

УДК 656.62
DOI: 10.37890/jwt.vi75.377

Современное состояние и перспективы речных пассажирских перевозок в Волжском бассейне

Ю.Н. Уртминцев

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4534-4347>

В.И. Минеев

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

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

Аннотация. Проведен анализ тенденций развития пассажирских перевозок в России за последние десятилетия. Отмечено значительное снижение объемов перевозок на речном транспорте и приведены причины этого явления. Выполнен анализ современного состояния речных пассажирских перевозок в Волжском бассейне. Представлены основные перевозчики и действующие пассажирские линии, обслуживаемые скоростными и водоизмещающими судами. Выявлено, что регулярные линии функционируют там, где речные маршруты позволяют существенно сократить расстояние перевозок. Проведено сравнение показателей энергоэффективности речных пассажирских судов по сравнению с автобусным сообщением. Отмечена необходимость государственной поддержки социально значимых перевозок. По результатам проведенного анализа формулируются предложения по выработке отраслевых решений в области речных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: речной транспорт, пассажирские перевозки, Волжский бассейн, скоростные и водоизмещающие суда, социально значимые перевозки.

Current State and Prospects of River Passenger Transportation in the Volga Basin

Yuri N. Urtmintsev

ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-4534-4347>

Valery I. Mineev

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

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

Abstract. The analysis of trends in the development of passenger transportation in Russia over the past decades has been carried out. A significant decrease in the volume of river transportation has been noted and the reasons for this phenomenon are given. The analysis of the current state of river passenger transportation in the Volga basin is carried out. The main carriers and operating passenger lines served by high-speed and displacement vessels are presented. It has been revealed that regular lines operate where river routes can significantly reduce the distance of transportation. The comparison of the energy efficiency indicators of river passenger vessels compared to bus service is carried out. The necessity of the state support for socially significant transportation was noted. Based on the results of the analysis, proposals for the development of industry solutions in the field of river passenger transportation are formulated.

Keywords: river transport, passenger transportation, the Volga basin, high-speed and displacement vessels, socially significant transportation.

Введение

Пассажи́рские перевозки всегда являлись важнейшей сферой деятельности внутреннего водного транспорта. Хорошо известно, что исторически населенные пункты возникали на берегах водных путей, и речной транспорт вплоть до середины 19 века оставался практически единственным видом сообщения для осуществления массовых перевозок людей и грузов.

Начиная с конца девятнадцатого, а особенно в двадцатом веке получили интенсивное развитие сухопутные виды транспорта, которые по мере строительства железных и автомобильных дорог постепенно взяли на себя основную долю грузовых и пассажирских перевозок.

Происходивший в конце двадцатого века социально-экономический кризис в нашей стране привел к спаду объемов перевозок, как грузовых, так и пассажирских, на всех видах транспорта. В начале нулевых годов, по мере восстановления экономики страны, объемы грузовых перевозок начали расти, но процесс падения объемов пассажирских перевозок продолжался. При этом темпы падения на разных видах транспорта существенно различались. Динамика пассажирских перевозок и общей протяженности путей в Российской Федерации с 1970 г. представлены в табл. 1 и 2 [1, 2, 3].

Таблица 1

Динамика пассажирских перевозок, млн. пасс.

Вид транспорта	Год				
	1970	1990	2000	2010	2020
Внутренний водный	116	90	28	16	8
Железнодорожный	2500	3140	1420	950	880
Автомобильный*	2850	5760	3680	1680	820

Примечание * – междугородные и пригородные перевозки автобусами

Таблица 2

Протяженность путей общего пользования, тыс. км

Вид транспорта	Год				
	1970	1990	2000	2010	2020
Внутренний водный*	65	67	42	48	50
Железнодорожный	78	86	87	86	87
Автомобильный**	270	400	530	665	1100

Примечания: * - с гарантированными глубинами; ** - дороги общего пользования с твердым покрытием

Как видно из приведенных таблиц, в конце 20-го – начале 21-го веков наибольшее развитие получила инфраструктура автомобильного транспорта. Общая протяженность автодорог увеличилась почти в 4 раза, а железнодорожных и водных путей осталась примерно на прежнем уровне. Соответственно, резко возросла территориальная доступность автотранспорта для пассажиров, а следствием стало переключение пассажирских потоков с внутреннего водного и железнодорожного на автомобильный транспорт. Объемы речных пассажирских перевозок упали более чем в 10 раз, а железнодорожных – почти три раза.

