

РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА КАК ФАКТОР РОСТА ПАССАЖИРОЕМКОСТИ ВРП САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

© 2015 В.А. Носков, И.В. Носков*

Ключевые слова: стратегические экономические функции пассажирского водного транспорта, роль пассажирского водного транспорта в устойчивом развитии региона, региональная экономика, мировая экономика, пассажироёмкость ВРП региона, пассажироёмкость ВРП как показатель устойчивого развития экономики, Самаро-Тольяттинская агломерация, транспортная дискриминация населения.

Рассматривается стратегическая роль водной пассажирской транспортной системы в развитии Самарской области. Показаны резервы устойчивого экономического роста в регионе за счет пассажирского водного транспорта. Система пассажирского водного транспорта представлена как территориальный институт, показана ее роль в решении задач социально-экономического развития и в повышении конкурентоспособности региона в мировой экономике.

В Самарской области внутренний пассажирский водный транспорт имеет стратегическое значение для населения и экономики региона. Ежегодно по реке перевозится более 1 млн пассажиров. По данным государственной статистики, Самарская область занимает третье место среди субъектов РФ по объему пассажирских перевозок и первое место среди субъектов Приволжского федерального округа (табл. 1)¹.

В настоящее время общая протяженность водных судоходных путей Самарской области составляет 685 км. Магистральное судоходство осуществляется по реке Волге и ее

воложкам (суммарно около 549 км). Местное судоходство осуществляется по рекам (см. распоряжение Правительства РФ от 19.12.2002 № 1800-р (ред. от 27.12.2012) "Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации"): р. Самара (от с. Алексеевка до устья р. Волги - 40 км); р. Сок (от устья р. Сок вверх по течению - 6 км); р. Чапаевка (от устья р. Чапаевки до г. Чапаевска - 44 км); р. Кривуша (от 1747 км р. Волги до 15 км р. Чапаевки - 19 км); р. Уса (от устья р. Усы до пос. Междуреченск - 20 км); р. Безенчук (от устья р. Безенчук до с. Екатериновка - 7 км). При этом

Таблица 1

**Динамика удельного веса перевозки пассажиров предприятиями
внутреннего водного транспорта общего пользования регионов ПФО
в общем объеме пассажироперевозок, % к итогу**

Регион	1995 г.	2000 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.
Приволжский Федеральный округ, всего	100	100	100	100	100
В том числе					
Республика Башкортостан	1,8	2,7	3,0	3,7	4,3
Республика Марий Эл	4,9	5,9	5,8	7,2	7,3
Республика Татарстан	27,8	25,9	24,0	24,8	27,3
Удмуртская Республика	6,1	6,8	6,4	8,4	2,3
Чувашская Республика	7,8	11,0	12,9	13,3	9,6
Пермский край	11,6	5,9	7,1	4,0	2,3
Кировская область	4,2	3,9	2,5	0	0
Нижегородская область	14,4	12,1	11,1	9,1	12,0
Самарская область	18,0	22,8	24,0	26,0	31,3
Саратовская область	2,9	2,5	2,8	3,5	3,7
Ульяновская область	0,4	0,4	0,4	0,0	0,01

* Носков Владимир Анатольевич, доктор экономических наук, профессор; Носков Иван Владимирович, кандидат экономических наук. - Самарский государственный экономический университет. E-mail: vestnik_sgeu@mail.ru.

регулярное пассажирское сообщение по водным путям из указанного списка сохраняется до настоящего времени только по р. Волге и небольшому участку р. Усы до с. Березовка.

Согласно динамике объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации за последние двенадцать лет (с 2001 по 2012 г.) наблюдается тенденция их сокращения (рис. 1). При этом в Самарской области эта тенденция была переломлена и пассажиропоток сохраняется практически на одном уровне (рис. 2)².

По данным государственной статистики, по объему перевозок пассажиров внутренним водным транспортом Самарская область занимает третье место среди всех субъектов Российской Федерации (рис. 3)³.

