ISBN 978-5-901722-00-8

УДК 656.076

ЗАДАЧИ НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Кузьмичёв Игорь Константинович[1], профессор, доктор технических наук, ректор
e-mail: rector@vsuwt.ru
Коршунов Дмитрий Александрович[1], доцент, кандидат экономических наук, руководитель временного творческого коллектива проекта «Речные магистрали»
e-mail: voi82@yandex.ru
Костров Владимир Николаевич[1], профессор, доктор экономических наук, заведующий кафедрой логистики и маркетинга
e-mail: vnkostrov@yandex.ru
Бафанов Артём Павлович[1], соискатель
e-mail: abafanov@mail.ru

[1] Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье излагаются результаты анализа современного состояния скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям реки Волги, а также научно-методических обоснований развития пассажирских перевозок в судах на подводных крыльях. Также даются рекомендации по использованию этих результатов при планировании перспективной маршрутной сети на реках Волга, Кама и Ока. Предложен подход к субсидированию речных скоростных пассажирских перевозок прорабатываемый совместно с воднотранспортными предприятиями и органами власти в целях удовлетворению потребности населения в транзитном (межрегиональном) сообщении по внутренним водным путям РФ.

Ключевые слова: эффективные пассажирские перевозки, перевозки в скоростных судах, перевозки пассажиров по внутренним водным путям, речные скоростные перевозки.

THE TASKS OF SCIENTIFIC AND METHODOLOGICAL SUBSTANTIATION EFFECTIVE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED PASSENGER TRANSPORTATION BY INLAND WATERWAY

Igor K. Kuzmichev[1], Professor, Doctor of Technical Sciences, Rector
e-mail: rector@vsuwt.ru
Dmitry A. Korshunov[1], Associate Professor, Candidate of Economics, Head of the temporary creative team of the River Highways project
e-mail: voi82@yandex.ru
Vladimir N. Kostrov[1], Professor, Doctor of Economics, Head of the Department of Logistics and Marketing
e-mail: vnkostrov@yandex.ru
Artem P. Bafanov[1], Applicant

e-mail: abafanov@mail.ru

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

Abstract. The article presents the results of an analysis of the current state of high-speed passenger transportation along the inland waterways of the Volga River, as well as scientific and methodological justifications for the development of passenger transportation in hydrofoil vessels. Recommendations are also given on the use of these results in planning a promising route network on the Volga, Kama and Oka rivers. An approach to subsidizing high-speed river passenger transportation is proposed, which is being worked out jointly with water transport enterprises and authorities to meet the needs of the population in transit (interregional) communication along the inland waterways of the Russian Federation.

Keywords: efficient passenger transportation, transportation in high-speed vessels, passenger transportation on inland waterways, river high-speed transportation.

Разработка тематики научно-методического обоснования скоростных пассажирских перевозок на современном этапе их развития ведется авторами более 10 лет. Ключевыми задачи, решенными в рамках данного исследования, являются: маркетинговое исследование предпочтений пассажиров и анализ пассажиропотоков на внутреннем водном транспорте в региональном и межрегиональном сообщениях; обоснование перспективной маршрутной сети скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям с учётом провозной способности флота, инфраструктурных ограничений и востребованности транспортной услуги; актуализация методики определения нормативных затрат, расходов и себестоимости перевозки пассажиров скоростными судами с учётом протяженности маршрута, вместимости судна и особенностей организации судоходства по внутренним водным путям; разработка научно-методического подхода к тарифообразованию пассажирских перевозок скоростными судами и оптимизация отраслевого нормативного документа о порядке предоставления субсидии судоходным компаниям, осуществляющим скоростные пассажирские перевозки на социально-значимых маршрутах, с учётом экономически обоснованной стоимости перевозки пассажира.

