

КОНЦЕПЦИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ОБОСНОВАНИЯ РАЗМЕРОВ ДОТИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ

В.И. Минеев

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5079-7922>

В.М. Иванов

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0195-934X>

Г.В. Веселов

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7507-7649>

М.В. Иванов

*Волжский государственный университет водного транспорта,
г. Нижний Новгород, Россия*

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9119-9232>

Аннотация: Практика перевозки пассажиров, как в России, так и за рубежом свидетельствует, что данные перевозки малорентабельны или убыточны за исключением туристических перевозок. Учитывая социальную значимость пассажирских перевозок для населения огромной территории Российской Федерации, органы государственной власти реализуют меры государственной поддержки различных видов транспорта для осуществления этих перевозок, включая возмещение расходов транспортным предприятиям из бюджетов различных уровней. Очевидно, что вопрос о том, какие виды транспорта дотировать и в каких объемах, требует отдельного внимания. Вместе с тем, субсидирование пассажирских перевозок внутренним водным транспортом отменено с 2005 года, а принимаемые в субъектах Российской Федерации решения по дотированию из региональных и муниципальных бюджетов довольно часто не компенсируют расходы судоходных компаний. В статье предлагаются возможные варианты, по сути, возрождения социально значимых пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в России и предложен подход к определению предельного размера дотаций на погашение убыточности социально значимых пассажирских перевозок. Авторами статьи показано, за счет каких факторов могут быть получены прямая и косвенная (внутритранспортная) составляющие эффекта в результате внедрения их предложений в практику работы предприятий водного пассажирского транспорта.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, пассажирские перевозки, убытки, дотации, поддержка государства, государственно-частное партнерство.

Введение

Состояние транспортной инфраструктуры в значительной степени определяет уровень социально-экономического благосостояния общества. Ее основной задачей является обеспечение непосредственной поддержки производственной деятельности и облегчение перемещения товаров и людей. Как показывает практика, для достижения приемлемого уровня благосостояния общества возникает необходимость государственного вмешательства в функционирование транспортной инфраструктуры. В основном, речь идет о различных формах поддержки организаций, выполняющих социально значимую транспортную работу. При принятии решений по обеспечению функционирования транспортной инфраструктуры на всех уровнях государственного и муниципального управления в первую очередь рассматривается такой вид деятельности, как пассажирские перевозки.

Основная часть

В 2018 году всеми видами транспорта общего пользования Российской Федерации было перевезено 17,9 млн. пассажиров, что составило 81,7% к уровню 2011 года), при этом пассажирооборот составил 586,0 млрд. пасс.-км (116,5% к уровню 2011 года). Динамика объемов пассажирских перевозок приведена в табл.1, а пассажирооборота – в табл. 2. Рост пассажирооборота по отношению к 2011 году отмечался на воздушном (172%) и морском (114%) транспорте (табл. 2).

**Динамика пассажирских перевозок в Российской Федерации
за период с 2011 по 2018 годы**

Вид пассажирских перевозок	Количество перевезенных пассажиров, млн. чел.						
	2011 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
железнодорожные	993,1	1079,6	1076,4	1024,6	1040,0	1121,3	1050,1
автомобильные	13332	11618	11576	11550	11341	10939	10573
морские	1,3	0,5	6,9	10,8	13,0	11,7	7,5
речные и озерные	14,2	13,0	12,6	14,0	13,5	12,7	12,3
воздушные	66,0	86,0	95,0	94,0	91,0	105,1	116,2

Таблица 2

**Пассажирооборот транспорта общего пользования Российской Федерации
за период с 2011 по 2018 годы**

Вид пассажирских перевозок	Пассажирооборот, млрд. пасс.-км						
	2011 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
железнодорожные	139,8	138,5	130,0	120,6	124,6	122,9	129,5
автомобильные	138,6	126,0	127,1	126,3	124,3	116,2	114,1
морские	0,05	0,04	0,07	0,06	0,09	0,08	0,057
речные и озерные	0,68	0,60	0,52	0,49	0,60	0,56	0,571
воздушные	166,8	225,2	241,4	226,9	215,6	258,8	286,9

Структура перевозок пассажиров по видам транспорта приведена на рис. 1, а пассажирооборота – на рис. 2.

