

УДК 656.078.3

АНАЛИЗ ПОДХОДОВ К СУБСИДИРОВАНИЮ СКОРОСТНЫХ РЕЧНЫХ МАРШРУТОВ

Коршунов Дмитрий Александрович¹, кандидат экономических наук, доцент
e-mail: voi82@yandex.ru

Костров Владимир Николаевич¹, доктор экономических наук, профессор
e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Дрейбанд Дмитрий Владимирович¹, кандидат экономических наук, доцент
e-mail: dreyband_dv@inbox.ru

Бафанов Артем Павлович², эксперт
e-mail: abafanov@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

² Центр развития транспортных систем, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье представлен анализ подходов к субсидированию пассажирских перевозок водного и конкурирующих видов транспорта. Дается оценка их применения при разработке программ развития скоростных речных магистралей, в том числе с учетом опыта участия авторов доклада в программах развития речных скоростных перевозок в Ханты-Мансийском автономном округе и Приволжском Федеральном округе (Нижегородская область, Республики Чувашия и Татарстан).

Ключевые слова: субсидирование, пассажирские перевозки, скоростные речные маршруты.

ANALYSIS OF APPROACHES TO SUBSIDIES HIGH-SPEED RIVER ROUTES

Korshunov Dmitry Alexandrovich¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
e-mail: voi82@yandex.ru

Kostrov Vladimir Nikolaevich¹, Doctor of Economics, Professor
e-mail: vnkostrov@yandex.ru

Dreiband Dmitriy Vladimirovich¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
e-mail: dreyband_dv@inbox.ru

Bafanov Artem Pavlovich², Expert
e-mail: abafanov@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

² Center for the Development of Transport Systems, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article presents an analysis of approaches to subsidizing passenger transportation by water and competing modes of transport. The assessment of their application in the development of programs for the development of high-speed river highways is given, including taking into account the experience of the authors of the report in programs for the development

of high-speed river transportation in the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug and the Volga Federal District (Nizhny Novgorod Region, the Republics of Chuvashia and Tatarstan).

Keywords: subsidies, passenger transportation, high-speed river routes.

Создание и развитие эффективных пассажирских транспортных систем, наиболее полно удовлетворяющих потребности населения в безопасном и качественном транспортном обслуживании — это одна из стратегических целей развития транспортной отрасли страны.

Между тем, речные скоростные пассажирские маршруты по Волге в Приволжском федеральном округе (Нижегородская область, Чувашия, Татарстан), а также в Сибири (Ханты-Мансийский автономный округ – ХМАО, Красноярский край) и на Дальнем Востоке (Якутия) порой не имеют альтернативы и связывают в навигационный период труднодоступные для других видов сообщений приречные населенные пункты. География основных скоростных речных маршрутов представлена на рис. 1.



Рисунок 1 – Основные речные скоростные пассажирские маршруты инновационного флота России

Актуальность данного исследования определяется активным развитием пригородных, региональных и межрегиональных скоростных пассажирских перевозок в Приволжском федеральном округе с использованием судов на подводных крыльях типа «Валдай45Р», «Метеор120Р» и «Метеор2020» при отсутствии единого подхода к их государственной поддержке. Так в рамках первого этапа реализации проекта «Речные магистрали» государственную поддержку в 2024 году получают судоходные компании-операторы скоростного флота реализующие речные маршруты «от Городца до Ульяновска».

Объемы перевозок пассажиров инновационными скоростными судами имеют тенденцию к росту за счет увеличения количества маршрутов и тарифной политики перевозчиков при поддержке региональных властей. Так по Волжским маршрутам в 2024

году ожидается значительный пассажиропоток: 150000 пассажиров в Нижегородской области; 180000 пасс. в Татарстане и 24000 пасс. в Чувашии [1].

В ХМАО и Якутии скоростными маршрутами ежегодно пользуются порядка 30 тыс. пассажиров и регионы выделяют субсидии на возмещение эксплуатационных расходов судоходной компании на организацию этих маршрутов [2].

