

УДК 629

ОСОБЕННОСТИ ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ПО РЕЧНЫМ МАГИСТРАЛЯМ

Белова Анастасия Алексеевна¹, магистрант

e-mail: belova.nasta06@yandex.ru

Коршунов Дмитрий Александрович¹, кандидат экономических наук, доцент кафедры логистики и маркетинга

e-mail: voi82@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Статья посвящена изучению особенностей технико-экономического обоснования существующих и перспективных маршрутов, которые направлены на развитие скоростных пассажирских перевозок по российским внутренним водным путям. Проведен анализ текущего состояния пассажирских перевозок и выдвинута аргументация в пользу развития скоростного флота, а также рассмотрены возможности реализации и перспектив проекта «Речные магистрали».

Ключевые слова: речной транспорт, скоростные пассажирские перевозки, внутренний туризм, транспортная сеть, проект «Речные магистрали».

FEATURES OF THE FEASIBILITY STUDY OF HIGH-SPEED PASSENGER TRANSPORTATION ON RIVER HIGHWAYS

Anastasia A. Belova¹, Master's Degree student

e-mail: belova.nasta06@yandex.ru

Dmitry A. Korshunov¹, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Logistics and Marketing

e-mail: voi82@yandex.ru

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

Abstract. The article is devoted to the study of the features of the feasibility study of existing and prospective routes aimed at the development of high-speed passenger transportation on Russian inland waterways. The analysis of the current state of passenger transportation is carried out and arguments in favor of the development of a high-speed fleet are put forward, as well as the possibilities of implementing and prospects for the River Highways project are considered.

Keywords: river transport, high-speed passenger transportation, domestic tourism, transport network, River Highways project.

Судоходство по внутренним водным путям является важнейшим элементом транспортной системы России, особенно в удаленных регионах, где оно часто выступает единственным или наиболее удобным способом передвижения.

Однако, после экономического кризиса в 1990-х годах рынок пассажирских речных перевозок столкнулся со значительным ослаблением в данной сфере. Казалось, что речные пассажирские перевозки никогда больше не будут возобновлены. Но несмотря на пессимистические прогнозы, в последние годы наблюдается тенденция к возрождению интереса к речным пассажирским перевозкам, особенно в секторе скоростных перевозок, что связано с необходимостью разгрузки автомобильных дорог и повышения транспортной доступности отдаленных районов, а также использованием скоростных пассажирских перевозок в туристско-экскурсионных целях. В этой связи все более уместным становится вопрос о целесообразности и экономической эффективности проектов, направленных на организацию скоростных пассажирских перевозок по водным путям.

Развитие речных магистралей является ключевым элементом Транспортной стратегии России до 2030 года с горизонтом планирования до 2035 года [1]. В связи с этим проект «Речные магистрали» решает проблему развития скоростных перевозок на водном транспорте и активное участие здесь принимают ученые Волжского государственного университета водного транспорта. Особо стоит отметить научные исследования Кузьмичева И.К., Ничипорука А.О., Коршунова Д.А., Новиковой Т.Е. и др. [2-7].

Динамика объемов пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте с 2020 по 2024 год (Рис.1.) демонстрирует явную тенденцию восстановления и рост спроса на перевозки. В 2020 год объем перевозок снизился на 31,8%, что было связано с пандемией COVID-19 и ограничениями на перемещение граждан. При этом, начиная с 2021 года наблюдается постепенное увеличение перевозок, что благоприятно сказывается на отрасли и указывает на возобновлении интереса пассажиров и эффективности государственных программ, направленных на поддержку транспортной сферы и развитие внутреннего туризма.



Рисунок 1 – Объем перевозок пассажиров (млн. чел.) на ВВТ за 2020–2024 гг.

Комплексное развитие отрасли обуславливается в том числе активной реализацией проекта «Речные магистрали». «В целом наша задача – бесшовные скоростные речные перевозки от Астрахани до Ярославля. И речь именно о пассажирских перевозках, а не туристических маршрутах», - подчеркивает министр транспорта Российской Федерации В.И.Старовойт, тем самым определяя ключевую цель проекта и стратегическую значимость развития скоростного речного транспорта для обеспечения транспортной доступности

регионов и создания многофункциональной транспортной системы и эффективной маршрутной сети [8].

Примером успешной реализации проекта является Нижегородская область, где возобновлены речные пассажирские перевозки. В городе Нижнем Новгороде активно используются две современные модели подводно-крылых судов – «Валдай 45Р» и «Метеор 120Р», представленных компанией ООО «Водолёт». «Валдаи» расширяют географию своих маршрутов, охватывая как туристические поездки в такие места как Городец и Муром, Павлово на Оке, Балахну, Макарьево, Чкаловск; усадьбу Шереметьевых в Республике Марий Эл. В пределах Нижегородского региона маршруты судов соединяют такие города, как Бор, Городец, Чкаловский, Дзержинск и Васильсурск. «Метеоры 120Р» осуществляют межрегиональное сообщение с такими пунктами назначения: Козьмодемьянском, Чебоксарах, Казани и Ульяновске.

На рынке скоростных пассажирских перевозок Поволжья скоротсын маршруты организуют ООО «Водолёт», АО «Чебоксарский речной порт» и «Флот Республики Татарстан». Лидирует судоходная компания ООО «Водолёт», маршруты которой удовлетворяют потребности в перемещении как для туристов, так и для деловых и социальных поездок населения.

В навигацию 2024 года в Нижегородской области СПК выполнили 4197 рейсов перевезли более 125 тысяч пассажиров из которых 20,5 тысяч - на межрегиональных линиях, что свидетельствует о значительном увеличении спроса на данный вид транспорта и успешном расширении маршрутной сети не только внутри региона, но и для межрегионального сообщения (рисунок 2).