В рамках первой задачи был выполнен анализ и прогноз развития маршрутной сети проекта «Речные магистрали» на 2025÷2026 годы. На рис. 1. показаны маршруты, реализуемые судоходными компаниями в навигацию с 2024 года, а также перспективные маршруты навигации 2025 года по Волге: Н. Новгород – Ярославль, Казань – Самара, маршруты по Каме (Казань – Сарапул, Сарапул – Пермь) и Оке (Н. Новгород – Муром).

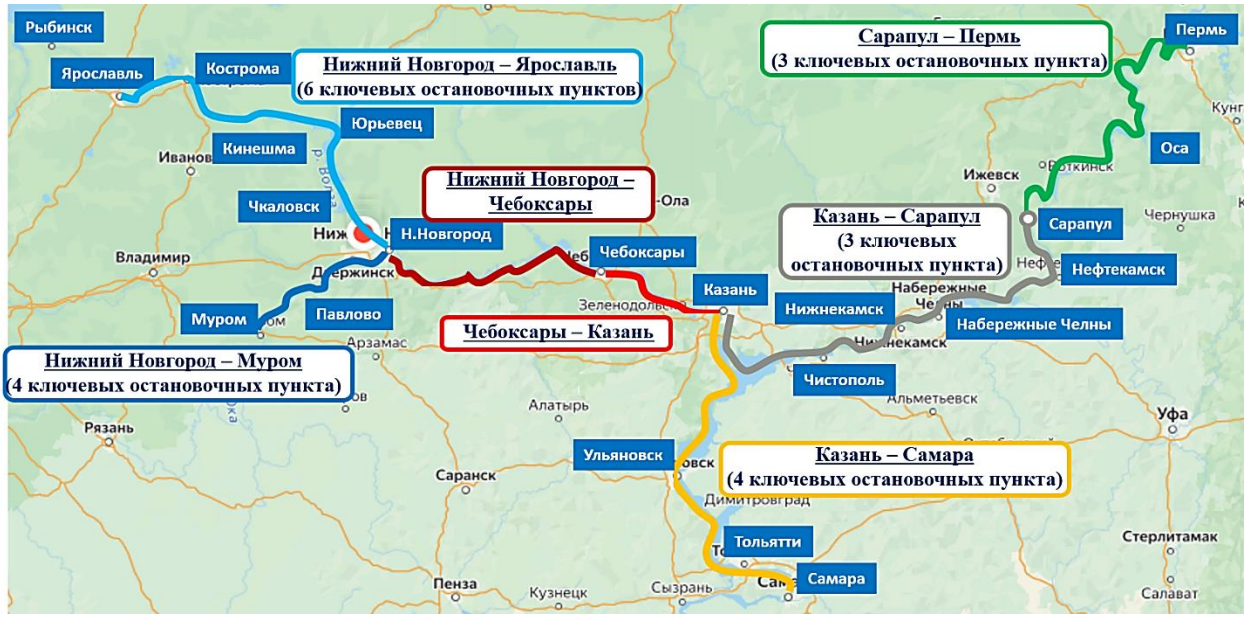

Рисунок 1 – Существующая и перспективная маршрутная сеть скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте

Следует отметить, что маршрутная сеть развивается при поддержке региональных органов исполнительной власти и федерального центра. Показатели маршрутной сети проекта «Речные магистрали» показаны на рис. 2.

