

УДК: 656.025.2

DOI: 10.37890/jwt.vi82.575

## **Перспективы развития скоростных пассажирских перевозок в рамках масштабирования проекта «Речные магистрали»**

**Д.А. Коршунов**

*ORCID: 0000-0002-9908-4026*

**Д.В. Дрейбанд**

*ORCID 0000-0003-0136-2495*

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

**Аннотация:** В настоящей статье дается авторский анализ задач и направлений развития маршрутной сети скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям с учетом опыта реализации первого этапа проекта «Речные магистрали». Во введении обосновывается актуальность, предпосылки и перспективы развития скоростных пассажирских перевозок на межрегиональных речных маршрутах страны, ставится цель и формулируются научные задачи для её достижения. В методах проведен анализа реализованного этапа проекта «Речные магистрали» и предлагаются дальнейшие этапы и мероприятия для дальнейшего развития и масштабирования данного проекта на другие регионы России, а также предложена связанная с этим тематика научно-методических и практических исследований. В результате настоящего исследования авторами сформирован подход к организационно-экономической модели развития существующих межрегиональных скоростных маршрутов по внутренним водным путям и дальнейшему масштабированию положительных практик на другие приречные регионы страны. Обсуждение касается перспективной научной тематики по обоснованию эффективных маршрутов, проработка которой существенно ускорит процесс масштабирования, реализуемого Минтрансом РФ проекта. В заключении даются рекомендации по ключевым параметрам системы речных скоростных пассажирских перевозок.

**Ключевые слова:** речные магистрали, пассажирские перевозки, скоростные перевозки, маршруты, организационно-экономическая модель социальных пассажирских перевозок, условия субсидирования

## **Prospects for the development of high-speed passenger transportation within the framework of scaling up the River Highways project**

**Dmitry A. Korshunov**

*ORCID: 0000-0002-9908-4026*

**Dmitry V. Dreiband**

*ORCID 0000-0003-0136-2495*

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

**Abstract:** This study is related to the need to rethink transport systems in the context of modern infrastructure development and increased passenger flows. In recent years, there has been a tendency to increase interest in rapid river passenger transportation, which is a consequence of both social factors and economic conditions. The methods analyze the features of the first stage of the project for the development of rapid river passenger transportation and provide organizational recommendations and propose measures for the further development and scaling of this project to other regions of Russia, as well as increasing the attractiveness of inland waterways as an alternative mode of transport. The methods analyze the implemented stage of the River Highways project and propose further

stages and activities for further development and scaling of this project to other regions of Russia, as well as propose related topics of scientific, methodological and practical research. As a result of this study, the authors have developed an approach to the organizational and economic model for the development of existing interregional high-speed routes along inland waterways and further scaling of positive practices to other riverine regions of the country. The discussion concerns promising scientific topics on the justification of effective routes for riverine regions joining the project. As a conclusion, the authors of the article provide recommendations on key scientific aspects and parameters of the river high-speed passenger transportation system that contribute to their sustainable development.

**Keywords:** river highways, passenger transportation, high-speed transportation, routes, organizational and economic model of social passenger transportation, subsidy conditions

### Введение

В 2024 году Минтранс РФ принято решение развивать межрегиональные скоростные пассажирские перевозки по внутренним водным путям, а накопленный опыт может быть применен для совершенствования и развития систем социально-значимых пассажирских перевозок многими регионами страны, обладающими приречными территориями с потенциалом использования скоростных судов.

Объясняется это высоким спросом разных слоев и социальных групп населения на скоростные речные перевозки, зарекомендовавшие себя как актуальные, востребованные и перспективные для отдельных регионов пилотного проекта. Так наблюдается устойчивый рост пассажиропотока на существующих межрегиональных речных скоростных маршрутах (далее - МРСМ) – рис.1.