В структуре объема перевозок по-прежнему доминирующую роль играет автобусный транспорт (59,1%) (табл. 1). В связи со значительным ростом паромного сообщения с Крымским федеральным округом на порядок возросла доля перевозок морским транспортом. Однако пуск в эксплуатацию железнодорожного моста будет способствовать снижению объема перевозок пассажиров морским транспортом. Более чем в два раза возросла доля воздушного транспорта. Увеличились доли железнодорожного (на 31,1%) и внутреннего водного транспорта (на 16,6%) за счет сокращения доли перевозок пассажиров автомобильным и городским наземным электротранспортом (рис. 1).

Доля воздушного транспорта в структуре пассажирооборота в 2018 году относительно 2011 года резко возросла (до 49%). При этом роль железнодорожного и автомобильного транспорта уменьшилась, что выразилось в их доли на рынке пассажирских перевозок соответственно в 22,1% и 19,5%. Незначительная доля морского и внутреннего водного транспорта практически остались на уровне 2011 года (рис. 2).

Перевозки пассажиров как в России, так и за рубежом, малорентабельны или убыточны за исключением туристических перевозок [1–3].

Учитывая социальную значимость пассажирских перевозок для населения огромной территории Российской Федерации, государство дотирует различные виды транспорта для осуществления этих перевозок [4–6].

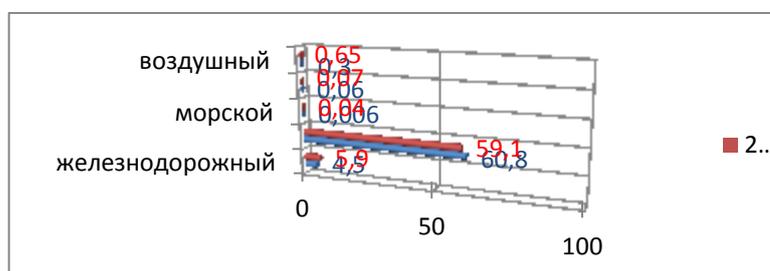


Рис. 1. Распределение перевозок по видам транспорта в части числа перевезенных пассажиров, %

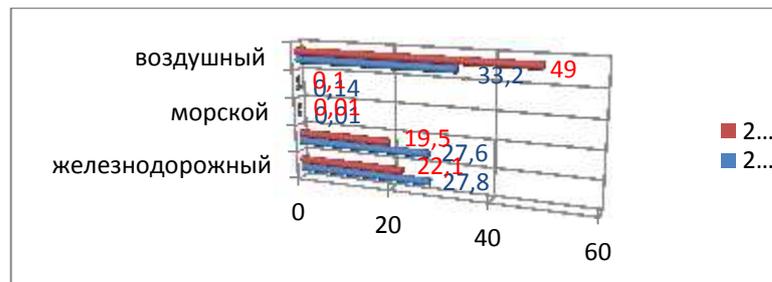


Рис. 2. Распределение перевозок по видам транспорта в части объема транспортной работы в пассажирокилометрах, %

Так, в 2016 году для обеспечения пригородного и дальнего сообщения с использованием железнодорожного транспорта был принят Федеральный закон от 30.11.2016 № 401-ФЗ. Он, в частности, предусматривал льготный период налогообложения предприятий железнодорожного транспорта при предоставлении услуг по перевозке пассажиров в пригородном сообщении по нулевой ставке НДС до 2030 года. Аналогичное решение было принято и по перевозкам пассажиров в дальнем следовании с 01.01.2017 до 01.01.2030.

Для развития автомобильного транспорта на государственном уровне предусмотрена реализация проекта «Безопасные и качественные дороги». Данный проект общей стоимостью 640 трлн. рублей направлен на крупномасштабный ремонт и строительство автомобильных дорог в 34 городских агломерациях, в каждой из которых проживает 500 тыс. человек и более.

