

УДК 338.47

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ РФ
(В РАМКАХ ПРОЕКТА «РЕЧНЫЕ МАГИСТРАЛИ»)**

Новикова Татьяна Евгеньевна¹, кандидат экономических наук, доцент

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Михеева Вероника Анатольевна¹, делопроизводитель

e-mail: m1heeva.v.a@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В данной статье рассматривается возрождение и перспективы развития скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте. Выполнен анализ перевозок пассажиров всеми видами транспорта, выделена роль в них скоростного флота. Рассмотрены основные преимущества скоростных пассажирских перевозок в контексте будущего развития и обозначены факторы, на них влияющие.

Ключевые слова: скоростные пассажирские перевозки, виды транспорта, субсидирование, внутренний водный транспорт, скоростные суда.

**CURRENT STATE AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED
PASSENGER TRANSPORTATION BY INLAND
WATERWAY TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION
(WITHIN THE FRAMEWORK OF THE RIVER HIGHWAYS PROJECT)**

Tatiana E. Novikova¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

e-mail: novikova2009@inbox.ru

Veronika A. Miheeva¹, Clerk

e-mail: m1heeva.v.a@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article examines the revival and prospects for the development of high-speed passenger transportation by inland waterway. The analysis of passenger transportation by all modes of transport is carried out, the role of the high-speed fleet in them is highlighted. The main advantages of high-speed passenger transportation in the context of future development are considered and the factors influencing them are identified.

Keywords: high-speed passenger transportation, types of transport, subsidies, inland waterway transport, high-speed vessels.

В настоящее время вопрос развития внутреннего водного транспорта в России становится все более актуальным, так как это связано с экономическим и социальным развитием экономики страны. Одним из перспективных направлений развития данного вида транспорта являются скоростные пассажирские перевозки.

Актуальность темы обусловлена необходимостью выявления барьеров и ресурсов для развития скоростных пассажирских перевозок на основе анализа их текущего состояния и определения перспектив развития.

Объектом исследования является развитие скоростных пассажирских перевозок в регионах Поволжья. Предмет исследования – взаимодействие государства и бизнеса по развитию пассажирских перевозок по внутренним водным путям, повышение их качества, а также – роль скоростного флота в транспортной системе регионов.

Информационной базой исследования являются данные о модернизации судов и развитии пассажирских перевозок, официальные документы и отчёты Министерства транспорта и дорожного хозяйства Татарстана, компании «Татфлот», «Морская Техника» и других участников проекта, а также статистические данные о перевозках пассажиров по видам транспорта в РФ.

На основе выполненного анализа (табл. 1) можно обозначить роль, которую занимает внутренний водный транспорт в России [3].

Таблица 1. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования Российской Федерации (млн. чел.)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Транспорт - всего	18 113,5	17 826,0	12 492,7	13 695,8	14 436,9	15 177,5
железнодорожный	1 160,4	1 201,5	875,8	1 059,3	1 142,5	1 208,3
автобусный	10 912,1	10 637,2	7 695,4	8 031,4	8 457,9	8 975,6
трамвайный	1 259,4	1 240,3	889,4	992,1	998,8	993,5
троллейбусный	1 262,8	1 148,1	759,6	807,9	830,8	856,9
метрополитен	3 380,6	3 450,9	2 189,1	2 680,0	2 897,9	3 023,1
морской	7,5	6,0	4,6	4,5	3,4	2,7
внутренний водный	12,3	11,1	7,7	8,6	9,1	10,6
воздушный	118,4	130,9	71,1	111,9	96,4	106,7

С 2018 по 2020 годы происходит снижение объема перевозок пассажиров по всем видам транспорта.

Частичное снятие ограничений после пандемии 2020 года повлекло за собой постепенное восстановление экономики страны и, как следствие, увеличение интереса к поездкам. На водном транспорте компании стали предлагать новые маршруты и экскурсии, началась популяризация экологически чистых видов транспорта, а водный транспорт воспринимается как таковой. Тенденция к росту пассажиропотока в сочетании с необходимостью повышения эффективности транспортной отрасли делает развитие скоростных перевозок одним из самых перспективных направлений развития транспорта РФ.

