

Костров Владимир Николаевич

д-р экон. наук, профессор
ФГБОУ ВО «Волжский государственный
университет водного транспорта»
г. Нижний Новгород, Нижегородская область

Чеботарев Владислав Стефанович

д-р экон. наук, профессор, главный научный сотрудник
АО «Ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский
институт автоматической аппаратуры имени академика В.С. Семенихина»
г. Москва

Бафанов Артем Павлович

эксперт
ГКУ Нижегородской области «Центр развития транспортных
систем Нижегородской области»
г. Нижний Новгород, Нижегородская область

Радостина Екатерина Алексеевна

канд. экон. наук, старший преподаватель
ФГБОУ ВО «Волжский государственный
университет водного транспорта»
г. Нижний Новгород, Нижегородская область

**КОНЦЕПЦИЯ И ИНСТРУМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКИ
РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Аннотация: в работе рассматривается потенциал развития инновационных скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте в Российской Федерации как средство улучшения транспортной доступности и экономического роста регионов. Авторы подчеркивают преимущества данного вида транспорта, его способность снижать нагрузку на автодорожную и

железнодорожную инфраструктуру, а также повышать экологическую чистоту транспортной системы в целом. Приведены результаты анализа Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ №3363-р на 2021 год, и ее прогноз на период до 2035 года. Авторами обосновывается необходимость применения различных мер государственной поддержки, направленных на развитие инновационной составляющей внутреннего водного транспорта.

Ключевые слова: *инновационные скоростные пассажирские перевозки, транспортная стратегия, развитие водного транспорта, модернизация транспортной инфраструктуры, государственная поддержка, инструменты государственной поддержки.*

Развитие скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте в Российской Федерации имеет значительный потенциал для совершенствования транспортной доступности и экономического роста регионов. Этот вид транспорта обладает существенными экономическими преимуществами, способствует снижению нагрузки на автодорожную и железнодорожную инфраструктуру, характеризуется высоким уровнем экологической чистоты.

В 2021 году Распоряжением Правительства РФ №3363-р была утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, которая объединила в себе стратегии развития железнодорожного, автомобильного водного и воздушного транспорта.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года устанавливает наиболее значимые направления развития отрасли, включая водный транспорт. Одним из ключевых аспектов этой стратегии является развитие скоростных пассажирских перевозок на водном транспорте.

Анализ прогнозной части Транспортной стратегии позволяет выделить следующие направления развития скоростных пассажирских перевозок.

Модернизация инфраструктуры. Развитие скоростных пассажирских перевозок предполагает модернизацию причальной инфраструктуры, а также

создание новых маршрутов и пересадочных терминалов для обеспечения удобства и доступности для пассажиров.

Внедрение новых технологий и судов. Планируется внедрение современных технологий и судов для повышения скорости, комфорта и безопасности пассажирских перевозок. Это может включать в себя высокоскоростные катера, суда на подводных крыльях и другие инновационные транспортные средства.

Увеличение частоты рейсов. Стратегия предусматривает увеличение частоты рейсов и расширение сети маршрутов для удовлетворения растущего спроса на скоростные пассажирские перевозки на водном транспорте.

Повышение качества обслуживания и комфорта. Планируется повышение уровня комфорта и качества обслуживания пассажиров на борту судов, включая предоставление дополнительных услуг и удобств.

Соответствие экологическим стандартам. Развитие скоростных пассажирских перевозок на водном транспорте должно осуществляться с учетом экологических аспектов, в том числе снижения вредного воздействия на окружающую среду.

Целью таких мероприятий является создание эффективной и конкурентоспособной системы скоростных пассажирских перевозок на водном транспорте, способной удовлетворить потребности пассажиров и содействовать развитию экономики и туризма в регионах.

Свое развитие Транспортная стратегия получила в указе Президента РФ «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года», который устанавливает стратегические задачи и направления развития страны на ближайшие десятилетия. В контексте развития скоростных пассажирских перевозок на водном транспорте, этот указ определяет приоритеты и цели, связанные с данной сферой. В частности в рамках достижения национальной цели «Технологическое лидерство» указом установлен целевой показатель обеспечения технологической независимости и формирование новых рынков по таким направлениям, как транспортная мобильность (включая автономные транспортные средства), цифровая трансформация (в том числе на

транспорте), а Правительству Российской Федерации поручено в сжатые сроки разработать национальный проект «Эффективная транспортная система», а в близлежащей перспективе разработать и утвердить комплексный план развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной, социальной и иной инфраструктуры на период до 2036 года [4].

Результаты проведенного выше анализа руководящих документов свидетельствуют об амбициозных планах Российской Федерации по развитию транспортной отрасли.

Однако эффективное развитие скоростных пассажирских перевозок требует не только управляющего воздействия со стороны государственного аппарата, но и вполне ощутимой государственной поддержки. По ряду ключевых причин не стоит ожидать от частного капитала (без государственной поддержки) прорывных изменений в данной сфере.

Одной из таких причин является высокий уровень капитальных затрат на модернизацию и строительство новой инфраструктуры инновационных скоростных пассажирских перевозок (речные вокзалы, причалы, навигационные системы и гидротехнические сооружения) [1]. По нашему мнению, без государственной поддержки частный бизнес в настоящее время не обладает достаточными ресурсами для реализации таких проектов.

В то же время важным обстоятельством является и то, что инвестиции в данной сфере носят долгосрочный характер. Бизнес-проекты в сфере водного транспорта часто имеют длительные сроки окупаемости [3]. Едва ли инвесторы будут готовы вкладывать средства в такие проекты без гарантий и поддержки со стороны государства. Господдержка снижает риск и делает инвестиции более привлекательными.

