

УДК 656.624.3

## ВАРИАНТЫ ОРГАНИЗАЦИИ И ТЕХНОЛОГИИ СКОРОСТНЫХ ГРУЗОВЫХ И ГРУЗОПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ

Сустретов Семен Владимирович<sup>1</sup>, аспирант

e-mail: [kafedra-lim@yandex.ru](mailto:kafedra-lim@yandex.ru)

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

**Аннотация.** Рассматриваются проблемы повышения скорости грузовых перевозок на речном транспорте. Отмечается, что существуют различные типы флота, способные уже в настоящее время или в перспективе выполнять данные перевозки, причем как в навигационный, так и межнавигационный период. Описаны наиболее вероятные варианты организации таких перевозок, причем как в грузовом, так и грузопассажирском исполнении.

**Ключевые слова:** скоростные перевозки, грузы и пассажиры, суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке.

## OPTIONS FOR ORGANIZATION AND TECHNOLOGIES OF HIGH-SPEED CARGO AND PASSENGER TRANSPORTATION ON RIVER TRANSPORT

Sustretov Semyon Vladimirovich<sup>1</sup>, Doctoral Student

e-mail: [kafedra-lim@yandex.ru](mailto:kafedra-lim@yandex.ru)

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

**Abstract.** The problems of increasing the speed of freight traffic on river transport are being considered. It is noted that there are various types of fleets that are already capable of performing these transportations at present or in the future, both during the navigation and inter-navigation period. The most probable options for organizing such transportation are described, both in cargo and cargo-passenger versions.

**Keywords:** high-speed transportation, cargo and passengers, hydrofoils, hovercraft.

В соответствии с приоритетами и задачами, поставленными в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года», одной из актуальных проблем является обеспечение скоростных грузовых и пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте (для того, чтобы выйти на конкурентные позиции по критерию времени перевозки по сравнению с сухопутными видами транспорта – автомобильным и железнодорожным) [1].

Здесь необходимо рассмотреть возможные варианты организации таких перевозок, а также их потенциальное и существующее техническое обеспечение.

Для осуществления скоростных перевозок грузов и пассажиров в период навигации подходят как обычные водоизмещающие суда – катера, катамараны, так и суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке. При этом следует отметить, что имеется значительное количество существующих и перспективных проектов этих судов в чисто грузовом, пассажирском, или смешанном грузопассажирском исполнении [2 – 4].

Однако, поскольку сухопутные виды транспорта готовы осуществлять скоростные перевозки на круглогодичной основе, следует рассмотреть аналогичные возможности и на речном транспорте. Здесь из всех перечисленных выше типов судов выгодно отличаются лишь суда на воздушной подушке, пригодные для эксплуатации как в навигационный, так и межнавигационный период [5, 6].

Тем не менее, здесь дополнительно встает важный вопрос об экономической эффективности флота на подобных перевозках. Тем более, что все указанные типы судов, как правило, часто используются не на коммерческой основе, а для выполнения социальных задач и специальными службами. В этом случае вопросы коммерческой эффективности отступают на второй план, в отличие от рассматриваемой нами сферы гражданского применения.

В области грузовых перевозок скоростной флот имеет хорошие показатели, сопоставимые с сухопутными видами транспорта, кроме стоимостных. Если, например, ставить такие суда на курьерскую доставку, где имеет место повышенный тариф за перевозку, то можно рассчитывать на окупаемость. Однако на первом этапе, по мнению автора, необходима поддержка таких перевозок и возможное совмещение их с пассажирскими, по крайней мере, на этапе выхода на рынок и налаживания устойчивых взаимосвязей с контрагентами. При этом следует отметить, что грузопассажирские перевозки могут быть более функциональными и эффективными, чем по отдельности, но при определенных обстоятельствах и подходе, обеспечивающем их многозадачность, быстрое подстраивание под нужды клиентуры (пассажиров или грузовладельцев), что не всегда возможно выполнить из-за конструктивных или инфраструктурных особенностей эксплуатации того или иного типа флота [7, 8].

