



УДК 656.6  
DOI 10.52575/2712-7443-2021-45-3-328-340

## **О модернизации системы водного пассажи́рского транспорта Санкт-Петербурга: географические детерминанты**

**Макеев И.В.**

Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена  
Россия, 191186, Санкт-Петербург, наб. р. Мойки, 48  
E-mail: guide007@mail.ru

**Аннотация.** Избранная в качестве объекта исследования отрасль российского транспорта находится в состоянии глубокой депрессии. Помимо сугубо экономических причин сложившейся ситуации, на низкой эффективности работы речного транспорта сказываются ухудшение гидрологических условий навигации, загрязнение речных артерий, деградация береговой инфраструктуры и т.д. Это обстоятельство актуализирует проблему совершенствования системы водного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга с географической позиции. Цель исследования – углубление имеющихся и разработка новых географических подходов к повышению экономической и социальной эффективности пассажирских перевозок на водном транспорте применительно к условиям одного из крупнейших городов Европы. В качестве детерминирующих развитие отрасли авторами рассмотрены гидрологические, климатические, геолого-геоморфологические факторы, экологическое состояние рек и каналов, развитие береговой инфраструктуры. Автором проанализированы возможности формирования интермодальных пассажирских перевозок с учетом общественной функции внутреннего водного транспорта Санкт-Петербурга. При этом в качестве основных императивных позиций рассмотрены социальный, а не коммерческий эффект его деятельности; сезонность и неравномерность загрузки пассажирского городского флота; учет графика введения в строй новых жилых комплексов в зоне влияния Невы, ее притоков, каналов и Невской губы. Сделан вывод о том, что доля услуг пассажирского водного транспорта, осуществляемая в экскурсионно-прогулочном сегменте Санкт-Петербурга, может быть резко увеличена, способствуя тем самым региональному накоплению, созданию новых рабочих мест, экономическому и социальному развитию Петродворца, Кронштадта, Зеленогорска и других прибрежных пригородных мест.

**Ключевые слова:** водный транспорт, воднотранспортная система, географические детерминанты, р. Нева, экологическое состояние, береговая инфраструктура, водно-туристический бизнес

**Для цитирования:** Макеев И.В. 2021. О модернизации системы водного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга: географические детерминанты. Региональные геосистемы, 45(3): 328–340. DOI 10.52575/2712-7443-2021-45-3-328-340

---

## **On the modernization of the water passenger transport system of St. Petersburg: geographical determinants**

**Ivan V. Makeev**

The Herzen State Pedagogical University of Russia,  
48 Moika Emb., St. Petersburg, 191186, Russia  
E-mail: guide007@mail.ru

**Abstract.** The Russian transport industry chosen as the object of research is in a state of deep depression. In addition to the purely economic reasons for the current situation (a decrease in production potential, a drop in traffic volumes, low investment attractiveness and competitiveness of industry enterprises, a de-

crease in the effective demand of the population, etc.), the deterioration of hydrological navigation conditions, pollution of river arteries, degradation of coastal infrastructure, etc. affect the low efficiency of river transport. This circumstance actualizes the stated problem of improving the water passenger transport system of St. Petersburg from a geographical position. The latter is attributed by the author to a polystructural, heterogeneous type of coastal character, characterized by qualitatively heterogeneous aquatic components, seasonal climatic variability, mixed nature of transportation, a sufficiently powerful coastal infrastructure base, etc. The purpose of the study is to deepen the existing and develop new geographical approaches to improving the economic and social efficiency of passenger transportation by water transport in relation to the conditions of one of the largest cities in Europe. The methods used are system and geosystem, abstract-logical, cartographic, etc. The authors consider hydrological, climatic, geological and geomorphological factors, the ecological state of rivers and channels, the development of coastal infrastructure as determining the development of the industry. The author analyzes the possibilities of forming intermodal passenger transportation, taking into account the public function of inland water transport in St. Petersburg. At the same time, the social, rather than commercial, effect of its activity is considered as the main imperative positions; seasonality and uneven loading of the passenger urban fleet; taking into account the schedule for the commissioning of new residential complexes in the zone of influence of the Neva, its tributaries, channels and the Neva Bay. It is concluded that the share of passenger water transport services provided in the excursion and walking segment of St. Petersburg can be sharply increased, thereby contributing to regional accumulation, creation of new jobs, economic and social development of Petrodvorets, Kronstadt, Zelenogorsk and other coastal suburban places.