Накладывает свой отпечаток и конкуренция с другими видами транспорта. Автомобильный и железнодорожный транспорт часто оказываются более удобными и экономичными для пассажиров. Для повышения конкурентоспособности водного транспорта необходимы усилия по повышению качества и скорости

обслуживания, цифровизации сервисов, что возможно только при наличии комплексной государственной поддержки.

Внутренние водные пути требуют модернизации, чтобы обеспечить безопасное и эффективное движение скоростных судов. Реконструкция и совершенствование инфраструктуры требуют значительных инвестиций и координации, что под силу только государственным структурам.

Кроме того, проекты в сфере водного транспорта часто сталкиваются с бюрократическими барьерами, включая сложные и длительные процедуры лицензирования и сертификации. Государственная поддержка может помочь упростить и ускорить эти процессы, обеспечивая более быстрое внедрение новых маршрутов и технологий.

Необходимо также отметить, что современные тенденции требуют соблюдения строгих экологических норм и стандартов. Разработка и внедрение экологически чистых технологий для скоростных судов требуют значительных исследований и инвестиций. Государственная поддержка в виде научно-исследовательских грантов и субсидий способствует разработке инновационных решений, которые снижают негативное воздействие на окружающую среду.

Эффективное функционирование скоростных пассажирских перевозок требует наличия высококвалифицированных специалистов. Государственные программы профессионального обучения, высшего образования, повышения квалификации и переподготовки способны обеспечивать необходимый уровень компетенции работников, что способствует повышению качества обслуживания и безопасности перевозок.

Развитие внутреннего водного транспорта имеет социальное и региональное значение. Оно способствует совершенствованию транспортной доступности отдаленных и труднодоступных регионов, что в свою очередь стимулирует их экономическое развитие и улучшает качество жизни населения. Государственная поддержка в этом контексте направлена на обеспечение равномерного развития регионов и сокращение социального неравенства.

Таким образом, комплексная государственная поддержка необходима для преодоления финансовых, инфраструктурных, административных и экологических барьеров, с которыми сталкивается развитие скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте. Она обеспечивает создание благоприятных условий для инвестиций, модернизации инфраструктуры, повышения конкурентоспособности и подготовки кадров, что в конечном итоге способствует устойчивому и эффективному развитию этой важной транспортной отрасли.

Для достижения поставленных целей могут применяться различные инструменты государственной поддержки.

Финансирование и субсидирование. Для строительства и модернизации скоростных судов и инфраструктуры могут предоставляться государственные субсидии и гранты. Льготное кредитование позволяет компаниям привлекать необходимое финансирование на выгодных условиях.

Налоговые льготы. Для стимулирования инвестиций в водный транспорт могут предоставляться налоговые каникулы и сниженные налоговые ставки. Это касается налога на имущество и земельного налога для объектов инфраструктуры водного транспорта.

Инвестиционные стимулы. Для привлечения частных инвестиций могут быть использованы возможности частно-государственного партнерства. Специальные экономические зоны и территории опережающего развития предоставляют дополнительные стимулы для инвесторов.

Развитие инфраструктуры. Государство финансирует модернизацию портов, причалов и навигационных систем, а также строительство и реконструкцию гидротехнических сооружений и водных путей.

Регулирование и упрощение административных процедур. Упрощение процедур лицензирования и сертификации судов и экипажей, а также сокращение бюрократических барьеров для разработки и согласования новых маршрутов способствуют более быстрому внедрению инноваций и запуску новых проектов [2].

Научно-исследовательская и инновационная поддержка. Финансирование научно-исследовательских работ и разработок в области новых технологий для скоростного водного транспорта позволяет внедрять инновационные решения, повышающие эффективность и экологичность.

Образовательные инициативы. Подготовка и переподготовка специалистов, а также поддержка образовательных программ, направленных на повышение квалификации кадров в сфере водного транспорта, способствуют формированию компетентного персонала.

Маркетинговая и информационная поддержка. Информационные кампании и продвижение водного транспорта как удобного и экологически чистого вида транспорта, а также поддержка участия российских компаний в международных выставках и форумах помогают привлекать внимание к этому виду перевозок и повышать его популярность среди населения.

Развитие скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Российской Федерации требует комплексного подхода и активной государственной поддержки. Использование различных инструментов, таких как государственное адресное финансирование, налоговые льготы, комплексное развитие инфраструктуры и образовательные инициативы позволяет создавать условия для устойчивого роста и повышения конкурентоспособности водного транспорта. Это, в свою очередь, способствует повышению уровня транспортной доступности, экономическому развитию регионов и улучшению качества жизни населения.

Список литературы

1. Кузьмичев И.К. Концепция формирования комбинированной транспортно-логистической инфраструктуры Сибири, Дальнего Востока и Арктической зоны России / И.К. Кузьмичев, В.Н. Костров, В.Н. Бутченко // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – №74 (1). – С. 130–140. – DOI 10.37890/jwt.vi74.346. – EDN YHXWHW

2. Костров В.Н. Современные проблемы и направления государственного регулирования на внутреннем водном транспорте / В.Н. Костров, А.О. Ничипорук // Вестник ВГАВТ. – 2012. – Вып. 33. – С. 123–127. – EDN RBSCFB

3. Телегин А.И. Программно-целевые задачи формирования и логистического развития объектов береговой инфраструктуры на внутреннем водном транспорте / А.И. Телегин, С.В. Милославская, Д.А. Коршунов [и др.] // Научные проблемы водного транспорта. – 2021. – №68. – С. 163–171. – DOI 10.37890/jwt.vi68.190. – EDN OBWHEQ

4. 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» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202405070015> (дата обращения: 24.06.2024).