

УДК 656.6

ПРОБЛЕМЫ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Дворникова Яна Александровна¹, магистрант
e-mail: dvornikova.ya@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье проводится анализ туризма и внутреннего водного транспорта в современных условиях, выявляются причины возникновения проблем, включая состояние флота, спрос на туризм разными видами транспорта и их финансирование. Также производится сравнение видов транспорта по одному конкретному маршруту и сравнительное описание пассажирских компаний центрального бассейна.

Ключевые слова: туризм, пассажирские перевозки, пассажиропоток, состояние пассажирского флота, круизные компании, проблемы пассажирских и туристических перевозок.

PROBLEMS OF PASSENGER TRANSPORTATION IN MODERN CONDITIONS

Yana A. Dvornikova¹, Master's Degree Student
e-mail: dvornikova.ya@yandex.ru

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

Abstract. The article analyzes tourism and inland waterway transport in modern conditions, identifies the causes of problems, including the state of the fleet, the demand for tourism by various modes of transport and their financing. There is also a comparison of modes of transport along one specific route and a comparative description of passenger companies in the central basin.

Keywords: tourism, passenger transportation, passenger traffic, the state of the passenger fleet, cruise companies, problems of passenger and tourist transportation.

В современных условиях транспорт имеет ключевое влияние на развитие туризма и экономики. Важным направлением в туризме остается использование водного транспорта несмотря на то, что его развитие сталкивается с рядом вызовов. Особенно важным элементом он остается для развития туризма на территориях, тяготеющих к водным путям, что определяет актуальность рассматриваемой темы.

Целью данной статьи является выявление основных проблем, связанных с развитием туризма на внутренних водных путях России. Для достижения этой цели были поставлены следующие задачи:

- провести анализ структуры и динамики объемов перевозок пассажиров различными видами транспорта и определения места перевозок пассажиров и туристов в структуре перевозок и тенденции его изменения;
- провести анализ состояния и принадлежности флота, используемого для пассажирских и туристических перевозок;
- провести анализ степени автоматизации пассажирских перевозок различными видами транспорта;
- выявить основные проблемы, связанные с эксплуатацией пассажирского и туристического флота.

Анализ пассажиропотока, ориентированного на внутренний туризм

По данным Росстата с 2021 по 2025 год [1] наблюдается рост внутреннего туризма, а именно ежегодный прирост составляет около 5-8%, как показано на рисунке 1. И только в 2025 году наблюдается незначительное падение объемов внутренних перевозок, что связано, в первую очередь, с падением доходов населения.

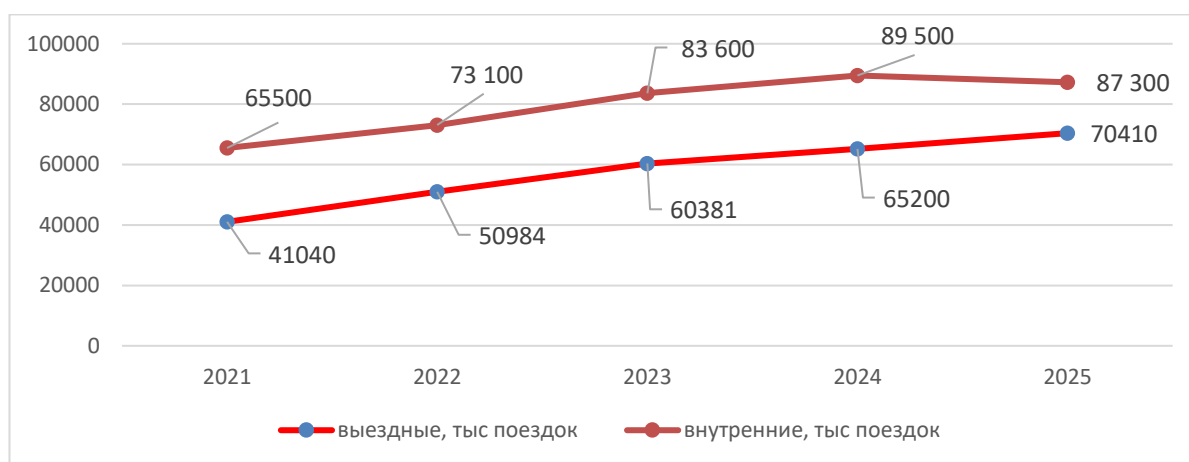


Рисунок 1 – Динамика выездного и внутреннего туризма в РФ

Анализ месячной динамики перевозок пассажиров и пассажирооборота транспортом общего пользования с 2023 по 2025 год [2,3] также показал положительную динамику в рассматриваемый период с замедлением общей динамики в 2025 году. Снижение пассажирооборота на фоне роста общего объема перевозок говорит о предпочтении поездок на более короткие расстояния, что, в свою очередь, также может быть связано с платежеспособностью населения.

