

УДК 332.1:656.62

*М. А. Асаул*

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова», Санкт-Петербург, e-mail: asaul-m-a@mail.ru

*А. Г. Оганесян*

ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова», Санкт-Петербург, e-mail: stroikontroler@mail.ru

### **ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, внутренний водный транспорт, объем перевозок, транспортная стратегия, мобильность населения, транспортный канал.

В статье проанализированы проблемы пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации и предложены возможные пути их решения, направленные на достижение цели по увеличению объемов перевозки пассажиров внутренним водным транспортом, заявленной в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. Особый акцент сделан на возобновлении регулярных перевозок пассажиров водным транспортом в городах России с развитыми водными коммуникациями, поскольку для новых жилых кварталов, расположенных у реки, быстрее и дешевле организовать речные маршруты, чем выстроить инфраструктуру наземного городского пассажирского транспорта, что способствует повышению транспортной доступности.

*М. А. Asaul*

St. Petersburg State University of Marine and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov, Saint-Petersburg, e-mail: asaul-m-a@mail.ru

*A. G. Oganesyanyan*

St. Petersburg State University of Marine and River Fleet named after Admiral S.O. Makarov, Saint-Petersburg, e-mail: stroikontroler@mail.ru

### **PASSENGER TRANSPORTATION BY INLAND WATERWAY IN THE RUSSIAN FEDERATION: PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT**

**Keywords:** passenger transportation, inland waterway transport, volume of traffic, transport strategy, population mobility, transport channel.

The article analyzes the problems of passenger transportation by inland waterway in the Russian Federation and suggests possible solutions aimed at achieving the goal of increasing the volume of passenger transportation by inland waterway, stated in the Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period up to 2035. Special emphasis is placed on the resumption of regular passenger transportation by water transport in Russian cities with developed water communications, since it is faster and cheaper to organize river routes for new residential areas located by the river than to build an infrastructure of land-based urban passenger transport, which contributes to increased transport accessibility.

#### **Введение**

Одной из целей Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (Стратегия), утвержденной Правительством РФ

в ноябре 2021 года, является «повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма» [9]. В сфере внутреннего водного транспорта (ВВТ) целевым индикатором её достижения указан «годовой

объем перевозки пассажиров ВВТ во всех видах сообщения – 19 млн пассажиров в год к 2030 году и 21,1 млн пассажиров к 2035 году» [7]. В 2020 году, накануне принятия Стратегии, «годовой объем перевозок пассажиров внутренним водным транспортом во всех видах сообщения составлял 7,7 млн пассажиров в год» [8]. То есть, за десять данный показатель должен вырасти в 2,5 раза. Заявленная в Стратегии амбициозная задача требует анализа существующих проблем и перспектив развития пассажирских перевозок ВВТ в Российской Федерации, и свидетельствует об актуальности выбранной темы.

Цель исследования – провести анализ существующих проюлем в сфере пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Российской Федерации. На основе проведенного анализа предложить основные направления и возможные пути решения выявленных проблем.

#### Материал и методы исследования

В качестве инструментов исследования применены общелогические методы: анализ, синтез, индукция, дедукция и аналогия, системный метод, а также методы исследования научных трудов: метод анализа и обобщения, библиографический, формальный и структурный. Информационной базой исследования послужили: научные источники в виде данных и сведений из книг, журнальных статей, научных докладов и отчетов, материалов научных конференций, семинаров; данные ресурса

eLibrary, материалы разных организаций по исследуемой теме.

#### Результаты исследования и их обсуждение

Объем перевозок пассажиров ВВТ за период с 2016 по 2020 год демонстрировал уверенную тенденцию к снижению, после чего наметился восстановительный рост. При этом количество перевезенных пассажиров в 2023 году – 10,6 млн человек не достигло показателя 2016 года – 13,5 (рис. 1).

В 2020 году объем перевозок упал на 30% по сравнению в предыдущим годом, что значительно выше сокращения объема перевозок, наблюдавшегося в предыдущие годы, не выходящего за пределы 10%. Такое резкое падение связано с ограничениями передвижения граждан страны введенными в связи с пандемией коронавируса. Указанный вывод подтверждается аналогичным резким падением объемов пассажирских перевозок в 2020 году по всем видам транспорта общего пользования (таб. 1).

Следует отметить, что темпы снижения объема перевозок грузов ВВТ и их последующего роста за тот же период аналогичны с опережением на один год (рис. 2).

Это позволяет сделать вывод, о том, что в сфере перевозок по внутренним водным путям (ВВП) имеется ряд проблем следствием которых является описанная тенденция, и, без устранения которых достижение заявленных в Стратегии целей по более чем двукратному росту объема перевозок пассажиров ВВТ, представляется проблематичным.