Большое внимание на государственном уровне уделяется развитию воздушного транспорта. В авиационном секторе транспортных услуг только 2016 году было реализовано пять программ субсидирования из федерального бюджета. В общей сложности бюджетные ассигнования составили 8,0 млрд. рублей. В 2017 году стимулирующие развитие авиационных перевозок мероприятия были продолжены, когда Правительством страны был расширен перечень субсидируемых воздушных перевозок. Не удивительно, что с тех пор авиационный транспорт демонстрирует высокие темпы роста перевозок.

Если к этому добавить разного рода региональные программы поддержки воздушного сообщения, то становится очевидным, что именно благодаря финансовой поддержке из бюджетов различных уровней воздушный транспорт получил высокий рейтинг в рамках транспортного рынка страны. Действующие льготы по ставке НДС на услуги по перевозке пассажиров воздушным транспортом на внутренних воздушных линиях позволили существенно повысить доступность внутренних авиаперевозок для населения. В связи с этим, немного странным выглядит факт того, что по предварительным данным Содружества авиационных экспертов (Aviation Explorer) воздушный транспорт России закончил 2018 год с убытком 37–39 млрд. руб.

Что же касается субсидирования пассажирских перевозок внутренним водным транспортом, то оно отменено с 2005 года. К сожалению, в ряде регионов, где по отдельным направлениям движения для организации пассажирских перевозок привлекается водный транспорт, выделяемые субъектами Российской Федерации средства чаще всего не компенсируют расходы судоходных компаний. В результате работа водных пассажирских линий организуется с недостаточной для населения частотой отправок, что в определенной степени снижает имидж водного транспорта.

В советское время перевозки пассажиров по внутренним водным путям в прибрежных регионах были хорошо развиты. С перестройкой экономических отношений малорентабельные пассажирские перевозки прекратили свое существование в результате снижения эффективности судоходных компаний на рынке пассажирских перевозок. Как результат – падение объема перевозок пассажиров на внутреннем водном транспорте в 2018 году в 10 раз по отношению к 1980 году, снижение пассажирооборота в среднем по России в 10,7 раз, в т.ч. в северном регионе – в 23,4 раза, в центральном – в 10,8 раз, сибирском – в 8,2 раз [7,8].

Наиболее существенное падение объемов перевозок произошло в 90-х годах XX века из-за резкого увеличения судовых эксплуатационных расходов, прежде всего, связанного со значительным повышением стоимости топлива на фоне снижения платежеспособного спроса населения.

Учитывая безальтернативность в ряде регионов перевозок внутренним водным транспортом, до 2004 г. межобластные речные пассажирские перевозки субсидировались из федерального бюджета. Была разработана специальная методика расчета размера субсидии, форма государственного контракта, форма отчета по использованию средств.

После отнесения вопросов транспортного обслуживания населения к полномочиям субъектов Российской Федерации и, соответственно, прекращения субсидирования из федерального бюджета, межобластные или, как их в соответствии с «Правилами перевозки пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте» называют, транзитные речные пассажирские перевозки по транспортным маршрутам, практически прекратились. В настоящее время транспортные перевозки пассажиров, в основном, осуществляются на местных, пригородных и внутригородских маршрутах и в тех регионах, где они по-прежнему безальтернативны.

Сейчас наша страна пришла к тому, что в общем объеме числа перевезенных пассажиров внутренние водные пассажирские перевозки не превышают 1%. Практически прекратились перевозки в Воронежской, Ивановской, Липецкой, Рязанской, Вологодской, Кемеровской областях, Республике Карелия [7].

Безусловно, есть объективные и субъективные причины такого положения дел. К объективным причинам можно отнести сезонность работы водного транспорта, старение флота, интенсивное строительство автомобильных дорог параллельно водным путям и мостов, высокая стоимость топлива. Все это привело к оттоку пассажиров на другие виды транспорта и, в первую очередь, на автомобильный транспорт.

