УДК 338.47:656.62
DOI: 10.37890/jwt.vi88.724

Инновационная транспортная услуга как драйвер роста экономики

Д.А. Коршунов
ORCID: 0000-0002-9908-4026
А.П. Бафанов
ORCID: 0000-0002-8656-6456
Волжский государственный университет водного транспорта», г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается новый этап развития скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям РФ. Данная перевозка, с учетом показанных вариантов её развития является инновационной транспортной услугой, оказывающей влияние на экономику приречных регионов России. В методах на основе анализа реализации федерального проекта «Речные магистрали» и практик Нижегородской области, Татарстана и Чувашии выявлены ключевые экономические эффекты: рост связности территорий и мобильности населения, стимулирование туристического потока, увеличение доходов бюджетов различных уровней, загрузка мощностей судостроительной промышленности и оптимизация бюджетных расходов на транспортную инфраструктуру. В исследовании применялись методы системного и сравнительного анализа статистических данных пассажиропотока за 2023–2025 гг. В качестве результата исследования приведена модель кластера инновационных скоростных пассажирских перевозок. В обсуждение вынесены виды эффектов от функционирования кластера и условия его устойчивого развития. Делается вывод о том, что развитие скоростного водного транспорта становится драйвером экономического роста и инструментом реализации транзитного потенциала приречных регионов и страны в целом. Статья подготовлена на основе результатов исследования в рамках проекта «Речные магистрали».

Ключевые слова: скоростные суда на подводных крыльях, «Речные магистрали», экономика приречных регионов, пассажирские перевозки, транспортная инфраструктура, мультимодальные перевозки, внутренний водный транспорт, региональное развитие.

Innovative transport service as a driver of economic growth

Dmitry A. Korshunov
ORCID: 0000-0002-9908-4026
Artem P. Bafanov
ORCID: 0000-0002-8656-6456
Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article considers a new stage in the development of high-speed passenger transportation along the inland waterways of the Russian Federation. This transportation, taking into account the shown options for its development, is an innovative transport service that has an impact on the economy of the riverine regions of Russia. Based on the analysis of the implementation of the federal project «River Highways» and the practices of the Nizhny Novgorod region, Tatarstan and Chuvashia, key economic effects have been identified in the methods: increased connectivity of territories and population mobility, stimulating tourist flow, increasing budget revenues at various levels, capacity utilization of the shipbuilding industry and optimizing budget expenditures on transport infrastructure. The study used methods of systematic and comparative analysis of passenger traffic statistics for 2023-2025. As a result of the research, a model of a cluster of innovative high-speed passenger

transportation is presented. The types of cluster functioning effects and the conditions for its sustainable development are discussed. It is concluded that the development of high-speed water transport is becoming a driver of economic growth and a tool for realizing the transit potential of the riverine regions and the country as a whole. The article is based on the results of a study conducted within the framework of the River Highways project.

Keywords: high-speed hydrofoils, «River highways», economy of riverine regions, passenger transportation, transport infrastructure, multimodal transportation, inland waterway transport, regional development.

Введение

В условиях исчерпания пропускной способности автомобильных и железнодорожных магистралей в европейской части России (особенно в летний период) актуальность приобретает поиск резервов повышения транспортной мобильности. Одним из таких резервов выступает внутренний водный транспорт (ВВП), потенциал которого в России используется недостаточно: грузонапряженность ВВП в восемь раз ниже, чем за рубежом, при этом бюджетные расходы на содержание 1 км водного пути в семь раз меньше, чем на содержание аналогичного участка автодороги и в два раза меньше аналогичного железнодорожного пути [1].

Целью данной статьи является разработка модели транспортно-экономического кластера на базе ВВП. Новизна работы заключается в рассмотрении данного направления не просто как вида транспорта, а как системообразующего фактора, запускающего цепочку смежных эффектов: от оживления малого бизнеса в приречных населенных пунктах до загрузки высокотехнологичных судостроительных предприятий. Задачами настоящего исследования выступали:

– комплексный анализ влияния инновационной услуги — скоростных пассажирских перевозок судами на подводных крыльях (СПК) типа «Валдай 45Р», «Метеор 120Р», «Метеор 2020» — на социально-экономическое развитие приречных регионов и страны в целом;

– разработка структуры кластера, драйверов его развития, видов эффектов от его функционирования и факторов устойчивого развития.