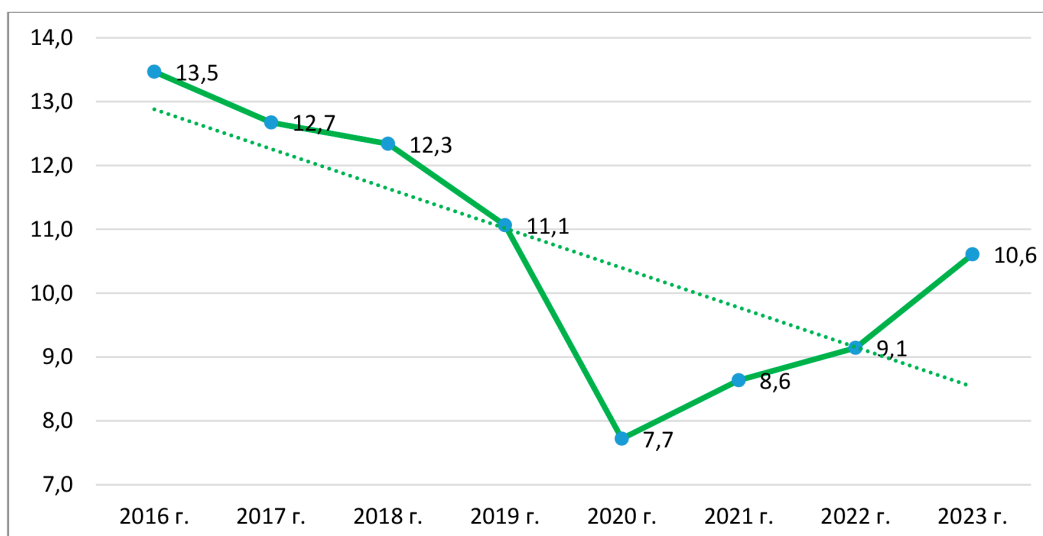


Рис. 1. Объемы перевозок пассажиров внутренним водным транспортом в РФ, млн чел. [6]

Таблица 1

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования по РФ [7]

	Железно- дорожный	Автобусный	Трамвайный	Троллейбусный	Метрополитен	Морской	Внутренний водный	Воздушный	Всего
2016	1 040	11 296	1 397	1 483	3 312	13	13	91	18 645
2017	1 121	11 185	1 327	1 376	3 298	12	13	108	18 439
2018	1 160	10 912	1 259	1 263	3 381	8	12	118	18 114
2019	1 201	10 637	1 240	1 148	3 451	6	11	131	17 826
2020	876	7 695	889	760	2 189	5	8	71	12 493
2021	1 059	8 031	992	808	2 680	5	9	112	13 696
2022	1 143	8 458	999	831	2 898	3	9	96	14 437

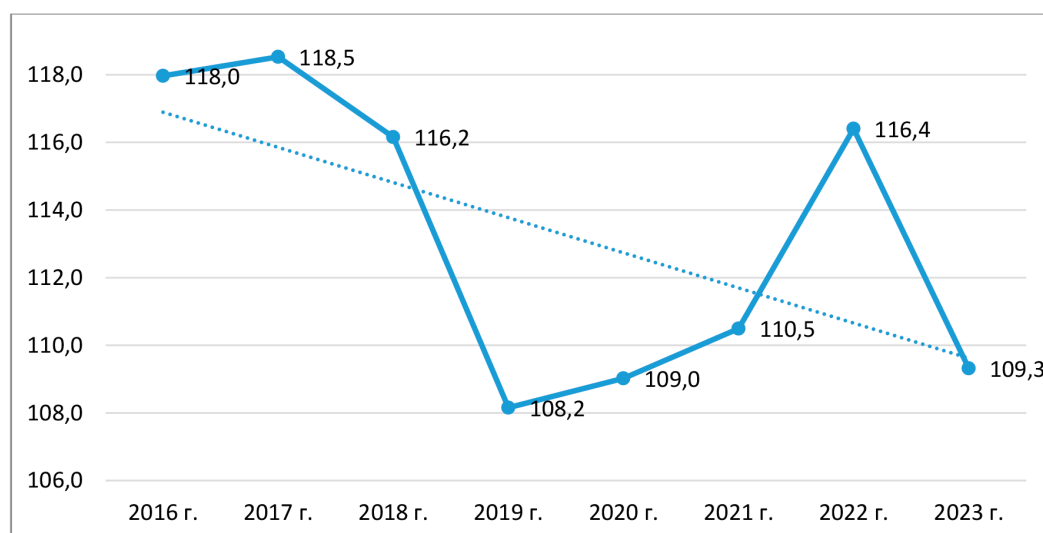


Рис. 2. Объемы перевозок грузов внутренним водным транспортом в РФ, млн т [6]

В рамках XVII Международного форума «Транспорт России» прошла отраслевая конференция «Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития» (16.10.2023). Участники конференции обсудили состояние пассажирских перевозок ВВТ, проблемы, возникающие в данной сфере и возможные пути их решения.

