

УДК 621.355

ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ АСПЕКТЫ И ПРОБЛЕМЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Белова Анастасия Алексеевна¹, аспирант кафедры логистики и маркетинга

e-mail: belova.nasta06@yandex.ru

Бафанов Артём Павлович², первый заместитель министра

e-mail: abafanov@mail.ru

Костров Владимир Николаевич¹, проф., д.э.н., заведующий кафедрой логистики и маркетинга

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

² Министерство экологии и природных ресурсов Нижегородской области, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В настоящей статье рассмотрены ключевые инфраструктурные аспекты развития скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации. Выявлены основные барьеры развития отрасли, связанные с состоянием причальной инфраструктуры, необходимостью обновления скоростного флота, вопросами субсидирования и формирования мультимодальных маршрутов. Предложены направления совершенствования инфраструктурного обеспечения скоростных пассажирских перевозок с учётом стратегических задач транспортной политики государства.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, скоростные пассажирские перевозки, причальная инфраструктура, мультимодальные перевозки.

INFRASTRUCTURAL ASPECTS AND PROBLEMS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED INLAND WATER TRANSPORT

Anastasia A. Belova¹, Doctoral Student

e-mail: belova.nasta06@yandex.ru

Artem P. Bafanov², First Deputy Minister

e-mail: abafanov@mail.ru

Vladimir N. Kostrov¹, Professor, Doctor of Economic Sciences, Head of the Department of Logistics and Marketing

e-mail: vnkostrov@yandex.ru

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

² Ministry of Ecology and Natural Resources of the Nizhny Novgorod Region, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. This article discusses the key infrastructure aspects of the development of high-speed passenger transportation in the inland water transport of the Russian Federation. It identifies the main barriers to the development of the industry, which are related to the state of the berthing infrastructure, the need to update the high-speed fleet, and the issues of subsidies and the formation of multimodal routes. The article proposes ways to improve the infrastructure support for high-speed passenger transportation, taking into account the strategic objectives of the state's transport policy.

Keywords: inland water transport, high-speed passenger transportation, port infrastructure, and multimodal transportation.

На сегодняшний день внутренний водный транспорт (ВВТ) является неотъемлемой частью транспортной системы Российской Федерации, обеспечивая транспортную доступность значительной части территории страны. При этом, согласно Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации, внутренние водные пути представляют собой пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации [1].

Как мы видим, в последние годы наблюдается устойчивый рост интереса к скоростным пассажирским перевозкам по внутренним водным путям. Под скоростными пассажирскими перевозками на ВВТ понимается транспортировка пассажиров судами, развивающими скорость от 30 км/ч [2]. В контексте национальных инициатив по экологии и транспорту, ориентированных на устойчивое развитие, внутренний водный транспорт выделяется как способ передвижения с низким уровнем выбросов и значимой социальной значимостью. Тем не менее, для достижения устойчивого развития скоростного пассажирского водного транспорта необходима разработка инфраструктурной системы, которая будет соответствовать требованиям устойчивости: обеспечивать надежность, интегрироваться в мультимодальные транспортные сети и быть экологически совместимой.

Так, А.П Бафанов, отмечает, что за период с 2022 по 2024 год количество перевезённых пассажиров увеличилось с 9 до 14 млн человек, что составляет прирост в 55% [3]. По данным Росморречфлота, в навигацию 2024 года транспортные перевозки по внутренним водным путям России охватили свыше 11 млн человек, демонстрируя рост на 3,8% по сравнению с показателями 2023 года [4]. В первом полугодии 2025 года этот показатель достиг 4,4 млн человек, увеличившись на 30,5% относительно аналогичного периода 2024 года.



Рисунок 1 – Объем перевозок пассажиров на ВВТ, (млн. чел.)

Стратегические планы развития транспортной системы России, закреплённые в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, предусматривают значительное увеличение пассажирских перевозок по внутренним водным путям — до 19 млн человек к 2030 году [5]. Достижение данного целевого показателя требует комплексного решения инфраструктурных задач, представленных авторами на рисунке 2.