Также все перечисленные регионы продолжают приобретать скоростные суда для развития региональных и межрегиональных речных маршрутов.

Целью настоящего исследования является обобщение опыта субсидирования скоростных речных пассажирских перевозок субъектами РФ и выработка научно-практических рекомендаций к субсидированию таких перевозок. При этом задачами исследования являются:

- анализ особенностей развития речных пассажирских перевозок скоростными судами в пригородном, региональном и межрегиональном сообщениях и существующих региональных подходов к их субсидированию;
- разработка научно-практических рекомендаций и единого подхода к механизму государственного и регионального субсидирования речных скоростных магистралей в межрегиональном сообщении.

Руководители судоходных компаний, с которыми общались авторы статьи в ходе реализации национального проекта «Речные магистрали», единогласно признают насущным вопрос о формах государственной поддержки межрегиональных перевозок с использованием инновационных судов. Связано это с тем, что функционирование скоростных речных маршрутов связано со значительными инвестиционными вложениями как в сами суда (стоимость приобретения СПК «Валдай 45Р» составляет более 100 млн. руб., СПК «Метеор 120Р» – 550 млн. руб. по данным ООО «Водолёт»), так и в причальную инфраструктуру, которая либо требует переоборудования, либо вовсе отсутствует. Кроме того, эксплуатационные расходы на содержание и ремонт скоростных судов при обеспечении должной регулярности рейсов и их надежности также велики.

При этом, в каждом регионе присутствия скоростных речных маршрутов разработаны собственные положения о субсидировании этих пассажирских перевозок [3 – 7]. Авторы статьи это объясняют этапностью развития данного вида сообщения:

Этап 1: Создание региональных скоростных речных маршрутов.

Этап 2: Развитие региональной маршрутной сети.

Этап 3: Формирование единой межрегиональной маршрутной сети. Данный этап является отправной точкой для выработки единого государственного подхода и механизма поддержки (субсидирования) речных скоростных пассажирских перевозок, зарекомендовавших себя как актуальные, востребованные и перспективные. Востребованность этого вида сообщения обусловлена 3 факторами: удобством такого сообщения для населения при заторах и увеличившимся временем в пути на аналогичных сухопутных маршрутах; относительным комфортом перемещения на скоростных судах; возможностью комбинации нескольких видов транспорта для перемещения по принципу «от двери до двери», пользуясь исключительно общественным транспортом.

С ростом популярности и расширением географии скоростных пассажирских маршрутов, а также в рамках достижения стратегических целей развития транспортной системы России в развитии этого вида сообщения заинтересовалось и государство и с навигации 2024 года реализуется национальный проект «Речные магистрали». Уже на первом этапе реализации проекта «Речные магистрали» многообразие интересов участников процесса речного скоростного транспортного обслуживания (судоходных компаний, населения, федеральных, региональных и местных органов власти) требует инструмента их согласования и гармонизации в виде выработки единого



государственного подхода к субсидированию речных скоростных пассажирских перевозок.

В настоящее время сложилась неоднозначная ситуация с выработкой такого единого подхода, что связано как разными возможностями бюджетов регионов, так и их конкуренцией за лидерство в этом сегменте и сложностью регулирования совместного финансирования межрегиональных маршрутов при перекрестных рейсах, субсидируемых из бюджетов разных регионов.

Так, проанализированные авторами настоящей статьи нормативные документы по субсидированию речных скоростных перевозок в регионах [3 – 7] показали следующие особенности региональных подходов:

1) Предметом субсидирования, несмотря на формулировки в Положениях [3 – 6], являются выпадающие доходы, что видно из методик расчета размера субсидии.

2) Результатом предоставления субсидии в исследованных нами нормативных положениях обозначены либо доля состоявшихся (выполненных) рейсов как это принято в ХМАО, Чувашии и Нижегородской области, либо сохранение в собственности требуемого количества судов. Отчасти это продиктовано особенностями владения судами (суда в лизинге или на балансе предприятия).