Анализ ретроспективных характеристик развития речного пассажирского транспорта показывает, что в Самарской области, как и в России в целом, последние 25 лет характеризуются четырехкратным падением объемов пассажирских перевозок (табл. 2), двухкратным сокращением флота и его пассажироместности, при меньшем снижении как ко-

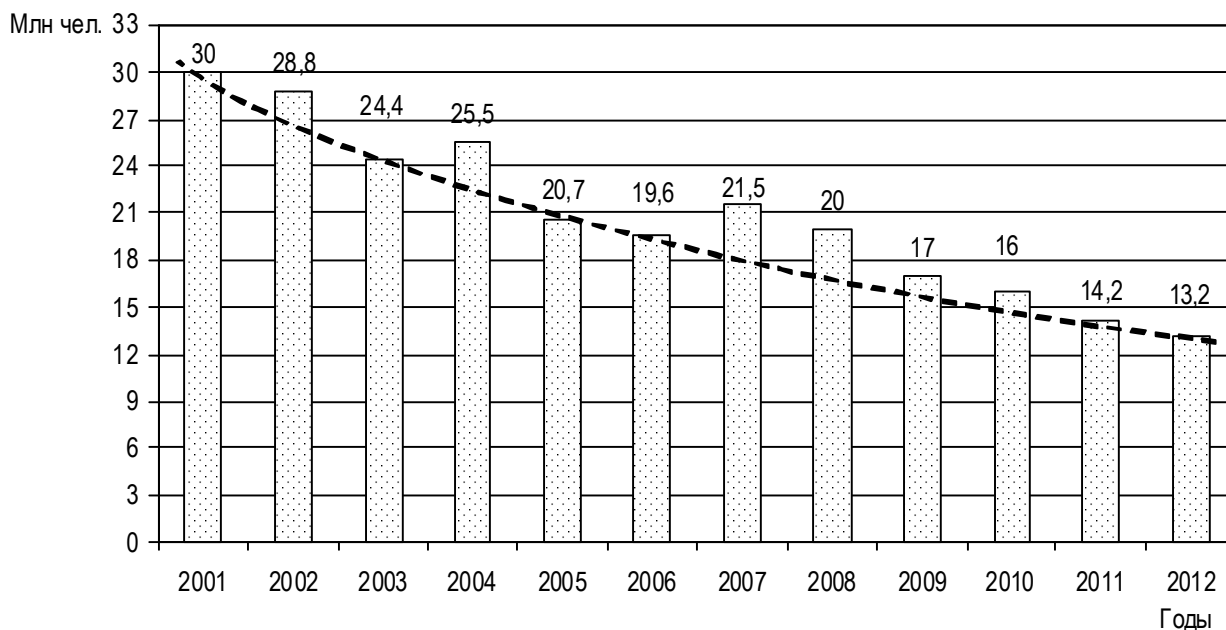


Рис. 1. Динамика объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации за последнее десятилетие

