

*С.И. Буянов, ген. директор, канд. экон. наук
Л.Н. Буянова, докт. экон. наук*

ВРЕМЯ ВОЗРОЖДАТЬ ФЛОТ

Россия обладает масштабной водной транспортной инфраструктурой: тринадцать морей и более 100 тыс. км судоходных рек. Моря и реки начали служить человеку путями сообщения ещё в доисторические времена. К сожалению, в период радикальных экономических преобразований водный транспорт России практически не развивался. В 90-е годы был поднят вопрос о необходимости возрождения отечественного торгового флота, сегодня пришло время возрождать и пассажирский флот.

Морской пассажирский флот

На начало 2013 года морской пассажирский флот России состоял из 39 судов со средним возрастом 26,7 года.

В количественном составе наиболее представительна группа бескоечных судов: пассажирских водоизмещающих, судов на подводных крыльях (СПК), катамаранов. Дедвейт этих судов 14-80 тонн. Средний возраст – 26 лет. В основном они работают на местных линиях прибрежного плавания в Дальневосточном и Южном бассейне.

Группа пассажирских судов представлена четырьмя судами: «Поларис» (год постройки – 1968-й), «Клавдия Еланская» (1977 г.), «Беломорье» (1980 г.), «Анна Ахматова» (1988 г.). Грузопассажирские суда: «Гипанис» (1992 г.), «Игорь Фархутдинов» (1991 г.). Они осуществляют перевозки пассажиров между пунктами Северного и Дальневосточного бассейнов.

Отечественный круизный флот представлен семью переоборудованными научно-исследовательскими судами, пассажировместимость которых от 45 до 117 человек. Класс ледовых усиления по классификации Российского морского регистра судоходства – Arc4 и Arc5.

Все российские экспедиционные круизные суда были построены в 80-х годах и даже с учетом переоборудования не удовлетворяют современным требованиям по безопасности, комфортности и экономичности. Имея небольшую пассажировместимость и устаревшее оборудование, они проигрывают существующему и строящемуся современному круизному флоту зарубежных компаний. Владельцы судов – российские научные организации – на протяжении многих лет сдают эти суда в аренду иностранным компаниям. Каждое такое судно выполняет в год от 10 до 20 рейсов в регионах со сложными ледовыми условиями (Арктика, Дальний Восток, Антарктика).

В целом, по данным официальной статистики, в 2012 г. всего морским транспортом было перевезено 1,1 млн пассажиров.

В табл. 1 приведены данные о динамике перевозок пассажиров морским транспортом по бассейнам за 2008-2012 гг., которые подтверждают существование крупной отраслевой проблемы по обновлению морского пассажирского флота и повышению его конкурентоспособности по всем сегментам деятельности.

Таблица 1

**Динамика объемов перевозок пассажиров морским транспортом по бассейнам
(тыс. чел.)**

Бассейн	2008	2009	2010	2011	2012
Северо-Западный	167,9	145,7	353,0	179,0	53,4
Южный	290,6	239,3	179,2	187,7	177,5
Дальневосточный	945,8	1 085,9	1 206,9	1 006,6	844,0
Итого	1 404,3	1 470,9	1 739,2	1 373,4	1074,9

Источник: материалы ЗАО "ЦНИИМФ"

Внутренний водный пассажирский флот

По состоянию на 1 января 2012 г. в Российском речном регистре судоходства было зарегистрировано 1526 пассажирских судов различного типа и назначения.

Средний возраст скоростных пассажирских судов – 26 лет. Основные проекты этой группы судов: типа «Ракета» (пр. 340 с модификациями, пассажироместность 60-65 чел.), типа «Метеор» (пр. 342 с модификациями, пассажироместность 120 чел.), типа «Восход» (пр. 352 с модификациями, пассажироместность 70 чел.), типа «Заря» (пр. 946 и Р-83, пассажироместность 60-66 чел.). Суда этих проектов были построены в советские годы, в начале 90-х годов их строительство было прекращено. В 2006 году было построено первое судно глиссирующего типа проекта А45 «Лена» (пассажироместность 150 чел.). Суда этого проекта призваны заменить устаревший парк скоростных судов на подводных крыльях. В период 2005-2009 гг. были построены 4 судна по модифицированному проекту А45-1: «Енисейск», «Красноярск», «Иван Назаров», «Михаил Годенко». Суда этих проектов характеризуются малой осадкой (0,6 м в глиссирующем режиме), высокой маневренностью, а следовательно, и способностью подхода к необорудованному берегу.

Средний возраст пассажирских судов для местных линий – 36 лет. Перечень основных проектов речных пассажирских судов для местных линий приведен в табл. 2.