**Key words:** water transport, water transport system, geographical determinants, Neva River, ecological state, coastal infrastructure, water tourism business

**For citation:** Makeev I.V. 2021. On the modernization of the water passenger transport system of St. Petersburg: geographical determinants. *Regional Geosystems*, 45(3): 328–340 (in Russian). DOI 10.52575/2712-7443-2021-45-3-328-340

---

## Введение

Согласно сложившимся представлениям в отечественной и западной науке, объектами географии транспорта служат транспортные системы различного иерархического уровня, транспортные потоки, влияние транспортных процессов на территориальное и региональное развитие экономики, предметом – пространственное взаимодействие различных сегментов территориальной транспортной системы, которое проявляется в виде транспортно-географических отношений. Акцент делается на транспортное тяготение, пространственную удалённость, транспортно-географическое положение, транспортную доступность, проницаемость территории, связность и т.д. [Rodrigue, 2006; Горкин, 2013; и др.]. Однако география водного транспорта отличается настолько большой спецификой, что традиционные представления едва ли полностью охватывают ее предметное поле исследования, если иметь в виду многочисленные гидрологические, климатические, геолого-геоморфологические и другие измерения. Редко внимание фокусируется на снижении конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения береговой инфраструктуры путей и гидрологических условий, ярко выраженной сезонности использования водных путей, их меридиональной конфигурации, загрязнения речных артерий и т.д.

Рассматриваемая отрасль российского транспорта все еще находится в состоянии глубокой депрессии. К числу ее системных проблем относятся резкое снижение производственного потенциала и падение объемов перевозок, низкая инвестиционная привлекательность и конкурентоспособность предприятий отрасли, рост цен на топливо, отток квалифицированных специалистов, недостаточный уровень доступности и качества транспортных услуг для снабжения регионов Крайнего Севера, Сибири и Дальнего Востока, где



внутренний водный транспорт является жизнеобеспечивающим и часто безальтернативным. Не менее важные причины сложившейся ситуации кроются также в снижении платежеспособного спроса населения.

### Объекты и методы исследования

Статья посвящена исследованию географических проблем развития водного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга, поиску путей его реконструкции и поиску перспективных точек роста. Объектом исследования является внутренний водный пассажирский транспорт Санкт-Петербурга – самого крупного среди северных городов мира, создававшегося в качестве «морской столицы» государства; предметом – пространственная организация сферы пассажирских перевозок с акцентом на роль географических условий в повышении эффективности работы городского транспорта.

Большинство серьезных исследований по заявленной проблеме было выполнено еще в условиях административно-плановой экономики, единой государственной формы собственности, стабильной конъюнктуры цен на транспортные услуги и централизованных поставок дорогостоящего пассажирского флота [Кублицкий, 1948; Рыжова, 1998; Серебренникова, 2000 и др.].

В условиях транзитивной экономики, сосуществования различных форм собственности в речном флоте, несовершенства тарифной и налоговой политики и т.д. требуются новые подходы и решения в области повышения эффективности отрасли [Макеев, Дмитриева, 2017; Макеев, 2018]. В единичных работах по географии речного транспорта Санкт-Петербурга внимание концентрируется на истории и возможностях водного транспорта города, системе его морских грузовых портов, экскурсионных поездках по рекам и каналам [Баранова, 2012; Василенок и др., 2015]. Разработка концептуальных вопросов географического характера развития пассажирского судоходства, с учетом гидрографических и гидрологических возможностей, загрязненности рек и каналов, развития интермодальных пассажирских перевозок и т.д. остается открытой.

В этой связи автором решались такие задачи, как установление факторов географического характера, оказывающих влияние на эффективность развития водного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга; оценка современного состояния пассажирских перевозок на внутреннем водном транспорте Санкт-Петербурга, с учетом природных, экономико-географических и социально-географических факторов; а также обоснование перспективных точек роста отрасли.

### Результаты и их обсуждение

**Санкт-Петербургская воднотранспортная система.** Представление о региональной внутренней водной системе базируется на географических критериях с учетом существующих геоморфологических, гидрологических, климатических, экономико- и социально-географических составляющих.