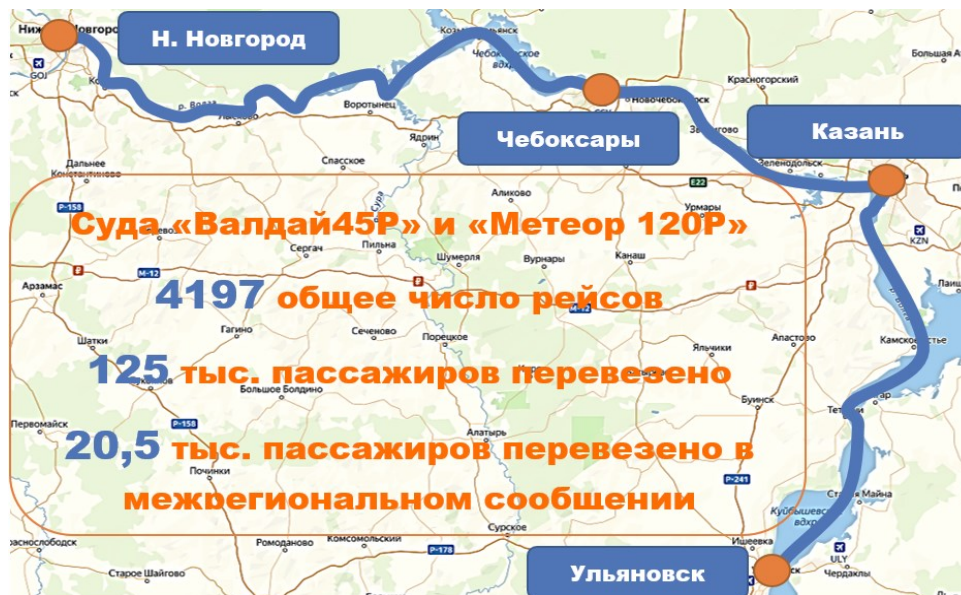


Рис. 1. Маршруты межрегиональных речных скоростных пассажирских перевозок на примере СК ООО «Водолёт»

Востребованность этого вида сообщения обусловлена 3 факторами: удобством такого сообщения для населения при заторах и увеличившимся временем в пути на аналогичных сухопутных маршрутах; относительным комфортом перемещения на скоростных судах; возможностью комбинации нескольких видов транспорта для перемещения по принципу «от двери до двери», пользуясь исключительно общественным транспортом.

Авторами исследования проанализированы проблемы функционирования действующих МРСМ пассажирских перевозок, и они схожие для участвующих судоходных компаний и регионов их присутствия:

- инфраструктурные ограничения (отсутствие причальной инфраструктуры или её непригодность для приема скоростного флота, замедление темпов строительства инновационного флота в связи со сложностями снабжения импортными комплектующими из-за санкционного давления, ограниченные гарантированные глубины и сложная путевая обстановка для работы СПК);
- различия экономических возможностей регионов по созданию и развитию речных скоростных систем;
- низкая экономическая эффективность речных скоростных перевозок в связи с повышенными эксплуатационными затратами и наличием конкурирующих видов транспорта в сочетании с развитыми программами их субсидирования;
- сезонность.

Таким образом, научная проработка дальнейших этапов и связанных с ними задач развития «Речных магистралей» является важной и определяет актуальность данного исследования.

Целью данного исследования авторы определяют анализ современного состояния и перспектив развития скоростных пассажирских перевозок на внутренних водных путях РФ.

Научными задачами при этом являются:

- анализ подходов к организации скоростных пассажирских перевозок на ВВП;
- анализ существующих правил субсидирования социально значимых маршрутов пассажирских перевозок на ВВП;
- разработка подхода к модели развития скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте;
- определение тематики научных исследований для обоснования подхода к финансово-экономической модели развития скоростных пассажирских перевозок.

### **Методы**

На основе авторского анализа основных принципов и подходов к масштабированию транспортных проектов предлагается воспользоваться следующими из них в рамках настоящего научного исследования:

- Пространственный подход к планированию развития транспортной сети агломерации в сочетании со сбалансированным использованием территориальных ресурсов [1].
- Развитие транспортной сети в соответствии с формируемым спросом на перевозки, что требует комплексного подхода к обоснованию моделей развития скоростных пассажирских перевозок, основанного на анализе текущих и предсказываемых тенденций пассажиродвижения [1].
- Использование средств моделирования для прогнозирования развития транспортной сети, обоснования эффективности проекта, снижения затрат ресурсов.
- Учёт синергетического эффекта. Реализация портфеля взаимосвязанных проектов может дать больший суммарный эффект, чем реализация нескольких независимых проектов, например, развитие комбинированных и мультимодальных сообщений, взаимодействие с турагентствами при продаже и бронировании билетов.

- Соответствие общего числа маршрутов в системе количеству и характеристикам транспортных средств.

Далее авторы статьи применяя методы группировки и сравнения, факторного анализа и табличного отражения сформировали поэтапную модель развития скоростных пассажирских перевозок по ВВП, которая отражает стадии формирования и развития проекта «Речные магистрали» - рис.2.