В связи с указанными обстоятельствами можно вспомнить об отдельных проектах судов (катеров, катамаранов, судов на воздушной подушке, судов на подводных крыльях) модульного типа, которые позволяют в зависимости от текущей необходимости и условий оперативно подстроиться под перевозку грузов или пассажиров. Даже при больших затратах на береговую, перегрузочную инфраструктуру и модульное обеспечение такой флот, по мнению автора, будет более эффективен в условиях нестабильной ситуации и динамично меняющихся пассажиро- и грузопотоков.

Также, чтобы нивелировать затраты на перегрузочное оборудование и различные модули, можно использовать альтернативную, но весьма распространенную за рубежом систему перевозок накатных грузов [9]. Для судна не будет разницы в загружаемых грузовых единицах – все это будут трейлеры. Однако последние могут быть как в грузовом, так и пассажирском исполнении. Так обеспечится возможность сократить затраты на перегрузочное оборудование, однако могут возникнуть дополнительные затраты, связанные с береговой инфраструктурой (подъездные и погрузочно-разгрузочные эстакады и мостки), самими грузовыми единицами (полуприцепами, автопоездами, ролл-трейлерами).

Отметим, что использующийся только в навигационный период флот может по возможности привлекаться к перевозкам, так как обладает большей экономичностью. А суда на воздушной подушке, например, использоваться на скоростных грузовых и пассажирских перевозках только в межнавигационный период (в остальное время работать на более доходных туристических линиях). Однако экономическое обоснование подобных



различных комбинаций эксплуатируемого флота требует разработки соответствующей методики и проведения расчетов.

### Список литературы:

1. Телегин А.И., Ничипорук А.О., Коршунов Д.А. Перспективы развития внутреннего водного транспорта согласно проекту Транспортной стратегии на период до 2035 года // Транспорт: проблемы, цели, перспективы (TRANSPORT 2021): материалы всероссийской научно-технической конференции с международным участием. – Пермь: Пермский филиал ФГБОУ ВО «ВГУВТ», – 2021. – С. 663 – 666.
2. Грузовой прицеп на воздушной подушке // Информационный сайт компании ООО «Экстрим Моторс» [электронный ресурс]. 2021. 24 ноября. – URL: [http://www.katermarket.ru/gruzovaya\\_platfotma\\_na\\_vozdushnoy\\_podushke.html](http://www.katermarket.ru/gruzovaya_platfotma_na_vozdushnoy_podushke.html) (дата обращения: 11.05.24).
3. Контейнеровоз-малыш на подводных крыльях // Разработки Boundary Layer Technologies [электронный ресурс]. 2019. 19 августа. – URL: <https://seanews.ru/2019/08/19/ru-kontejnerovoz-malysh-na-podvodnyh-kryljah/> (дата обращения: 11.05.24).
4. Тяжеловесные аппараты на воздушной подушке // Морской портал Sea-Man.org [электронный ресурс]. 2018. 21 августа. – URL: <https://sea-man.org/tiajelovesnie-svp.html> (дата обращения: 11.05.24).
5. Сустретов С.В., Ничипорук А.О. Современное состояние и перспективы развития грузовых перевозок в судах инновационного типа // Научные проблемы водного транспорта. – 2022. – №72. – С. 144 – 155.
6. Телегин А.И., Ничипорук А.О., Герасименко О.Л. Эффективность круглогодичного использования судов на воздушной подушке на водных переправах // Вестник транспорта Поволжья. – 2015. – №4. – С. 75 – 78.
7. Гусев Д.Е. Условия эффективной работы речной грузопассажирской линии // Вестник ВГАВТ. – №37. – 2013. – С. 35 – 37.
8. Логистика смешанных перевозок: монография / В.Н. Костров [и др.] ; под ред. В.Н. Кострова. – Нижний Новгород: Изд-во ФГБОУ ВО «ВГУВТ», 2020. – 124 с.
9. Телегин А.И., Ничипорук А.О., Нюркин А.В. Формирование типовых транспортно-логистических схем доставки грузеных контейнеров // Сборник статей участников Четырнадцатых Прохоровских чтений. – Н. Новгород: Типография «Автор», 2019. – С. 146 – 151.