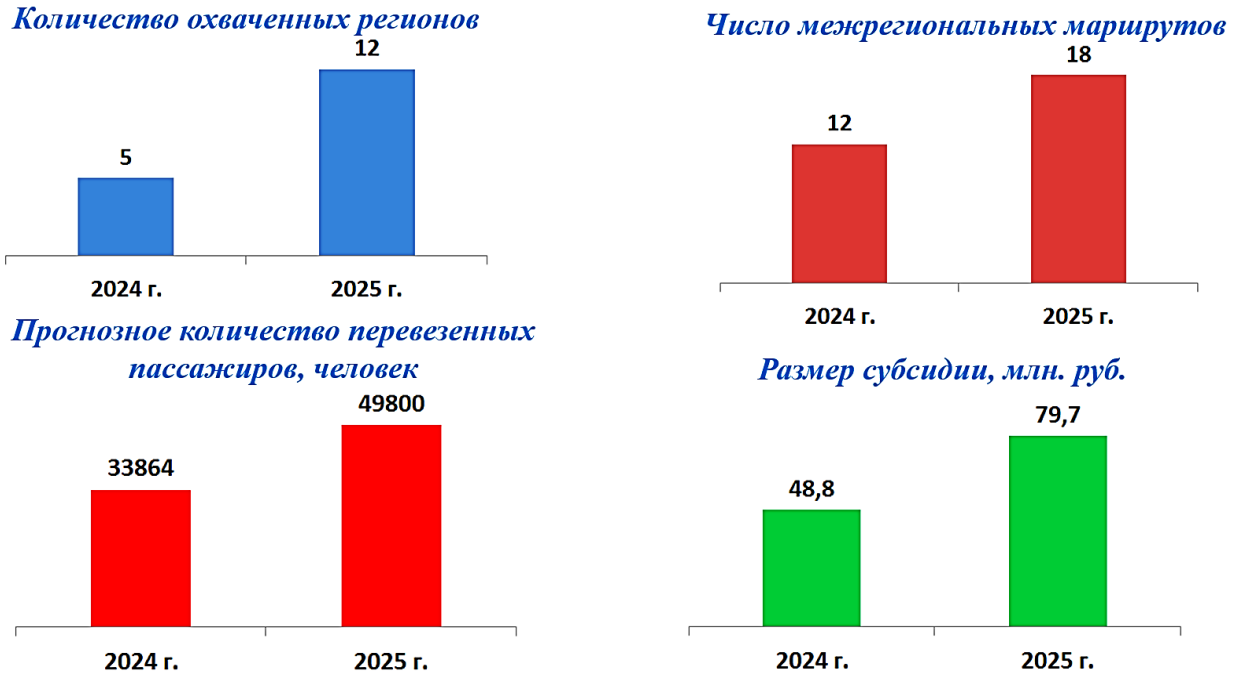

Рисунок 2 – Показатели развития маршрутной сети скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте

В рамках научно-методического обоснования скоростных пассажирских перевозок на реках Волга, Кама и Ока коллективом авторов решалась задача по разработке научно-методического подхода к тарифообразованию пассажирских перевозок скоростными судами с учётом исследований на водном и смежных видах транспорта [1-7], в рамках

которой определена нормативная себестоимость пассажиро-места на основе экономически обоснованного тарифа – таблица 1.

Таблица 1. Нормативная себестоимость перевозки пассажира в зависимости от протяженности маршрута и пассажировместимости судна

Тип судна	Протяженность маршрута, км Нормативная себестоимость, руб.					
	до 150	150-200	200-300	300-400	400-500	500-600
Валдай45Р	2300	2500	2800	-	-	-
Метеор120Р	-	-	5700	6200	7700	8750
Метеор2020	-	-	6000	-	-	-

Расчёт производился на основе актуализированной методики определения нормативных затрат, расходов и себестоимости перевозки пассажиров с учётом протяженности маршрута, вместимости скоростного судна и особенностей организации судоходства по внутренним водным путям, например, сезонности, которая требует учитывать расходы судоходной компании в навигационный и межнавигационный период.

Методические особенности формирования экономически обоснованного тарифа скоростной пассажирской перевозки в рамках предложенного подхода учитывают выполненное ВГУВТ в 2022 г. маркетинговое исследование [8], которое показало, что рынок пассажирских перевозок воднотранспортной системы в приречных регионах складывается из нескольких сегментов, отражающих как традиционные рыночные факторы, так и социальную составляющую. Спрос на перевозку сегодня определяется уровнем тарифов конкурентов и уровнем качества перевозки. При этом 80% пассажиров составляют граждане со средним уровнем доходов и ниже, а спрос на транспортную услугу с повышенным качеством колеблется в интервале 10-20% и его формируют пассажиры с уровнем дохода выше среднего.