Необходимо отметить, что скоростные перевозки в России занимают менее, чем 1% от общего количества перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте, но значимость их с точки зрения социального эффекта велика (табл. 2) [3].

Таблица 2. Анализ данных по скоростным пассажирским перевозкам на внутреннем водном транспорте

2019 год		2020 год		2021 год		2022 год		2023 год	
Кол-во, млн. чел.	УВ, %	Кол-во, млн. чел.	УВ, %	Кол-во, млн. чел.	УВ, %	Кол-во, млн. чел.	УВ, %	Кол-во, млн. чел.	УВ, %
0,0042	0,039	0,0022	0,029	0,0425	0,494	0,068	0,747	0,0814	0,768

Анализ показывает, что спрос на них увеличивается, так как, в условиях стремительного роста городов и повышения мобильности населения, необходимость в эффективных и быстрых способах передвижения становится все более актуальной. Пробки на дорогах, экологические проблемы и потребность в оптимизации времени в пути, ставят задачу поиска новых решений в области транспорта. Скоростные пассажирские перевозки, как один из наиболее динамично развивающихся сегментов, обещают не только повысить уровень комфорта для путешественников, но и значительно изменить привычные маршруты перемещения. В этом контексте важно рассмотреть возможные перспективы развития, которые могут привести к созданию более интегрированной и устойчивой транспортной системы [5, 6].

Преимущества развития скоростных пассажирских перевозок очевидны, и они используются для развития этого вида транспорта [1, 4].

Во-первых, скоростные суда имеют большую скорость (от 50 км/час), они способны передвигаться по более мелководным рекам и водоемам, что создает возможность для перевозки в отдаленные регионы. Это преимущество особенно актуально в сегодняшних условиях малого уровня воды на Волге.

В нашей стране, где много регионов с неразвитой дорожной сетью, использование таких судов просто необходимо, и они вполне могут являться основным видом транспорта.

Выбросы в атмосферу вредных веществ на водном транспорте намного меньше, чем на других, особенно автомобильном.

Кроме того, современные суда на подводных крыльях отличаются от своих предшественников. Это касается как технических характеристик судна, так и потребительских качеств. Это, несомненно, делает их использование целесообразным, так как, в настоящее время, при высоком уровне конкуренции и использовании конкурентных преимуществ всех видов транспорта, особое внимание со стороны пассажиров уделяется уровню комфорта, времени в пути и возможности беспересадочной поездки до пункта назначения.

История возрождения межрегиональных пассажирских перевозок на средней и верхней Волге началась в марте 2015 года, когда в Татарстане стартовал масштабный проект по модернизации скоростных пассажирских судов. Министерство транспорта и дорожного хозяйства республики, компания "Татфлот" и "Морская Техника" взялись за обновление двух судов типа "Метеор-240" и "Метеор-249". Основные работы включали замену двигателей на более современные, переоборудование салона и систем навигации и связи. Первое модернизированное судно "Метеор-240" вышло на воду в мае 2015 года. А уже в 2016 году город Чебоксары впервые провел Всероссийское совещание по согласованию графиков движения пассажирских судов, что позволило региону наладить сотрудничество с Федеральным агентством морского и речного транспорта и судоходными компаниями, после чего, администрация города приняла решение о предоставлении субсидий речному транспорту, чтобы компенсировать недополученные доходы. В рамках соглашения с АО «Чебоксарский речной порт» было выделено 1,7 млн рублей. Благодаря этой поддержке, стоимость билетов осталась доступной: 65 рублей для взрослых и 33 рубля для детей от 5 до 10 лет. Развитие речного круизного туризма стало стратегической задачей для Чебоксар.