Методы

Теоретической и методологической базой послужили труды авторов настоящей статьи и других экспертов Волжского государственного университета водного транспорта (ВГУВТ), Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ, экспертного сообщества [2-9], данные Росморречфлота, судоходных компаний-участников проекта «Речные магистрали», а также администраций приречных населенных пунктов, охваченных маршрутной сетью проекта. Эмпирическую базу составили отчетные данные судоходных компаний (ООО «Водолёт», АО «Флот РТ» и АО «Чебоксарский речной порт»), статистика пассажиропотоков за навигацию 2024–2025 годов, а также материалы Третьей Всероссийской конференции «Реки. Круизы. Маршруты». Использовались методы сравнительного и системного анализа, результаты моделирования мультипликативного эффекта от развития маршрутной сети проекта, позволяющие оценить макроэкономические эффекты от внедрения скоростного сообщения [10].

В первую очередь авторы отмечают инфраструктурные предпосылки и механизмы государственной поддержки. Современный этап развития речных перевозок связан с реализацией национального проекта «Эффективная транспортная система» и федерального проекта «Речные магистрали», запущенного Минтрансом России в 2024 году. Проект направлен на создание бесшовных мультимодальных

маршрутов и устранение «узких мест» — участков с недостаточными глубинами. Ключевыми инфраструктурными проектами стали строительство Багаевского гидроузла на Дону и модернизация Городецкого гидроузла на Волге, которые после завершения обеспечат гарантированные глубины (до 4 метров) для пропуска большегрузных и скоростных судов. Важнейшим фактором успеха стала финансовая модель государственно-частного партнерства и её организационно-экономическое обоснование учёными-экспертами в части проектных параметров и эффективности данной воднотранспортной системы. Для реализации проекта сформирована организационная структура, она показана на рис.1.



Рис.1. Организационная структура проекта «Речные магистрали»

Таким образом проект представляет собой синергетический сплав взаимодействия федеральных и региональных органов исполнительной власти, компаний скоростного флота и научно-образовательного учреждения (ВГУВТ), позволяющий быстро реализовать запуск маршрутов скоростных пассажирских перевозок по ВВП при наличии флота и причальной инфраструктуры.

Динамика ключевых показателей проекта, включая объем государственного финансирования (субсидирования) перевозок за период 2024-2026 гг. показан в табл.1

Таблица 1

Динамика показателей проекта «Речные магистрали»

Показатель	Ед. измерения	Год реализации проекта		
		2024	2025	2026
Число регионов, охваченных маршрутной сетью проекта	Ед.	5	12	15*
Число межрегиональных маршрутов	Ед.	12	14	25*
Количество используемых судов	Ед.	7	5	8*
Число рейсов	Ед.	562	645	852*
Количество перевезенных пассажиров	Чел.	33264	34597	52000*
Размер государственной субсидии	Млн. руб.	45,6	17,7	94,8*

**Плановое значение*

Субсидирование перевозок осуществляется по принципу «треть-треть-треть»: одна треть затрат компенсируется из федерального бюджета (в рамках проекта

«Речные магистрали»), вторая треть — из бюджетов регионов, и одна треть покрывается за счет тарифа перевозчика.

Результаты

В качестве результатов настоящего исследования авторы предлагают модель транспортно-экономического кластера и систему факторов эффективности развития воднотранспортной системы скоростных пассажирских перевозок по внутренним водным путям РФ, выступающих драйверами роста экономики.

На эффективность проекта оказывают влияние такие меры государственной поддержки как субсидирование навигационных расходов перевозчиков, льготный лизин инновационных скоростных судов, льготный режим налогообложения для судов, зарегистрированных в Российском морском реестре судов (РМРС) и др. [11]. Эти меры позволяют сдерживать стоимость проездных билетов, делая данное сообщение доступным для населения и конкурентоспособным с альтернативными видами транспорта, и одновременно гарантировать перевозчикам возврат инвестиций.

Вторым важным фактором эффективности скоростных пассажирских сообщений по внутренним водным путям выступает транспортная связность территорий страны и наличие пассажиропотоков в транзитном (межрегиональном) сообщении. Так как, в отдельных случаях такое сообщение вовсе не имеет альтернативы с точки зрения постоянного транспортного сообщения с приречными населенными пунктами агломераций. Запуск скоростного сообщения по ВВП качественно изменил транспортную доступность. Например, столица Чувашии — Чебоксары — не имеет прямого железнодорожного сообщения с Нижним Новгородом и Казанью. Благодаря организации речных пассажирских линий эти города оказались связаны прямым скоростным сообщением.

