

4. Об основах туристской деятельности в Российской Федерации: федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ (ред. от 18 апреля 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами: постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 2013 г. № 1177 (ред. от 17 апреля 2018 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. ООО «Инкэмп.ру». URL: <https://incamp.ru/> (дата обращения: 05.05.2019).
7. Федеральный центр детско-юношеского туризма и краеведения. URL: <http://turcentrf.ru/osnovnye-svedeniya> (дата обращения: 05.05.2019).

### Literatura

1. Assotsiatsiya po bezopasnosti ob"ektov turistkoj industrii. Bezopasnost' turizma. URL: [https://www.tourismsafety.ru/about\\_brief.html](https://www.tourismsafety.ru/about_brief.html) (data obrashcheniya: 05.05.2019).
2. GOST R 54605–2011. Turistskie uslugi. Uslugi detskogo i yunosheskogo turizma. Obshchie trebovaniya // Kodeks: elektronnyj fond pravovoj i normativno-tekhnicheskoy dokumentatsii. URL: <http://docs.cntd.ru/document/gost-r-54605-2011> (data obrashcheniya: 05.05.2019).
3. *Mendelevich S.V.* Spravka o situatsii s detskim turizmom v strane // Vestnik Akademii detsko-yunosheskogo turizma i kraevedeniya. 2014. № 1. S. 175–179.
4. Ob osnovakh turistkoj deyatel'nosti v Rossijskoj Federatsii: federal'nyj zakon ot 24 noyabrya 1996 g. № 132-FZ (red. ot 18 aprelya 2018 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
5. Ob utverzhenii Pravil organizovannoj perevozki grupy detej avtobusami: postanovlenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 17 dekabrya 2013 g. № 1177 (red. ot 17 aprelya 2018 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
6. ООО "Inkemp.ru". URL: <https://incamp.ru/> (data obrashcheniya: 05.05.2019).
7. Federal'nyj tsentr detsko-yunosheskogo turizma i kraevedeniya. URL: <http://turcentrf.ru/osnovnye-svedeniya> (data obrashcheniya: 05.05.2019).

DOI: 10.25586/RNUV9276.19.03.P.110

УДК 656.62

Е.В. Зарецкая

---

## ТРАНСПОРТНЫЙ И ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПОТЕНЦИАЛ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ МОСКОВСКОГО РЕГИОНА

---

На основе оценки потенциала внутреннего водного транспорта рассматриваются возможные направления развития пассажирских перевозок на внутренних водных путях Московского региона, которые позволили бы улучшить транспортное обслуживание населения, уменьшить нагрузку на улично-дорожную сеть, авто- и железные дороги в сезон, а также расширить возможности организации туристских путешествий и снизить негативное влияние транспортного комплекса на экологию.

*Ключевые слова:* речные перевозки пассажиров, пассажирские суда, мультимодальная транспортная технология.

E.V. Zaretskaya

TRANSPORT AND TOURIST POTENTIAL  
OF INLAND WATERWAYS OF THE MOSCOW REGION

On the basis of an assessment of the potential of inland water transport, possible directions for the development of passenger traffic on the inland waterways of the Moscow region are considered, which would improve transportation services for the population, reduce the load on the road network, roads and railways during the season, and expand the possibilities of organizing tourism travel and reduce the negative impact of the transport complex on the environment.

*Keywords:* river transportation of passengers, passenger ships, multimodal transport technology.

*Место, роль и значение внутренних  
водных путей в пассажирских перевозках  
Московского региона*

Московский бассейн играет заметную роль в речных пассажирских перевозках, активно развивая транспортный и туристско-рекреационный сегменты. Проходя через территорию Центрального федерального округа, включающую густонаселенные Владимирскую, Воронежскую, Калужскую, Костромскую, Липецкую, Московскую, Рязанскую, Тверскую, Тульскую и Ярославскую области, водные пути протяженностью 3488 км, из которых 1913 км имеют гарантированные габариты судового хода, формируют внутренние пассажиропотоки. Их объем без учета рекреационного сегмента за 2018 г. составил 132 тыс. человек [5]. В межрегиональном сообщении Московский бассейн корреспондирует с Волжским, Волго-Балтийским и Камским бассейнами, но только на круизных маршрутах.

