

УДК 338.47

АНАЛИЗ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В САМАРСКОМ РЕГИОНЕ

Бодров Олег Олегович¹, аспирантe-mail: bodrov.knn@ya.ru**Новикова Татьяна Евгеньевна¹**, к.э.н., доцентe-mail: novikova2009@inbox.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В работе проведён анализ стратегии создания и развития сети скоростных пассажирских перевозок судами на подводных крыльях (СПК) в Самарском регионе, интегрированной в межрегиональную транспортную систему Поволжья, обеспечивающей качественно новый уровень мобильности населения, стимулирующей внутренний туризм и достигающей целевых показателей экономической эффективности при поддержке бюджетов всех уровней.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, суда на подводных крыльях (СПК), пассажирские перевозки, стратегия, внутренний туризм.

ANALYSIS OF THE STRATEGY FOR THE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED PASSENGER TRANSPORTATION IN THE SAMARA REGION

Oleg O. Bodrov¹, Doctoral Studente-mail: bodrov.knn@ya.ru**Tatyana E. Novikova¹**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professore-mail: novikova2009@inbox.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The paper analyzes the strategy of creating and developing a network of high-speed passenger transportation by hydrofoil vessels (HVs) in the Samara region, integrated into the interregional transport system of the Volga region, providing a qualitatively new level of population mobility, stimulating domestic tourism, and achieving economic efficiency targets with the support of budgets at all levels.

Keywords: inland water transport, hydrofoil vessels (HVs), passenger transportation, strategy, domestic tourism.

Актуальность выполненного исследования обоснована тем, что развитие внутреннего водного транспорта является стратегическим приоритетом транспортной политики Российской Федерации, что отражено в программных документах, включая проект «Речные магистрали». Этот проект направлен на возрождение пассажирского судоходства,

повышение мобильности населения и раскрытие туристического потенциала волжских регионов.

В Самарской области, несмотря на выгодное географическое положение на пересечении транспортных коридоров, сеть скоростных пассажирских перевозок практически отсутствует. Существующие виды транспорта (автобус, поезд, личный автомобиль) либо недостаточно быстры, либо создают высокую нагрузку на дорожную сеть, либо не обеспечивают необходимого уровня комфорта для поездок к туристическим кластерам (Ширяево, Зольное, Лбище) и крупным городам Поволжья.

Таким образом, разработка стратегии развития скоростных перевозок судами на подводных крыльях (СПК) от/до Самары является актуальной задачей. Она направлена на выполнение миссии — обеспечение качественно новой мобильности жителей и гостей региона, а также на реализацию целей развития: расширение географии маршрутной сети, интеграцию с соседними субъектами, стимулирование внутреннего туризма и получение социальных, экономических и экологических эффектов.

Цели развития — формирование сети пассажирских перевозок, связывающей Самару с ключевыми городами Поволжья (Тольятти, Ульяновск, Казань, Саратов) и туристическими кластерами региона; интеграция речного транспорта в межрегиональную транспортную систему для стимулирования внутреннего туризма и обеспечения транспортной доступности; расширение географии маршрутной сети; достижение экономической эффективности за счет межрегиональной кооперации, государственной поддержки и ценовой политики, обеспечивающей баланс между доступностью для населения и устойчивостью перевозок.

Распоряжение Правительства региона от 27 февраля 2015 г. № 123-р акцентирует внимание на поддержании существующей маршрутной сети, обновлении флота и развитии причальной инфраструктуры. Приоритет отдаётся традиционным формам перевозок — туристическим круизам и сезонным пригородным маршрутам. Скоростное пассажирское сообщение как самостоятельное стратегическое направление в Концепции не выделено. Отсутствуют целевые показатели по развитию высокоскоростных линий, их интеграции в агломерационную транспортную систему и созданию соответствующей инфраструктуры [4].

Стратегический подход Самарской области можно охарактеризовать как консервативный, ориентированный на сохранение сложившейся модели. Потенциал Волги как транспортной артерии для повседневной мобильности населения в программном документе не раскрыт, а сам водный путь рассматривается преимущественно через призму туризма и сезонных перевозок. Самарская область, располагая мощной агломерацией, сохраняет фокус на исторически сложившейся модели сезонных туристических перевозок, не используя потенциал Волги для решения задач городской мобильности.