Анализ статистических данных, полученных авторами в ходе обоснования и реализации проекта «Речные магистрали» (табл. 1) демонстрирует ежегодный рост популярности услуги. В Нижегородской области, ставшей флагманом возрождения отрасли, компания «Водолёт» увеличила пассажиропоток с 81,4 тыс. человек в 2023 году до 125,3 тыс. в 2024 году (рост 54%). В 2025 году тенденция сохранилась, а маршрутная сеть воднотранспортного проекта охватила уже 12 регионов, протянувшись от Твери на севере до Волгограда на юге, то есть охватывает приречные территории верхней Волги и среднего Поволжья. В целом по стране за первое полугодие 2025 года объем речных пассажирских перевозок вырос на 30%, причем наиболее динамично развивались именно междугородние маршруты (рост 37%) и внутригородские линии (рост в 3,5 раза).

Третьим фактором эффективности воднотранспортной системы скоростных пассажирских перевозок выступает мультипликативный эффект для экономики вовлеченных регионов и страны в целом. Влияние скоростных перевозок выходит далеко за рамки транспортной отрасли и проявляется в нескольких плоскостях [10]:

1) Развитие туризма. Возможность быстро добраться до малых исторических городов (например, Макарьева, Свияжска, Городца) сделала их доступными для однодневных туристических поездок. Речные маршруты интегрируются в туристические программы, что приводит к росту выручки объектов общепита, гостиничного бизнеса и музеев. Согласно опыту составных рейсов «Нижний Новгород — Тверь» и «Нижний Новгород — Волгоград», пассажиры получают возможность осматривать города в ходе промежуточных остановок, что превращает поездку в тур выходного дня. Республики Чувашия и Татарстан уже включили развитие причальной инфраструктуры (удлинение стенок, строительство марин) в свои стратегии развития туризма до 2030 года.

2) Загрузка промышленности и кадровый потенциал. Возрождение флота стимулирует судостроительную отрасль. Основные стейкхолдеры здесь Зеленодольский завод имени А.М. Горького в Татарстане и ЦКБ по СПК имени Алексеева в Нижегородской области. Потребность в новых судах высока: только на первом этапе проекта «Речные магистрали» дополнительная потребность оценивалась в 18 единиц скоростного флота – судов на подводных крыльях (СПК). По состоянию на начало 2026 года судоходные компании-участники проекта эксплуатируют 9 СПК.

Между тем, постройка СПК создает рабочие места не только на верфях, но и у смежников — производителей комплектующих (например, чувашские предприятия «Элара», «ВНИИР» уже поставляют детали для «Метеоров»).

3) Оптимизация бюджетных расходов, как обосновывают авторы статьи [10], видна при переключении пассажиров с автотранспорта и железной дороги на воду, что снижает нагрузку на дорожную сеть смежных видов транспорта и дает экономию бюджетные средства на ее содержание и капитальный ремонт.

Инновационные пассажирские перевозки имеют значительный социально-экономический эффект, возвращая средства субсидии через налоги от растущего туристического и промышленного секторов. Данный эффект поддерживается за счет комплексной инновационной составляющей данной транспортной услуги и связан с интересом населения к новшествам и её качественным характеристикам.

Для наглядного представления механизма влияния скоростных перевозок на экономику авторами разработана концептуальная модель «Транспортно-экономический кластер на базе ВВП», представленная на рис.2 в виде структурно-логической схемы, показывающей как государственная поддержка и частные инвестиции в один элемент воднотранспортной системы запускают рост в нескольких смежных секторах экономики.



Рис. 2. Модель: «Транспортно-экономический кластер на базе ВВП»

Данная модель базируется на взаимодействии трех уровней драйверов: базисного (инфраструктура, кадры и наука), транспортного (инновационная услуга) и социально-экономического (последствия и эффекты). Вербальное изложение модели выглядит следующим образом:

1. Базовый уровень (Инвестиционный импульс). Это отправная точка, государственные и частные вложения.

– Драйвер: Строительство скоростных судов (СПК типа «Валдай», «Метеор»).

– Драйвер: Реконструкция причальной инфраструктуры (причалы, вокзалы) и дноуглубление (проект «Речные магистрали»).

– Эффект первого порядка: Загрузка судостроительных заводов (рост промышленного производства), создание рабочих мест в строительстве и судостроении, развитие смежных производств (приборостроение, электроника).

2. Транспортный уровень (процессы и результаты). Эффекты от непосредственное функционирование системы и операционной деятельности.

– Драйвер: Сокращение времени в пути (скорость 65-75 км/ч и нет пробок).

– Драйвер: регулярность и доступность.