На современном этапе востребованность внутренних водных путей сохранилась для организации паромных переправ на социально значимых маршрутах, а также для доставки населения в населенные пункты, непосредственно находящиеся у берега и не имеющих альтернативных путей сообщения.

Ярким показателем безальтернативности внутренних водных путей в северных и сибирских регионах является превышение протяженности водных путей над железнодорожными путями, которое составляет в Республике Саха (Якутия) – 31,8 раз; Томской области – 14,9 раза; Ямало-Ненецком автономном округе – 8,5 раза; Ханты-Мансийском автономном округе – 5,7 раза. При этом протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием, по указанным субъектам сопоставима или ниже протяженности водных путей: так отношение протяженности автомобильных дорог к протяженности водных путей составляет в Томской области 1,4 раза, Ханты-Мансийском автономном округе – 0,9 раза; Республике Саха (Якутия) – 0,7 раза; Ямало-Ненецком автономном округе – 0,5 раза [7,9].

Не во всех субъектах страны органы государственной и муниципальной власти в должной мере выполняют свою социальную функцию в части транспортного обеспечения населения. В то же время, именно за счет роста речных пассажирских перевозок в регионах, имеющих высокую плотность водных путей, можно с минимальными расходами обеспечить повышение региональной транспортной доступности.

В этой связи хотелось бы напомнить о неоспоримых преимуществах пассажирских перевозок внутренним водным транспортом на местных и пригородных линиях по сравнению с автомобильным транспортом как альтернативным видом сообщения.

Во-первых, наличие естественных водных путей, которые могут использоваться для перевозок пассажиров не только в летний период, но и зимой. В зимний период скорость судов на воздушной подушке даже возрастает за счет «жесткого экрана».

Во-вторых, в настоящее время объемы финансирования затрат, обусловленных необходимостью содержания автомобильных дорог общего пользования федерального и регионального значения, настолько велики, что с ними не могут справиться бюджеты большинства субъектов Российской Федерации. При этом не принимается во внимание, что в расчете на 10 ткм грузооборота государственные расходы на содержание автомобильного транспорта в 2016 году были в 14,3 раза выше по сравнению с расходами на внутренний водный транспорт (рис. 3) [10].



Рис. 3. Объемы финансирования инфраструктуры, рублей на 10 ткм

В-третьих, только водный транспорт может обеспечить сообщение жителей приречных населенных пунктов, расположенных на берегах не только магистральных, но и боковых рек при отсутствии автодорог и мостовых переходов. В качестве примера можно указать на проблему транспортного обеспечения водным пассажирским транспортом более 20 тысяч жителей города Архангельска и Приморского муниципального района. Они проживают на островах дельты р. Северная Двина, и им необходимы регулярные речные внутригородские и пригородные перевозки [11].

В-четвертых, в большинстве своем практически не используемая высокая пропускная способность внутренних водных путей. В настоящее время не имеют связи с сетью автомобильных дорог по дорогам с твердым покрытием 43,9 тыс. населенных пунктов, или 29,4% общего числа населенных пунктов страны. Население каждого из 260 194 таких населенных пунктов составляет более 1000 человек. Более 30% протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения не отвечает нормативным требованиям. Не завершено формирование опорной сети дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего

Востока [12]. А в это время водное сообщение регионов не используется при наличии водных путей, оборудованных судоходной обстановкой, или же водные пути просто находятся в состоянии запустения.

В-пятых, это проблема выбросов CO₂, без которых, к сожалению, не может работать самый распространенный вид пассажирского транспорта в стране – автомобильный. На долю автомобильного транспорта приходится 75% транспортных выбросов CO₂, в то время как совокупная доля железнодорожного и водного транспорта составляет 12,5%, а авиации – 12,5% [18].

И последнее, согласно статистическим данным на водном транспорте существенно выше безопасность движения по сравнению с автомобильным транспортом. Уровень аварийности на внутренних водных путях (в денежной оценке) ниже, чем на автотранспорте, в 14 раз [10].

Изложенное выше свидетельствует об отсутствии концепции научного обоснования размеров дотаций различных видов пассажирского транспорта на основе определения не только коммерческого, но и народнохозяйственного эффекта.