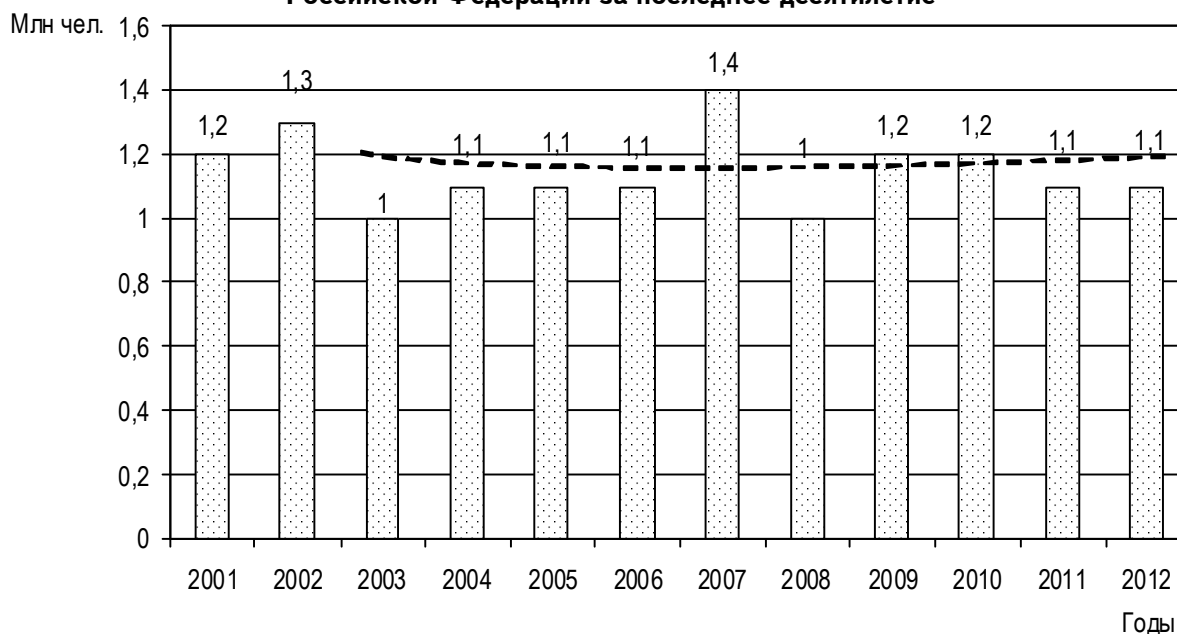


Рис. 2. Динамика объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Самарской области за последнее десятилетие

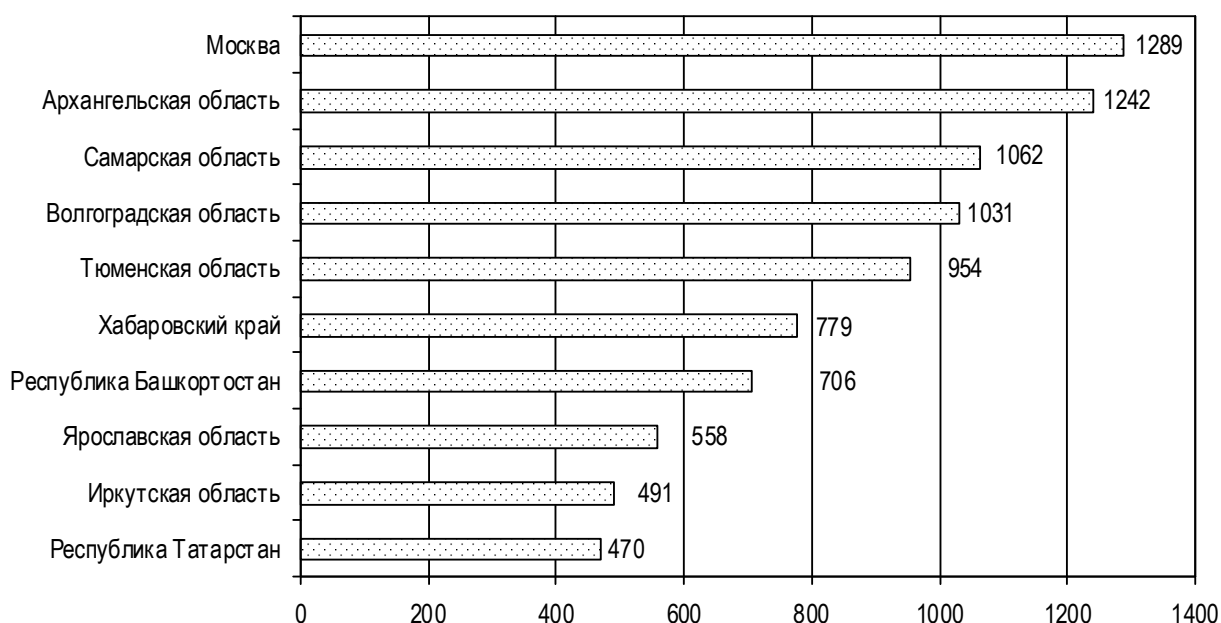


Рис. 3. Десятка регионов, где наблюдаются наибольшие объемы пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте за 2012 г.

личества маршрутов, так и обслуживаемыми остановочными пунктами. Все эти тенденции особенно ярко проявились в 1990-е гг., но в течение последнего десятилетия тенденцию удалось переломить⁴.

Такое резкое падение объясняется значительным увеличением уровня автомобилизации, проведением реформы по монетизации льгот, нарушением функционирования общей системы речных пассажирских перевозок в целом по Российской Федерации путем раздела собственности, продажи флота, закрытия маршрутов, а также сокращением государственной

роли в обеспечении перевозок и в работе инфраструктуры водного транспорта.