– Эффект второго порядка: рост пассажиропотока. Субсидирование тарифа, а значит увеличение доступности для населения и увеличение покупательской способности. Повышение транспортной подвижности (мобильности) населения. Формирование устойчивых межрегиональных связей (трудовая миграция, деловые поездки, укрепление семейных и родственных связей).

3. Социально-экономический уровень (конечные эффекты). Здесь возникают основные выгоды для приречных регионов:

– Туристический драйвер - доступность малых городов и исторических мест (однодневные туры); рост турпотока, а значит загрузка гостиниц, кафе, музеев. Эффект: Рост выручки сектора услуг и налоговых поступлений в бюджет.

– Деловой и логистический драйвер: упрощение коммуникации между бизнес-центрами граничащих приречных регионов; интеграция с другими видами транспорта (мультимодальные перевозки: река-авто-ж/д). Эффект: рост деловой активности, привлечение кадров, снижение логистических издержек для пассажиров.

– Бюджетный драйвер (Косвенная экономия): снижение нагрузки на автодорожную и железнодорожную сеть в пиковый летний период; меньший износ дорожного полотна. Эффект: экономия бюджетных средств на ремонт сухопутных путей сообщения, которые можно перенаправить на другие нужды, например, развитие инновационных комбинированных (интер- и мультимодальных) систем и других прорывных транспортных технологий.

Ключевой вывод модели: развитие скоростных пассажирских перевозок работает как «экономический катализатор»: бюджетные субсидии на перевозки и инфраструктуру возвращаются в экономику в виде роста налогов от туризма, загрузки промышленности и экономии на содержании инфраструктуры смежных видов транспорта. При этом, важной практической задачей является развитие маршрутной сети [12,13]. Таким образом, возникают обоснованные предпосылки к смене парадигмы пространственного развития транспортной системы России от

превалирования сухопутных видов транспорта к сбалансированному развитию на принципах бюджетной эффективности.

При этом должен быть сформирован кластер инновационных скоростных пассажирских перевозок, модель которого показана на рис.3. Ядром кластера выступает маршрутная сеть и операторы скоростного пассажирского флота (судоходные компании), обеспечивающие непосредственное предоставление инновационной транспортной услуги. Вокруг ядра формируются три концентрических круга обеспечивающих и сервисных сегментов, связанных между собой потоками товаров, услуг, информации и инвестиций. Ядро задает «ритм» работы всего кластера: от расписания рейсов зависит график работы причалов, загрузка гостиниц, потребность в топливе и снабжении, интенсивность использования судоремонтных мощностей.

Ключевыми функциями ядра кластера, по мнению авторов настоящей статьи, должны вступать:

– Организация регулярных и туристических рейсов.

– Формирование маршрутной сети (региональной и межрегиональной).

– Взаимодействие с государством по вопросам субсидирования.

– Управление пассажиропотоком, билетными системами, сервисом на борту.

– Координация с обеспечивающими сегментами (расписания, стыковки, снабжение).