Перспективы развития скоростного судоходства в Волжском бассейне связаны с реализацией проекта «Речные магистрали», стартовавший в 2023 году (планируемый объем перевозок – 35 тыс. пассажиров) [6], который может стать катализатором для соседних регионов, а также с формированием межрегиональных маршрутов на основе кооперации субъектов. Для этого необходим переход от разрозненных региональных стратегий к совместному проектированию, включая создание межрегиональной маршрутной сети с интеграцией в транспортные коридоры Поволжья, обоснование потребности в государственной поддержке (софинансирование из федерального и регионального бюджетов), формирование целевых показателей эффективности (пассажиропоток, загрузка флота, доступность тарифов), а также синхронизацию с развитием причальной инфраструктуры и туристических кластеров, что позволит преодолеть консервативный характер действующей региональной политики и реализовать потенциал Волги как



полноценной транспортной артерии для повседневной и туристической мобильности. Из уже намеченных инициатив по развитию скоростного судоходства стоит отметить, что в рамках третьего этапа проекта «Речные магистрали» планируется открытие линии Ульяновск-Саратов, которая проходит через Самару [8]. Также в Самаре выполняется строительство нового речного порта [7].

Из Самары по Волге внутри региона можно доехать до таких крупных городов, как Тольятти и Сызрань. Также по пути встречаются небольшие поселения, имеющие свои достопримечательности: Ширяево, Богатырь, Зольное (Жигулевский государственный природный заповедник), Ермаково, Лбище (Свято-Богородский Казанский мужской монастырь, база отдыха), Малая Рязань (пещера Степана Разина) и другие. За пределами региона, вверх по Волге из Самары можно добраться до таких крупных городов, как Дмитровград, Ульяновск, Казань, Набережные Челны, Чебоксары, Нижний Новгород. А вниз по Волге – до Саратова и Волгограда.

В качестве стоимости поездки на личном автомобиле была взята стоимость топлива, рассчитанная исходя из использования бензина АИ-95 стоимостью 69 руб/литр и средним расходом 8л/100км. Для расчета стоимости поездки на СПК, в качестве ориентира был взят девятичасовой речной маршрут на СПК «Метеор» Нижний Новгород – Казань, стоимостью на 2026 год – 2800 рублей на одного пассажира [Ошибка! Источник ссылки не найден.]. Протяженность маршрута – 406 км. Стоимость 1 км пути - 6,9 руб, исходя из этого была рассчитана стоимость поездки от Самары до других городов. Время в пути рассчитано исходя средней скорости СПК Метеор 65 км/ч (табл.1).

В целом, таблица 1 подтверждает, что в большинстве случаев существующие виды транспорта либо уступают по времени доставки пассажиров, либо неоптимальные по соотношению цены и комфорта. Скоростные суда на подводных крыльях способны занять эту нишу, особенно если опираться на успешный опыт Нижегородской области и Чувашии. Для Самары стратегически важно сделать ставку на межрегиональные маршруты, поскольку они могут претендовать на федеральное софинансирование, и выстраивать ценовую политику на уровне «автобус плюс 20–30 процентов» за счёт значительного выигрыша во времени и качестве поездки.

Таблица 1. Время пути и стоимость маршрута из Самары до крупных городов Поволжья

Пункт назначения	Железнодорожный транспорт		Личный автомобиль		Автобусный транспорт		СПК	
	время	стоимость, руб.	время	стоимость, руб.	время	стоимость, руб.	время	стоимость, руб.
Тольятти	1-30	1000	2-00	450	3-00	400	0-52	550
Сызрань	2-00	1200	2-45	600	3-00	1250	1-15	800
Дмитровград	-	-	2-30	1050	-	-	2-03	1300
Ульяновск	7-00	3200	4-00	1100	4-30	1600	2-10	1400
Казань	13-00	3600	5-30	2200	5-00	2100	4-20	2800
Набережные Челны	25-00	3800	6-00	3000	8-00	3150	6-00	3800
Чебоксары	17-00	4800	7-00	2900	12-00	2800	5-40	3600
Нижний Новгород	11-00	3200	9-00	4200	-	-	8-15	5200
Саратов	9-00	1800	6-00	2200	8-00	2070	4-20	2800
Волгоград	17-00	2800	11-00	4200	-	-	6-10	5200

Была выполнена оценка потенциального пассажиропотока на скоростных судах «Метеор» из Самары по десяти городам Поволжья (табл. 2).