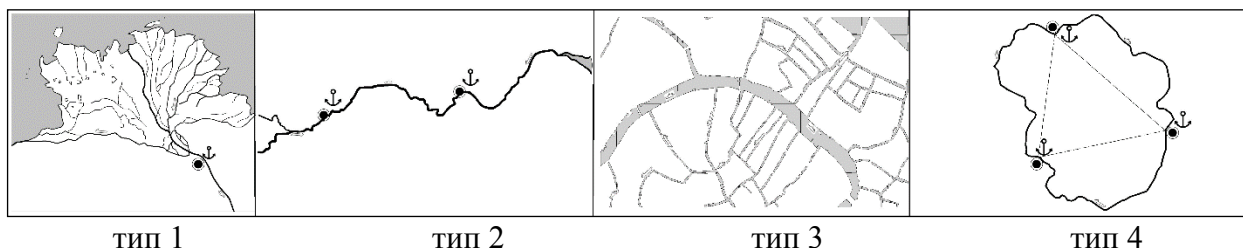
В числе основных специфических типов транспортных систем внутреннего водного транспорта (ВВТ) автором идентифицированы (см. рисунок):

1) полиструктурный, гетерогенный тип приморского характера, характеризующийся качественно неоднородными аквальные составными элементами, сезонной климатической изменчивостью, смешанным характером перевозок, достаточно мощной береговой инфраструктурной базой и т.д. – гг. Санкт-Петербург, Гамбург, Амстердам, Брюгге и др. [Hann, Piotrowski, Wos, 2014; Marciniak, 2013; Nam, Win, 2014; Sriraman, 2010 и др.];

2) моноструктурный, линейно-руслевой тип, приуроченный к транзитным путям – гг. Ухань, Манаус, Икитос и др. [Waterway Transport, 2002];

3) тип с главенствующей ролью ВВТ в пассажирских перевозках в условиях теплого климата – гг. Венеция, Гитхорн и др.;

- 4) озерный тип, отличающийся явным преобладанием перевозок рекреационного и туристского характера – Удайпур, Кампала, Петрозаводск и др.;
- 5) уникальный, т.е. особенный, эксклюзивный – Бирмингем и др.



Пространственные типы внутренних водотранспортных систем  
Spatial types of internal water transport systems

Таким образом, Санкт-Петербургская водотранспортная система представляет собой полиструктурный, гетерогенный пространственный тип, характеризующийся качественно неоднородными составными элементами, сезонной климатической изменчивостью, сгонно-нагонными колебаниями уровня со стороны Невской губы, смешанным характером перевозок, достаточно мощной береговой инфраструктурной базой (причальными пунктами, дебаркадерами, понтонами) и т.д.

Научно-практическое значение приведенной типологии заключается в возможности использования опыта развития внутреннего водного пассажирского транспорта в странах с более высоким уровнем эффективности его работы. И хотя «нетрадиционное» поведение барических образований (Исландской депрессии и Азорского минимума) и перемещение в последние годы циклонов по нехарактерным траекториям еще нельзя считать изменением климата (речь идет о его «разбалансировке», а его изменение можно зарегистрировать лишь через несколько десятилетий), возможное потепление повысит ценность зарубежного опыта. Тем более что адаптация к изменениям климата – одна из составляющих постоянно дорабатываемой климатической стратегии Петербурга.

При всех различиях водотранспортных систем Санкт-Петербурга, Амстердама, Стокгольма или Гамбурга, есть основания относить их к одному типу. Кроме общности некоторых ландшафтно-географических, гидрографических и функционально-экономических элементов, просматривается сходство логистических, архитектурно-исторических и других моментов. Подчеркнем принципиальный момент, связанный с встречающимся в литературе некорректным указанием на «несудоходность» Невского взморья (Невской губы). Действительно, для плавания морских судов доступен лишь Морской канал (от устья Большой Невы до Кронштадского рейда), который, благодаря дорогостоящим дноуглубительным и руслорасширительным работам, сохраняет гарантированную глубину 15 м и ширину до 100 м. Но Невское взморье вполне доступно для маломерных пассажирских судов. Таким образом, Невское взморье является органической частью Санкт-Петербургской водной пассажирской системы и потенциально обладает гораздо более широкими возможностями развития экскурсионно-туристического бизнеса, чем оно используется сегодня.