Рисунок 2 – Структура ключевых инфраструктурных задач для достижения целевого показателя по пассажироперевозкам к 2030 году

Статистические данные отрасли показывают, что инфраструктура внутренних водных путей состоит из 117 речных портов, 491 грузового причала и 496 пассажирских причалов. Важно отметить, что около 20% гидротехнических объекта отнесены к категории неудовлетворительных и опасных [6]. Для того, чтобы сформулировать конкретные решения для обозначенных проблем, были классифицированы главные инфраструктурные вызовы. Они представлены в таблице 1.

Таблица 1. Ключевые инфраструктурные проблемы и направления совершенствования скоростных пассажирских перевозок на ВВТ

Проблема	Текущее состояние / Последствия	Предлагаемые направления решения
1. Физический и моральный износ причальной инфраструктуры	Около 20% ГТС – неудовлетворительные и опасные. Нехватка специализированных причалов для СПК, что ограничивает маршрутную сеть и безопасность	Модернизация и новое строительство причалов, адаптированных для СПК. Создание транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) для мультимодальной интеграции
2. Дефицит современного скоростного флота	Несоответствие части судов современным требованиям по скорости, комфорту и экологичности. Ограничивает пропускную способность и привлекательность	Расширение госпрограмм субсидирования строительства/лизинга судов (проекты «Метеор 120Р», «Валдай»). Стимулирование обновления парка флота.
3. Слабая мультимодальная интеграция	Несинхронизированные расписания разных видов транспорта, отсутствие единых билетов. Увеличивает общее время поездки и снижает конкурентоспособность	Формирование единого информационного пространства. Разработка и внедрение интегрированных мультимодальных маршрутов и тарифов
4. Недостаточный уровень цифровизации услуг	Ограниченный онлайн-доступ к планированию, покупке билетов и отслеживанию рейсов. Снижает удобство для пассажиров, особенно молодой аудитории	Развитие мобильных приложений и онлайн-платформ для бронирования, информирования и оплаты. Внедрение «умных» остановочных пунктов
5. Региональная диспропорция в развитии	Концентрация инфраструктуры (как в Нижегородской области) при недостатке в других перспективных регионах. Не позволяет реализовать сетевой эффект	Тиражирование успешных региональных моделей на другие бассейны (Обь-Иртышский, Енисейский) с учетом их специфики

Развитие скоростных пассажирских перевозок требует создания специализированной причальной инфраструктуры, адаптированной к особенностям эксплуатации судов на подводных крыльях. В Нижегородской области, являющейся одним из лидеров развития скоростного водного сообщения, сформирована сеть как собственной, так и арендуемой причальной инфраструктуры. Собственная инфраструктура включает понтонные причалы различных размеров (от 25,4 x 8,3 м до 65,5 x 14,5 м), расположенные в Нижнем Новгороде, Балахне, Макарьево и Юрино. Арендуемая инфраструктура охватывает причалы в Юрьевце, Чкаловске, Городце, Павлово, Козьмодемьянске и Чебоксарах [7].

Эффективное внедрение концепции устойчивого развития в области пассажирских перевозок по внутренним водным путям недостижимо без скоординированных действий всех уровней власти и неразрывного партнёрства с бизнес-сектором. При поддержке



федеральных инициатив большое значение имеет функционирование Министерства транспорта Российской Федерации и Росморречфлота. В их обязанности входит объединение проектов по модернизации причальных комплексов для высокоскоростных судов с национальными проектами и государственными программами, а также активная поддержка разработки единых цифровых платформ, которые будут оказывать содействие в развитии мультимодальных перевозок.

Для роста транспортной доступности населения значимо акцентировать внимание на совершенствовании транспортно-пересадочных узлов в более востребованных точках маршрута. Подобный метод предоставит беспрепятственное сочетание водного транспорта с автомобильным и транспортом последней мили в рамках поездок среди населения. Не стоит также забывать о интенсивной взаимосвязи транспортного планирования и роста популярности туристических кластеров.