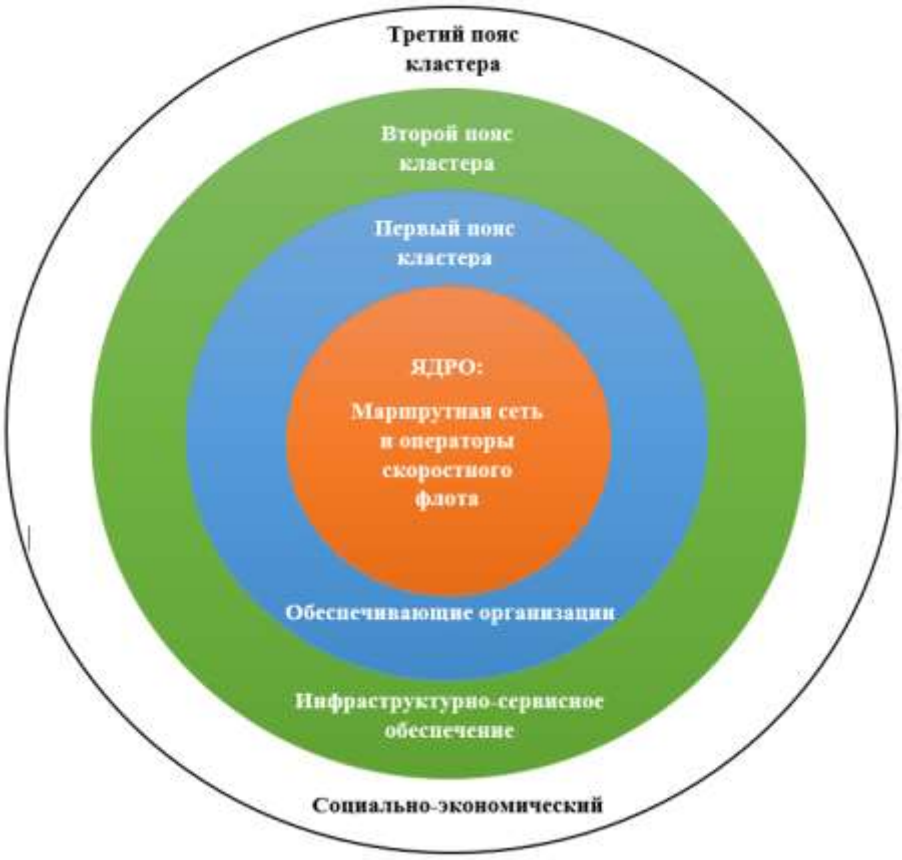


Рис. 3. Концептуальная модель кластера инновационных скоростных пассажирских перевозок

Далее ядро опоясывает пул организаций, реализующих непосредственное обеспечение деятельности ядра, то есть физическую возможность эксплуатации флота (Первый пояс):

– Судостроительные заводы и ремонтные верфи (Зеленодольский завод им. А.М. Горького, ЦКБ по СПК им. Р.Е. Алексеева и др.): обеспечивают поставку новых судов, модернизацию существующего флота, гарантийное и сервисное обслуживание, ремонт и хранения судов в межнавигационный период.

– Поставщики комплектующих: производители двигателей (ММС, «Звезда»), судовых систем навигации, топливной аппаратуры, электроники (например, «Элара», «ВНИИР», МРС Электроникс и др.), производители кресел, материалов.

– Предприятия обеспечения производственного цикла верфей и ремонтных предприятий.

– Топливно-энергетический комплекс: поставщики судового топлива, бункеровочные компании.

– Причальная инфраструктура: речные вокзалы, пассажирские причалы, дебаркадеры, региональные министерства транспорта (владельцы инфраструктуры).

– Образовательные и научно-исследовательские институты (например, базовый вуз ВГУВТ, Нижний Новгород), речные училища, учебные центры подготовки, переподготовки и повышения квалификации плавсостава. Разработка новых типов судов, гидродинамические исследования, инновации в материалах и двигателях.

Второй пояс (инфраструктурно-сервисное обеспечение) включает организации, которые обеспечивают комфорт и безопасность пассажиров, а также создают условия для интеграции водного транспорта в общую транспортную систему, обеспечения мультимодальности («единый билет», стыковка расписаний), привлечение транзитных пассажиров. Данный сегмент кластера обеспечивает взаимосвязь с ядром и первым поясом посредством:

– Транспортно-логистических узлов: железнодорожные вокзалы, автовокзалы, аэропорты, расположенные вблизи речных вокзалов.

– Цифровых платформ, включающих билетные системы, агрегаторы билетов, IT-компании, разработчики систем бронирования и продажа билетов, управление спросом, сбор данных о пассажиропотоке и т.п.

– Страховые компании: страховщики транспортных рисков, пассажиров, судов, ответственности перевозчика.

– Третий пояс (социально-экономический) представляет собой сегмент кластера, который включает предприятия и организации, извлекающие выгоду от деятельности ядра кластера, создавая добавочную стоимость и формируя обратные связи, усиливающие кластер:

– Туристические компании: туроператоры и агентства (внутренний водный туризм), экскурсионные бюро, агентства по приему туристов. Ядро обеспечивает транспортную доступность туристических объектов, а деятельность туристических операторов и агентств направлена на формирование новых туристических пакетов, организацию экскурсий, бронирование групповых рейсов и т.д.

– Гостиничный бизнес и HoReCa (отели, хостелы, гостевые дома, рестораны, кафе, придорожный сервис в портовых городах) принимают

пассажиров (деловых туристов, туристов выходного дня), получают рост загрузки благодаря притоку посетителей, поступающих по водным речным магистралям.

– Торговые компании и ритейл: магазины сувениров, продуктовые рынки, торговые центры в зоне причалов, локальные производители (фермеры, ремесленники). Их деятельность направлена на реализацию товаров пассажирам и туристам. Для малых городов это новый канал сбыта локальной продукции.

– Объекты культурного наследия и музеи: музеи-заповедники (например, Свияжск, Городец), усадьбы, исторические центры. Этот сегмент кластера получает рост посещаемости за счет увеличения транспортной доступности. Возможна реализация совместных маркетинговых программ с ядром.