Следует отметить, что официальная статистика публикует информацию на основе данных о количестве перевезенных пассажиров, предоставляемых официальными перевозчиками, и не учитывает объемы перевозок, осуществляемых нелегальными частными перевозчиками. При этом, по нашим оценкам, ежегодный объем пассажирских перевозок нелегальными перевозчиками (не имеющими лицензии) составляет не менее 600 тыс. пассажиров⁵.

Таблица 2

Изменение годовых объемов перевозок с 1990 по 2014 г.

Виды перевозок водным пассажирским транспортом по городам приписки	Объем перевозок по предприятиям Самарской области, расположенным в городах, тыс. чел.		Изменение объема перевозок к 2014 г, %
	1990 г. *	2014 г. **	
Порт Куйбышев (Самара)	3321,1	676,9	-79,6
В том числе:			
на транзитных линиях	183,7	0	-100,0
местных линиях	426,6	0	-100,0
пригородных линиях	871,7	628,1	-27,9
внутригородских линиях	1562,9	0	-100,0
транспортных переправах	81,1	4,9	-94,0
прогулочных линиях	173,9	43,8	-74,8
туристических линиях	22,2	0	-100,0
Порт Тольятти	629,3	294,5	-53,2
В том числе:			
на транзитных линиях	141,9	0	-100,0
пригородных линиях	177,0	22,6	-87,2
внутригородских линиях	285,2	239,4	-16,1
прогулочных линиях	25,2	32,6	+29,4

* - данные эксплуатационных отчетов речных портов за 1990 г.

** - данные предприятий-перевозчиков.

Можно сделать вывод о том, что в регионе существует значительный потенциал для роста объемов перевозок пассажиров речным транспортом как в части восстановления утраченного пассажиропотока, так и в части неиспользуемого резерва в развитии “официальных” речных пассажирских перевозок.

О наличии такого резерва говорит и значительный спрос на передвижения между расположенными на берегах Волги городами Самаро-Тольяттинской агломерации (СТА). Только общественным транспортом между Самарой и Тольятти ежегодно перевозится около 700 тыс. пассажиров, а между Самарой и Сызранью - 300 тыс. пассажиров. По показателям скорости на этих направлениях речной транспорт может составить конкуренцию любому из альтернативных видов транспорта, включая личный легковой автомобиль⁶.

В частности на транспортной линии Самара - Сызрань скоростной пассажирский теплоход способен обеспечить время доставки пассажиров всего за 2 ч, что является недостижимым результатом ни для одного из существующих видов транспорта.

Указанное обстоятельство особенно важно в летний период, когда в полтора раза возрастает загруженность улично-дорожной сети и нагрузка на автомагистрали, обеспечивающие выезд из Самары, что приводит к снижению скорости движения как общественного, так и индивидуального автомобильного транспорта. Также целесообразно привлечение речного пассажирского транспорта к обслуживанию мероприятий чемпионата мира по футболу 2018 г., причем к обслуживанию приоритетных групп участников чемпионата - спортсменов, судей, членов ФИФА. Маршруты речного транспорта соединят места проживания и тренировок команд, фан-зоны, расположенные в исторической части города на набережной реки Волги, со стадионом и позволят обеспечить связь с аэропортом через стыковку в пос. Волжский. Это даст возможность осуществлять перевозки с высокой скоростью, надежностью и безопасностью, минуя улично-дорожную сеть города.

Лидирующие позиции по перевозкам пассажиров внутренним водным транспортом в Самарской области занимают ООО “Самарское речное пассажирское предприятие” (дочерняя компания ОАО “Самарский речной

порт”) и ОАО “Порт Тольятти”. Данные предприятия обеспечивают перевозки пассажиров на транспортных маршрутах, обслуживаемых в рамках социального заказа в соответствии с установленным расписанием и по утвержденным тарифам, с предоставлением всех предусмотренных законодательством льгот.