Какие же возможные варианты, по сути, возрождения социально значимых пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в России?

12 сентября 2019 года в Нижнем Новгороде по инициативе Председателя Законодательного Собрания Нижегородской области Е.В. Лебедева прошло заседание Ассоциации законодательных (представительных) органов государственной власти субъектов Российской Федерации Приволжского федерального округа, посвященное состоянию и перспективам развития перевозок внутренним водным транспортом в субъектах Российской Федерации. Ассоциация в своем решении определила систему мер государственной поддержки нормативно-правового, финансового, налогового и административного характера, включая разработку долгосрочной целевой государственной программы обновления грузового и пассажирского флота, развития объектов инфраструктуры, в том числе инженерных объектов, обеспечивающих беспрепятственное транзитное судоходство.

На наш взгляд, первоочередными мерами, направленными на возрождение водных пассажирских перевозок, могут являться следующие:

1. Возобновление субсидирования из Федерального бюджета в первую очередь в целях возмещения части затрат на приобретение судового топлива.

2. Создание в регионах судоходных компаний на принципах частно-государственного партнерства с преобладающим капиталом администрации региона для работы на социально значимых пассажирских маршрутах. Необходимо наделять эти судоходные компании такими же льготами, какими наделяются судоходные компании, регистрирующие суда в Российском международном реестре судов согласно федеральному закону №305-ФЗ (2011 г.).

3. Распространение на судоходные компании, осуществляющие в том числе пассажирские перевозки, действия постановления Правительства РФ от 22 мая 2008 года № 383 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях и в государственной корпорации развития «ВЭБ.РФ» в 2009–2021 годах, а также на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным в 2009–2021 годах с российскими лизинговыми компаниями на приобретение гражданских судов» при закупке (строительстве) пассажирских судов для социально значимых пассажирских перевозок.

При оценке эффективности и определении объема субсидирования социально значимых пассажирских перевозок необходимо учитывать то обстоятельство, что развитие внутреннего водного транспорта приносит эффект как непосредственно транспортной отрасли, так и за ее пределами [13–17].

Таким образом, предельный размер дотаций на погашение убыточности социально значимых пассажирских перевозок предлагается определять по следующему выражению:

$$D_{пск}^{max} \leq \pm \Pi_{пск}^ч + B_{эф} + B_{эф}^{н/х} + Y_{эк} + \Theta_{тд} \quad (1)$$

где: $\pm \Pi_{пск}^ч$ – чистая прибыль (убытки) от социально значимых перевозок пассажирской судоходной компании (коммерческий эффект), руб.;

$B_{эф}$ – бюджетная эффективность от деятельности пассажирской судоходной компании, руб.;

$B_{эф}^{н/х}$ – величина поступления налогов в бюджет от деятельности предприятий в сопутствующих и сопряженных отраслях с внутренним водным транспортом, руб.;

$Y_{эк}$ – величина экологического эффекта снижения вредных выбросов в атмосферу от эксплуатации внутреннего водного транспорта, руб.;

$\Theta_{тд}$ – величина косвенного эффекта от повышения транспортной доступности и подвижности населения, руб.

Расчет коммерческого эффекта осуществляется на основе:

1. Характеристики возможных линий эксплуатации пассажирского флота (*протяженность линий, количество остановочных пунктов, условия плавания и т.д.*)

2. Техничко-эксплуатационной характеристики пассажирского судна (*тип судна, главные размерения, скорость движения судна, мощность силовой установки и т.д.*)

3. Определения прямых и накладных расходов по судну.

Бюджетная эффективность развития водного транспорта определяется на основании потока бюджетных средств от налоговых поступлений предприятий, работающих на рынке транспортных услуг (судоходных компаний): НДС, налог на имущество, налог на прибыль, подоходный налог с работников, отчисления на социальные нужды.

При определении внутранспортного эффекта необходимо учитывать, что развитие социально значимых пассажирских перевозок в регионах России будет способствовать повышению эффективности деятельности таких отраслей как металлургическая, судостроительная, добывающая, перерабатывающая и другие.