3) Такие особенности как возможность сокращения количества или отмены субсидируемых рейсов, авансирование доли субсидии в большинстве случаев могут быть предусмотрены соглашениям между региональными министерствами транспорта и судоходными компаниями либо отдельными решениями региональных властей.

В качестве научно-практических рекомендаций по развитию единого подхода к субсидированию пассажирских перевозок скоростными судами в актуальном и востребованном сегодня межрегиональном сообщении авторы предлагают учесть опыт регионов, уже осуществляющих такие перевозки, в части обязательного включения в нормативные документы:

- в качестве предмета субсидирования «Потери в доходах, связанные с транспортным обслуживанием населения по регулируемым тарифам на речных скоростных маршрутах»;

- в качестве результата предоставления субсидии считать количество или долю выполненных (состоявшихся) рейсов по речным скоростным маршрутам;

- закрепить возможность авансирования субсидии, что вызвано возникающим кассовым разрывом из-за превышения величины фактических расходов на организацию межрегиональных маршрутов над поступающими доходами от продажи билетов на эти рейсы по регулируемым тарифам. При этом такие тарифы часто устанавливаются с нулевой или минимальной (до 5%) нормой рентабельности, что ставит судоходные компании в трудное финансовое положение и не способствует требуемому темпу развития скоростного пассажирского судоходства.

В заключении авторы отмечают, что анализ и обобщение опыта субсидирования скоростных речных пассажирских перевозок субъектами РФ позволило выработать объективные научно-практические рекомендации, а в дальнейшем и обоснованный научно-методический подход к обоснованию субсидирования выпадающих доходов судоходных компаний от перевозки пассажиров при нулевой или минимальной рентабельности регулируемого тарифа.

Список литературы:

1. Пассажирские перевозки по речным магистралям России: новый импульс развития. Российская академия транспорта. – URL: https://rosacademtrans.ru/rechnoy_transport2023/ (дата обращения 21.04.2024)



2. Состояние речных пассажирских перевозок в республике Саха (Якутия): показатели, проблемы, перспективы. – URL: https://www.korabel.ru/news/comments/sostoyanie_rechnyh_passazhirskih_perevozkov_v_respublike_saha_yakutiya_pokazateli_problemy_perspektivy.htm (дата обращения 21.04.2024)

3. Постановление Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа «Об утверждении порядка предоставления субсидий из окружного бюджета организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим транспортное обслуживание населения на межрегиональных маршрутах по специальным тарифам...» от 20 апреля 2020 года N 459-П (с изменениями на 3 июля 2023 года).

4. Постановление Правительства Нижегородской области от 8 сентября 2020 г. N 749 "О порядке предоставления из областного бюджета субсидии на финансовое обеспечение (возмещение) затрат, связанных с организацией перевозок пассажиров и их багажа скоростными судами на подводных крыльях" (с изменениями от 10 мая 2023 года).

5. Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 26.08.2022 №902 «Об утверждении порядка предоставления в 2022 году субсидии из бюджета Республики Татарстан недополученных доходов в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров водным транспортом в пригородном сообщении, а также в связи с предоставлением льгот по оплате проезда отдельным категориям граждан».

6. Постановление Государственного комитета Республики Татарстан по тарифам от 17.04.2024 № 21-2/т-2024 «Об установлении предельных максимальных тарифов на перевозки пассажиров и багажа речным транспортом на скоростных и водоизмещающих судах в местном сообщении, осуществляемые Акционерным обществом «Флот Республики Татарстан» г. Казань» (находится на регистрации в Министерстве юстиции РТ).

7. Постановление «Об утверждении правил предоставления субсидии из республиканского бюджета Чувашской республики на возмещение потерь в доходах организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим перевозку пассажиров внутренним водным транспортом по специальным тарифам» от 30.05.2022 №240.

