

# Условия развития рынка водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге



**Е. В. Зубарев,**  
д-р техн. наук, президент  
Ассоциации владельцев  
пассажирских судов  
Санкт-Петербурга (АВПС),  
заслуженный работник  
транспорта РФ

Развитие водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге требует постоянного совершенствования предоставляемых услуг, что неразрывно связано со строительством или при-обретением нового флота, с его модернизацией. Пополнение парка судов судоходных компаний невозможно без привлечения заемного капитала, поэтому основным фактором развития рынка водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге выступает расширение горизонта планирования бизнеса.



**М. М. Федорова,**  
канд. экон. наук,  
доцент ФГБОУ ВПО  
«Государственный  
университет морского  
и речного транспорта  
имени адмирала  
С.О. Макарова»

Водные прогулки и экскурсии – один из брендов Санкт-Петербурга. Ежегодно миллионы туристов прибывают в наш город, чтобы познакомиться с его уникальной архитектурой, с историей морской столицы России, увидеть разведенные мосты над Невой. Богатство водных ресурсов Петербурга обусловило множество водных маршрутов в пределах городской акватории.

Создание новых маршрутов, повышение качества предоставляемых услуг связаны с расширением парка судов перевозчика: со строительством или приобретением нового флота, с модернизацией теплоходов. Однако перевозки пассажиров внутренним водным транспортом – вид деятельности, предполагающий значительные объемы инвестиций в основные средства. Из-за климатических особенностей Санкт-Петербурга период эксплуатации флота не превышает пяти месяцев в году, а сроки

окупаемости инвестиций в его развитие значительны. В таких условиях основным фактором перспективного развития рынка водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге становится расширение горизонта планирования бизнеса судоходными компаниями.

За последние годы судоходными компаниями – членами Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга (далее – Ассоциация) модернизировано около 70 единиц флота. Разработанные маршруты водного транспорта большей частью включены в Государственную информационную систему (ГИС) Санкт-Петербурга «Перечень маршрутов водного транспорта Санкт-Петербурга», созданную несколько лет назад в целях повышения эффективности и безопасности работы городского водного транспорта. В ГИС содержатся основные данные о перевозчиках; информация о маршрутах, включая расписание





движения (отправления) самоходных транспортных судов, протяженность маршрутов, наименования начальных, промежуточных и конечных остановочных пунктов и их адреса; сведения о предоставляемом экскурсионном обслуживании – сотрудниками перевозчика либо при помощи многоканальной лингафонной рецептивной установки с системой регулирования уровня громкости и выбора языка для транслирования (передачи) экскурсии каждому пассажиру.

После согласования в Санкт-Петербургском ГКУ «Агентство внешнего транспорта» отдельные маршруты (на каждом из них предусмотрены остановочные пункты в центральной части города, билет действителен в течение дня, садиться на теплоход и выходить можно на любой остановке неограниченное количество раз) получили статус городских маршрутов водного транспорта.

Впервые за последние пять лет получена положительная динамика значений по такому показателю, как объем пассажирских перевозок водным транспортом судоходными компаниями – членами Ассоциации (см. таблицу).

В настоящее время продолжают разработку новых маршрутов, проектирование новых судов (в частности, в рамках подготовки к обслуживанию водным транспортом участников и гостей Чемпионата мира по футболу 2018 г.). По предложению Комитета по транспорту правительства Санкт-Петербурга Ассоциация включена в национальный реестр «Ведущие организации транспорта России – 2015».

Следует отметить, что для строительства новых судов, приобретения флота нужны значительные инвестиции. Судоходные компании Санкт-Петербурга строят теплоходы под определенные спуски набережных с учетом особенностей судоходства на федеральных и городских водных путях, а значит, и соответствующих требований Российского Речного Регистра.

По оценкам экспертов, постройка судна канального типа – однопалубного пассажирского теплохода пассажироместимостью 50–60 чел. – сейчас составляет 18 млн руб.; судна типа «Москва» (пр. Р-51) или «Нева» (пр. Р-35) – двухпалубного пассажирского теплохода на 120 чел. – 120 млн руб.; скоростного судна типа «Метеор» (пр. 342 Э) на

подводных крыльях, вмещающего 123 чел., – 150–180 млн руб.

Модернизация флота, т. е. замена двигателей и других механизмов систем, косметический ремонт и т. п., обойдется дешевле, однако и это требует немалых вложений: по судам канального типа – 15 млн руб./судно; по судам пр. Р-35, Р-51 – 17 млн руб./судно; по скоростным судам пр. 342 Э – 48 млн руб./судно.

Согласно расчету, минимальный срок окупаемости таких вложений составляет 13 лет. Обновление флота практически невозможно без привлечения заемного капитала.

Горизонт планирования бизнеса в современных условиях составляет не менее 10–15 лет. Трудно переоценить значение такой возможности – планировать деятельность судоходной компании – не только для нее, но и для организаций, осуществляющих ее кредитование.

К сожалению, сроки предоставления в аренду спусков городских набережных для швартовки судов с целью посадки и высадки пассажиров не превышают трех лет. Сроки договоров водопользования, как правило, синхронизированы со сроками договоров аренды городских набережных. Все это в подавляющем большинстве случаев заставляет банки отказывать судоходным компаниям в предоставлении кредитов на приобретение и модернизацию флота.

Таким образом, сегодня основной фактор развития рынка водных пассажирских перевозок в Санкт-Петербурге – увеличение сроков предоставления в аренду спусков городских набережных. Ассоциация направила обращения в соответствующие органы власти об увеличении сроков договоров аренды спусков с трех до семи лет. Комитет имущественных отношений Правительства Санкт-Петербурга готов оказать поддержку бизнесу в указанном вопросе. ■

Пассажиропоток судоходных компаний – членов Ассоциации, чел.

Годы	Пассажиропоток, чел.	Изменение суммарного пассажиропотока, % к уровню прошлого года
2010	1 687 972	3,13
2011	1 615 698	-4,28
2012	1 515 863	-6,18
2013	1 481 905	-2,24
2014	1 372 298	-7,40
2015	1 557 177	13,47

**Литература**

1. Постановление правительства Российской Федерации от 12.03.2008 г. № 165 «О подготовке и заключении договора водопользования».
2. Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции» (с изменениями и дополнениями, вступившими в силу с 10.01.2016 г.).