В качестве ключевой проблемы все участники конференции отметили неудовлетворительное состояние ВВП, реконструкции шлюзов, строительства гидроузлов и проведение дноуглубительных работ. Для комплексного решения данной проблемы в числе первоочередных мероприя-

тий предусмотрена «реализация ключевых для ВВП проектов, таких как: Городецкий гидроузел на реке Волга, Богаевский гидроузел на реке Дон. Увеличение пропускной способности гидроузлов и обеспечение круизных перевозок до городов Ростов-на-Дону и Таганрог» [3].

Другой основной проблемой препятствующей росту объем перевозок пассажиров ВВТ является недостаточность пассажирского флота [11]. Для решения задачи Стратегии по более чем двукратному увеличению к 2023 году годового объема перевозок пассажиров ВВТ, «исходя из запросов субъектов РФ, необходимо построить 360 единиц нового пассажирского флота» [4, 8].

Проблемы пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в РФ и возможные пути их решения

Проблемы	Пути решения
Высокая себестоимость пассажирских перевозок	Нулевая ставка НДС, система льготного налогообложения пассажирских перевозок водным транспортом
Устаревание флота	Льготный (не более 3%) лизинг для приобретения / строительства пассажирского флота
Высокая стоимость ремонта и нехватка запчастей	
Нехватка квалифицированных кадров	Унификация программ подготовки отраслевых специалистов и взаимное признание их дипломов в рамках государств-членов ЕАЭС
	Внесение изменений в образовательные программы подготовки специалистов высокоскоростных судов

Указанные проблемы и пути их решения обозначены всеми авторами, анализирующими проблемы развития пассажирских перевозок ВВТ в РФ [3, 4, 10, 12]. По результатам анализа публикаций посвященных данной проблематике можно выделить также и другие значимые проблемы, и возможные пути их решения (таб. 2).

В фокусе научного обсуждения находятся также весьма перспективные проекты «Евразийского канала» и «Волго-Печорско-го пути».

Идея проекта Евразийского канала заключается в соединении кратчайшим путем Каспийского моря (самого большого изолированного водного бассейна планеты) с Азовским и Черным морем [2]. Строительство канала возможно по географической границе Азии и Европы – долине Кумо-Манычской впадины. Он свяжет бассейны Индийского и Атлантического океанов с внутренними областями Евразии. Реализация проекта будет способствовать не только росту перевозок грузов водным транспортом, но и приведет к существенному росту объема пассажирских перевозок по внутренним водным путям.

Волго-Печорский путь (ВПП), предполагает строительство нового транспортного канала, по кратчайшему расстоянию между реками Печорой и Камой (полноводным притоком Волги). ВПП фактически стаёт ответвлением Северного морского пути, связывая с Мировым океаном внутренние области Евразийского континента [1]. Реализация данного проекта будет способствовать развитию портовой инфраструктуры, транспортных коммуникаций, создаст новые грузовые и пассажирские маршруты. Запуск ВПП интенсифицирует речное судоходства в европейской части России, расширив сеть внутренних водных пассажирских линий.

Особый интерес в контексте увеличения объемов перевозок пассажиров ВВТ представляет реализация проектов по запуску маршрутов регулярного речного транспорта в городах России с развитыми водными коммуникациями.

Санкт-Петербург стал пионером в возрождении регулярных водных пассажирских перевозок, хотя и его опыт нельзя назвать положительным.

Система общественного городского водного транспорта функционировала в Санкт-Петербурге с 2010 по 2015 годы. Работали 4 внутригородские линии. В 2012 году тариф на проезд был увеличен вдвое, для повышения окупаемости. С 2013 года осталась одна линия. В последний год функционирования (2015) пассажиропоток составил 59 тысяч человек, при этом 2/3 поездок приходились на выходные дни. В 2016 году система прекратила свою работу, в связи с отказом городских властей от её субсидирования.

Эстафету Санкт-Петербурга продолжила Москва. В настоящее время в Москве возобновилось регулярное движение речных судов и успело стать популярным видом транспорта. Это произошло в 2023 году, спустя 32 года после прекращения функционирования регулярных речных маршрутов. В качестве основных причин возрождения речного транспорта власти Москвы указывают следующие: востребованность, снижение нагрузки с автомобильных дорог, регулярность и всесезонность. Для новых жилых кварталов, расположенных у реки, быстрее и дешевле организовать речные маршруты, чем выстроить инфраструктуру наземного городского пассажирского транспорта, что способствует повышению транспортной доступности. Особый акцент власти Москвы делают на том, что новый речной транспорт

полностью экологичный благодаря работе на электричестве.