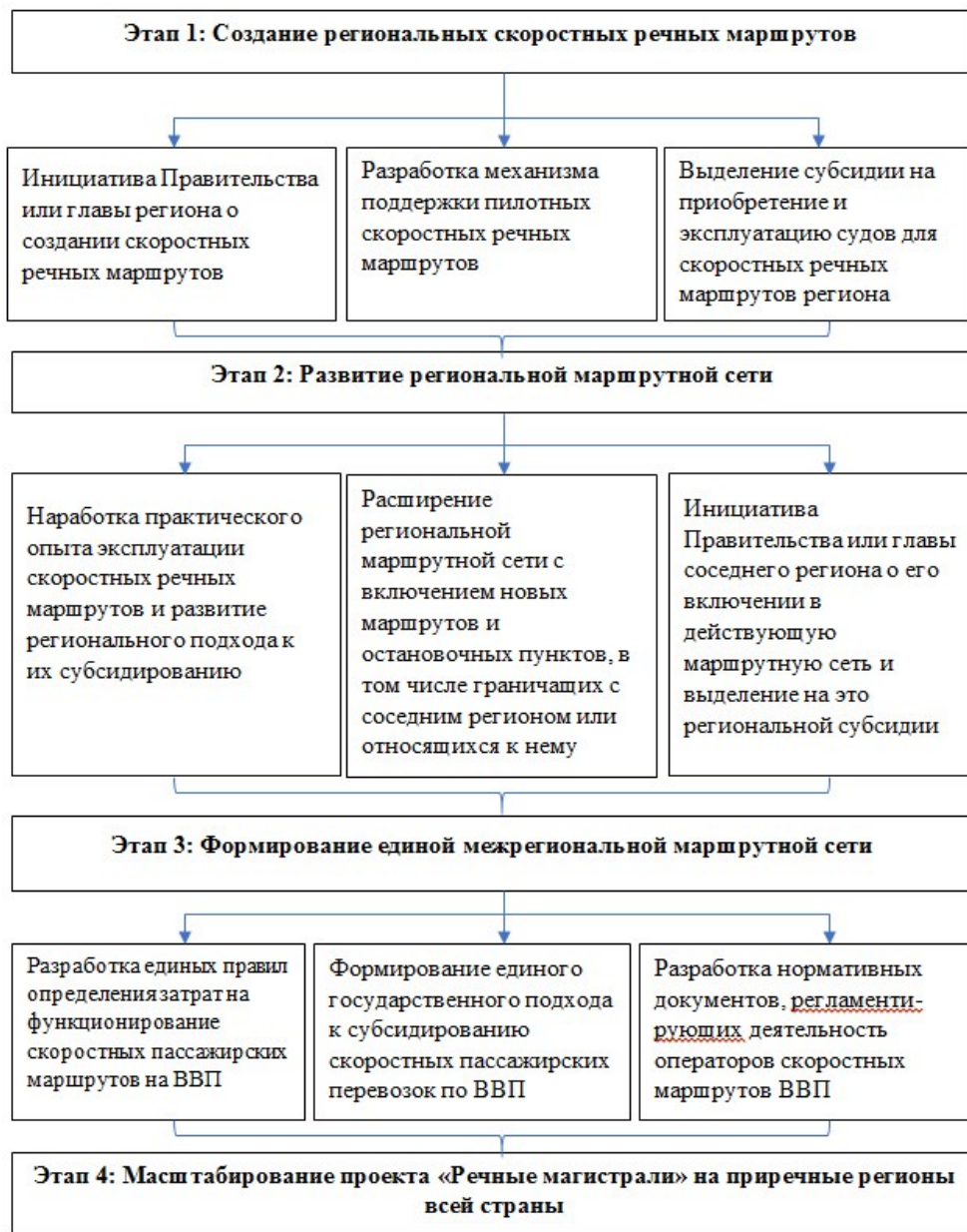


Рис. 2. Этапы и задачи развития скоростных речных пассажирских перевозок

Решение задач третьего этапа развития скоростных речных пассажирских перевозок по сути является отправной точкой для выработки перспективных скоростных маршрутов на ВВП в других приречные регионы страны, в настоящее время не располагающих скоростными судами, но обладающих другими

необходимыми условиями: наличие населенных пунктов на берегу рек, параллельность водных и сухопутных путей сообщения, отсутствие альтернатив речному сообщению, возможность существенно сократить время в пути при функционировании альтернативного водного маршрута и т.п.

### Результаты

Между тем в отдельных регионах применяются самостоятельно разработанные положения о субсидировании речных пассажирских перевозок, которые при общей схожести обладают значимыми отличиями. Результаты анализа авторами этих документов [2-6] показали следующие особенности региональных подходов – табл.1. [7]