ООО “Самарское речное пассажирское предприятие” (далее - ООО “СРПП”) осуществляет собственным флотом пассажирские перевозки по 7 пригородным и внутригородским маршрутам, выполняя при этом социально важную функцию по обеспечению транспортной связи областного центра с правобережными населенными пунктами р. Волги. Также предприятие осуществляет грузопассажирскую переправу на пароме, обеспечивая перевозку автотранспорта, почтовых отправлений, народнохозяйственных и бытовых грузов, обслуживая правобережные сельские поселения общей численностью постоянного населения более 10 000 чел., которые лишены сообщения наземными видами транспорта. В межнавигационный период ООО “СРПП” перевозит пассажиров на зимней переправе по маршруту Самара - Рождествено. На данных перевозках задействованы скоростные суда на воздушной подушке. Кроме того, предприятием выполняются экскурсионно-прогулочные рейсы на теплоходах типа “Москва”.

Всего в Самарской области перевозки пассажиров в навигацию 2014 г. осуществлялись по 10 транспортным маршрутам (ООО “СРПП” - 7 маршрутов, ОАО “Порт Тольятти” - 3 маршрута). Протяженность маршрутной сети речного транспорта в 2014 г. составила 234 км (в период навигации 2013 г. - 218 км), т.е. увеличилась на 16 км (7,3%). В составе транспортных маршрутов функционировало 28 остановочных пунктов речного транспорта (в навигацию 2013 г. - 25 остановочных пунктов) - расширение географии перевозок составило 12% (данные Самарского РВП и С). В навигацию 2013 г. было открыто 3 новых остановочных пункта:

- ♦ в с. Винновка (Ставропольский район), не функционировал 12 лет;
- ♦ в пос. Зольное (г.о. Жигулевск), не функционировал 8 лет;
- ♦ в с. Усолье (Шигонский район), не функционировал на протяжении 8 лет. В

с. Винновка расположен Свято-Богородичный мужской монастырь, что способствует росту пассажиропотока за счет увеличения числа туристов и прихожан. Поселок Зольное - крупный рабочий поселок с численностью постоянного населения около 2 тыс. чел., расположенный в границах Жигулевского государственного заповедника вблизи уникального природного комплекса "Гора Стрельная".

Завершен капитально-восстановительный ремонт пассажирских теплоходов "ОМ-142" и "ОМ-318", пострадавших от пожара в декабре 2011 г., и пассажирского дебаркадера № 338, стоявшего на холодном отстое с 2004 г. В навигацию 2014 г. осуществлено открытие еще 2 новых остановочных пунктов речного транспорта: в пос. Солнечная Поляна (г.о. Жигулевск), не функционировал 9 лет; в пос. Гранный (г.о. Новокуйбышевск), не функционировал 29 лет (данные ООО "СРПП").

Учитывая высокий уровень социальной значимости и необходимость обеспечения транспортной связи правобережных населенных пунктов с областным центром, приоритетными направлениями развития пассажирского речного транспорта являются мероприятия по обновлению и ремонту флота, включая закупку новых двигателей для судов типа "Восход", организацию скоростного сообщения по маршрутам Самара - Тольятти и Самара - Сызрань, что ускорит процесс формирования СТА, капитальный ремонт объектов пассажирской причальной инфраструктуры речного вокзала в г. Самаре.

В целях укрепления межрегиональных связей, создания условий для повышения мобильности населения и развития межвидовой конкуренции на транспорте необходимо развивать скоростные межрегиональные маршруты перевозок пассажиров внутренним водным транспортом.

Наиболее востребованной с точки зрения существующего и потенциального пассажиропотока является скоростная линия Самара - Казань с заходом в промежуточные порты Тольятти и Ульяновск. Во всех речных портах по маршруту следования имеются действующие пассажирские причалы и речные вокзалы, осуществляется диспетчерское регулирование движения пассажирского флота. Это позволит исключить необходимость дополнительных затрат на обустройство

транспортной инфраструктуры. Протяженность маршрута составляет 423 км. Время в пути от порта Самара до порта Казань с учетом шлюзования и стоянки на промежуточных пунктах составит не более 9 ч, до порта Ульяновск - не более 5 ч. Для сравнения, время в пути от Самары до Казани на железнодорожном транспорте составляет 14 ч, до Ульяновска - 9 ч. При этом г. Тольятти не имеет прямого железнодорожного сообщения с Ульяновском и Казанью.

Данный маршрут обладает существенным потенциалом развития, так как свяжет между собой крупные индустриальные, деловые и культурные центры Среднего Поволжья с общей численностью населения около 4 млн чел. Это позволит обеспечить высокую оборачиваемость пассажиров в течение одного рейса, так как устойчивый пассажиропоток будет формироваться как между конечными, так и между промежуточными пунктами.