Косвенный эффект от повышения транспортной доступности и подвижности населения определяется с учетом изменения рыночной стоимости имущества граждан (жилья, земельных участков и др.). Последнее в значительной степени обусловлено развитием пассажирских перевозок в регионе, экономии времени населения на транспортные коммуникации и рост уровня занятости в регионе.

Предварительные расчеты по определению мультипликативного эффекта от привлечения на внутренний водный транспорт 1 млн. пассажиров показывают, что объем рынка транспортных услуг составит 5–6 млрд. руб. в год.

Заключение

Отечественный и зарубежный опыт развития пассажирских перевозок показывает, что именно этот сектор инфраструктуры национальных экономик большинства стран мира невозможен без существенной государственной поддержки. В этом смысле водные пассажирские перевозки в значительной части регионов Российской Федерации не входят в перечень социально значимых и, как результат, не имеют должной государственной (муниципальной) поддержки. В определенной степени это связано с незначительной долей числа перевозимых водным транспортом пассажиров в общем объеме пассажирских перевозок в региональном и межрегиональном сообщениях. Однако, как показывает в первую очередь зарубежный опыт, чрезмерное акцентирование на развитии одного вида пассажирского транспорта, а в России это автомобильное сообщение, в итоге ведет к непропорциональному развитию транспортной инфраструктуры, а в части автомобильного транспорта – еще и существенному ухудшению экологической ситуации.

Водный пассажирский транспорт, являясь относительно экологически чистым видом транспортного сообщения, в современных условиях не может составить реальную конкуренцию другим видам транспорта, в первую очередь, автомобильному. В основном, это связано с высокой строительной стоимостью пассажирского флота и ростом цен на топливо. В связи этим, авторы статьи предлагают механизм экономической поддержки предприятий водного транспорта, осуществляющих социально значимые пассажирские перевозки. В случае реализации сформулированных выше предложений у водного транспорта появится шанс не только на развитие, но и на включение в систему модальных пассажирских перевозок, что приведет к повышению транспортной обеспеченности населения страны.

Список литературы:

1. Минеев В.И. Определение размеров государственных дотаций и субсидий скоростных пассажирских перевозок на водном транспорте /В.И. Минеев, Е.А. Хохлов//Вестник ВГАВТ. – 2005. – Вып. 14. – С. 137–142.
2. Минеев, В.И. Недоступный транспорт: обсуждение проблемы доступности транспорта. /В.И. Минеев//Речной транспорт (XXI век). – 2010. – № 6. – С. 68–71.
3. Börjesson, M. Distributional effects of public transport subsidies / M. Börjesson, J. Eliasson, I. Rubensson //Journal of Transport Geography, Volume 84, April 2020.- Article 102674.
4. Жмачинский В.И., Иванов М.В. Организация речных городских пассажирских перевозок как фактор повышения транспортной доступности населения / В.И. Жмачинский, М.В. Иванов// Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2014. – №11 (71). –С.54
5. Socorro, M.P. Air transport subsidies for resident passengers: The unexpected effects on competition / M. P. Socorro, O. Betancor //Research in Transportation Economics In press, corrected proof Available online 25 November 2019/- Article 100772.
6. Valido, J. Air transport subsidies for resident passengers when carriers have market power/ J. Valido, M.P. Socorro, A. Hernández, O. Betancor //Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 70. October 2014. – p. 388–399.
7. Материалы заседания президиума Госсовета по вопросу развития внутренних водных путей. 15.09.2016 года, г. Волгоград. [Электронный ресурс]: <http://special.kremlin.ru/events/state-council/52713>.
8. Легостаева Н.В., Введенский И.А. Современные тенденции и проблемы развития пассажирских перевозок внутренним водным транспортом России /Н.В. Легостаева, И.А. Введенский//Транспортное дело России. – 2019. – №6. – С. 129–131
9. Борисова М.А., Жук Л.С., Корешкова О.А. Пассажирский водный транспорт в РФ. Реалии и перспективы/ М.А. Борисова, Л.С. Жук, О.А. Корешкова// Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. – 2017.- № 5-1. – С7 87–91.
10. Фролова О.Н. Макроэкономический подход к обоснованию транспортных проектов/О.Н. Фролова// Мир транспорта. – 2017 -. № 5, С. 118–129
11. Ненашева М.В., Олсен Ю.О. Водный транспорт европейского севера России: социальная значимость, проблемы и перспективы развития/М.В. Ненашева, Ю.О. Олсен //Арктика и Север. – 2018. – № 32. – С. 49–62.
12. Развитие транспортной системы России (2010–2030 годы). [Электронный ресурс]: [Федеральная целевая программа: утверждена распоряжением правительства РФ от 05.12.2001 г. №848; в ред. от 27.02.2017 г.]. [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru>.