Таблица 1

**Анализ особенностей и правил субсидирования в регионах**

Ключевые характеристики	Особенности подхода к субсидированию скоростных речных пассажирских перевозок			
	ХМАО	Нижегородская область	Чувашия	Татарстан
Объект субсидирования	Пассажирские перевозки на ВВП по специальным тарифам	Пассажирские перевозки с использованием СПК	Перевозки пассажиров на ВВП по регулируемым тарифам	
Предмет субсидирования	Затраты на пассажирские перевозки на ВВП по специальным тарифам	Затраты на организацию перевозок с использованием СПК	Потери в доходах	Недополученные доходы
Основание выделения субсидии	Соглашение (договор) о предоставлении субсидии, заключенный по результатам отбора			
Основа для расчёта размера субсидии	Финансовый результат от выполнения рейсов (без НДС) с учетом рентабельности в размере не более 5%	Финансовый результат от выполнения рейсов судами СПК на согласованных маршрутах	Финансовый результат от выполнения рейсов по регулируемому тарифу	Финансовый результат от выполнения рейсов при перевозке отдельных (льготных) категорий граждан
Результат предоставления субсидии	Число осуществленных рейсов по межрегиональным маршрутам на ВВП	Предусмотрено с указанием в соглашении (договоре)	80% выполненных пассажирских рейсов по утвержденным маршрутам и расписанию	Сохранение в собственности нормативного количества судов
Сокращение или отмена субсидируемых рейсов	Предусмотрена в зависимости от % коммерческой загрузки	Предусмотрено с указанием в соглашении (договоре)	-	Предусмотрено с указанием в соглашении (договоре)
Авансирование субсидии	Предусмотрено в размере 30% в первом квартале	Предусмотрено с указанием в соглашении (договоре)	Не предусмотрено, субсидия начисляется ежемесячно	Предусмотрено с указанием в соглашении (договоре)

Ключевые характеристики	Особенности подхода к субсидированию скоростных речных пассажирских перевозок	
Перерасчет (возврат) субсидии	В случае невыполнения планового количества рейсов	Предусмотрено (несколько условий)

Обобщая рассмотренные подходы к субсидированию речных скоростных пассажирских перевозок, авторы отмечают общую схожесть в части объекта субсидирования в ХМАО, Чувашии и Татарстане, где скоростные речные перевозки включены в общий подход к субсидированию перевозок пассажиров внутренним водным транспортом с учетом местной тарифной политики. В Нижегородской области для этих перевозок существует отдельная программа субсидирования.

При этом для дальнейшего развития системы межрегиональных скоростных маршрутов на ВВП авторы видят насущную проблему в формировании единого подхода для лучшего применения имеющегося опыта их функционирования в рамках социально-значимых пассажирских перевозок. Для начала представит организационно-экономическую модель функционирования существующих и перспективных МРСМ с учетом действующих нормативов и практикоприменительного подхода. По мнению авторов статьи, она должна выглядеть следующим образом – рис.3.

В рамках задач разработки единого подхода к определению затрат и субсидированию скоростных пассажирских перевозок авторы исследования предлагают определить ключевые показатели эффективности маршрутов. Анализ авторами данных судоходной компании ООО «Водолёт» степени загрузки судов на отдельных маршрутах за навигацию 2024 года выявил зависимость наполняемости судов от трёх факторов [8]:

- времени в пути по сравнению с альтернативными маршрутами смежных видов транспорта;
- надежности сформированных маршрутов межрегионального скоростного сообщения (не выход на заявленную линию даже одного перевозчика существенно сокращает пассажиропоток у других);
- ценовая доступность в сравнении с конкурирующими сообщениями (стоимость проезда).

Для этого были проанализированы цены на билеты в речном скоростном сообщении, показатель средней загруженности (пассажиронаселенности) речных скоростных судов на отдельных участках маршрутов. Зависимость получается следующая – чем дольше время в пути и меньше доступность конкурирующих видов транспорта, тем большее предпочтение отдается речному маршруту. Это объясняется тем, что при выборе транспорта для поездки на расстояния от 60 км и более потребителям важнее всего безопасность и комфорт транспорта. Также была выявлена зависимость транспортной составляющей тарифа от наполняемости судна пассажирами при 15% норме рентабельности перевозки от протяженности маршрута.

Здесь авторы отмечают также важность реализации системы тарифного регулирования в рассматриваемой сфере, которая должна осуществляться посредством:

- определения уровня платежеспособности спроса на транспортные услуги;
- адресного и контролируемого субсидирования предприятий пассажирского транспорта;
- применения инструментов государственно-частного партнерства на направлениях инновационного развития речного пассажирского транспорта, повышающих качество и транспортную доступность при

обслуживании населения агломераций за счет использования инновационного скоростного флота.