За навигационный период с 24 апреля по 17 ноября 2018 г. красоту рек, озер и водохранилищ Центральной России смогли оценить 1,33 млн человек. Это свидетельствует об увеличении общего пассажиропотока Московского бассейна более чем на 7% (включая межбассейновое сообщение), из них количество круизеров составило около 290 тыс. человек [Там же].

За 2018 г. в границах Московского бассейна было перевезено 765 735 человек, что на 2% больше, чем в 2017 г. Из них 376 878 человек (+5%) отправились с причалов бассейна, а 357 925 человек (+3%) прибыло и 18 716 человек (-48%) проследовало транзитом. Эти перевозки осуществлялись с использованием 17 930 судов, количество которых за 2018 г. увеличилось на 33% [5], что является исключением из давно сложившейся тенденции к перераспределению пассажиропотоков на железнодорожный и автомобильный, в том числе личный, транспорт.

В то время как общий объем пассажиров в целом по стране по всем видам транспорта за навигационный период 2018 г. снизился, по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., на 2,5%, на внутреннем водном транспорте – почти на 8%, составив 10,21 млн человек. Пассажирооборот на всех видах транспорта вырос на 6,3%, а на внутреннем водном транспорте снизился на 1,6% по сравнению с 2017 г., составив 532,4 млн пассажиро-километра [Там же].

Уменьшение роли внутреннего водного транспорта прежде всего связывают с состоянием судопропускных и гидротехнических сооружений, изношенностью инфраструктуры, обмелением рек. Но не менее значимыми факторами, особенно в части пассажирского сообщения, явля-

ются физический и моральный износ пассажирского флота. Несмотря на принимаемые для преодоления этой проблемы меры, средний возраст пассажирских речных судов в настоящее время составляет 38 лет.

Традиционно речные перевозки развивались как безальтернативные, что в некоторых регионах страны не утратило своей актуальности и по сей день. Отечественный и зарубежный опыт прошлого века связан с множеством работающих по расписанию в межрегиональном, междугороднем, пригородном и городском сообщении грузопассажирских, а позже скоростных пассажирских линий.

В частности, примечателен опыт советского периода, связанный с введением в эксплуатацию в середине прошлого столетия высокоскоростных судов на подводных крыльях (СПК) и на воздушной подушке (СВП). Суда, способные развивать скорость от 60 до 120 км/ч, перевезли более 25% из 124 млн человек, пользовавшихся к началу 80-х гг. прошлого века речными линиями. СПК типа «Ракета», «Метеор», «Восход» и другие соединяли скоростным регулярным сообщением все крупнейшие города и районные центры страны [1].

Весь этот флот в 90-х гг. XX в. по причине низкой рентабельности, связанной с высоким расходом топлива, был выведен из эксплуатации. А наличие технологий, обеспечивающих комфортное перемещение пассажиров по водным путям с сопоставимой, а на некоторых маршрутах и превышающей наземные виды транспорта скоростью, разделило специалистов на два лагеря. Одни исключают целесообразность развития речного скоростного пассажирского судостроения, аргументируя это соображениями безопасности и сильными волнами, размывающими береговую линию, а также низкой рентабельностью

из-за расхода топлива, оставляя, таким образом, за рекой направление пассажирских перевозок, предполагающее передвижение со скоростью не более 20 км/ч. Другие же, напротив, ищут новые конструкционные решения, материалы, экономичные двигатели и прочее, так как видят в увеличении скорости пассажирских судов потенциально востребованный транспортный продукт.

Но в том, что «без учета потенциала внутренних водных путей формирование единого транспортного пространства на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры, а также сокращение срока доставки пассажиров в мультимодальном сообщении невозможно» [4; 7], все эксперты демонстрируют единодушие. Как и в том, что водный транспорт уменьшает вредное воздействие на экологию, позволяет сбалансировать нагрузку на транспортную инфраструктуру в период ее летней перегруженности, а также способствует развитию прилегающих к маршрутам территорий, что имеет не только большое социальное, но и экономическое значение [2; 3].

Государственные структуры, выполняя поручения Президента Российской Федерации, данные по итогам заседаний президиума Государственного совета Российской Федерации 17 августа 2015 г. и 15 августа 2016 г., нашли приемлемые для бизнеса формы взаимодействия. Результатом чего стали серьезные инвестиции в модернизацию туристической и транспортной инфраструктуры, разработка новых маршрутов.