К 2017 году число судозаходов в Чебоксары выросло до 339 теплоходов за сезон, что на 18% больше, чем в 2015 году, и на 46% увеличилось количество судов с продолжительностью стоянки до 6 часов. В 2019 году Чебоксарский речной порт отказался от пассажирских перевозок и прогулочных рейсов, причиной стало ужесточение требования транспортной безопасности.

В 2019 году в Нижнем Новгороде было основано предприятие ООО «Водолёт», которое специализировалось изначально на эксплуатации скоростных речных судов типа «Валдай». Инициатором создания компании стало Министерство транспорта Нижегородской области. Уже в августе началась навигация судов на подводных крыльях «Валдай-45Р». Первые рейсы осуществлялись из Нижнего Новгорода в Городец и Макарьево.

В 2020 году в Чебоксарах возобновились пассажирские перевозки благодаря совместным усилиям Правительства республики и администрации города. Из городского бюджета были выделены средства для компенсации недополученных доходов АО «Чебоксарский речной порт» на сумму 7,95 млн рублей. В 2020 году перевозки осуществлялись по маршрутам «Чебоксары — Левый берег» и «Чебоксары — Сосновка», а также проводились часовые прогулочные рейсы. Всего было перевезено 54,7 тыс. пассажиров.

В 2021 году Чебоксары значительно укрепили свою позицию в сфере скоростных пассажирских перевозок. Город закупил три пассажирских судна «Валдай-45Р», из которых первое судно было спущено на воду 30 апреля и сразу же отправлено на испытания. Планировалось открыть межрегиональный маршрут «Чебоксары – Казань» и экскурсионно-туристические маршруты. С поддержкой правительства РФ республика активно развивает этот вид деятельности.

В 2023 году Татарстан и Нижний Новгород закупили новые суда класса «Метеор». 1 июня состоялась передача одного из них компании «Флот РТ».

На основе вышесказанного можно сделать вывод, что развитие скоростных пассажирских перевозок в обозначенных регионах демонстрирует успешное взаимодействие государства и бизнеса по улучшению качества жизни граждан. Продолжение этой работы будет способствовать дальнейшему росту экономики регионов и укреплению их позиций в транспортной сфере.

В октябре 2023 года стартовал проект «Речные магистрали» с субсидируемыми маршрутами в трех регионах - Нижегородская область, Чувашия и Татарстан, которые все расположены на Волге - крупной транспортной артерии и, как видно из анализа, имеют относительно развитую инфраструктуру и опыт данного вида перевозок [1, 4].

На первом этапе проекта «Речные магистрали» были реализованы межрегиональные маршруты скоростных пассажирских перевозок на линии Городец – Ульяновск.

И сразу стали решаться задачи повышения транспортной доступности для населения, развития мультимодальных пассажирских перевозок, разгрузки автомобильных и железных дорог в часы пик, выходные и праздничные дни, создания новых туристических направлений, создания новых рабочих мест, загрузки верфей и промышленности.

На текущей стадии развития проекта «Речные магистрали» (II этап) перечень регионов, представляющих интерес для развития межрегиональных скоростных пассажирских перевозок, дополнен и включает: Нижегородская область, Республика Чувашия, Татарстан, Ульяновская, Самарская, Костромская, Ярославская область (рис. 1). Для продолжения развития скоростных пассажирских перевозок проект «Речные магистрали» предлагается реализовывать поэтапно с включением в него новых регионов и хозяйствующих субъектов.

И без субсидирования здесь не обойтись, т.к. чтобы раскатать маршрут, помимо флота необходимо проектировать, создавать и развивать причальную инфраструктуру, её сейчас недостаточно для удовлетворения потребности в перевозках населения приречных



территорий, как в количественном, так и в качественном выражении. Например, на Каме есть крупные населенные пункты без пристаней или причал имеется, но на нем невозможно обеспечить безопасную посадку или высадку пассажиров. А это серьезное ограничение для обеспечения нормативной пассажироместимости судов на маршрутах. Схожая ситуация и на других магистральных реках.