**Роль природных детерминант.** Из числа природно-географических факторов, во многом обусловивших зарождение и определяющих нынешнее функционирование и перспективы внутреннего водного транспорта Петербурга – гидрологические, климатические, геолого-геоморфологические.



Гидрологические (включая гидрохимию, инженерную гидрологию, лимнологию и др.) связаны с фактическим наличием соответствующих водотоков и акваторий, с физико-географическими условиями бассейнов рек, озер и каналов, режимами сезонного ограничения эксплуатации транспортных сетей и т.д. Климатические и метеорологические факторы определяют сроки навигации, нагонные явления, дождливость, спрос на услуги туристического бизнеса и т.д. В свою очередь, геолого-геоморфологические во многом определяют величину объема затрат на создание и эксплуатацию путей в зависимости от типа рельефа, расчлененности территории, характера коренных пород и т.д.

Взаимосвязи природных, экономических и социальных факторов развития отрасли очевидны, но их природа отличается сложностью, они могут быть как прямыми, так и обратными. Увлечение коммерческой выгодой часто негативно сказывается на качестве оказываемых пассажирам услуг, загрязнение водоемов и побережий ведет к сокращению мест рекреационных дестинаций и, соответственно, количества круизов, а вспыхнувшая в 2020 г. пандемия коронавируса вообще на время парализовала работу внутреннего водного пассажирского транспорта, не только в Санкт-Петербурге.

Кроме детерминант развития ВВТ, связанных с климатом, режимом питания рек, горизонтальной расчлененностью речных систем, характером продольных долин, особенностями рельефа, составом донных наносов и отложений, наличием порогов, глубинами, наличием или отсутствием ледостава, колебанием уровня воды и разливах и т.д., существует целый ряд местных ограничений судоходства, так или иначе связанных природными факторами. Так, кроме шлюзов имеются судоходные участки, на которых ограничивается не только скорость движения судов, но и их расхождение, а также ограничение по гидрометеорологическим условиям. Эти виды ограничений характерны для водной системы Санкт-Петербурга. Прямое отношение к физико-географическим факторам имеют также мосты, широко распространенные в северной столице. Из-за значительных подъемов уровня воды они существенно лимитируют пассажирское судоходство на Неве и ее притоках.

Как лимитирующий фактор модернизации пассажирского водного транспорта Санкт-Петербурга следует расценивать нынешнее экологическое состояние рек и каналов [Орлова, 2018]. По западноевропейским стандартам, экологическое состояние Невы, ее притоков и каналов оценивается как неудовлетворительное. С учетом интервалов удельного комбинаторного индекса загрязненности воды (УКИЗВ), в зависимости от количества критических показателей загрязненности (КПЗ), качество воды в Неве соответствует третьему классу (из пяти), что по современным меркам является низким показателем. Для пассажирских перевозок по Невской системе первостепенное значение имеют данные по органическим и минеральным загрязнениям. Сверхнормативная концентрация органики и минеральной грязи обычно фиксируется в устье Тосны, в Охте, Ижоре, Славянке. Превышение ПДК аммонийного азота, окисляющегося до состояния аммиака, нитратов и нитритов, наблюдается в Охте, Ижоре и Каменке. Между тем, качество воды в Неве, Фонтанке и придельтовых водотоках в огромной степени зависит от экологического состояния притоков. Именно после впадения Славянки и Тосны качество невиской воды существенно ухудшается, а после впадения Охты нередко река становится и вовсе мутной.

Оценки значений комбинаторного индекса загрязненности водоемов города меняются со временем – в течение года, месяцев и даже отдельных дней. Результирующая оценка и значение обобщенного оценочного балла по каждому ингредиенту заметно колеблются, что требует постоянного мониторинга качества вод.

Привлекательность именно пассажирских, а не грузовых перевозок, в огромной мере зависит от качества водных масс, запахов, которые они источают, их прозрачности и т.д. «Загрязненная» или «очень загрязненная» – так классифицировали Неву в последние годы многие эксперты, в том числе из Росгидромета. При этом официальные оценки каче-

ства питьевой воды в городе свидетельствуют о том, что оно вполне соответствует требованиям санитарно-эпидемиологических норм. Но следует иметь в виду, что перечень загрязнителей, попадающих в Неву с промышленными отходами, значительно обширнее стандартного перечня веществ, наличие которых проверяется при определении качества питьевой воды.

