

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА НА РЕГИОНАЛЬНОМ РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В.Р. Моисеева, О.А. Немчинов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия

Обоснование. Внутренний водный транспорт традиционно был важной составляющей жизни нашей страны. Переход к рыночной экономике ознаменовал снижение основных показателей перевозок, что привело к резкому сокращению доли внутреннего водного транспорта в структуре пассажирских перевозок.

Цель — оценка перспектив внедрения водного электротранспорта на территории Самарской области.

Методы. Самарская область предрасположена к развитию внутреннего водного транспорта, так как на территории региона протекает одна из крупнейших рек России — Волга.

Основной перевозчик пассажиров внутренним водным транспортом по пригородным маршрутам — «Самарское речное пассажирское предприятие». В настоящее время одной из основных причин снижения объема перевозок является устаревший флот [1].

В навигацию 2021 г. перевозки пассажиров осуществлялись по 4 маршрутам (17 остановочных пунктов): Самара — Рождествено, Самара — Винновка, Осипенко — Гаврилова Поляна, Самара — Зольное. Рейсы выполняются на судах «Ом» и «Москва». Самое востребованное направление является Самара — Рождествено, рейсы на этом маршруте выполняются ежедневно практически каждый час.

В период 2017–2019 гг. действовал речной маршрут Самара — Тольятти, осуществлявшийся судами на подводных крыльях «Восход». Протяженность маршрута составляла 73 км. В настоящее время местное сообщение между городами Самара — Тольятти и Самара — Сызрань отсутствует.

Кроме того, к основным проблемам развития речного транспорта, помимо нехватки судов, низкого уровня их комфортабельности, изношенности инфраструктуры относится и значительное количество загрязняющих выбросов (3 % углекислоты, 18–30 % закиси азота и 9 % оксидов серы среди общего объема глобальных выбросов) [2, 3].

Результаты. Проведем оценку себестоимости выполнения рейсов существующим и внедряемым парком речных судов:

$$\mathcal{E} = R_{\text{от}} + \mathcal{E}_{\text{сн}} + \mathcal{E}_{\text{бп}} + \mathcal{E}_{\text{т}} + \mathcal{E}_{\text{р}} + \mathcal{E}_{\text{а}} + \mathcal{E}_{\text{см}} + \mathcal{E}_{\text{ип}} + \mathcal{E}_{\text{кхо}} + \mathcal{E}_{\text{проч}},$$

где $R_{\text{от}}$ — затраты на оплату труда; $\mathcal{E}_{\text{сн}}$ — отчисления на соц. нужды; $\mathcal{E}_{\text{бп}}$ — затраты на бесплатное питание экипажа; $\mathcal{E}_{\text{т}}$ — затраты на топливо; $\mathcal{E}_{\text{р}}$ — затраты на навигационный ремонт; $\mathcal{E}_{\text{а}}$ — затраты на амортизацию основных фондов; $\mathcal{E}_{\text{см}}$ — затраты на материалы; $\mathcal{E}_{\text{ип}}$ — затраты на износ малоценных и быстроизнашивающихся предметов; $\mathcal{E}_{\text{кхо}}$ — платежи за комплексное и хозяйственное обслуживание судов и услуги сторонних предприятий; $\mathcal{E}_{\text{проч}}$ — прочие прямые расходы [4].

Создание новых судов внутреннего плавания является приоритетной линией развития речного транспорта [5]. Министерство транспорта Самарской области планирует выделить деньги на покупку новых скоростных судов на подводных крыльях «Валдай-45Р» и «Метеор-120Р».

Кроме того, в конце 2020 г. в Москве на площадке форума «Транспортная неделя 2020» губернатор Самарской области провел рабочую встречу с заместителем гендиректора ООО «Эмпириум» (г. Санкт-Петербург), в ходе которой обсуждалась возможность реализации в регионе инвестиционного проекта по закупке электросудов «Ecovolt».

Выводы. Сравнение эксплуатационных затрат в навигационный период существующими и перспективными судами по маршруту Самара — Рождествено представлено в таблице.

Таблица 1. Сравнение эксплуатационных затрат

Показатель \ Тип судна	Ом	Валдай-45Р	Ecovolt
Эксплуатационные затраты, тыс. руб.	8893	12466	5338

Как видно из получившихся результатов, наибольшие эксплуатационные затраты имеет судно «Валдай-45Р». Покрытие высоких затрат потребует установки высоких цен билетов на перевозку пассажиров. В этих условиях данная услуга будет мало востребована населением региона. Перспективы внедрения данного типа речного судна возможны на маршрутах значительной протяженности, например, при возобновлении рейсов Самара — Тольятти и Самара — Сызрань.

Наименьшие затраты из представленных судов имеет «Ecovolt». Современное комфортабельное электрическое электросудно оптимально подойдет для речных прогулок на небольшие расстояния. При этом эксплуатационные затраты практически в 1,5 раза ниже текущих затрат на содержание и использование действующего дизельного судового парка.

Ключевые слова: речной транспорт; пассажирские перевозки; электросуда; эксплуатационные затраты; маршруты перевозки.

Список литературы

1. srpp63.ru [Электронный ресурс]. Самарское речное пассажирское предприятие [дата обращения: 25.03.2022]. Доступ по ссылке: <http://srpp63.ru>
2. Best International Practices in Public Private Partnership with Regards to Regional Policy Issues. London: EBRD, 2017. 117 p.
3. Hueskes M., Verhoest K., Block T. Governing public-private partnerships for sustainability // Int J Proj Manag. 2017. Vol. 3. P. 1–29.
4. base.garant.ru [Электронный ресурс]. Отраслевая инструкция по составу затрат и калькуляции себестоимости работ и услуг предприятий основной деятельности речного транспорта (утв. Минтрансом РФ 08.03.1993 № ВА-6/152) [дата обращения: 31.03.2022]. Доступ по ссылке: <https://base.garant.ru/171700/>
5. mintrans.gov.ru [Электронный ресурс]. Министерство транспорта РФ. «Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года», распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р // Минтранс [дата обращения: 29.03.2022]. Доступ по ссылке: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/8910>

Сведения об авторах:

Виктория Романовна Моисеева — студентка, группа 3405-230301D, институт авиационной и ракетно-космической техники; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: moiseewavika@icloud.com

Олег Александрович Немчинов — научный руководитель, кандидат экономических наук, доцент кафедры организации и управления перевозками на транспорте; Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева, Самара, Россия. E-mail: nemchinoff-samara@yandex.ru