Со стороны бизнес-сообщества – операторов перевозок, судостроительных и IT-компаний – наиболее перспективным путем видится формирование консорциумов для реализации комплексных проектов «под ключ», которые включали бы одновременную поставку современных судов, модернизацию причальной инфраструктуры и внедрение сквозных цифровых сервисов для пассажиров. Только такой многоуровневый и партнерский подход позволит создать эффективную и конкурентоспособную систему скоростных водных перевозок.

На основе проведенного анализа можно выделить следующие приоритетные направления развития инфраструктуры скоростных пассажирских перевозок:

- модернизация и развитие причальной инфраструктуры, включающая строительство новых причалов и организация развития мультимодальных маршрутов;
- расширение программ государственной поддержки судостроения и субсидирования перевозок. Планами ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева предусмотрено строительство более 20 новых судов на подводных крыльях до конца 2027 года для различных регионов России [8];
- формирование единого информационного пространства, обеспечивающего совместимость данных различных видов транспорта. Синхронизация графиков движения в рамках мультимодальных маршрутов позволит минимизировать время ожидания при пересадках и повысить привлекательность перевозок [3];
- развитие цифровизации транспортных и мультимодальных сервисов для обеспечения доступа к услугам более широкой аудитории посредством мобильных приложений и онлайн-платформ [3].

Таким образом, реализация данных направлений позволит обеспечить повышение транспортной доступности территорий, стимулирование туристической индустрии и улучшение качества жизни населения.

Список литературы:

1. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ (ред. от 08.08.2024) // СПС «КонсультантПлюс». — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650/ (дата обращения: 26.05.2026).
2. Приказ Минтранса России от 05.05.2012 № 140 (ред. от 11.12.2015) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» // «КонсультантПлюс». — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_136076/ (дата обращения: 26.05.2026).
3. Белова, А.А. Ключевые вопросы моделирования и организации мультимодальных пассажирских маршрутов на внутреннем водном транспорте / А.А. Белова, А.П. Бафанов,



В.Н. Костров, Д.А. Коршунов // Материалы международного научно-промышленного форума «Транспортные горизонты развития». — 2025. — Секция VII. — С. 1–6.

4. По субсидируемым маршрутам на Волге скоростные суда в 2024 году перевезли 34 тыс. пассажиров // ПортНьюс. — 2024. — 24 декабря. — URL: <https://portnews.ru/news/371833/> (дата обращения: 26.05.2026).

5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р «Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // Официальный сайт Правительства РФ. — URL: <http://government.ru/docs/43948/> (дата обращения: 26.05.2026).

6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 29.02.2016 № 327-р «Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года» // Официальный сайт Правительства РФ. — URL: <http://government.ru/docs/22004/> (дата обращения: 26.05.2026).

7. Итальянцев, Н.С. Современные проблемы развития транспортно-логистической и сервисной инфраструктуры региональных и межрегиональных перевозок пассажиров на скоростных судах / Н.С. Итальянцев, А.О. Ничипорук, А.П. Бафанов, В.Н. Бутченко // Материалы научной конференции ВГУВТ. — 2025.

8. Более 20 новых судов на подводных крыльях построит ЦКБ им. Алексеева до конца 2027 года // Mashnews. — 2024. — URL: <https://mashnews.ru/bole-20-novyix-sudov-na-podvodnyix-kryilyax-postroit-czkb-im.-alekseeva-do-koncza-2027-goda.html> (дата обращения: 26.05.2026).

9. В Нижегородской области СПК «Валдай» и «Метеор» за навигацию 2024 года выполнили 4 197 рейсов // ПортНьюс. — 2024. — 22 октября. — URL: <https://portnews.ru/news/369363/> (дата обращения: 26.05.2026).

10. Бафанов, А.П. Концептуальные аспекты и методический подход к дифференцированному тарифообразованию в системе инновационных комбинированных пассажирских перевозок / А.П. Бафанов, В.Н. Костров // Экономика, предпринимательство и право. — 2024. — Т. 14, № 10. — С. 5653–5666.

11. 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 Волжской государственной академии водного транспорта. — 2018. — № 57. — С. 191–199.