13. Краев, В.И. Экономическая оценка инвестиций на водном транспорте / В.И. Краев, Т.А. Пантина; под ред. В.И.Краева. – СПб.: СПбГПУ, 2003. – С. 299
14. Moreno-Monroy A.I. The effect of commuting costs and transport subsidies on informality rates /A.I. Moreno-Monroy, H.M. Posada //Journal of Development Economics Volume 130, January 2018/ – p. 99–112.
15. Tscharaktschiew, S. Should subsidies to urban passenger transport be increased? A spatial CGE analysis for a German metropolitan area / S. Tscharaktschiew, G. Hirte //Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 46, Issue 2. February 2012/- p. 285–309.
16. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов (утв. Минэкономки РФ, Минфином РФ, Госстроем РФ 21.06.1999 N ВК 477). [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru>.
17. Rus, G. Pricing and investment in alternative transport infrastructures/ G.de Rus, M. P. Socorro //Transportation Research, Part A: Policy and Practice, Volume 119, January 2019.- p.96-107.
18. Stern, N. The Economics of Climate Change: the Stern review /Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2007. [Электронный ресурс]: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511817434>.

THE CONCEPT OF ECONOMIC SUBSTANTIATION OF PASSENGER TRANSPORTATION SUBSIDIZING BY INLAND WATER TRANSPORT

Valery I. Mineev

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Valery M. Ivanov

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Gennady V. Veselov

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Mikhail V. Ivanov

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract: The passenger transportation practice, both in Russia and abroad, shows that this transportation give little profit or completely unprofitable with the exception of tourist transportation. Given the social significance of passenger transportation for the population of the vast territory of the Russian Federation, state authorities implement measures of the state support for various types of transport for these transportations, including reimbursement of expenses to transport enterprises from budgets of various levels. Obviously, the question which type of transport to subsidize and how much requires special attention. At the same time, passenger transportation subsidizing by inland waterways has been canceled since 2005, and decisions made in the constituent entities of the Russian Federation on subsidizing from regional and municipal budgets quite often do not compensate the expenses of shipping companies. The article proposes possible options, in fact, for the revival of socially significant passenger transportation by inland water transport in Russia and proposes an approach to determining the maximum amount of subsidies to cover the loss of socially significant passenger transportation. The authors of the article have shown due to what factors direct and indirect (non-transport) components of the effect can be obtained as a result of the implementation of their proposals in the practice of water passenger transport enterprises.

Keywords: inland water transport, passenger transportation, losses, subsidies, state support, public-private partnership.

References:

1. Mineev V.I. Determining the size of state subsidies and subsidies for high-speed passenger transport on water transport /V.I. Mineev, E.A. Khokhlov // Vestnik VGAVT. – 2005. – Vol. 14. – Pp. 137-142.
2. Mineev V.I. Inaccessible transport: discussion of the problem of transport accessibility / V.I. Mineev // River transport (XXI century). – 2010. – No. 6. – Pp. 68-71
3. Börjesson, M. Distributive effects of public transport subsidies / M. Börjesson, J. Eliasson, I. Rubensson // Journal of Transport Geography, Volume 84, April 2020.- Article 102674.
4. Zhmachinsky V.I., Ivanov M.V. Organization of river urban passenger transportations as a factor of increasing transport accessibility of the population // Management of economic systems: electronic scientific journal. – 2014. – No. 11 (71). – P. 54
5. Socorro, M.R. Air transport subsidies for resident passengers: The unexpected effects on competition / M.P. Socorro, O. Betancor // Research in Transportation Economics In press, cor-rected proof Available online 25 November 2019/ – Article 100772.
6. Valido, J. Air transport subsidies for resident passengers when carriers have market power/ J. Valido, M.P. Socorro, A. Hernández, O. Betancor //Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, Volume 70. October 2014.- p. 388-399.
7. Materials of the meeting of the state Council Presidium on the development of inland waterways.15.09.2016 years, Volgograd. [Electronic resource]: <http://special.kremlin.ru/events/state-council/52713>.
8. Legostaeva N.V., Vvedenskiy I.A. Modern trends and problems of development of passenger transportations by inland water transport of Russia // Transport business of Russia. – 2019. – №6. – Pp. 129-131
9. Borisova M.A., Zhuk L.S., Koreshkova O.A. Passenger water transport in the Russian Federation. Realities and prospects// Actual problems of Humanities and natural Sciences. – 2017.- №5-1. -С. 87-91.
10. Frolova O.N. Macroeconomic approach to the justification of transport projects. World of transport. – 2017 - . No. 5, Pp. 118-129.

11. Nenasheva M.V., Olsen Yu.O. Water transport of the European North of Russia: social significance, problems and prospects of development //Arctic and North. – 2018. – #32. – Pp. 49-62.
12. Development of the Russian transport system (2010-2030). [Electronic resource]: [Federal target program: approved by the decree of the government of the Russian Federation dated 05.12.2001, No. 848; ed. from 27.02.2017]. [Electronic resource]: <http://www.consultant.ru>.
13. Kraev, V.I. Economic assessment of investments in water transport / V. I. Kraev, T. A. Pantina; ed. – SPb. : SPbGPU, 2003. – P. 299
14. Moreno-Monroy A.I. The effect of commuting costs and transport subsidies on informality rates /A.I. Moreno-Monroy, H.M. Posada //Journal of Development Economics Volume 130, January 2018/ – p. 99-112.
15. Tscharaktschiew, S. Should subsidies to urban passenger transport be increased? A spatial CGE analysis for a German metropolitan area / S. Tscharaktschiew, G. Hirte //Transportation Re-search Part A: Policy and Practice, Volume 46, Issue 2. February 2012/- p. 285-309.
16. Guidelines for evaluating the effectiveness of investment projects (approved Ministry of economy of the Russian Federation, Ministry of Finance of the Russian Federation, Gosstroy of the Russian Federation 21.06.1999 N VK 477). [Electronic resource]: <http://www.consultant.ru>.
17. Rus, G. Pricing and investment in alternative transport infrastructures/ G.de Rus, M. P. So-corro //Transportation Research, Part A: Policy and Practice, Volume 119, January 2019.- p. 96-107.
18. Stern, N. The Economics of Climate Change: the Stern review /Cambridge, UK: Cambridge University Press, 2007. [Electronic resource]: <http://dx.doi.org/10.1017/CBO9780511817434>.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Минеев Валерий Иванович, д.э.н., профессор, советник при ректорате, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: mineev.vi@vsuwt.ru

Иванов Валерий Михайлович, к.т.н., доцент, зав. кафедрой экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: i52nn@mail.ru

Веселов Геннадий Васильевич, д.э.н., профессор, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: veselovgv37@mail.ru

Иванов Михаил Валерьевич, к.э.н., доцент, доцент кафедры экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: ivanov@vsawt.com

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Counselor at the university administration, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951,

Valery M. Ivanov, Ph.D. in Engineering Science, Associate Professor, Head of the Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951,

Gennady V. Veselov, Doctor of Economics, Professor, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951,

Mikhail V. Ivanov, Ph.D. in Economic Science, Associate Professor of the Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951,