Таблица 2

Основные проекты речных пассажирских судов для местных линий

Проект	Кол-во, ед.	Средний возраст, лет
Р-51, Р51Э, Р-51ЭК, Р-51ЭА «Москва»	226	29
544, 544Ш, 544П «Москвич»	128	55,5
780, 780-03 «ОМ»	106	49,9
81080, 81080А «Московский»	27	23
839, 839А «МО»	44	49,3
331	11	49,6
Р-35 «Нева»	6	38
2646/Р-51ЭК	5	28
НВС-496 (Китай)	6	4,3
623	7	49,3

Источник: материалы ЗАО "ЦНИИМФ"

Как показывает анализ данных, наибольшее количество судов этого назначения относятся к типам «Москва», «Москвич», «Нева» (пр. Р-35) и «ОМ». На них приходится более 70% всего пассажирского флота для местных и пригородных линий.

Наиболее крупные судовладельцы речных пассажирских судов для местных линий (более 20 судов): ОАО «Пассажирский порт» (г. Москва), ОАО «Волгоградский речной порт», ОАО «Амурское пароходство», ОАО «Татфлот».

Речной круизный флот представлен теплоходами проектов 588, 302, 301, 26-37, 92-016 и др.

Суда проекта 588 – трёхпалубные пассажирские (грузопассажирские) теплоходы дальнего плавания, построенные в ГДР. Класс судна по Российскому речному регистру – «О» (внутренние водные пути, реки и водохранилища, проход по Ладожскому и Онежскому озерам при ограничении высоты волны). Пассажировместимость – до 230 чел. Первое судно серии этого проекта «В. Чкалов» было построено в 1954 году, строительство судов осуществлялось до 1964 года. Всего за этот период было построено 49 теплоходов. Большая часть судов эксплуатируется и в настоящее время после реконструкции и модернизации, прошедшей в конце 1990-х – начале 2000-х годов. По состоянию на август 2012 г. эксплуатируются 30 судов. Одиннадцать судов выведены из работы, часть из которых находится на модернизации. Остальные суда списаны в разные годы.

Суда проекта 301 – четырёхпалубные теплоходы, строившиеся в ГДР в 1974-1983 годах. Пассажировместимость – до 360 чел. Головное судно – «Владимир Ильич» (в настоящее время «Санкт-Петербург»). Класс судна по Российскому речному регистру – «О». Всего было построено 22 судна трёх различающихся серий этого типа. Сегодня суда этого проекта после модернизации совершают туристические круизы между Москвой и Санкт-Петербургом, по Волге, один теплоход работает на маршруте Киев – Одесса.

Суда проекта 302 (модернизированное продолжение проекта 301) – четырёхпалубные пассажирские теплоходы, построенные в Германии в 1983-1992 годах. Пассажировместимость – до 332 чел. Класс судна по Российскому речному регистру – «М (лёд)», что позволяет эксплуатировать эти суда в битых льдах Ладожского и Онежского озёр. Головное судно серии – «Дмитрий Фурманов» было спущено на воду в 1983 году. Всего было построено 27 теплоходов этого проекта, из них 2 теплохода проекта 302М, 4 теплохода проекта 302МК, отличающиеся элементами внешней отделки и повышенной комфортабельностью. Три последних теплохода проекта 302МК в начале 90-х годов были проданы в Китай. Остальные суда этого проекта продолжают работать в основном на маршруте Москва – Санкт-Петербург.

Суда проект 26-37 – трёхпалубные теплоходы, строившиеся в Чехословакии в 1957-1962 годах. Проект практически идентичен проекту 588. Всего было построено 14 судов данного проекта. Головное судно – «Октябрьская революция». В 2000-х годах большая часть судов прошла модернизацию с целью повышения их комфортабельности. По состоянию на январь 2013 г. в эксплуатации находятся 11 судов.

Суда проекта 92-016 – четырёхпалубные теплоходы, строившиеся в Чехословакии в 1976-1983 гг. Пассажировместимость – до 360 чел. Всего было построено 9 теплоходов этого проекта, которые до сих пор находятся в эксплуатации. Это самые крупные речные пассажирские суда. Все теплоходы этого проекта принадлежат Волжскому пароходству (туроператор «ВодоходЪ»).

По состоянию на 2012 год количество круизных речных судов составляет 135 единиц, 112 из которых приходятся на представленные выше проекты.

По данным официальной статистики, в 2012 г. внутренним водным транспортом было перевезено 13,6 млн пассажиров. Анализируя динамику объемов перевозок за период 2003-2012 годов (табл. 3), можно отметить следующее:

- объем перевозок пассажиров речными судами снизился с 24,4 млн чел. в 2003 году до 13,6 млн чел. в 2012 году, т.е. на 44,3%;

- пассажирооборот речного флота за анализируемый период снизился меньше – на 27,1%, что объясняется увеличением средней дальности перевозки одного пассажира.