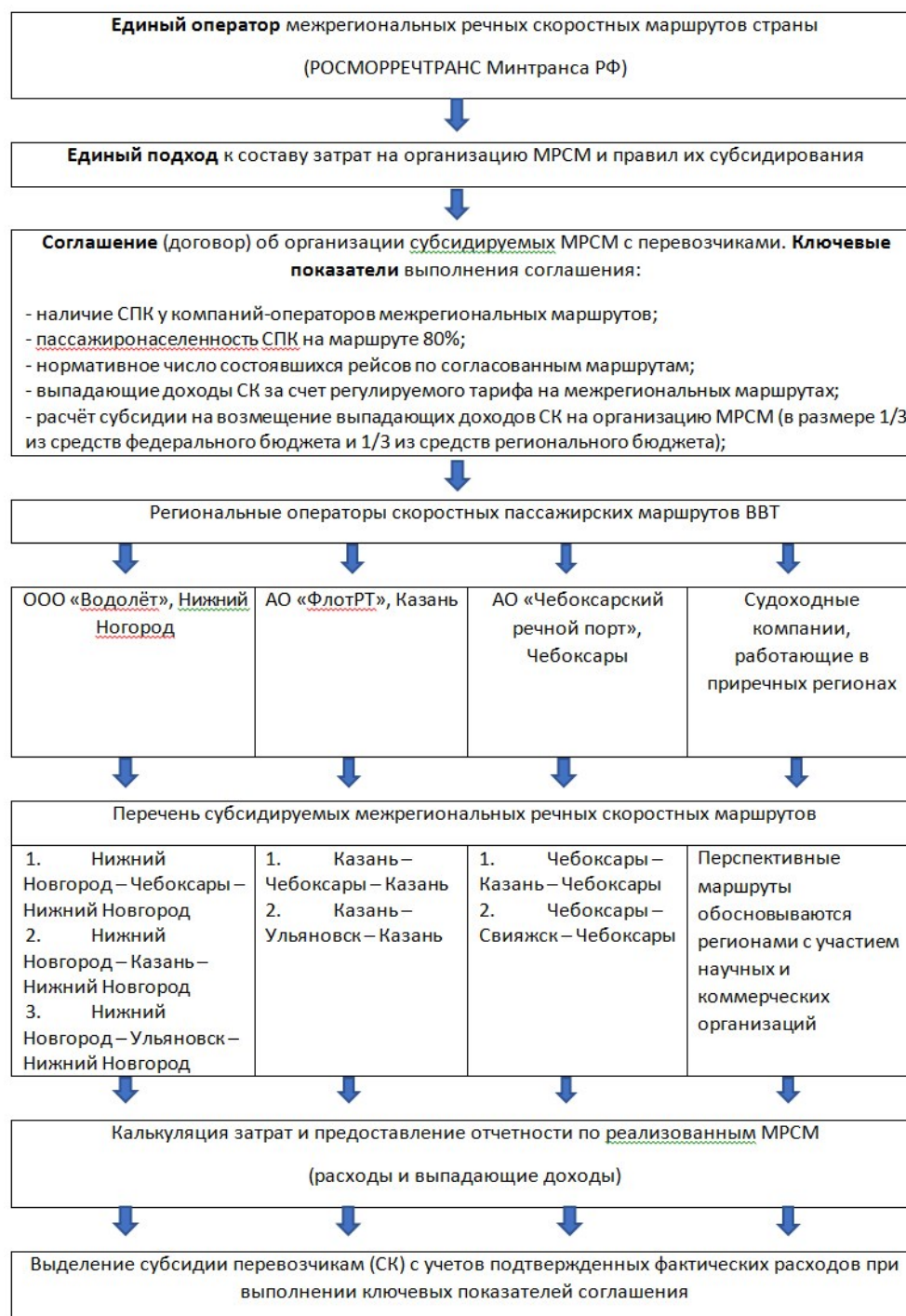


Рис. 3. Организационно-экономическая модель функционирования существующих и перспективных МРСМ

Далее авторами было выполнено сравнение получившейся стоимости скоростного речного сообщения с уровнями платежеспособности населения (средневзвешенным месячным доходом) в регионах присутствия скоростных речных пассажирских маршрутов [8]. Сравнение проводилось на основе показателей:

- удельная стоимость времени нахождения пассажира в пути;
- удельные затраты населения на оплату транспортной услуги (стоимости одной поездки на скоростном речном пассажирском маршруте) в среднедушевом месячном доходе.

Авторы предлагают определять стоимость времени, проведенного пассажиром в пути, с помощью формулы, представленной в исследовании [9], и адаптированной нами с учетом особенностей анализируемых межрегиональных маршрутов и типов сравниваемых транспортных услуг [8]:

$$S_i = \frac{T_{pi} \cdot \bar{D}_j}{n}$$

где  $S_i$  – стоимость времени в пути на  $i$ -ом маршруте для жителя  $j$ -го региона, руб./час;

$T_{pi}$  – время нахождения пассажира на маршруте (в исследовании принято по фактическому времени рейса согласно утвержденному расписанию), ч.;

$\bar{D}_j$  – средневзвешенный месячный доход жителя  $j$ -го региона (принят авторами в настоящем исследовании по данным Росстата за 2022 год [10] с индексацией на величину инфляции за 2023-2024 гг.), руб./месяц;

$n$  – среднее число рабочих часов в месяце при 40-часовой рабочей неделе, ч.

Таким образом результаты расчета этого показателя применительно к речным скоростным маршрутам показаны на рис. 4.