Анализ структуры перевозок пассажиров различными видами транспорта (табл. 1) показал, что доля перевозок водным транспортом существенно ниже железнодорожного и автомобильного и составляет 0,17% на водном транспорте от всех перевозок в России. Железнодорожный транспорт занимает около 13%, автобусный -86%, воздушный -около 1%.

Таблица 1. Структура перевозок пассажиров в 2025 году [2]

	2025 год, тыс. чел	2025 год, %
Транспорт - всего		100
Железнодорожный	1 320 648,7	12,75
Автобусный	8 912 140,5	86,03
Внутренний водный	12 858,5	0,12
Морской	5 044,2	0,05

Анализ динамики перевозок туристов с 2022 по 2025 год с (рис.2) также подтвердил рост туристов за рассматриваемый интервал времени с одновременным снижением его темпов в 2025 году. В 2022 году пассажиропоток составил 345 тысяч человек, в 2023 году наблюдается увеличение до 415 тысяч человек за год (рост составил примерно 20,3%), в 2024 году пассажиропоток составил 500 тысяч человек, а в 2025 году прирост количества туристов составил 35 тысяч человек, а само количество перевезенных человек составило 535 тысяч человек.



Рисунок 2 – Динамика круизного туризма в РФ [4]

Как видно из рис. 2, наибольший прирост пассажиров пришелся на 2022-2024 года, а именно 20%, в 2025 году темпы замедлились на 13%, это может быть связано со снижением покупательной способности населения. Но динамика перевозок туристов на фоне незначительного снижения объемов пассажиров и внутреннего туризма в целом показывает растущий интерес у населения к круизному туризму.

Анализ состояния и принадлежности флота, используемого для пассажирских и туристических перевозок

В табл. 2 представлены круизные компании, работающие в центральных бассейнах.

Таблица 2. Предприятия, работающие в сфере речного туризма и пассажирских перевозок

Компания	Количество флота	Специализация
ВодоходЪ	26	Речные и морские круизы по России
ВодоходЪ. Пассажирский Порт	28	Регулярные экскурсионные рейсы по городу
Мостурфлот	13	Речные круизы по европейской части России (Волга, Нева, Кама, Дон, Ока, озера)
Созвездие	9	Речные круизы
Донинтурфлот	9	Речные круизы по европейской части России
ГАМА	8+3 (прогулочные суда)	Речные туры по Волге, Оке и Каме
ВолгаWolga	7	Пермская компания, круизы по рекам Волга и Кама
Водолёт	9	Речные скоростные перевозки на судах на подводных крыльях, курсирующие по рекам Волга, Ока

Как видно из табл. 2, лидерами по количеству флота являются «ВодоходЪ», «Мостурфлот» и «ГАМА». Помимо больших круизных судов у двух из представленных компаний имеется малый флот в виде прогулочных судов. Все эти компании специализируются на речных круизах по России, которые длятся от 3-х дней до 21-ого дня.

Также в табл.2 присутствует компания «Водолёт», которая специализируется на скоростных пассажирских перевозках.

У рассматриваемых компаний были выявлены ряд преимуществ и недостатков, составленные по отзывам пассажиров, сайтам компаний и личному опыту и описанные в табл. 3.

Исходя из анализа представленных в табл.3 сведений можно отметить, что помимо компаний, предоставляющих полноценный туризм, представлена компания «ВодоходЪ», пассажирский порт, занимающиеся экскурсионными и прогулочными перевозками, и компания «Водолёт», занимающаяся пассажирскими перевозками.

Таблица 3. Преимущества и недостатки рассматриваемых компаний

Компания	Водоход	Мостурфлот	Созвездие	Донинтурфлот	Гама	Водолёт	ВолгаVolga
Преимущества	Высокий уровень комфорта, уникальный флот, разнообразие услуг	Разнообразие предложений, комфорт и оснащение, интересные маршруты	Высокое качество обслуживания, ориентированность на семьи	Высокий сервис и питание, состояние судов, разнообразие кают	Собственный флот, уникальность судов, организация досуга под все возраста	Высокая скорость, ремонтнопригодность	Концепция «теплоход-пансионат», акцент на семейный отдых, разнообразие экскурсий
Недостатки	Высокая стоимость, строгие правила на борту, ограничения по животным	Скудное питание, качество развлекательных программ, проблемы с обслуживанием	Высокая стоимость, шум от двигателей, ограниченное пространство в каютах	Несоответствие услуг, бытовые недочеты, особенности планировки	Возраст судов, разброс в качестве обслуживания, проблемы с инфраструктурой	Шум от двигателей, высокая стоимость эксплуатации	Возраст судов, шум и вибрация, стоимость, размер кают

Таким образом, пассажирские суда категории туристические более комфортабельные для создания условий проживания в период длительных рейсов, а скоростные предназначены для перевозки между пунктами и могут быть менее комфортными, так как у этих видов судов разные задачи.