Таблица 2. Пассажиропоток из Самары с использованием СПК «Метеор-120»

Пункт назначения	Количество поездок в день	Пассажиронаселенность			
		100%	90%	80%	70%
Тольятти	2	240	216	192	168
Сызрань	2	240	216	192	168
Дмитровград	2	240	216	192	168
Ульяновск	2	240	216	192	168
Казань	1	120	108	96	84
Набережные Челны	1	120	108	96	84
Чебоксары	1	120	108	96	84
Нижний Новгород	1	120	108	96	84
Саратов	1	120	108	96	84
Итого	13	1560	1404	1248	1092

Использование пассажирских перевозок скоростными судами в Самарском регионе предполагает социальные, экономические и экологические эффекты.

Социальные эффекты заключаются в повышении мобильности населения за счет значительного сокращения времени в пути (особенно для маршрутов до Тольятти, Ульяновска и Саратова), создании альтернативы личному автотранспорту и снижении утомляемости пассажиров благодаря комфорту и панорамным видам, а также в развитии доступного туризма для жителей и гостей региона.

Экономические эффекты заключаются в стимулировании внутреннего туризма и развитии сопутствующих услуг (экскурсии, гостиницы, общепит), в создании новых рабочих мест, обновлении флота и причальной инфраструктуры, а также потенциале для межрегиональной кооперации и привлечения федерального софинансирования.

Экологические эффекты: плюсы состоят в снижении углеродного следа по сравнению с автомобильным транспортом, уменьшении нагрузки на дорожную сеть и парковочные пространства, а также в соответствии «зеленым» трендам, что может дать преимущества при получении грантов или льготного кредитования.

Далее был выполнен SWOT-анализ стратегии развития судоходной компании Самарского порта. В рамках анализа были выделены сильные и слабые стороны стратегии, а также потенциальные возможности и угрозы (табл.3).

Таблица 3. SWOT-анализ стратегии развития судоходной компании Самарского порта

Сильные стороны (S — Strengths)	Слабые стороны (W — Weaknesses)
1. Современные суда типа «Валдай» и «Метеор» уже успешно эксплуатируются в соседних регионах, доказав надежность и эффективность.	1. Навигация возможна лишь с мая по сентябрь, что ограничивает годовую выручку и загрузку флота, требуя поиска способов заработка в межсезонье.
2. Путь проходит мимо уникальных объектов (Жигулевский заповедник, пещера Степана Разина, монастыри), что превращает поездку в отдельный турпродукт и создает добавочную стоимость.	2. Ориентация на цену аналогов (Нижний Новгород — Казань, 2800 руб.) показывает, что тариф может оказаться выше автобусного, что сделает его недоступным для массовой аудитории без господдержки.

3. Опыт компаний «Водолет» (Нижний Новгород) и Чебоксарского порта доказывает жизнеспособность модели и позволяет использовать готовые наработки.	3. Малые населенные пункты (Ширяево, Зольное, Лбище) не имеют современных причалов, способных принимать скоростные суда, что требует дополнительных инвестиций.
4. Меньший углеродный след по сравнению с автомобилями, что соответствует мировым «зеленым» трендам и может дать преимущество при получении грантов или льготного кредитования.	4. Стоимость одного судна «Метеор» составляет около 740 млн рублей, а для обеспечения заявленной частоты рейсов потребуется несколько единиц флота, что требует значительных стартовых инвестиций.
5. Например, на маршруте до Саратова СПК способны догнать или обогнать автомобиль по времени в пути, предлагая при этом более высокий уровень комфорта.	5. Недостаточная частота рейсов (особенно на дальних направлениях — 1 раз в день) может отпугнуть деловых пассажиров, привыкших к гибкому графику.
Возможности (О — Opportunities)	Угрозы (Т — Threats)
1. Действующая практика (1/3 — федеральный бюджет, 2/3 — региональный) является ключевым экономическим фундаментом для запуска и поддержания доступных тарифов.	1. На коротких маршрутах (Тольятти) дешевле автобус, на дальних (Казань) быстрее личный автомобиль. Убедить пассажира пересесть на речной транспорт сложно.
2. Тренд на путешествия по России создает благоприятную конъюнктуру; панорамные виды и комфорт позиционируют поездку как отдельное впечатление, а не просто способ добраться из точки А в точку Б.	2. Субсидии могут быть сокращены или перераспределены в зависимости от экономической ситуации, что поставит под угрозу всю бизнес-модель.
3. Стыковка рейсов с Татарстаном, Чувашией и Нижегородской областью позволиткратно увеличить пассажиропоток за счет транзитных пассажиров и создать комплексные маршруты (например, Саратов — Казань).	3. Прогрессирующее обмеление Волги, ранний ледостав или аномальная жара могут сократить навигационный период или сделать отдельные рейсы невозможными (форс-мажор).
4. Ставка на межрегиональные рейсы (Казань, Ульяновск, Саратов) открывает доступ к федеральному софинансированию, в отличие от чисто областных линий.	4. Жители могут не воспринять речной транспорт как надежную альтернативу из-за привычки к личному авто, а также из-за проблем с логистикой «первой и последней мили» (как добраться от причала до центра города).
5. Возможность пакетирования билетов с экскурсионными программами, гостиницами и трансферами для создания готовых туристических продуктов.	