По имеющимся данным Комитета по природопользованию города, основная доля ущерба от сброса загрязняющих веществ приходится на государственное унитарное предприятие «Водоканал Санкт-Петербурга». Многое становится ясным, если учесть, что основной объем сточных вод поступает в воду не напрямую, а через системы городской канализации. К сожалению, бытовые сбросы и токсичные отходы промышленных предприятий нередко попадают в одну трубу, а затем – на городские очистные сооружения или напрямую в реки. И хотя система очистных сооружений города более или менее успешно справляется с очисткой канализационных сбросов, справиться же с удалением разнообразных по составу и классу опасности промышленных веществ очистные сооружения не в состоянии.

Экологическое состояние воднотранспортной системы Петербурга нередко резко нарушается из-за так называемых «залповых сбросов» токсичных веществ промышленными предприятиями. Не располагая соответствующими очистными сооружениями и избегая финансовых расходов на безопасную утилизацию таких веществ, они преступным образом, в ночное время сбрасывают отходы, чаще в притоки Невы – Славянку и Охту. Обнаружить и привлечь виновников к уголовной ответственности часто не удается.

Наконец, следует указать и на тот факт, что развитие водного туризма иногда само способствует загрязнению водоемов Петербурга. Отчасти это связано с безупречной береговой инфраструктурой, отсутствием мусорных контейнеров и т.д. Но главное здесь – культура потребителей услуг водного транспорта. Негативное влияние оказывают и отдыхающие на суше, а также жители прибрежных районов, практикующие незаконную вырубку деревьев и кустарников, засоряющие береговую зону и т.д.

**Другие факторы, лимитирующие развитие отрасли.** В пределах воднотранспортной системы Санкт-Петербурга отчетливо проявляется несколько «узких мест» преимущественно географического характера, оказывающих лимитирующее влияние на развитие водного пассажирского транспорта города и требующих участия в их решении как экспертного сообщества, так и городских властей, организаций и ведомств [Макеев, Дмитриева, 2017; Макеев и др., 2018]. Рассмотрим основные из них.

Согласно действующему законодательству, главная водная артерия Санкт-Петербурга, р. Нева с ее рукавами относится к водным путям федерального значения. В историческом центре города находятся порядка 30 км внутренних водных путей, к которым относятся реки и каналы: Фонтанка, Мойка, канал Грибоедова, Крюков канал. Движение на этих водных участках весьма интенсивное, но нормативно-правовые нормы концепции кодекса внутреннего транспорта не затрагивают эти водные пути, так как они не относятся к путям федерального значения. По этой причине оставляет много вопросов состояние малых рек и каналов. Данный правовой статус не позволяет в полной мере получить верную путевую информацию о затруднении движения на каналах в условиях малых габаритов, глубинах, подходах к причалам и выработать единые правила движения водного транспорта.

Представляется остроактуальным вопрос о развитии инфраструктуры водного транспорта вокруг сданного в эксплуатацию стадиона на западной оконечности Крестовского острова. Подобное масштабное спортивное сооружение в дни спортивно-зрелищных мероприятий может принимать до 70 тыс. чел., которые по завершению мероприятий на различных видах частного и общественного транспорта покидают Крестовский остров. Уникальное географическое положение нового стадиона позволя-



ет за счет водного транспорта несколько разгрузить и ускорить процесс доставки и вывоза людей в дни мероприятий.

С севера стадион ограничен гребным каналом, где проходят тренировки гребцов, поэтому к водно-моторному транспорту не подойти. С запада, со стороны Финского залива подход ограничен отрезком Западного скоростного диаметра Санкт-Петербурга, а также мелью километровой диаметра, которая осталась еще со стройки предыдущего стадиона им. С.М. Кирова в середине XX в., когда был насыпан искусственный холм, состоящий преимущественно из песка. Единственное место, которое удовлетворяет требованиям подхода водного пассажирского транспорта, располагается к югу от арены, со стороны Малой Невки и Южной дороги.

Если согласовать на уровне властей централизованное использование водного транспорта и привести к стандартам уже имеющуюся инфраструктуру южного берега Крестовского острова, то порядка 3–5 % от присутствующих на стадионе граждан могли использовать водный пассажирский транспорт в дни соревнований. Необходимое в таком случае сопровождение спасательными службами облегчается наличием здесь, на Южной дороге базы Государственной Инспекции маломерных судов.