Необходимо отметить и различия в специализации флота. Так, круизные теплоходы используются для путешествий по внутренним водным путям, скоростные суда – по большей части предназначены для быстрой перевозки пассажиров, отличаются высокой скоростью хода, прогулочные и экскурсионные суда – совершают короткие рейсы и обзорные экскурсии по городам России. Такая специализация позволяет эффективно использовать флот в зависимости от потребностей населения.

Далее были рассмотрены состояние пассажирского и туристического флота с 2020 по 2023 год [5, 6], представленное в табл.4.

Таблица 4. Состояние пассажирского и туристического флота

	2020	2021	2022	2023
Возраст, лет	100	100	100	100
До 5 лет	10,2	11,3	12,1	15,4
6-10	12,2	12,6	11,1	9,6
11-15	11,8	12,3	12,2	11,9
16-20	5,3	5,8	8,2	9,9
21-25	3,9	4,0	4,0	3,9
26-30	6,0	4,5	3,9	3,1
Более 30 лет	50,7	49,4	48,5	46,2

Как видно из табл. 4, большая часть судов внутреннего водного плавания перешагнула 30-летний рубеж, а возраст многих колеблется между 27 и 47 годами. Средний возраст эксплуатируемых пассажирских судов приближается к 40 годам, что снижает безопасность и комфорт пассажиров, растут расходы на эксплуатацию. Влияет на такую возрастную структуру флота высокая стоимость судов и недостаток инвестиций. Анализируя данные, мы можем сделать вывод, что нормативные сроки превышены, несмотря на положительную динамику (по сравнению с 2021 годом процент возрастных судов уменьшился). У пассажирских судов нормативный срок службы должен составлять 25-30 лет, но в реальности они эксплуатируются более 50 лет.

В табл.5 представлены данные по динамике строящегося и выбывающего флота.

Таблица 5. Число строящихся и выбывающих судов за последние года [6]

Показатель	2023	2024	2025
Строящиеся суда	18	16	33
Выбывающие суда	Н.д.	62	Н.д.

Как видно из табл. 5, в 2025 году было построено 33 новых судна согласно единому плану по достижению национальных целей развития РФ до 2030 года. В 2024 году было списано 62 пассажирских судна против построенных 16. Это говорит о том, что несмотря на строительство нового флота, его темпов недостаточно, так как количество выбывающего флота почти в два раза больше, чем строящегося.

Финансирование видов транспорта

Финансирование разных видов транспорта распределяется неравномерно, как показано в табл. 6.

Таблица 6. Сопоставление финансирования различных видов транспорта

Вид транспорта	Источник финансирования	Особенности
Автомобильный	Преимущественно муниципальный и региональный бюджеты	Направлено на обновление парка и покрытие убытков от регулируемых тарифов
Железнодорожный	Прямые субсидии из федерального и регионального бюджетов	Субсидируются часто для обеспечения социальной доступности
Авиационный	Частные инвестиции, ГЧП	Самоокупаемая модель на коммерческих маршрутах
Водный	Смешанное финансирование	Длительный срок окупаемости, на модернизацию флота и портов

Железнодорожный и автомобильный транспорт в большей степени финансируются государством через субсидирование тарифов, водный транспорт в основном государством финансируется через льготные ставки кредитов на строительство флота из-за высокой стоимости внедрения проектов и длительного срока их окупаемости.

Анализ стоимости проезда на различных видах транспорта показывает ее относительную сопоставимость с железнодорожным транспортом и существенное превышение над автомобильным [7]. Высокая стоимость водного транспорта объясняется высокими затратами на строительство, сезонностью использования и низкой субсидированностью тарифов, что объясняет его меньшую популярность по сравнению с автомобильным транспортом.

Уровень автоматизации разных видов транспорта

Согласно государственной программе «Развития туризма», которая утверждена постановлением Правительства от 24 декабря 2021 года №2439, особое внимание государство обращает помимо развития туристической инфраструктуры и доступности туризма для населения на цифровизацию отрасли.