Проведенный анализ стратегии развития скоростных пассажирских перевозок в Самарском регионе позволяет заключить, что пока не в полной мере реализуется потенциал Волги, как высокоэффективной транспортной артерии. Однако, сравнительный анализ временных и стоимостных параметров демонстрирует устойчивое конкурентное преимущество СПК «Метеор» на ключевых направлениях. Это создает объективные предпосылки для перераспределения пассажиропотока в пользу водного транспорта, что подтверждается выполненными расчетами.

Для успешной реализации стратегии необходим переход от разрозненных региональных инициатив к системному межрегиональному проектированию в рамках федерального проекта «Речные магистрали». Целесообразна реализация следующих мер:

1. Приоритетное развитие межрегиональных маршрутов (Казань, Ульяновск, Саратов), позволяющих претендовать на софинансирование из федерального бюджета.

2. Формирование гибкой тарифной политики на уровне «автобусный тариф + 20-30%», обеспечивающей баланс между транспортной доступностью и экономической устойчивостью перевозчика.

3. Синхронизация ввода флота с модернизацией причальной инфраструктуры и стыковкой с туристическими кластерами (Ширяево, Зольное).

Таким образом, запуск сети скоростных судов на подводных крыльях в Самарском регионе является не узкоотраслевой транспортной задачей, а комплексным инфраструктурным проектом. Его реализация позволит интегрировать агломерацию в единое социально-экономическое пространство Поволжья, создав устойчивый стимул для развития туризма и экологизации перевозок.

Список литературы:

1. Водоilet НН. Тарифы [Электронный ресурс] : [сайт]. — URL: <https://vodoletnn.ru/tariff> (дата обращения: 05.05.2026)
2. Продажную стоимость судна на подводных крыльях "Валдай 45Р" оценили в 100 млн рублей [Электронный ресурс] // Корабел.ру : новости судостроения. — 06.07.2018. — URL: https://www.korabel.ru/news/comments/prodazhnuyu_stoimost_sudna_na_podvodnyh_krylyah_valday_45r_ocenili_v_100 mln_rublei.html (дата обращения: 05.05.2026)
3. Meteor 120R: passenger hydrofoil [Электронный ресурс] // ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева: [сайт]. — URL: <http://www.ckbspk.ru/en/products/suda-na-podvodnyih-kryilyah/meteor-120r/> (дата обращения: 05.05.2026)
4. Гаспарян Т. Власти Ростовской области приобретут судно «Метеор» за 741,2 млн рублей [Электронный ресурс] // Коммерсантъ. — 31.03.2025. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/7621752> (дата обращения: 05.05.2026)
5. Распоряжение Правительства региона от 27 февраля 2015 г. № 123-р
6. Андрей Никитин рассказал депутатам Госдумы об успехах в развитии транспортного комплекса России [Электронный ресурс] // Минтранс РФ [сайт]. — URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12438> (дата обращения: 05.05.2026)
7. В Самарской области создается новый речной порт // TVSAMARA.RU. — 30 июня 2025. — URL: <https://tvsamara.ru/news/v-samarskoi-oblasti-sozdaetsya-novyi-rechnoi-port/> (дата обращения: 05.05.2026)
8. Новости // Морские вести России. — URL: <https://morvesti.ru/news/1679/113819/> (дата обращения: 05.05.2026)