– Девелоперы и строительные компании: застройщики прибрежных территорий, компании по реновации набережных, девелоперы туристических кластеров. Этот сегмент создаёт коммерческую и жилую недвижимость в зонах, ставших привлекательными благодаря повысившейся транспортной доступности.

Внешний пояс составляют федеральные, региональные и муниципальные органы власти: министерства транспорта, туризма, экономического развития, администрации портовых городов. Этот сегмент обеспечивает регулирование, субсидирование, разработку стратегий развития, создание особых экономических зон туристско-рекреационного типа и т.п.

Таким образом, кластер инновационных скоростных пассажирских перевозок – это территориально-отраслевое объединение взаимосвязанных предприятий и организаций, сосредоточенных вокруг единого профильного ядра, деятельность которых синергетически усиливает конкурентные преимущества каждого участника. Внешней средой кластера выступает государство законодательство и нормативное регулирование, субсидии, федеральные программы развития внутреннего водного транспорта, концепции и проекты (например, «Речные магистрали»).

Обсуждение

Эффекты от функционирования кластера:

1) Синергетический: снижение транзакционных издержек за счет географической концентрации и долгосрочных контрактов между ядром и обеспечивающими сегментами.
2) Мультипликативный [10]: 1 рубль субсидий на перевозки генерирует 3-4 рубля выручки в туризме, гостеприимстве, общественном питании и торговле.
3) Инновационный: концентрация НИОКР и производственных мощностей создает условия для разработки новых поколений судов (водородные, электрические, композитные).
4) Имиджевый: регионы с развитым скоростным флотом получают конкурентное преимущество в борьбе за туристов и инвесторов.
5) Социальный: повышение транспортной доступности малых городов, сокращение социального неравенства, повышение благосостояния населения приречных регионов.

Условиями устойчивого развития кластера выступают:

1) Стабильное государственное субсидирование социально-значимых маршрутов на федеральном и региональном уровнях.
2) Развитие водно-инфраструктурного каркаса – развитие программы судостроения инновационного скоростного флота, гарантированные

глубины на магистральных водных путях и развитие причальной инфраструктуры.

3) Интеграция в мультимодальные системы – создание транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) на стыке река-ж/д-авто.
4) Кадровое и научное обеспечение – подготовка плавсостава и инженерных кадров (развитие ВГУВТ и филиалов), НИОКР.
5) Цифровизация – единые билетные платформы, системы управления пассажиропотоком, навигационные сервисы.

Несмотря на позитивную динамику, отрасль сталкивается с вызовами. Главный из них — недофинансирование содержания внутренних водных путей. В 2025 году Росморречфлот получил лишь 72% от нормативно необходимого объема средств на эти цели, что создает риски для безопасности судоходства и требует экстренного перераспределения бюджетов. Второй вызов — сезонность навигации, хотя появление судов на воздушной подушке (как у компании ООО «Водолёт») частично решать проблему зимних перевозок, но только «поперёк реки» или на коротких дистанциях. В этой части необходимо дальнейшее развитие проектов скоростных судов и транспортных технологий, влияющих на экономическую устойчивость [14] операторов скоростного флота, выступающих ядром представленного в настоящей статье кластера.

Ключевыми проблемами проекта «Речные магистрали» выступают:

– высокая строительная стоимость судов, доля которых доходит до 40% себестоимости [15] при невысокой покупательской способности населения;

– ограничения по объемам субсидирования перевозчиков и причальной инфраструктуры, вызванные позицией Минфина РФ о возмещении только операционных расходов перевозчиков без учета специфики речного транспорта (сезонность, перенос ремонтов в межнавигационный период и т.п.) и проблем с состоянием пассажирских причалов;

– недостаточная осведомлённость населения приречных регионов о новых скоростных маршрутах;

– отсрочка утверждения Проекта решения о субсидировании перевозок, разработанной ВГУВТ, позволяющей существенно упростить процедуру отчетности перевозчикам и как следствие нежелание судоходных компаний включаться в проект.