При этом нижний уровень тарифа ограничивается ценой билета конкурентов на альтернативных маршрутах, которая учитывает социальный фактор и наличие спроса, верхний уровень тарифа определяется с учётом коэффициента повышения качества транспортной услуги за счёт скорости, безопасности и т.п.

В основу предлагаемого нами подхода к тарифообразованию скоростных перевозок положен алгоритм расчёта экономически обоснованной величины транспортного тарифа в виде стоимости перевозки одного пассажира в скоростном пассажирском судне определённой пассажировместимости на согласованном маршруте по внутренним водным путям РФ. Предполагается, что эта величина будет находиться в основе финансовых взаимоотношений между перевозчиком и государственным (региональным) заказчиком услуг по перевозкам пассажиров. Финансовые расчёты между ними могут производиться на основании данных о числе состоявшихся рейсов либо числе перевезенных пассажиров за расчётный период, с учётом типа транспортных средств, протяженности маршрута и экономически обоснованного тарифа, результаты показаны в табл. 2.

Таблица 2. Экономически обоснованная стоимость перевозки одного пассажира на скоростных линиях внутреннего водного транспорта

Линия	Протяженность, км	Себестоимость, руб./чел.	Тариф конкурента, руб./чел.	Регулируемый тариф, руб./чел
Казань – Ульяновск	220	6000	1100-2300	2000
Чебоксары – Свияжск	127	2300	-	766,67
Чебоксары – Казань	150	2500	1200	833,33

Продолжение Таблицы 2

Н. Новгород – Казань	408	7700	1650-2700	2566,7
Казань – Н. Новгород	408	7700	1300-1900	2566,7
Н.Новгород – Ярославль	386	6200	1700-3570	2066,7
Казань – Сарапул	542	8750	1800-2600	2916,7
Сарапул – Казань	542	8750	1500-3500	2916,7
Сарапул – Пермь	406	7700	1500	2566,7
Пермь – Сарапул	406	7700	1800	2566,7
Казань – Самара	428	7700	1860	2566,7
Самара – Казань	428	7700	1900	2566,7
Чкаловск – Ярославль	314	6200	-	2066,7

Цветовая схема на рис. 2 помогает понять на каких направлениях скоростная речная линия может конкурировать с альтернативными сообщениями по критерию стоимости проезда пассажира – выделены зелёным и желтым цветами.

В результате проделанной работы нами определена зависимость себестоимости перевозки от пассажиронаселённости судна. На рис. 3 в качестве примера приведены отдельные маршруты, в частности маршрут Нижний Новгород – Ярославль, где перевозчик тратит от 5 до 7,7 руб. на одного пассажира из расчета разной наполняемости судна (67, 80 и 100%).

Рисунок 3 – Зависимость себестоимости перевозки пассажира на скоростных линиях от пассажиронаселённости используемого скоростного судна

Теперь перейдем к задаче оптимизации отраслевого нормативного документа о порядке предоставления субсидии судоходным компаниям, реализующим социально-значимые пассажирские перевозки на речных магистралях. В настоящее время основным документом, регламентирующим порядок предоставления субсидии, является Решение ФАМРТ [9], принятое на основе соответствующих норм Бюджетного кодекса РФ и Постановления Правительства РФ от 25.10.2023 № 1780 [10-11]. В перспективе данное Решение требует оптимизации как в части механизма предоставления субсидии (рис.4), так и в части условий её предоставления перевозчикам.