Реализация мер государственной поддержки (Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ о поддержке судостроения и судоходства, Постановление Правительства Российской Федерации от 22 мая 2008 г. № 383, применение механизма судо-

Зарецкая Е.В. Транспортный и туристический потенциал внутренних водных...

вого утилизационного гранта) позволила судоходным компаниям начать строительство современных пассажирских судов. Среди положительных результатов в пассажирском сегменте Московского бассейна можно отметить рост прогулочного судоходства, а также круизного судоходства по рекам Европейской части России. Рекордом 2018 г. стало рязанское направление. Благодаря восстановленной пристани в Рязань зашло 40 туристических лайнеров, что в 2,5 раза больше, чем в 2017 г. [5].

*Особенности Московского бассейна  
и перспективы развития потенциала  
в транспортном и туристическом  
сегментах*

Особенностью Московского региона является то, что в структуре пассажирских перевозок с большим отрывом преобладают туристические, прогулочные и экскурсионные маршруты, на которые приходится до 86% пассажирского сообщения. На транспортные маршруты, как в городском, так и в пригородном сообщении, приходится не более 10% пассажирских перевозок, несмотря на то что потребность в них существенно выше [7].

Еще одной особенностью Московского региона является более интенсивное использование северного направления, на котором существует значительно больше и прогулочных, и круизных, и экскурсионных маршрутов, работает больше единиц флота по сравнению с южным направлением.

В последние годы москвичам и гостям столицы было предложено много новых интересных вариантов отличного времяпрепровождения на реке. В границах Москвы наибольший транспортный интерес для судоходства представляет участок городского бьефа реки от Карамышевского гидроузла (шлюз № 9) до Южного порта

(точнее, шлюзы № 10–11). Для участка характерны благоустроенные набережные, стационарные причалы и удобные береговые сходы (лестницы) к ним для посадки и высадки людей.

Не только получила развитие береговая инфраструктура, но и повысилась комфортабельность и вариативность пассажирских судов. Появились новые внутригородские прогульно-экскурсионные маршруты, предлагающие образовательные и развлекательные программы. Организованы современные формы обслуживания – прогулочные маршруты с питанием на борту (банкеты, свадьбы, презентации и т.п.), получили развитие плавучие самоходные суда-рестораны с камбузными и вспомогательными помещениями как для полного цикла приготовления блюд, так и для работы в кооперации с береговыми ресторанами на круглогодичной основе.

Значительная часть всех маршрутов проходит в историческом центре Москвы с развитой транспортной сетью. Близко к причалам расположены станции метрополитена, МЦК, остановки троллейбусов, автобусов, трамваев, культурно-развлекательные центры, музеи, гостиницы и т.д. Все это создает хорошие предпосылки не только для дальнейшего развития рекреационного сегмента, но и включения рассматриваемого речного участка в мультимодальные пассажирские транспортные схемы с использованием водного транспорта.

Важной особенностью судоходства в Москве является наличие шлюзов, из-за чего рассматриваемый участок разделен на несколько маршрутов. Такая организация работы флота дает возможность избежать потери времени на шлюзование, за исключением экскурсий, где туристам знакомство со шлюзами предлагается как отдельный элемент программы.

Кроме того, на городском участке р. Москвы существуют различные гарантированные габариты пути, в частности, от шлюза № 9 до Западного порта обеспечивается 3,5 м, от Западного порта до Южного порта – 3,0 м. Этот участок отличается не только большим количеством мостов, но и наличием в русле трубопроводов разного назначения. Поэтому при организации судоходства и выборе флота по различным маршрутам акватории р. Москвы и водотводного канала используются разнообразные суда, учитывающие специфику обслуживания посетителей туристско-рекреационной зоны и особенности судоходства.

Следует отметить и увеличение количества пригородных и межрегиональных круизных предложений. Канал имени Москвы за навигационный период 2018 г. пропустил через свои гидротехнические сооружения более 112 тыс. судов, которые совершили почти 53 тыс. шлюзований. Максимальный прирост (14%) обеспечил шлюз в Угличе (6322 суда в 2018 г. по сравнению с 5546 судами в 2017 г.) [5].