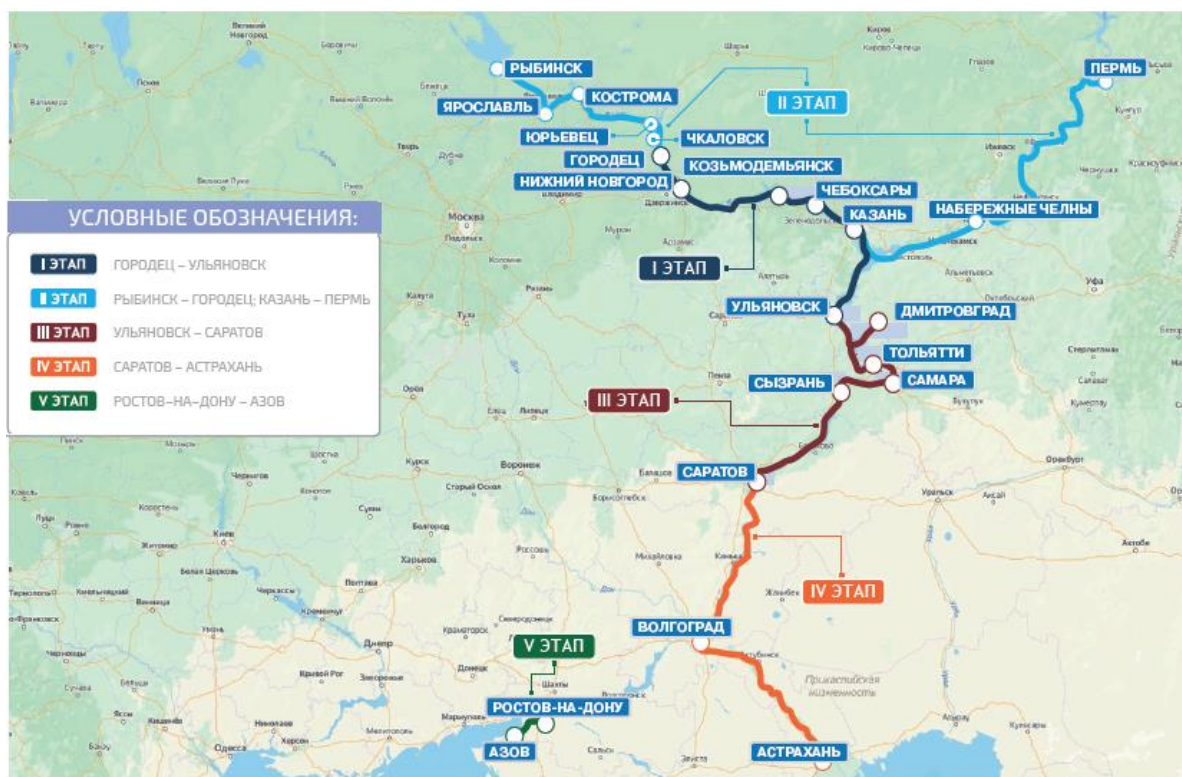


Рисунок 1 – Основные этапы проекта «Речные магистрали»

Развитие скоростных пассажирских перевозок водным транспортом будет активно только в случае, когда государство, региональные власти и муниципалитеты будут оказывать поддержку и содействие в данной сфере.

Основные факторы, которые влияют на развитие системы речных скоростных пассажирских перевозок: [2-4].

1. Единый субсидированный подход государства

Единый субсидированный подход в развитии скоростных пассажирских перевозках на внутреннем водном транспорте начал реализовываться в рамках федерального проекта «Речные магистрали» в 2024 году. На первом этапе данного проекта определили 12 субсидируемых маршрутов, а государственную поддержку получили 3 компании из регионов Нижнего Новгорода, Татарстана и Чувашии.

2. Формирование своей цифровой платформы перевозок

Это один из основных факторов развития скоростных пассажирских перевозок, так как внедрение такой платформы поможет повысить безопасность и надежность всего судоходства во всех его сферах. В 2024 году Минтранс РФ сообщил, что планирует создать такую единую цифровую систему для управления водным транспортом РФ. Инициативу взяла IT-компания «Ситроникс».