Заключение

Инновационная услуга скоростных пассажирских перевозок судами на подводных крыльях доказала свою эффективность как катализатор экономического роста приречных территорий. На примере регионов Поволжья видно, что проект «Речные магистрали» решает комплекс взаимоувязанных задач: повышает качество жизни и мобильность населения, раскрывает туристический потенциал глубинки, обеспечивает заказами высокотехнологичную промышленность и снижает нагрузку на сухопутную путевую инфраструктуру. Дальнейшее развитие отрасли требует стабильного финансирования содержания водных путей и синхронизации планов судоходных компаний с региональными стратегиями развития туризма. Также требуют особого внимания и другие инновационные виды скоростного пассажирского флота, чтобы в долгосрочной перспективе именно реки становились транспортными артериями, связывающими регионы России, а речные магистрали стали основой пространственного развития страны.

Кластерная модель инновационных скоростных пассажирских перевозок представляет собой многоуровневую систему, в которой ядро (операторы флота) выступает центром притяжения и координации. Вокруг него формируются три пояса: обеспечивающий (верфи, ремонт, комплектующие, топливо), инфраструктурно-сервисный (мультимодальность, IT, кадры, наука) и рыночно-сервисный (туризм, гостиницы, торговля, культура). Устойчивость кластера обеспечивается государственной поддержкой, развитием инфраструктуры и синергией между участниками, что позволяет преобразовывать бюджетные субсидии в мультипликативный рост региональной экономики.

Список литературы

1. Дрейбанд, Д. В. Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта: стратегические задачи, проблемы и перспективы / Д. В. Дрейбанд, Д. А. Коршунов, А. О. Ничипорук // Научные проблемы водного транспорта. – 2023. – № 74. – С. 96-104. – DOI 10.37890/jwt.vi74.347. – EDN DVCSTQ.
2. Каневская, П. От реки до океана. Как развитие «водной» инфраструктуры влияет на экономику России / П. Каневская // Lenta.RU. — 2025. — 6 октября.
3. Евгений Люлин: «Нижегородская область стала флагманом развития речных перевозок в России» // Знамя-Тонкино. — 2024. — 13 декабря.
4. Чувашия и Татарстан объединяют усилия для развития речного туризма и скоростных перевозок // Медиапалуба. — 2025. — 17 сентября.
5. Эксперты ВГУВТ обосновали 18 межрегиональных маршрутов для проекта «Речные магистрали» // Sudostroenie.info. — 2025. — 3 октября.
6. Скорость — пассажирам, субсидии — судовладельцам // Флагман-ньюс. — 2025. — 4 ноября.
7. Ларионова, Т. Маршрут возможностей / Т. Ларионова // Транспорт России. — 2023. — № 42.
8. Выплыли. Как алтайские речные грузоперевозки ежегодно бьют рекорды // Алтапресс. — 2024. — 2 декабря.
9. Реки устремились в «коридоры» // ПортНьюс. — 2025. — №3 (Август).
10. Методика оценки мультипликативного эффекта развития скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте РФ / В. Н. Костров, А. П. Бафанов, Д. А. Коршунов, А. А. Белова // Транспорт: наука, техника, управление. Научный информационный сборник. – 2026. – № 5. – С. 52-59. – DOI 10.36535/0236-1914-2026-05-9. – EDN JIVLCU.
11. Коршунов, Д. А. Государственная поддержка и управление развитием межрегиональных скоростных пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте / Д. А. Коршунов, А. П. Бафанов // Актуальные проблемы пространственного развития : Материалы II Международной научно-практической конференции, Нижний Новгород, 24 октября 2025 года. – Нижний Новгород: Нижегородский институт путей сообщения, 2025. – С. 585-590. – EDN IYDBHM.
12. Иванова, Ж. Ю. Экономико-математическая модель формирования маршрутной сети речных пассажирских перевозок / Ж. Ю. Иванова, О. Л. Домнина, В. Н. Костров // Транспортное дело России. – 2025. – № 1. – С. 9-12. – EDN DGGUUL.
13. Методика обоснования маршрутов скоростных межрегиональных пассажирских перевозок по внутренним водным путям / А. О. Ничипорук, Н. С. Итальянцев, И. К. Кузьмичев, В. И. Тихонов // Морские интеллектуальные технологии. – 2025. – № 3-3(69). – С. 109-116. – DOI 10.37220/MIT.2025.69.3.062. – EDN KQEDRK.
14. Костров, В. Н. Методические аспекты анализа и оценки уровня экономической устойчивости оператора инновационных комбинированных пассажирских перевозок / В. Н. Костров, А. П. Бафанов // Вестник УГНТУ. Наука, образование, экономика. Серия: Экономика. – 2023. – № 4(46). – С. 64-71. – DOI 10.17122/2541-8904-2023-4-46-64-71. – EDN HAJMEA.