Рисунок 4 – Варианты порядка предоставления субсидии на социально-значимые пассажирские перевозки по внутренним водным путям РФ

На рис. 4 представлены существующая сегодня (А) и предлагаемая Минтрансом РФ к реализации в 2026 и далее (Б) схемы доведения субсидии, то есть прорабатывается вопрос о доведении этой субсидии с 2026 года не напрямую перевозчикам, а сначала регионам, которые уже самостоятельно будут планировать и обосновывать потребность в бюджетном финансировании и заключать соглашения с судоходными компаниями. При этом ключевыми условиями предоставления субсидии должны быть:

1. Результат: количество перевезенных пассажиров либо число состоявшихся рейсов.
2. Состав субсидируемых расходов должен учитывать специфику эксплуатации речного флота, включая межнавигационные расходы.
3. Расчет субсидии удобнее вести на основе нормативной себестоимости перевозки одного пассажира с учётом протяженности маршрута и пассажировместимости судна (экономически обоснованного тарифа).
4. Условие предоставления субсидии: обеспечение СК нормативной пассажиронаселённости судна в рейсе 67%, обоснованной в рамках исследования ВГУВТ.
5. Следует так же поработать над упрощением форм отчётности, что возможно при установлении целевого показателя в виде числа состоявшихся рейсов.
6. Корректировка наименования и направления субсидии с учётом расширения маршрутной сети не только на Волге, но и других реках, на которые проект «Речные магистрали» будет масштабироваться.

В качестве заключения авторы отмечают высокую актуальность и важность проделанной работы по научно-методическому сопровождению проекта «Речные магистрали» при активном взаимодействии с судоходными компаниями, региональными органами исполнительной власти и федеральным центром.

Список литературы:

1. Подоплелова Я.В. Экономическое обоснование тарифов на услуги инфраструктуры пригородного пассажирского комплекса в условиях государственного регулирования: дисс. канд. эконом. наук. – М.: ГУУ, 2023. – с. 171.
2. Валеев Н. А. Управление затратами в локомотивном комплексе железнодорожной компании: дисс. канд. эконом. наук. – М.: МИИТ, 2016. – с. 132.
3. Немчинов О. А. Экономика авиатранспортной отрасли: учеб. пособие / О.А. Немчинов, В.А. Хайтбаев. – Самара: Изд-во Самарского университета, 2018. – 112 с.

4. Хохлов Е.А. Совершенствование методов обоснования тарифов на перевозки пассажиров скоростными судами : автореферат дис. ... кандидата экономических наук : 08.00.05 / Волж. гос. акад. вод. трансп.. — Нижний Новгород, 2006. — 22 с.
5. Итальянцев Н.С., Кузьмичев И.К., Ничипорук А.О., Бафанов А.П., Новикова Т.Е. Развитие скоростных региональных и межрегиональных пассажирских речных перевозок в рамках первого этапа проекта «Речные магистрали»: опыт компании «Водолет» // Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_12.pdf
6. Коршунов Д.А., Костров В.Н., Дрейбанд Д.В., Бафанов А.П. Анализ подходов к субсидированию скоростных речных маршрутов. Материалы международного научно-практического форума «Транспорт. Горизонты развития». ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024 – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_15.pdf
7. Коршунов Д.А., Дрейбанд Д.В., Бафанов А.П. Сравнительный анализ конкурентных тарифов на скоростные речные маршруты с учетом платежеспособности населения.//Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практичесого форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_16.pdf
8. Костров, В. Н. Маркетинговое исследование пассажирских перевозок на водном транспорте приволжского федерального округа / В. Н. Костров, И. П. Смирнова, Е. А. Мистюкова // Великие реки - 2020 : Труды 22-го международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 27–29 мая 2020 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2020. – С. 121. – EDN QJUZNM.
9. Решение о порядке предоставления субсидии № 24-64426-01692-Р от "30" октября 2024 г.
10. Постановление Правительства РФ от 25.10.2023 N 1780 (ред. от 17.02.2025) "Об утверждении Правил предоставления из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации субсидий, в том числе грантов в форме субсидий, юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам - производителям товаров, работ, услуг". Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_463136/adb5b8722d841fbfa46157e17124a7f5aaaa54dd/
11. О федеральном бюджете на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов. Федеральный закон от 30.11.2024 №419-ФЗ. Режим доступа: https://www.garant.ru/hotlaw/federal/1771122/