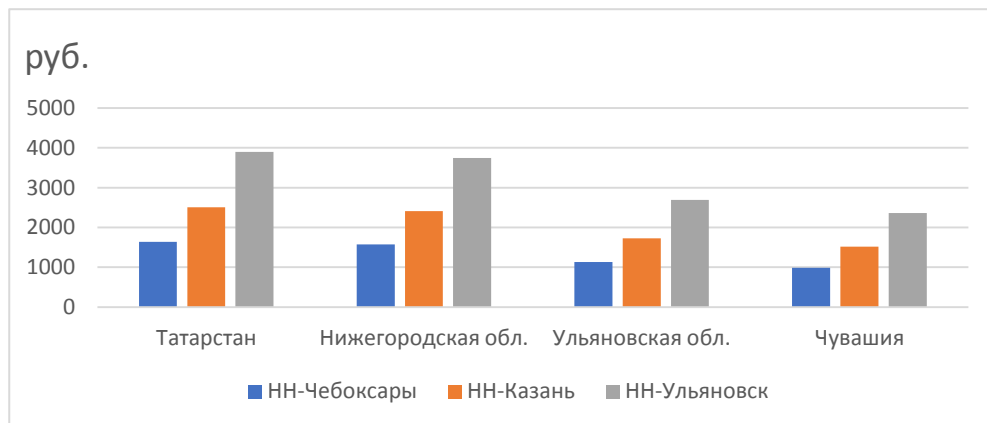


Рис. 4. Удельная стоимость времени нахождения пассажира в пути

Удельные затраты населения на оплату транспортной услуги (стоимости одной поездки на скоростном речном пассажирском маршруте) в среднедушевом месячном доходе показаны на рис. 5. Уровень доходов населения принято по данным официальной статистики [10].





Рис. 5. Доля транспортных затрат населения в среднедушевом месячном доходе, %

Данные значения рассчитаны для одной поездки, что характерно в случае заинтересованности пассажиров в ознакомлении с новой транспортной услугой. При этом отмечается постоянный рост популярности этих маршрутов и планируется расширение географии скоростных пассажирских маршрутов на последующих этапах реализации нацпроекта «Речные магистрали» в Самарской, Астраханской и Ростовской областях. Этот нацпроект способствует достижению стратегических целей развития транспортной системы России и именно поэтому авторы статьи видят заинтересовалось государства в лице Министерства транспорта РФ и важность научно-методического обоснования и практических рекомендаций для решения рассмотренного вопроса установления регулируемых тарифов на скоростные речные пассажирские маршруты в рамках проработки и обоснования финансово-экономической модели развития речных скоростных пассажирских перевозок.

### Обсуждение

По мнению авторов исследования четвертый этап «Масштабирование проекта «Речные магистрали» требует серьезного научного анализа и скорейшего решения ряда научных и практических задач:

- разработка единого методического подхода к определению затрат на организацию и эксплуатацию речных магистралей с учётом различных типов скоростных судов;
- обоснование выбора типа и характеристик скоростных транспортных средств в условиях конкретных маршрутов речных магистралей (вместимость, скорость 30-75 км/ч, осадка, источник энергии, запас хода);
- обоснование единых правил субсидирования речных магистралей;
- обоснование и развитие комбинированных и мультимодальных систем в рамках речных магистралей;
- цифровизация скоростных пассажирских перевозок, например, система онлайн покупки проездных билетов с учётом пересадки на другие виды транспорта в рамках мультимодального сообщения;
- методика обоснования эффективных скоростных маршрутов по ВВП с учетом развития комбинированных (мульти- и интермодальных) сообщений;

- разработка финансово-экономической модели эффективного развития скоростных пассажирских перевозок (обоснование коммерческой, социальной и бюджетной эффективности);
- разработка актуальных для скоростных судов правил перевозки пассажиров и их багажа, покупки и возврата проездных билетов.

### **Заключение**

Таким образом, следует отметить наличие существенных перспектив развития скоростных пассажирских перевозок в рамках масштабирования проекта «Речные магистрали» при условии государственной поддержки социально значимых межрегиональных скоростных маршрутов и содействия региональных властей и отдельных муниципалитетов в обеспечении таких линий терминальной инфраструктурой.

В заключении авторы отмечают, что ключевыми факторами развития и масштабирования системы речных скоростных пассажирских перевозок являются: единый государственный подход к правилам субсидирования таких перевозок, формирование цифровой платформы перевозок, научно обоснованный метод формирования речных скоростных пассажирских маршрутов и его увязка с финансово-экономической моделью развития скоростных пассажирских перевозок, а также учёт маршрутов смежных видов транспорта для создания эффективных комбинированных (мульти- и интермодальных) транспортных систем, актуализация правил перевозки пассажиров и их багажа, покупки и возврата проездных билетов.