При этом следует отметить произошедшее в последние два десятилетия существенное снижение объемов пассажирских перевозок и на автомобильном общественном транспорте. Это объясняется интенсивным увеличением в стране в этот период парка легковых автомобилей личного пользования, что повлекло за собой снижение спроса на услуги общественного транспорта, особенно в пригородном сообщении.

Результаты

На речном транспорте, осуществляющим пассажирские перевозки в Волжском бассейне, за рассматриваемый период также произошли очень большие изменения. В советское время в каждом областном центре функционировали по несколько регулярных пассажирских линий, которые обслуживали как местные (внутриобластные), так и межобластные маршруты. На относительно коротких маршрутах использовались водоизмещающие суда пассажироместимостью от 150 до 250 чел. («Москвич» - пр. 839, «ОМ» - пр. 935, «Москва» – пр. Р-51, «Московский» – пр. 81080 и др.). На более дальних маршрутах работали суда на подводных крыльях («Ракета» – пр. 340, «Метеор» – пр. 342Э, «Восход» – пр. 352 и др.).

Ниже рассмотрены более подробно два вида пассажирских речных перевозок в Волжском бассейне – скоростные перевозки в судах на подводных крыльях и перевозки в водоизмещающих судах (экскурсионно-туристические маршруты имеют иное социально-экономическое содержание и в настоящей работе не рассматриваются).

Скоростные пассажирские перевозки

Пассажирские линии, обслуживаемые судами на подводных крыльях, обеспечивали высокие скорости доставки (даже по сравнению с сухопутными видами сообщения) и пользовались в советский период большим спросом у населения. Так, только в Нижегородской области существовало более 10 регулярных маршрутов, причем весьма протяженных (до Ульяновска, Казани, Чистополя, Чебоксар, Костромы, Ярославля, Рыбинска и др.), обслуживаемые примерно 30-ю скоростными судами. Цена на проездной билет, как правило, находилась на уровне стоимости поездки автобусом или поездом. При этом следует отметить, что объективно себестоимость перевозок на скоростных судах заметно превышает аналогичную себестоимость автобусного сообщения вследствие более высоких энергозатрат (при одинаковой пассажироместимости мощность главных двигателей скоростного судна примерно в 3 раза больше, чем у автобуса).

В условиях плановой экономики советского периода фактически все речные скоростные пассажирские перевозки дотировались государством (на уровне регионов). После перехода к рыночному механизму ценообразования тарифы на этих перевозках при примерно одинаковой дальности стали неконкурентоспособными по отношению к автобусному сообщению (при перевозках «вдоль реки»). Эксплуатация скоростных судов без государственной дотации приводила к большим убыткам перевозчиков. В результате практически весь скоростной флот в начале 90-х годов был выведен из эксплуатации.

В настоящее время в Волжском бассейне эксплуатируются всего 4 судна на подводных крыльях старой постройки (конца 80-х годов). Три судна эксплуатирует судоходная компания «Татфлот» (г. Казань) и одно судно – СК «Рыбинские пассажирские линии». Суда используются на линиях протяженностью до 100 км, связывающих пункты, расположенные, как правило, на противоположных берегах р. Волги. При этом речные маршруты позволяют существенно сократить расстояние перевозок и, соответственно, время поездки пассажиров по сравнению с альтернативными автобусными схемами сообщения. Вместе с тем, учитывая высокие удельные энергетические затраты судов на подводных крыльях, рассматриваемые маршруты как социально-значимые и в настоящее время получают дотации из региональных бюджетов, что позволяет сделать стоимость проезда доступной для населения.

В последние годы отечественное судостроение возобновило строительство скоростного флота. В период с 2017 г. были построены суда типа «Валдай-45Р» (пр.23180) – 16 ед. и «Метеор-120Р» (пр. 03580) – 3 ед. Все суда построены по лизинговой схеме финансирования. В Волжском бассейне суда серии «Валдай»

эксплуатируются судоходной компанией «ВОДОЛЕТ» (Н. Новгород), судоходной компанией «Волга-Трэвэл» (г. Самара) и АО «Чебоксарский речной порт» (г. Чебоксары). Суда «Метеор-120Р» эксплуатирует в Обь-Иртышском бассейне компания «Северречфлот» (г. Ханты-Мансийск).