Рисунок 2 – Количество пассажиров перевезенных в Нижегородской области

В целях настоящей исследования авторами выполнен анализ научно-методических подходов к обоснованию себестоимости и тарифов на перевозку пассажиров в скоростном сообщении по социально-значимым направлениям [3, 4] и произведен расчет расходов на основе методики, разработанной ФГБОУ ВО «ВГУВТ» в рамках проекта «Речные магистрали».

Так нами были определены расходы и себестоимость по организации планируемых в навигацию 2025 года речных скоростных маршрутов: Нижний Новгород — Ярославль, Нижний Новгород – Муром и Нижний Новгород – Казань. Полученные расчётные значения расходов по одному рейсу СПК «Метеор 120Р» и «Валдай45Р» на ранее упомянутых маршрутах представлены в табл.1.

Таблица 1. Результаты расчетов стоимости содержания судов за рейс

Статьи затрат по содержанию судна	Значения статей затрат для одного рейса, руб.					
	Нижний Новгород – Ярославль 386 км		Нижний Новгород – Казань 408 км		Нижний Новгород – Муром 215 км	
	Метеор 120	Валдай 45Р	Метеор 120	Валдай 45Р	Метеор 120	Валдай 45Р
Расходы на топливо	126 038	58 034	150 166	69 210	72 892	33 525
Расходы на смазочные материалы	5 627	2 591	6 705	3 090	3 255	1 497
Расходы на оплату навиг.сборов	2 580	607	2 727	642	1 437	338
Затраты на оплату труда экипажа судов	22 688	13 406	23 719	14 016	15 056	8 897
Затраты на рацион питания	1 650	413	1 725	431	1 095	271
Затраты на ремонт и тех.обслуж. судна	159 328	63 731	166 570	66 628	105 736	42 294
Размер лизинговых платежей либо стоимость амортизации основных средств	112 271	49 413	117 374	51 659	74 507	32 793
Затраты на страхование судна	9 625	4 240	10 063	4 432	6 388	2 814
Прочие расходы	43 981	19 244	47 905	21 011	28 037	12 243
Всего расходов по одному судну	483 787	211 679	526 953	231 119	308 402	134 672
Себестоимость 1 км пути	1 253,3	548,4	1 291,6	566,5	1 434,4	626,4
Себестоимость 1 пассажиро-км	10,4	12,2	10,8	12,6	12,0	13,9
Себестоимость перевозки 1 пассажира	4 031,6	4 704,0	4 391,3	5 136,0	2 570,0	2 992,7

На основе авторского анализа и расчетов можно сделать вывод, что судно «Метеор 120Р» является наиболее оптимальным для эксплуатации на маршрутах «Нижний Новгород – Ярославль» и «Нижний Новгород – Казань» при условии 100% пассажиронаселенности. Относительные показатели рейсов (себестоимость перевозки) заметно ниже, чем по СПК «Валдай 45Р», что разрешает варьировать цену на билеты и тем самым стимулировать увеличение пассажиропотока на линиях. На маршруте «Нижний Новгород – Муром» ситуация оба судна показывают схожие значения стоимости перевозки одного пассажира. При этом авторам представляется оптимальным с точки зрения экономической целесообразности и перспектив данного сообщения выбирать СПК «Валдай 45Р».

Большая вместимость «Метеора 120Р» увеличивает потенциальную выручку и открывает возможности для организации групповых перевозок и экскурсий. При этом «Валдай 45Р» выгоден при невысоком спросе на перевозку и низкой пассажиронаселенности судна на маршруте. Если на рейс продается мало билетов, использование менее вместительного СПК будет более экономичным, так как общие расходы на рейс значительно ниже.

В целом, развитие скоростного пассажирского речного транспорта становится одним из перспективных направлений на пути к модернизации транспортной системы России. Успешная реализация проекта «Речные магистрали» эффективно отразится на социально-экономических показателях регионов страны, которые в свою очередь, повлияют на качество жизни граждан и укрепят позиции России как лидера в развитии инновационных транспортных технологий будущего.

Список литературы:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года от 27.11.2021 г. № 3363-р. / URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZlOOOpQhLl0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения 14.04.2025)
2. 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 (дата обращения 14.04.2025)
3. 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-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_16.pdf (дата обращения 14.04.2025)
4. Коршунов Д.А., Костров В.Н., Дрейбанд Д.В., Бафанов А.П. Анализ подходов к субсидированию скоростных речных маршрутов./Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_15.pdf (дата обращения 14.04.2025)
5. Кузьмичев И.К., Костров В.Н., Чеботарев В.С., Ничипорук А.О., Гришанин И.А. Концепция и инструменты государственной поддержки развития инновационных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте./Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_18.pdf (дата обращения 14.04.2025)
6. Ничипорук А.О., Юлова А.В. Современное состояние перевозок пассажиров скоростными судами./Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_22.pdf (дата обращения 14.04.2025)
7. Платов Ю.И., Лисин А.А., Станченкова Ю.Н. Метод определения нормативной стоимости перевозки пассажиров скоростными судами./Транспорт. Горизонты развития. 2024: Материалы международного научно-практического форума. ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: http://вф-река-море.рф/2024/7_26.pdf (дата обращения 14.04.2025)
8. Минтранс планирует создать скоростные речные перевозки от Астрахани до Ярославля // Новости в России и мире – ТАСС. – 2024. – URL: <https://tass.ru/ekonomika/22747275> (дата обращения 14.04.2025)