### **Список литературы**

1. Баранов А.С., Павленко Е.С., Кротиков А.В. Междисциплинарные основы концепции развития транспортной системы города (по материалам транспортных разделов проекта генерального плана Екатеринбурга на период до 2025 г.). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdistiplinarnye-osnovy-kontseptsii-razvitiya-transportnoy-sistemy-goroda-po-materialam-transportnyh-razdelov-proekta-generalnogo> (дата обращения 22.04.24)
2. Постановление Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа «Об утверждении порядка предоставления субсидий из окружного бюджета организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим транспортное обслуживание населения на межрегиональных маршрутах по специальным тарифам...» от 20 апреля 2020 года N 459-П (с изменениями на 3 июля 2023 года).
3. Постановление Правительства Нижегородской области от 8 сентября 2020 г. N 749 "О порядке предоставления из областного бюджета субсидии на финансовое обеспечение (возмещение) затрат, связанных с организацией перевозок пассажиров и их багажа скоростными судами на подводных крыльях" (с изменениями от 10 мая 2023 года).
4. Постановление Кабинета Министров Республики Татарстан от 26.08.2022 №902 «Об утверждении порядка предоставления в 2022 году субсидии из бюджета Республики Татарстан недополученных доходов в связи с государственным регулированием тарифов на перевозки пассажиров водным транспортом в пригородном сообщении, а также в связи с предоставлением льгот по оплате проезда отдельным категориям граждан».
5. Постановление Государственного комитета Республики Татарстан по тарифам от 17.04.2024 № 21-2/т-2024 «Об установлении предельных максимальных тарифов на перевозки пассажиров и багажа речным транспортом на скоростных и водоизмещающих судах в местном сообщении, осуществляемые Акционерным обществом «Флот Республики Татарстан» г.Казань» (зарегистрировано Министерством юстиции РТ от 19.04.2024 №12629).
6. Постановление «Об утверждении правил предоставления субсидии из республиканского бюджета Чувашской республики на возмещение потерь в доходах организациям внутреннего водного транспорта, осуществляющим перевозку

- пассажирам внутренним водным транспортом по специальным тарифам» от 30.05.2022 №240.
7. 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://vf-река-море.рф/2024/7\\_15.pdf](http://vf-река-море.рф/2024/7_15.pdf) (дата обращения 10.05.2024).
  8. Коршунов Д.А., Дрейбанд Д.В., Бафанов А.П. Сравнительный анализ конкурентных тарифов на скоростные речные маршруты с учетом платежеспособности населения. Материалы международного научно-практического форума «Транспорт. Горизонты развития». ФГБОУ ВО «ВГУВТ». – 2024. – URL: [http://vf-река-море.рф/2024/7\\_16.pdf](http://vf-река-море.рф/2024/7_16.pdf) (дата обращения 10.05.2024).
  9. Лавриненко, П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона / П.А. Лавриненко, А.А. Ромашина, П.С. Степанов, П.А. Чистяков // Журнал «Проблемы прогнозирования», № 6 (177), 2019. – С. 136-146. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41362114> (дата обращения 22.04.24).
  10. Социально-экономические показатели уровня жизни населения Нижегородской области. Федеральная служба государственной статистики (Нижегородстат). URL: <https://52.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Социально-экономические%20показатели%20уровня%20жизни%20населения%20Нижегородской%20области%20за%202022%20год.pdf> (дата обращения 22.04.24).