Таблица 3

**Динамика объемов пассажирских перевозок и пассажирооборота
внутренним водным транспортом**

Показатели	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Объем перевозок, млн пасс.	24,4	25,5	20,7	19,6	21,5	19,9	17,8	16,5	14,1	13,6
Пассажирооборот, млн пасс.-км	873,1	984,2	851,9	815,4	955,7	784,0	776,2	768,7	680,0	636,1

Источник: материалы ЗАО "ЦНИИМФ"

Приведенные статистические данные свидетельствуют о наличии проблем в каждом сегменте деятельности пассажирского морского и речного транспорта. Конечно, есть общесистемные причины снижения объема пассажирских перевозок в последние годы (снижение реальных доходов населения и его деловой активности в условиях мирового финансового кризиса), но есть и причины отраслевого характера.

В табл. 4 эти причины представлены в систематизированном виде дифференцированно по видам перевозок.

Таблица 4

Факторы снижения объемов перевозок пассажиров водным транспортом

Вид перевозок пассажиров	Причины снижения объемов перевозок пассажиров
Морской транспорт	
Перевозки пассажиров на местных линиях	- отсутствие современного пассажирского водоизмещающего и скоростного флота; - более высокие тарифы при меньшей скорости доставки на отдельных направлениях по сравнению с альтернативными видами транспорта; - недостаточно развита портовая инфраструктура пассажирских перевозок; - невысокое качество предоставляемых услуг пассажирам.
Круизное судоходство	- отсутствие современного круизного флота; - недостаточно развита туристская инфраструктура; - постоянный рост тарифов на круизы; - недостаточное продвижение национального туристического продукта; - качество предоставляемых туристских услуг не соответствует современным требованиям пассажиров; отсутствие конкуренции на туристическом рынке России.
Внутренний водный транспорт	
Пассажирские перевозки (транзитные, местные, пригородные)	- устаревший низкокомфортабельный пассажирский флот; - вывод судов из эксплуатации в связи с ужесточением требований безопасности перевозок пассажиров; - более высокие тарифы при меньшей скорости доставки на

Вид перевозок пассажиров	Причины снижения объемов перевозок пассажиров
	отдельных направлениях по сравнению с альтернативными видами транспорта; - отсутствие гибкой системы тарифов, реагирующей на состояние конкурентной среды; - низкие гарантированные глубины на ВВП в межсезонный период навигации, не позволяющие использовать флот на полную загрузку; - отсутствие освещаемой обстановки на ВВП в период темных ночей, снижающее использование флота; - ограниченное финансирование из местных бюджетов для покрытия убытков по социальным пассажирским перевозкам; дефицит квалифицированных кадров; - недостаточно развита портовая инфраструктура пассажирских перевозок; - невысокое качество предоставляемых услуг пассажирам.
Туристские и экскурсионно-прогулочные перевозки	- недостаток современного комфортабельного круизного флота; - недостаточно развита туристская инфраструктура; постоянный рост тарифов на круизы; - недостаточное продвижение национального туристического продукта; - качество предоставляемых туристских услуг не соответствует современным требованиям пассажиров.

Анализируя вышеперечисленные причины, все понимают, что первостепенной из них является отсутствие конкурентоспособного на внутреннем и мировом рынке транспортных услуг пассажирского флота. Пока же судоходные компании идут по пути модернизации действующих теплоходов, что позволяет повысить комфортабельность судов без существенного повышения цен на билеты.

Обратимся опять к статистике. Из анализа динамики строительства речных пассажирских судов следует, что до кризисного 2009 года наблюдался ежегодный рост поставок новых пассажирских судов (по суммарной пассажировместимости). В этот период активно строились пассажирские, прогулочные суда и суда на воздушной подушке малой и средней пассажировместимости. В последние три года отмечается существенное снижение в поставках пассажирских судов, как по количеству, так и по пассажировместимости.

Характеристика пассажирских судов, построенных в 2012 году, приведена в табл. 5.

Таблица 5

Состав пассажирских судов, построенных в 2012 году, по видам перевозок

Вид перевозок	Число судов, ед.	Суммарная пассажировместимость, чел.
Пассажирские	6	166
Скоростные глиссирующие	2	70
Прогулочные	8	601
Суда на воздушной подушке	2	18
Круизные	2	332
ИТОГО	20	1187

Как показывают статистические данные, в основном строятся экскурсионно-прогулочные суда. В результате наблюдается дефицит современных судов для перевозки пассажиров на местных линиях и развития круизного судоходства.