Данный сегмент демонстрирует устойчивый рост и имеет потенциал дальнейшего развития как за счет внутреннего спроса, так и экспорта туристических услуг. Однако для сохранения темпа роста рекреационного сегмента пассажирских перевозок, уже ставшего узнаваемой чертой Москвы, необходимо не только увеличивать количество разнообразных предложений, но и повышать качество обслуживания, а также устранять инфраструктурные проблемы внутреннего водного транспорта.

Например, остается актуальной проблема реконструкции крупнейшего в городе Северного речного вокзала на берегу Химкинского водохранилища – восстановление его исторического облика и первоначального назначения внутренних помещений

здания для комфортного обслуживания пассажиров. Московский Южный речной вокзал с причальной линией в районе культурно-развлекательного парка имени 60-летия Октября также требует обновления для расширения пассажирских перевозок. Не говоря уже о последствиях для судоходства Московского региона размыва дамбы на канале имени Москвы в районе шлюзов № 7–8, проходящей над автомобильным тоннелем Волоколамского шоссе. По предварительным оценкам, прекращение судоходства на этом участке приведет к уменьшению пассажиропотока на 71,5 тыс. человек [5].

Активно развиваясь в рекреационном сегменте, внутренний водный транспорт Московского региона реализует свой потенциал далеко не в полной мере. В Москве люди не только отдыхают. Использование Москвы-реки как трассы для перевозок пассажиров крайне низкое. Для городского сообщения можно рассматривать маршруты, проходящие от Северного речного порта через деловой и исторический центры города, районы плотной застройки (Нагатино, Марьино, Братеево, Печатники) и места отдыха москвичей до причала «Круиз» и соединяющие юго-восточные и северо-западные районы города. Как уже отмечалось, этот участок реки хорошо встраивается в существующую схему работы наземного транспорта, развивающуюся в координации со станциями метрополитена, а также станциям МЦК и пригородных электричек. Большое количество причалов создает пассажирам вариативность, повышая мобильность и разгружая инфраструктуру других видов транспорта.

В пригородном сообщении в качестве наиболее перегруженных и потенциально востребованных при недостаточно развита в этих районах железнодорожном

Зарецкая Е.В. Транспортный и туристический потенциал внутренних водных...

сообщении можно рассмотреть маршруты между городом Лыткарино и Москвой, Павшинской Поймой и станцией метро «Мякинино», Северным речным портом и городом Химки. Эти маршруты можно использовать для организации пассажирских перевозок водным транспортом круглогодично.

Остается непроработанной технология включения Москворецкой шлюзованной системы в составе пяти гидроузлов (Трудкоммуна, Андреевка, Софьино, Фаустово, Северка) в пассажирские маршруты в корреспонденции с железнодорожным и автомобильным транспортом, несмотря на имеющиеся значительные пассажиропотоки и загруженность наземного транспорта в направлении поселка Беседы, городов Лыткарино, Бронницы, Воскресенска и др. Данная шлюзованная система – старинный водный путь, по которому в течение более 300 лет активно перевозились грузы и пассажиры в Москву. Сейчас она реконструирована и является надежным путем до Коломны и далее до Нижнего Новгорода. По предварительным оценкам, при интенсивности движения на подмосковных участках Рязанского шоссе (трасса М5), доходящей до 65 тыс. автомобилей в сутки [6], маршруты на линии Москва – Константиново – Нижний Новгород – Москва были бы востребованы и как туристические, и как транспортные.

Способом развития внутригородских и пригородных перевозок водным транспортом является строительство флота, способного выполнять функции автобуса на воде. Он должен работать по расписанию в корреспонденции с наземными видами транспорта, обладать низкой стоимостью строительства и эксплуатации.

Реализация идеи работающей по жесткому расписанию пассажирской линии сегодня возможна с использованием разных вариантов, в том числе скоростных судов-катамаранов, судов паромного типа, позволяющих путешествовать вместе с автотранспортным средством, судов на воздушных подушках и других вариантов, колесных судов и прочих, отвечающих навигационным условиям и разнообразным запросам жителей и гостей Московского региона.

Важно, что река должна работать в тесной интеграции с наземными видами транспорта и метро на базе единой информационной платформы. Это позволит использовать пассажирам различные сервисы (расписание, построение наиболее удобного маршрута, расчет времени и стоимости поездки, бронирование, оплата и др.), что также поможет сделать водный участок привычной частью транспортных схем в городском пригородном и межрегиональном сообщениях.