Сфера использования судов «Валдай» и выполненные ими перевозки в навигацию 2020 г. показаны в табл. 3. Анализ проведен на основе информационной базы Администрации Волжского бассейна внутренних водных путей.

Таблица 3

Пассажирские перевозки скоростным флотом в Волжском бассейне

№ п/п	Наименование компании	Колич. перев. тыс. пасс.	Число рейсов*	Состав флота	Сфера работы	Среднее расст. перевозки, км	Период работы
1.	Водолет	58,6	1190	Валдай-45Р (пр.23180) – 4 ед.	Нижегородская обл., Нижний Новгород	50	Май - октябрь
2.	Волга-Трэвэл	н/д	н/д	Валдай-45Р (пр.23180) – 4 ед.	Самарская обл.	35	Май - октябрь
3.	Чебоксарский порт	18,2	480	Валдай-45Р (пр.23180) – 3 ед.	Линия Чебоксары - Казань	140	Июнь – начало сентября

Примечание: * - число рейсов указано в сумме в оба направления

Практически все маршруты использования судов на подводных крыльях являются туристическими и обеспечивают возможность посещения культурных центров и разного рода достопримечательностей своего региона, но не перевозками пассажиров в классическом понимании таковых. Маршрут АО «Чебоксарский порт» между Казанью и Чебоксарами частично выполняет функцию пассажирской линии, что позволило руководству порта привлечь дотации из регионального бюджета.

Пассажирские перевозки в водоизмещающих судах

Эксплуатацию пассажирского водоизмещающего флота с организацией достаточно регулярных пассажирских маршрутов (линий) в настоящее время осуществляют всего лишь несколько компаний, представленных в табл.4.

Таблица 4

Пассажирские перевозки водоизмещающим флотом (2020 г.)

№ п/п	Наименование компании	Колич. перев. тыс. пасс.	Число рейсов	Состав флота	Сфера работы	Средн. расст. перевозки, км	Период работы
1.	Астраханьпассажир-сервис (г. Астрахань)	13	166	Москва (пр. Р51Э) – 1 ед.	Местные перевозки	12	Июль – начало октября
2.	Демос СК (г. Ульяновск)	44	530	Московский (пр.81080) - 1 ед.	местные	5	Конец июня - сентябрь
3.	Татфлот (г. Казань)	122	1580	Москва (пр. Р51Э) – 5 ед. МО (пр.839А) –	местные	24	Май – начало ноября

				1 ед. ОМ (пр.780) – 1 ед.			
4.	Порт Тольятти	34	840	ОМ (пр.780) – 1 ед., МО (пр.839А) – 1 ед.	местные	26	Июнь - октябрь
5.	Ярославский речной порт	132	673	Москва (пр.Р51Э) – 1 ед.	местные	60	Конец июня – начало сентября

Анализ приведенных в табл. 4 маршрутов показывает, что водоизмещающие суда используются на относительно коротких линиях, связывающих пункты, расположенные на противоположенных берегах р. Волги, либо пункты, расположенные на территориях, не позволяющих вследствие рельефа местности проложить короткие сухопутные пути сообщения между пунктами. В этих случаях речные маршруты позволяют существенно сократить расстояние перевозок и за счет этого, несмотря на более низкую скорость движения, сократить время поездки пассажира.

На региональных пассажирских перевозках основную конкуренцию речному транспорту составляет автомобильный (автобусное сообщение).

Как известно, на выбор вида сообщения пассажиром влияют два основных фактора:

- стоимость проезда;
- время поездки, включающее все затраты времени от места начальной дислокации пассажира до места назначения (в т.ч. время перемещения до/от пунктов посадки-высадки, время ожидания подачи транспортных средств и т.д.).

В формировании стоимости проезда существенную роль играет топливная составляющая. Поэтому целесообразно сравнить энергоэффективность скоростных и водоизмещающих судов с аналогичной характеристикой автобусов. Параметром для оценки удельной энергоэффективности может служить величина пассажирооборота, приходящаяся на единицу мощности транспортного средства за единицу времени. Результаты расчета этого показателя для рассматриваемых транспортных средств представлены в табл.5.