Уровень цифровизации по видам транспорта сопоставлялся через оценку параметров [8,9], представленных в табл. 7.

Таблица 10. Уровень использования цифровых сервисов по видам транспорта

Вид транспорта	Уровень автоматизации	Основные сайты/платформы	Наличие расписания	Онлайн-покупка	Интеграция с другими видами транспорта	Уровень цифрового контроля (трекинг)
Авиационный	Высокий	Aviasales, skyscanner, купибилет	В реальном времени	Высокая	Высокая (стыковки, мультимодальные билеты)	Очень высокий (онлайн-статусы рейсов)
Железнодорожный	Высокий	Rzd.ru, sapsan.su	Точное, в реальном времени	Высокая	Средняя	Высокий (отслеживание поездов)
Автомобильный	Средний	Busfor, Unitiki, bustime	Зависит от перевозчика	Средняя	Средняя	Средний
Водный	Средний/низкий	Сайты портов, круизные платформы	Ограниченное/по расписанию	Средняя	Средняя	Низкий/средний (AIS, но не всегда доступен пассажиру)

По итогам анализа табл. 7 можно отметить, что у авиационного вида транспорта самый высокий уровень использования цифровых технологий, далее идет железнодорожный транспорт, за ним автомобильный и наименее автоматизированный вид транспорта – водный.



Выводы

Таким образом, после тщательного анализа пассажирских перевозок в России были выявлены ряд проблем, присущих водному пассажирскому и туристическим перевозкам: высокий износ флота, недостаток автоматизации, недостаточное субсидирование перевозок, низкая доля использования водного транспорта. Для решения этих проблем необходимы: рост инвестиций в обновление флота и транспортной инфраструктуры с использованием инструментов государственного и частного партнерства; развитие использования цифровых технологий и онлайн-сервисов, позволяющих не только сократить время планирования поездок водным транспортом и повышающее привлекательность использования мультимодальных перевозок пассажиров [7]; разработка путей повышения спроса на такие перевозки через внедрение новых маршрутов, создание мультимодальных узлов для удобства населения при пересадке с одного вида транспорта на другой. В развитии внутреннего водного транспорта могут иметь также большое значение государственные программы обновления флота, субсидии и льготные кредиты для судоходных компаний, а также развитие лизинга судов [10].

Список литературы:

1. Государственная программа «Развитие туризма» // <http://government.ru/rugovclassifier/899/events/> (дата обращения: 13.04.2026).
2. Федеральная служба государственной статистики: пассажиропоток за последние года // <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport/publications> (дата обращения: 14.04.2026).
3. Перевозка пассажиров речным транспортом // <https://portnews.ru/news/382965/> (дата обращения: 12.04.2026)
4. Росстат. Статистика туристических перевозок за 2021-2025 года // <https://rosstat.gov.ru/statistics/turizm> (дата обращения: 12.04.2026).
5. Средний возраст судов российского речного флота // https://www.korabel.ru/news/comments/v_mintrane_nazvali_sredniy_vozrast_sudov_rossiysko_go_rechnogo_flota.html (дата обращения: 14.04.2026)
6. МедиаПалуба. Отечественные верфи в 2025 году построили рекордное количество гражданских судов // <https://paluba.media/news/207507> (дата обращения: 12.04.2026).
7. Шалаева, Ж. Ю. Анализ проблем перевозок пассажиров скоростным флотом / Ж. Ю. Шалаева, О. Л. Домнина // 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. 133
8. Домнина, О. Л. Современное состояние, проблемы и основные направления развития логистики на водном транспорте / О. Л. Домнина, В. Н. Костров, А. О. Ничипорук // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – № 76. – С. 141-165. – DOI 10.37890/jwt.vi76.368
9. Цифровизация транспортной логистики как драйвер будущего развития страны / О. Л. Домнина, В. В. Цверов, А. А. Лисин, О. В. Чувилина // Управление развитием крупномасштабных систем MLSD'2019 : Материалы двенадцатой международной конференции Научное электронное издание, Москва, 01–03 октября 2019 года / под общей ред. С. Н. Васильева, А. Д. Цвиркуна. – Москва : Институт проблем управления им. В.А. Трапезникова РАН, 2019. – С. 668–67
10. Домнина, О. Л. Предложения по субсидированию перевозок пассажиров внутренним водным транспортом / О. Л. Домнина, А. А. Лисин // Речной транспорт (XXI век). – 2021. – № 1(97). – С. 34-37

