговой инфраструктуры, водных путей и шлюзованных систем и др.;

– **научно-техническое и методологическое сопровождение** отраслевых компаний в сфере скоростных пассажирских перевозок (за счет федеральных или региональных средств: совершенствование технологии перевозок, флота, подготовка кадров, совершенствование нормативной документации и т.п.

Если обращаться к зарубежному опыту, то там подходы к поддержке пассажирских перевозок тоже разнятся. Однако все они сходятся в одном – господдержка таким перевозкам необходима, и она осуществляется. При этом, например, субсидирование может выделяться как за счет федеральных, так и региональных бюджетов (или распределяться между ними); модернизация и обновление флота производится на основании аренды, лизинга, государственно-частного партнерства (в форме концессий); проекты развития скоростных перевозок оцениваются не только по экономическим критериям; обеспечение причальной, береговой инфраструктурой осуществляется за счет государства (часто они являются госсобственностью); перевозчики могут получать налоговые преференции, а также дополнительные бонусы за выполнение определенных требований и критериев, носящих социальный характер (такое практикуется в ряде стран, например, в Великобритании).

## Список литературы:



1. Иванов, В.М. Эффективность проектов организации пассажирских перевозок на водном транспорте / В.М. Иванов, Д.А. Репина, А.В. Мосинцев // Научные проблемы водного транспорта. – 2021. – №67. – С. 79 – 93. <https://doi.org/10.37890/jwt.vi67.193>
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. 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>