Таблица 5

Сравнение транспортных средств по критерию энергетической эффективности

Тип транспортного средства	Проект	Пассажиро-вместимость, чел*	Мощность, л.с.	Скорость, км/ч	Удельная энергоэффективность, пасс-км/л.с.-ч
Водоизмещающие суда					
Москва	Р-51ЭА	225	300	24	18
ОМ	935	230	435	22,5	11,4
Московский	81080П	150	300	20	10,0
Скоростные суда					
Метеор	342Р	124	1700	65	4,7
Ракета	340Э	64	1000	60	3,8
Восход	352	71	1100	60	3,9
Валдай	23180	45	1100	65	2,7
Автобус**		40	250	60***	9,0

Примечания: * в результате модернизации пассажировместимость отдельных судов может отличаться;

** - приведены усредненные характеристики автобуса на пригородном сообщении;

*** - средняя скорость движения автобуса в пригородном сообщении

Как видно из таблицы 5, энергоэффективность судов на подводных крыльях в два-три раза ниже, чем подвижного состава автомобильного транспорта (пригородных автобусов), что существенно влияет на себестоимость перевозок. Также при примерно одинаковой скорости движения тех и других транспортных средств по магистральным путям речное сообщение связано, в общем случае, с дополнительными издержками (времени и денежных затрат) на доставку пассажира до/от речного вокзала. Поэтому использование скоростных судов пассажирами для регулярных поездок, как правило, не находит применения. Очевидно, что реальной основной сферой деятельности для этого флота есть и будут – экскурсионно-прогулочные рейсы и маршруты. Но при условии социальной важности тех или иных маршрутов перевозок и, соответственно, определенном дотировании перевозчика, регулярные маршруты будут пользоваться спросом у пассажиров.

Водоизмещающие суда по энергоэффективности несколько превосходят альтернативный автобусный вид сообщения. Как было отмечено выше, речные маршруты часто позволяют существенно сократить расстояние перевозок и общее время поездки (особенно на маршрутах «поперек реки»). При этом для повышения привлекательности речных линий предприятиям водного транспорта следует уделять больше внимания вопросам взаимодействия со смежными перевозчиками (подвоз/довоз до/от речного причала, согласование расписаний движения), т.е. внедрять мультимодальные технологии перевозок.

Сегодня отсутствуют концепции научного обоснования размеров дотаций различных видов пассажирского транспорта на основе определения не только коммерческого, но и комплексного социально-экономического эффекта [6]. При оценке эффективности и определении объема субсидирования социально-значимых пассажирских перевозок необходимо учитывать то обстоятельство, что развитие внутреннего водного транспорта приносит эффект не только в транспортной отрасли, но и за ее пределами [8].

Концептуально предельный уровень дотирования пассажирских перевозок может быть определен из условия:

$$R_{\text{дот}}^{\text{max}} = \sum_i^n F_i \quad (1)$$

где: $R_{\text{дот}}^{\text{max}}$ - максимальный размер дотирования убытков при освоении пассажирских перевозок;

$\sum_i^n F_i$ - сумма внутранспортных эффектов в смежных отраслях народного хозяйства и в социальной сфере.

В качестве примеров внутранспортного эффекта можно привести: величину бюджетных расходов на строительство и содержание автодорог, степень обеспечения предприятий региона квалифицированной рабочей силой, развитие экскурсионно-туристического бизнеса, развитие личных подсобных (садоводческих) хозяйств и т.д.

Примерами социального эффекта могут быть: сокращение общего времени поездки, повышение безопасности перевозок, рост социально-экономической активности населения в регионе, расширение доступности выбора молодежью образовательного учреждения и т.д.

Методы комплексной количественной оценки этих эффектов нуждаются в научной проработке.

Заключение

Анализ современного состояния речных пассажирских перевозок в Волжском бассейне позволяет сделать некоторые общие выводы.

1. Общие объемы речных пассажирских перевозок в регионах с развитой инфраструктурой сухопутных сообщений резко снизились вследствие перехода большей части перевозок на автомобильный и железнодорожный виды транспорта, а также массового использования населением личного автотранспорта.
2. Для оценки перспектив развития пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте следует провести исследования по научному обоснованию сферы рационального использования этого вида сообщения. При этом в качестве критерия оценки схем сообщения должен быть принят комплексный (интегральный) показатель, учитывающий не только себестоимость перевозок, но и эффект в смежных отраслях экономики и социальной сфере.
3. В настоящее время в стране и регионах нет четких и единых критериев для выделения категории социально-значимых пассажирских перевозок и маршрутов. Вопрос о возможности и целесообразности государственной дотации тех или иных перевозок решается администрациями регионов часто весьма субъективно. Поэтому целесообразно выработать единый методический подход для выделения данной категории перевозок и определения целесообразных видов и объемов государственной поддержки.
4. Для повышения привлекательности и доступности для пассажиров транспортных маршрутов с участием внутреннего водного транспорта следует шире использовать мультимодальные технологии и современные информационные платформы.