К причинам, тормозящим обновление пассажирского флота, можно отнести следующие:

- высокую строительную стоимость судов, особенно круизных;
- длительный срок окупаемости проекта по строительству пассажирского судна;
- невозможность снижения стоимости речного судна за счет повышения его пассажироместимости ввиду ограниченных габаритов внутренних водных путей;
- ограниченный период использования речных туристских судов (до пяти месяцев в центральных бассейнах);
- ограниченные возможности в создании новых маршрутов водного туризма в России;
- недостатки методического обоснования существующей системы тарифообразования на пассажирские перевозки водным транспортом;
- снижение спроса на услуги речного пассажирского транспорта из-за неудовлетворительного состояния портовой инфраструктуры (причалы, вокзалы).

Что можно предложить для активизации процесса обновления пассажирского флота?

1. Исследование пассажиропотоков местных перевозок с целью изучения спроса на открытие новых маршрутов и оптимизации маршрутной сети.

2. Совершенствование тарифной системы на перевозки пассажиров внутренним водным транспортом.

В настоящее время обоснование тарифов на перевозку пассажиров водным транспортом осуществляется по методикам, утверждаемым органами исполнительной власти субъектов РФ. В большинстве методик расчет предельных максимальных тарифов на перевозку речным транспортом предусматривает их установление на уровне, обеспечивающем перевозчику получение планируемого объема необходимой валовой выручки от оказания услуг по регулируемому виду деятельности в размере, обеспечивающем:

- возмещение экономически обоснованных расходов, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров и багажа речным транспортом;
- учет в структуре предельных максимальных тарифов на перевозку речным транспортом всех налогов и иных обязательных платежей в соответствии с законодательством РФ;
- получение обоснованной нормы прибыли, используемой в регулируемом виде деятельности.

Однако при расчете экономически обоснованных расходов необходимо более детально исследовать зависимость стоимости перевозки от скорости движения, дальности, комфортабельности, а также цели поездки пассажиров.

3. Активизация строительства судов на основе механизма лизинга.

Это направление обеспечивается господдержкой с 2009 года, когда в федеральный бюджет были включены целевые статьи расходов, направленные на развитие лизинга судов и морских сооружений, построенных на российских верфях. В целом по лизинговым схемам в период 2009-2012 гг. в России было построено около 40 грузовых и рыбопромысловых судов. Так, например, на водном транспорте реализованы два проекта: построены 10 речных сухогрузных судов проекта RSD-44 для ОАО «Судоходная компания «Волжское пароходство» и два арктических танкера для ОАО «Совкомфлот». Ни одного пассажирского судна по лизинговой схеме с 2009 года не построено. Это связано с тем, что для реализации лизинговой схемы требуется достаточно большое первоначальное финансовое обеспечение: поручительство третьих лиц, залог, кредит, внесение 20% стоимости строительства судна.

С учетом высокой стоимости строительства пассажирских судов эти условия для небольших судоходных компаний являются трудновыполнимыми. В этих условиях судоходные компании должны найти приемлемую схему заказа строительства серийных пассажирских судов, что существенно снижает их стоимость. Но основная поддержка может быть оказана российскими банками, что подтверждается поручением президента РФ по итогам его встречи с представителями Союза транспортников России и ОАО «РЖД» 30 октября 2012 г.: «Поручить Правительству РФ разработать и представить Программу развития пассажирского речного флота, предусмотрев в ней необходимые механизмы его финансовой поддержки, в том числе по осуществлению лизинговых платежей по договорам лизинга, заключенным с российскими лизинговыми компаниями, и субсидированию процентной ставки по кредитам, полученным в российских кредитных организациях....».

4. Повышение спроса на услуги пассажирского речного транспорта во многом зависит от состояния береговых объектов, к которым относятся речные вокзалы, пассажирские пристани и остановочные пункты, количество которых по сравнению с советским периодом значительно сократилось. Недостаток причального пассажирского фронта испытывают даже такие крупные порты, как Москва, Нижний Новгород, и др. Технические характеристики причалов ограничивают количество судов, которые могут к ним швартоваться. Портопункты северных и западно-сибирских регионов требуют серьезной реконструкции береговых пассажирских объектов или строительства новых. В этой ситуации региональные администрации должны найти средства на решение этой проблемы за счет собственных средств и привлечения заинтересованных инвесторов.

Заключение

Можно отметить, что в настоящее время стало больше внимания уделяться проблеме состояния и развития пассажирского флота со стороны федеральных и региональных органов исполнительной власти, что дает надежду на возрождение отечественного пассажирского флота.

С.И. Буянов, Л.Н. Буянова. Время возрождать флот // Морские вести России. – 2013 – №7.