Маршрут будет иметь не только транспортное, но и туристическое значение. Кроме того, в период проведения чемпионата мира по футболу 2018 г. данное направление будет эффективно использоваться для перевозки болельщиков, футбольных команд и официальных делегаций между городами - участниками чемпионата - Самарой и Казанью.

Линия Самара - Казань могла бы стать первым скоростным межрегиональным маршрутом в Поволжье, при этом Самарская область стала бы первой среди регионов Приволжского федерального округа освоившей скоростные межрегиональные перевозки речным транспортом после продолжительного периода стагнации экономики пассажирского водного транспорта. Также может быть восстановлен скоростной межрегиональный маршрут Самара - Саратов с заходом на промежуточные пункты Сызрань, Хвалынский, Балаково. Протяженность маршрута составляет 429 км, время в пути - около 9 ч.

Данный вид перевозок будет востребован при установлении стоимости провозной платы на уровне, составляющем среднюю величину между стоимостью проезда в купейном и плацкартном вагонах на железнодорожном транспорте. Таким образом, будет обеспечен баланс потребительских свойств маршрута в рамках межвидовой конкуренции. Также следует учитывать, что уровень ком-

форта на скоростном пассажирском теплоходе выше, чем в плацкартном вагоне или в междугородном автобусе, при этом пассажир имеет возможность созерцать в пути следования живописные речные пейзажи и окружающую природу.

На начальном этапе функционирования межрегиональных перевозок внутренним водным транспортом целесообразно предоставление субсидий на компенсацию недополученных доходов перевозчикам по аналогии с пилотным проектом развития региональных пассажирских авиаперевозок в Приволжском федеральном округе, в рамках которого пассажир оплачивает 50% от стоимости билета, а субсидии выделяются на условиях софинансирования из средств федерального бюджета (25%) и бюджетов субъектов РФ (25%).

В Самарской области скоростные пассажирские перевозки в межрегиональном сообщении не осуществляются с 2000 г. Все существующие маршруты речного транспорта имеют пригородное и внутригородское сообщение. До 1991 г. в Самарской области функционировала разветвленная сеть скоростных перевозок, включавшая 8 межрегиональных маршрутов: Самара - Чебоксары, Самара - Казань, Самара - Ульяновск, Самара - Балаково, Самара - Саратов, Ульяновск - Балаково, Тольятти - Ульяновск, Тольятти - Набережные Челны.

Сведения о количестве перевезенных пассажиров по основным скоростным межрегиональным маршрутам в навигацию 1990 г. приведены в табл. 3⁷.

Таблица 3

Количество перевезенных пассажиров по основным скоростным межрегиональным маршрутам в навигацию 1990 г.

Маршрут	Объем перевезенных пассажиров, тыс. чел.
Самара - Казань	32,9
Самара - Ульяновск	38,9
Самара - Балаково	28,9
Самара - Саратов	76,8
Тольятти - Набережные Челны	54,0
Тольятти - Ульяновск	60,2

На скоростных межрегиональных маршрутах в Самарской области использовались скоростные пассажирские суда на подводных крыльях типа "Метеор" (проект 342) пассажироместимостью 124 чел. Их общее коли-

чество по состоянию на навигацию 1990 г. составляло 20 ед., в том числе: 11 ед. в порту Куйбышев; 4 ед. в порту Тольятти; 5 ед. - приходящие суда из портов Чебоксары, Казань, Ульяновск, Саратов⁸.

В портах Самара, Тольятти, Казань, Балаково, Саратов доставка пассажиров к месту посадки на судно не требуется, так как действующие речные вокзалы в полной мере обеспечены маршрутами городского пассажирского транспорта. В порту Сызрань речной вокзал находится в шаговой доступности от остановки городского пассажирского транспорта. Речной вокзал порта Ульяновск городским пассажирским транспортом не обеспечен и расположен вне зоны шаговой доступности от инфраструктуры городского транспорта, в связи с чем необходима организация дополнительного маршрута для подвоза пассажиров.