Организация таких мультимодальных маршрутов формирует чрезвычайно востребованный ценовой сегмент транспортного рынка, максимально отвечающий требованиям Московского региона. Успешная реализация проектов по интеграции речных участков в пассажирские транспортные схемы будет не только на пользу транспортному комплексу Московского региона, но и даст нужные импульсы для развития внутреннего водного транспорта. В свою очередь, увеличение объемов пассажирских перевозок по реке качественно улучшит транспортное обслуживание в мегаполисе, разгрузив и дополнив наземный транспорт, особенно на перегруженных и социально-значимых направлениях.

## Литература

1. Веселов Г.В., Иванов М.В., Минеев В.И., Митрошин С.Г. Обоснование целесообразности дотирования высокоскоростных водных пассажирских перевозок в Приволжском федеральном округе // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. 2018. № 55. С. 119–124.
2. Зарецкая Е.В., Митрошин С.Г., Жаворонков Н.А. Паромно-транспортная логистическая система как рациональный способ перевозки грузов // Речной транспорт (XXI век). 2016. № 4 (80). С. 23–26.
3. Морозов М.А., Морозова Н.С., Войт М.Н. Развитие сферы речных круизов в России: монография. М.: РосНОУ, 2017. 176 с.
4. О Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Совместное заседание Коллегии и Общественного совета 27 марта 2019 г. // Министерство транспорта Российской Федерации. Федеральное агентство морского и речного транспорта. URL: [http://www.morflot.ru/ob\\_agentstve/koordinatsionnyie\\_i\\_soveschatelnyie\\_organyi/kollegia\\_agentstva/zasedaniya.html](http://www.morflot.ru/ob_agentstve/koordinatsionnyie_i_soveschatelnyie_organyi/kollegia_agentstva/zasedaniya.html) (дата обращения: 05.05.2019).
6. Статистика «Интенсивность движения автотранспорта» (2014–2017 гг.) // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://www.mintrans.ru> (дата обращения: 05.05.2019).
7. Транспортная стратегия // Министерство транспорта Российской Федерации. URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents> (дата обращения: 05.05.2019).

## Literatura

1. Veselov G.V., Ivanov M.V., Mineev V.I., Mitroshin S.G. Obosnovanie tselesoobraznosti dotirovaniya vysokoskorostnykh vodnykh passazhirskikh perevozk v Privolzhskom federal'nom okruge // Vestnik Volzhskoj gosudarstvennoj akademii vodnogo transporta. 2018. № 55. S. 119–124.
2. Zaretskaya E.V., Mitroshin S.G., Zhavoronkov N.A. Paromno-transportnaya logisticheskaya sistema kak ratsional'nyj sposob perevozki грузов // Rechnoj transport (XXI vek). 2016. № 4 (80). S. 23–26.
3. Morozov M.A., Morozova N.S., Vojt M.N. Razvitie sfery rechnykh kruizov v Rossii: monografiya. M.: RosNOU, 2017. 176 s.
4. O Strategii razvitiya vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federatsii na period do 2030 goda: rasporyazhenie Pravitel'stva Rossijskoj Federatsii ot 29 fevralya 2016 g. № 327-r. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".
5. Sovmestnoe zasedanie Kollegii i Obshchestvennogo soveta 27 marta 2019 g. // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federatsii. Federal'noe agentstvo morskogo i rechnogo transporta. URL: [http://www.morflot.ru/ob\\_agentstve/koordinatsionnyie\\_i\\_soveschatelnyie\\_organyi/kollegia\\_agentstva/zasedaniya.html](http://www.morflot.ru/ob_agentstve/koordinatsionnyie_i_soveschatelnyie_organyi/kollegia_agentstva/zasedaniya.html) (data obrashcheniya: 05.05.2019).
6. Statistika "Intensivnost' dvizheniya avtotransporta" (2014–2017 gg.) // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federatsii. URL: <https://www.mintrans.ru> (data obrashcheniya: 05.05.2019).
7. Transportnaya strategiya // Ministerstvo transporta Rossijskoj Federatsii. URL: <https://www.mintrans.ru/ministry/targets/187/191/documents> (data obrashcheniya: 05.05.2019).