References

1. Drejband, D. V. Razvitie infrastruktury vnutrenneskie zadachi, problemy i perspektivy go vodnogo transporta: strategiche/ D. V. Drejband, D. A. Korshunov, A. O. Nichiporuk //

Nauchnye problemy vodnogo transporta. – 2023. – № 74. – S. 96-104. – DOI 10.37890/jwt.vi74.347. – EDN DVCSTQ.
2. Kanevskaya, P. Ot reki do okeana. Kak razvitie «vodnoj» infrastruktury vliyaet na ekonomiku Rossii / P. Kanevskaya // Lenta.RU. — 2025. — 6 oktyabrya.
3. Evgenij Lyulin: «Nizhegorodskaya oblast' stala flagmanom razvitiya rechnyh perevozok v Rossii» // Znamya-Tonkino. — 2024. — 13 dekabrya.
4. Chuvashiya i Tatarstan ob»edinyayut usiliya dlya razvitiya rechnogo turizma i skorostnyh perevozok // Mediapaluba. — 2025. — 17 sentyabrya.
5. Eksperty VGUVT obosnovali 18 mezhregional'nyh marshrutov dlya proekta «Rechnye magistrali» // Sudostroenie.info. — 2025. — 3 oktyabrya.
6. Skorost' — passazhiram, subsidii — sudovladel'cam // Flagman-n'yus.—2025. — 4 noyabrya.
7. Larionova, T. Marshrut vozmozhnostej / T. Larionova // Transport Rossii.— 2023.— № 42.
8. Vyplyli. Kak altajskie rechnye gruzoperevozki ezhegodno b'yut rekordy // Altapress. — 2024. — 2 dekabrya.
9. Reki ustremilis' v «koridory» // PortN'yus. — 2025. — №3 (Avgust).
10. Metodika ocenki mul'tiplikativnogo effekta razvitiya skorostnyh passazhirskih perevozok na vnutrennem vodnom transporte RF / V. N. Kostrov, A. P. Bafanov, D. A. Korshunov, A. A. Belova // Transport: nauka, tekhnika, upravlenie. Nauchnyj informacionnyj sbornik. – 2026. – № 5. – S. 52-59. – DOI 10.36535/0236-1914-2026-05-9. – EDN JIVLCU.
11. Korshunov, D. A. Gosudarstvennaya podderzhka i upravlenie razvitiem mezhregional'nyh skorostnyh passazhirskih perevozok na vnutrennem vodnom transporte / D. A. Korshunov, A. P. Bafanov // Aktual'nye problemy prostranstvennogo razvitiya : Materialy II Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii, Nizhnij Novgorod, 24 oktyabrya 2025 goda. – Nizhnij Novgorod: Nizhegorodskij institut putej soobshcheniya, 2025. – S. 585-590. – EDN IYDBHM.
12. Ivanova, Zh. Yu. Ekonomiko-matematicheskaya model' formirovaniya marshrutnoj seti rechnyh passazhirskih perevozok / Zh. Yu. Ivanova, O. L. Domnina, V. N. Kostrov // Transportnoe delo Rossii. – 2025. – № 1. – S. 9-12. – EDN DGGUUL.
13. Metodika obosnovaniya marshrutov skorostnyh mezhregional'nyh passazhirskih perevozok po vnutrennim vodnym putyam / A. O. Nichiporuk, N. S. Ital'yancev, I. K. Kuz'michev, V. I. Tihonov // Morskie intellektual'nye tekhnologii. – 2025. – № 3-3(69). – S. 109-116. – DOI 10.37220/MIT.2025.69.3.062. – EDN KQEDRK.
14. Kostrov, V. N. Metodicheskie aspekty analiza i ocenki urovnya ekonomicheskoj ustojchivosti operatora innovacionnyh kombinirovannyh passazhirskih perevozok / V. N. Kostrov, A. P. Bafanov // Vestnik UGNTU. Nauka, obrazovanie, ekonomika. Seriya: Ekonomika. – 2023. – № 4(46). – S. 64-71. – DOI 10.17122/2541-8904-2023-4-46-64-71. – EDN HAJMEA.

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

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

Бафанов Артём Павлович, соискатель учёной степени, Волжский государственный университет водного транспорта (ФГБОУ ВО «ВГУВТ»), 603950, г.Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail:

Artem P. Bafanov, PhD candidate,Volga State University of Water transport, 5, Nesterov st. Nizhny Novgorod, 603950

Статья поступила в редакцию 25.03.2026; принята к публикации 30.05.2026; опубликована онлайн 20.09.2026. Received 25.03.2026; published online 20.09.2026.