3. Учёт маршрутов смежных видов транспорта для создания эффективных комбинированных (мульти- и интермодальных) транспортных систем.

При комбинировании транспортных средств, большинство их недостатков будут стремиться к нулю, так как будут использоваться их преимущества, что позволит

уменьшить транспортные издержки, сократит время в пути и улучшит комфорт пассажиров.

4. Актуализация правил перевозки пассажиров и их багажа, покупки и возврата проездных билетов

Необходимо постоянно обновлять правила перевозок, так как перевозчик должен своевременно обеспечить пассажира информацией, например, об улучшении условий перевозок или о требованиях к пассажирам.

5. Согласно транспортной стратегии России, к 2030 году объём перевозок по воде должен составить 19 млн человек, для чего нужно построить 360 единиц пассажирского флота, в том числе и скоростного.

Анализ и проведенные исследования позволили сделать следующие выводы:

- необходимо дополнительное исследование и обоснование требований к инфраструктурному обеспечению пассажирских перевозок с использованием скоростного флота;

- важное значение в современных условиях приобретает обоснование потребности в приобретении нового или модернизации существующего скоростного флота для использования на пассажирских перевозках (в том числе с использованием механизма государственно-частного партнерства, лизинга и т.п.);

- необходимо рассмотрение и методическое обоснование подходов к обоснованию тарифов для межрегиональных перевозок, учитывающих специфику работы судоходных компаний и эксплуатации скоростных пассажирских судов. Также необходимо выработать единый подход к порядку и распределению субсидирования межрегиональных скоростных воднотранспортных перевозок (между регионами, на федеральном и региональном уровне).

В заключение, можно отметить, что современный этап развития и анализ перевозок показывает растущий интерес населения к данному виду транспорта. Это также подтверждается положительной динамикой развития проекта «Речные магистрали», которая определяется увеличением числа маршрутов и регионов «покрытия» маршрутной сети, ростом количества перевезенных пассажиров с 34 до 52 тысяч человек.

Второй этап реализации многофункциональной системы «Речные магистрали» позволит определить факторы, препятствующие развитию воднотранспортной системы скоростных перевозок, сформировать базы данных по пассажиропотокам, определить модели управления флотом судоходных компаний и операторов скоростных маршрутов с учётом социально-экономического развития приречных регионов. Все это, в конечном счете, предопределяет реализацию следующих этапов данного проекта с целью развития скоростных пассажирских перевозок.

Список литературы:

1. Новиков, А. В. Экономическое обоснование по развитию пассажирских перевозок на скоростном водном транспорте в Приволжском федеральном округе / А. В. Новиков, Е. А. Мистюкова // Современные проблемы цивилизации и устойчивого развития в информационном обществе : Сборник материалов II Международной научно-практической конференции, Москва, 26 марта 2021 года. – Махачкала: Общество с ограниченной ответственностью "Институт развития образования и консалтинга", 2021. – С. 220-228. – DOI 10.34755/IROK.2021.39.87.086. – EDN BTGYKU.

2. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2024 года №309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года». – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202405070015> (дата обращения: 29.03.2025).



3. Транспорт в России: информационно-статистические сборники Федеральной службы государственной статистики. – URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/dokument/13229> (дата обращения: 29.03.2025).
4. Домнина О.Л., Иванов М.В., Митрошин С.Г., Исанин К.А. Обоснование организации высокоскоростных водных перевозок пассажиров в Приволжском федеральном округе// Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2018.
5. Исаева А.А. Социально-экономические аспекты развития пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации: Дисс. канд. эконом. наук: 08.00.05 / Гос. ун-т упр. - Москва, 2007. - 153 с.
6. Экономика пассажирского транспорта: учебное пособие / коллектив авторов; под общей редакцией проф. В.А. Персианова – 2-е изд., стер. – М.: КНОРУС, 2022. – 390 с.