Речные маршруты успешно интегрированы в транспортную систему для 1,5 млн человек и 18 районов Москвы. Они связали 150 социальных объектов, 90 автобусных маршрутов, 23 станции метро, более 30 жилых комплексов и 30 бизнес-центров. На сегодняшний день действуют два маршрута:

- «Киевский – Сердце столицы» имеющий 6 причалов, протяженностью 7,5 км, с перспективой продления до парка «Фили» (12,2 км.);

- «ЗИЛ – Печатники» имеющий 6 причалов, протяженностью 9 км, с перспективой продления до 13 км и открытием 6-ти новых причалов [5].

Власти Москвы с оптимизмом оценивают перспективы развития данного направления, ведь в пике развития регулярных водных перевозок в Москве действовали 64 пассажирские линии, обслуживание ко-

торых осуществляли суда различного назначения и класса (около 70). В 1975 году было перевезено около 20 млн человек! Численность населения при этом была почти в 2 раза меньше (7,5 млн человек в 1975 г., и 13,1 млн человек в 2024 г.).

### Заключение

В заключение следует отметить, что обозначенные в настоящей статье проблемы и перспективы развития пассажирских перевозок ВВТ в РФ не могут считаться исчерпывающими. Для их решения требуется системный подход, который может быть реализован в рамках принятия и реализации отдельной государственной программы, направленной на стимулирование развития пассажирских перевозок ВВТ. Только такой подход, на наш взгляд, будет способствовать достижению поставленной в Стратегии цели по увеличению объема перевозок пассажиров внутренним водным транспортом.

### Библиографический список

1. Асаул М.А., Малыгин И.Г., Мохов А.Е. Волго-Печорский путь // Транспорт Российской Федерации. 2020. № 2(87). С. 11-15.
2. Асаул М.А., Мохов А.Е., Шаталова Н.В. Перспективы строительства Евразийского канала // Транспорт Российской Федерации. 2019. № 1(80). С. 8-13.
3. Кузьмичев И.К., Корнев А.Б., Малышкин А.Г., Любимов В.И. Актуальные проблемы организации социальных пассажирских перевозок на речном транспорте // Речной транспорт (XXI век). 2021. № 1(97). С. 19-24.
4. Легостаева Н.В., Королева Е.А. Тенденции и перспективы развития пассажирских перевозок на социально-значимых маршрутах речного транспорта в российских регионах // Концептуальные проблемы экономики и управления на транспорте: взгляд в будущее: труды международной научно-практической конференции, Москва, 19 октября 2023 года. М.: Дашков и К, 2023. С. 177-181.
5. Морозова О. Развитие речного транспорта в городе Москве. URL: [https://2023.transweek.digital/upload/iblock/dd0/hh2juxi44g99ialrvvuxs7p9j60du4yb/Morozova\\_Olga.pdf](https://2023.transweek.digital/upload/iblock/dd0/hh2juxi44g99ialrvvuxs7p9j60du4yb/Morozova_Olga.pdf) (дата обращения: 30.04.2024).
6. Объемы региональных и межрегиональных перевозок грузов и пассажиров внутренним водным транспортом. URL: <https://www.fedstat.ru/indicator/35049.do> (дата обращения: 30.04.2024).
7. Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования по Российской Федерации. URL: [https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass\\_03-2024.xlsx](https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/PerevPass_03-2024.xlsx) (дата обращения: 30.04.2024).
8. Пошивай А.И. Развитие пассажирских перевозок по внутренним водным путям Российской Федерации. URL: [https://2023.transweek.digital/upload/iblock/325/gcau2f5ziu3oo9k890qlc2zo4cscfa62/Poshivai\\_Aleksandr.pdf](https://2023.transweek.digital/upload/iblock/325/gcau2f5ziu3oo9k890qlc2zo4cscfa62/Poshivai_Aleksandr.pdf) (дата обращения: 30.04.2024).
9. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 N 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года». URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhL10nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 30.04.2024).
10. Сорокалетова Е.И. Проблемы и перспективы развития внутренних водных путей РФ // Экономика и бизнес: теория и практика. 2023. № 1-2(95). С. 83-91. DOI 10.24412/2411-0450-2023-1-2-83-91.
11. Чумарин А. Обеспечение пассажирских перевозок внутренним водным транспортом на социально-значимых маршрутах и в Арктической зоне. URL: [https://2023.transweek.digital/upload/iblock/627/bz6mlsfhanc8lu1f8tdydkryaefin43e/Chumarin\\_Airat.pdf](https://2023.transweek.digital/upload/iblock/627/bz6mlsfhanc8lu1f8tdydkryaefin43e/Chumarin_Airat.pdf) (дата обращения: 30.04.2024).
12. Asaul A.N., Mokhov A.E., Asaul M.A. Prospects for the development of inland water transport in Russia // European Journal of Natural History. 2021. No. 3. P. 3-8.