#### References

1. Baranov A.S., Pavlenko E.S., Krotikov A.V. Mezhdisciplinarnye osnovy koncepcii razvitiya transportnoj sistemy goroda (po materialam transportnyh razdelov proekta general'nogo plana Ekaterinburga na period do 2025 g.). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdistsiplinarnye-osnovy-kontseptsii-razvitiya-transportnoj-sistemy-goroda-po-materialam-transportnyh-razdelov-proekta-generalnogo-data-obrashcheniya-22.04.24>
2. Postanovlenie Pravitel'stva Yamalo-Neneckogo avtonomnogo okruga «Ob utverzhdenii poryadka predostavleniya subsidij iz okruzhnogo byudzhetna organizacijam vnutrennego vodnogo transporta, osushchestvlyayushchim transportnoe obsluzhivanie naseleniya na mezhtsegiional'nyh marshrutah po special'nyh tarifam...» ot 20 aprelya 2020 goda N 459-P (s izmeneniyami na 3 iyulya 2023 goda).
3. Postanovlenie Pravitel'stva Nizhegorodskoj oblasti ot 8 sentyabrya 2020 g. N 749 "O poryadke predostavleniya iz oblastnogo byudzhetna subsidii na finansovoe obespechenie (vozmeshchenie) zatrat, svyazannyh s organizaciej perevozok passazhirov i ih bagazha skorostnymi sudami na podvodnyh kryl'yah" (s izmeneniyami ot 10 maya 2023 goda).
4. Postanovlenie Kabineta Ministrov Respubliki Tatarstan ot 26.08.2022 №902 «Ob utverzhdenii poryadka predostavleniya v 2022 godu subsidii iz byudzhetna Respubliki Tatarstan nedopoluchennyh dohodov v svyazi s gosudarstvennym regulirovaniem tarifov na perevozki passazhirov vodnym transportom v prigorodnom soobshchenii, a takzhe v svyazi s predostavleniem l'got po oplate proezda otdel'nyh kategoriyam grazhdan».
5. Postanovlenie Gosudarstvennogo komiteta Respubliki Tatarstan po tarifam ot 17.04.2024 № 21-2/t-2024 «Ob ustanovlenii predel'nyh maksimal'nyh tarifov na perevozki passazhirov i bagazha rechnym transportom na skorostnyh i vodoizmeshchayushchih sudah v mestnom soobshchenii, osushchestvlyaemye Akcionernym obshchestvom «Flot Respubliki Tatarstan» g.Kazan'» (zaregistrirvano Ministerstvom yusticii RT ot 19.04.2024 №12629).
6. Postanovlenie «Ob utverzhdenii pravil predostavleniya subsidii iz respublikanskogo byudzhetna Chuvashskoj respubliki na vozmeshchenie poter' v dohodah organizacijam vnutrennego vodnogo transporta, osushchestvlyayushchim perevozku passazhirov vnutrennim vodnym transportom po special'nyh tarifam» ot 30.05.2022 №240.
7. Korshunov D.A., Kostrov V.N., Drejband D.V., Bafanov A.P. Analiz podhodov k subsidirovaniyu skorostnyh rechnyh marshrutov.//Transport. Gorizonty razvitiya. 2024: Materialy mezhdunarodnogo nauchno-prakticheskogo foruma. FGBOU VO «VGUVT». – 2024. – URL: [http://vf-река-море.рф/2024/7\\_15.pdf](http://vf-река-море.рф/2024/7_15.pdf) (дата обращения 10.05.2024).
8. Korshunov D.A., Drejband D.V., Bafanov A.P. Sravnitel'nyj analiz konkurentnyh tarifov na skorostnye rechnye marshruty s uchedom platezhеспособности naseleniya // Transport.

- Gorizonty razvitiya. 2024: Materialy mezhdunarodnogo nauchno-prakticheskogo foruma. FGBOU VO «VGUVT». – 2024. – URL: [http://vf-reka-more.rf/2024/7\\_16.pdf](http://vf-reka-more.rf/2024/7_16.pdf) (data obrashcheniya 10.05.2024)
9. Lavrinenko, P.A. Transportnaya dostupnost' kak indikator razvitiya regiona / P.A. Lavrinenko, A.A. Romashina, P.S. Stepanov, P.A. Chistyakov // Zhurnal «Problemy prognozirovaniya», № 6 (177), 2019. – S. 136-146. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=41362114> (data obrashcheniya 22.04.24).
  10. Social'no-ekonomicheskie pokazateli urovnya zhizni naseleniya Nizhegorodskoj oblasti. Federal'naya sluzhba gosudarstvennoj statistiki (Nizhegorodstat). URL: <https://52.rosstat.gov.ru/storage/mediabank/Social'no-ekonomicheskie%20pokazateli%20urovnya%20zhizni%20naseleniya%20Nizhegorodskoj%20oblasti%20za%202022%20god.pdf> (data obrashcheniya 22.04.24).

#### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS**

**Коршунов Дмитрий Александрович**, к.э.н.,  
доцент, доцент кафедры логистики и  
маркетинга, Волжский государственный  
университет водного транспорта (ФГБОУ ВО  
«ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород, ул.  
Нестерова, 5, e-mail: [voi82@yandex.ru](mailto:voi82@yandex.ru)

**Dmitry A. Korshunov**, PhD,

Associate professor of the Department of  
Logistics and Marketing, Volga State University  
of Water transport, 5, Nesterov st. Nizhny  
Novgorod, 603950

**Дрейбанд Дмитрий Владимирович**, к.э.н.,  
доцент, доцент кафедры управления  
транспортом, Волжский государственный  
университет водного транспорта (ФГБОУ ВО  
«ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород, ул.  
Нестерова, 5, e-mail: [voi82@yandex.ru](mailto:voi82@yandex.ru)

**Dmitry V. Dreiband**, PhD,

Associate professor of the Department of  
Transport Management, Volga State University  
of Water transport, 5, Nesterov st. Nizhny  
Novgorod, 603950

Статья поступила в редакцию 20.02.2025; опубликована онлайн 20.03.2025.  
Received 20.02.2025; published online 20.03.2025.