Для организации скоростных межрегиональных маршрутов не требуется значительных инвестиций в транспортную инфраструктуру, что позволяет решить проблему, используя экстенсивные методы развития. При этом скоростной межрегиональный речной транспорт будет обладать высокой конкурентоспособностью и потребительской привлекательностью.

Самарские туристические организации уже около двадцати лет успешно занимаются развитием рынка речных круизов на комфортабельных пассажирских теплоходах Волжского пароходства "Александр Пушкин", "Федор Достоевский", "Семен Буденный", "Валерий Чкалов" и др. Основная задача - максимальное удовлетворение запросов клиентов, стремление сделать все для организации хорошего отдыха. Развитие речного туризма - наиболее наглядный и прямой путь увеличения подвижности населения Самарской области и соседних регионов. Причем эта подвижность проявляется наиболее прогрессивно с позиций устойчивого развития экономики региона - как подвижность населения с социально-культурными целями.

Теплоходы самарских фирм имеют статус пансионатов, на них проводится бальнеологическое лечение. Маршруты круизов спланированы так, что дают возможность побывать во многих древнерусских городах: Нижнем Новгороде, Ярославле, Козьмодемь-

янске, Угличе, Москве, Санкт-Петербурге, Волгограде, Астрахани, Казани. Организация этой деятельности позволяет обеспечивать не только отдых и лечение людей, но и их всестороннее культурное и нравственное развитие. Самарская область прочно удерживает первое место в ПФО по отправлению туристов речным транспортом. Это создает прекрасные перспективы роста конкурентоспособности региона в условиях формирования новой экономики, основанной на принципах устойчивого развития.

Сложившаяся маршрутная сеть речного транспорта ограничивается пригородной зоной крупных городов. Местное междугородное и межрегиональное сообщение отсутствует. В сложившейся ситуации не обеспечивается надежность единой транспортной сети региона, так как многие населенные пункты, расположенные на берегу р. Волги, лишены прямого транспортного сообщения с областным центром. В целях снижения транспортной дискриминации населения необходимо развивать маршрутную сеть речного транспорта, приобретать новый скоростной флот и ремонтировать имеющиеся скоростные суда.

Следует отметить, что Самарская область – один из немногих регионов России, в котором пассажирский речной транспорт сохраняет устойчивые показатели объема перевозок, а также предпринимаются реальные действия по улучшению потребительских индикаторов функционирования речного транспорта, развитию маршрутной сети перевозок, поддержанию рабочего ядра пассажирского флота в исправном техническом состоянии.

Эффективное функционирование речного пассажирского транспорта, как неотъемлемой части единой транспортной системы региона, является одним из важнейших факторов социальной стабильности в регионе,

обеспечения интегральной транспортной доступности его территории, повышения пассажироемкости ВРП экономики Самарской области и снижения транспортной дискриминации ее населения.

Развитие пассажирского водного транспорта позволит Самарской области существенно усилить свою конкурентоспособность как внутри России, так и в глобальной экономике.

¹ См.: Регионы России. Социально-экономические показатели 2012 : стат. сб. / Росстат. М., 2013. 986 с.; Транспорт Самарской области: стат. сб. / Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Самарской области. Самара, 2014. 142 с.

² См.: Транспорт Самарской области; Россия в цифрах. 2012 : крат. стат. сб. / Росстат. М., 2013. 542 с.

³ См.: Регионы России. Социально-экономические показатели 2012; Транспорт Самарской области.

⁴ См.: Транспорт Самарской области; Энциклопедия речного транспорта : в 3 т. М. : Гипроречтранс, 2011. 678 с.

⁵ Носков В.А., Носков И.В. Роль транспортной системы в расширении экономического пространства и устойчивом развитии Самарской области в условиях глобализации мировой экономики : монография. Самара : Изд-во Самар. гос. экон. ун-та, 2015. 180 с.

⁶ См.: Транспорт Самарской области; Экономическая энциклопедия регионов России. Самарская область : кол. монография / под ред. Г.Р. Хасаева. М. : Экономика, 2007. 458 с.

⁷ См.: Энциклопедия речного транспорта; Носков В.А., Носков И.В. Социально-экономические проблемы развития транспортного комплекса региона в глобальной экономике (на примере Самарской области) // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2014. № 4 (114). С. 43-48.

⁸ Энциклопедия речного транспорта.

Поступила в редакцию 20.03.2015 г.