Проведение вышеназванных исследований и внедрение современных технологий перевозок будут способствовать реализации целей, поставленных федеральными стратегическими программами в части развития пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте [4, 5].

Список литературы

1. Российский статистический ежегодник. Статистический сборник / Госкомостат России – М., 1995. - 976 с. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://istmat.org/node/45492>
2. Основные показатели транспортной деятельности в России: Федеральная служба государственной статистики - 2004 г. [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://gks.ru/bgd/regl/B04_55/Main.htm
3. Транспорт в России: информационно-статистические сборники Федеральной службы государственной статистики. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/dokument/13229>.
4. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г с прогнозом на период до 2035 г.: Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. №3363р.
5. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. N 327-р.
6. Кузьмичев И.К. Задачи научных исследований в области пассажирских перевозок на речном транспорте / Кузьмичев И.К., Корнев А.Б., Малышкин А.Г. // Вестник ВГАВТ. - 2017. - Вып. 50. – С. 182-190.
7. Веселов Г.В. Современное состояние пассажирских перевозок в Российской Федерации / Веселов Г.В., Карташов М.В., Минеев В.И. // Вестник ВГАВТ. - 2019. - Вып. 58. – С. 144-151.

8. Веселов Г.В. Обоснование целесообразности дотирования высокоскоростных водных пассажирских перевозок в Приволжском федеральном округе. / Веселов Г.В., Иванов М.В., Минеев В.И., Митрошин С.Г. // Вестник ВГАВТ. - 2018. - Вып. 55. – С. 119-124.

References

1. Russian statistical annual. Statistical collection / Goskomostat Rossii-M., 1995. - 976 PP. [Ambiglectron undeclared Resource] - Access mode: <https://istmat.org/node/45492>
2. Mainservice indicators of transport activities in Russia: Federal Office of state statistics-2004 [Ambiglectron undeclared Resource] - Access mode: https://gks.ru/bgd/regl/B04_55/Main.htm
3. Transport in Russia: information and statistics of the Federal Service. [Ambiglectron undeclared Resource] - Access mode: <https://rosstat.gov.ru> " Apostille / 210/apostille / 13229.
4. Transport strategy the Russian Federation to 2030 with a forecast period until 2035: Russian government of November 27, 2021 3363r.
5. Development strategy in the Russian water transport Federations for the period to 2030: Russian governments of February 29, 2016 327-P.
6. Kuzmichev I.K. Tasks scientific and research activities in the areas of passazhirskikh River transporte / Kuzmichev and.K. Kornev A.B., Malabrashkin A.G. // VГАUT newspaper. - 2017. - I'm going to dad's. 50. - S. 182-190.
7. Veselov G.V. In the Russian Federation / Veselov G.V. Kartashov M.V., Minaev V.And. // VГАUT newspaper. - 2019. - I'm going to dad's. 58. - S. 144-151.
9. Veselov G.V. Justification purposesconsumption of payments in paralympicsoco-speed urgencies in the Volga Federal District. Veselov G.V., Ivanov M.V., Minaev V.And., Mitroshin S.G. // VГАUT newspaper. - 2018. - I'm going to dad's. 55. - S. 119-124.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Уртминцев Юрий Николаевич, д.т.н., профессор, заведующий кафедрой управления транспортом, Волжский государственный университет водного транспорта» (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: yurtm@yandex.ru

Yuriy N. Urtmintsev, Doctor of Engineering Science, Professor of the Transport Management Department, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Минеев Валерий Иванович, профессор, д.э.н., кафедра экономики и менеджмента, Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия, e-mail: vlrjmineev@gmail.com

Valery I. Mineev, Doctor of Economics, Professor, Department of Economics and management, Volga State University of Water Transport, 5, Nesterov st, Nizhny Novgorod, 603951

Статья поступила в редакцию 10.05.2023; опубликована онлайн 20.06.2023.
Received 10.05.2023; published online 20.06.2023.