К числу первостепенных задач развития водного пассажирского транспорта Санкт-Петербурга относится создание и рациональное размещение элементов береговой инфраструктуры: причалов, стоянок, заправочных станций, мест зимней стоянки, отвечающих современным требованиям отрасли. Так, наиболее востребованной, и как следствие, более развитой частью Невы с точки зрения обеспеченности транспортной инфраструктурой является участок от Благовещенского до Литейного моста, в историческом центре, где расположены главные архитектурные ансамбли. Именно здесь проходят основные пути экскурсионного водного транспорта и находятся точки посадки пассажиров. Необходимость наличия столь большого количества мест остановок пассажирского транспорта очевидно для мегаполиса, исторический центр которого располагает таким мощным рекреационным потенциалом. Но далеко не все спуски к воде в городской черте годны для швартовки судов и посадки пассажиров. Примерно 70 % спусков не имеют достаточной глубины в 1,5 м для подхода теплоходов.

В настоящее время в Санкт-Петербурге существует всего два специализированных причала для забора хозяйственно-бытовых отходов, в том числе и фекальных вод. Данные пункты расположены в достаточной отдаленности от исторического центра – основного района плавания водного экскурсионного транспорта (первый – около Речного вокзала, что совсем далеко, второй – на набережной Макарова за Тучковым мостом, который перегружен). Нехватка подобного рода инфраструктуры провоцирует недобросовестных судоводителей к несанкционированным сбросам отходов в Неву и Финский залив, что безусловно, неблагоприятно сказывается на окружающей среде и санитарной обстановке на реках и каналах.

Требует большего внимания вопрос создания специализированных общедоступных причалов в местах, где располагаются различные социокультурные центры (музеи, парки). Если подходы к причалам по каким-либо причинам затруднены, то нужно решить проблему, например, локально углубив место подхода к конкретному спуску на набережной. В данный момент в черте исторического центра существует множество причалов без необходимой инфраструктуры, но с географической привязкой к интересным туристическим местам.

Немаловажным видится и оформление причалов с архитектурно-художественной точки зрения, установка мест в особой комфортабельной зоне для ожидающих своего рейса пассажиров, постройка закрытых павильонов для покупки билетов, оборудование пандусов для людей с ограниченными способностями, установка информационных стендов,

где можно ознакомиться с информацией об оказываемых услугах, в том числе и на иностранных языках.

В 2016 г. плановые работы по расчистке донных отложений русла р. Мойки в районе «цветных» мостов в течение практически всей навигации сделали невозможным осуществление экскурсионной деятельности, перекрывая русло реки в светлое время суток. Представленный процесс чрезвычайно растянулся, так как для его осуществления был привлечен всего один земснаряд, из-за нехватки выделенных городом средств. Логично предположить, что два земснаряда справились бы в два раза быстрее с расчисткой р. Мойки, которую в последний раз чистили 60 лет назад.

Есть много других вопросов преимущественно финансово-экономического характера, нерешенность которых не способствует ускорению развития водного пассажирского транспорта великого города. Так, в настоящее время спуски к воде на набережных в историческом центре города сдаются в аренду на сравнительно небольшой срок на основе пошагового аукциона. По настоящему законодательству, договоры на такие причалы заключаются сроком на 3 года, а это довольно малые сроки, учитывая следующие обстоятельства: в столь сжатые отрезки времени довольно сложно выстроить долгосрочный план развития малого бизнеса; инвестиции в постройку и в покупку теплохода являются весьма долгосрочными; учитывая географическое положение Санкт-Петербурга и сезонный характер работы водного пассажирского транспорта, срок окупаемости судна – до 10 лет.

Подобно тому, как городская застройка в историческом центре города относится к памятникам всемирного наследия, Комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры (КГИОП) в Санкт-Петербурге включает в охранные территории и набережные на реках и каналах Санкт-Петербурга. Наличие охранного статуса гранитных набережных и спусков к воде приводит к тому, что требования КГИОПа в отношении требований к художественно-декоративному облику понтонов и причалов не соответствуют нормам Федеральных законов и правилам перевозки пассажиров и багажа на внутреннем водном транспорте. В этой связи вовсе не надуманным представляется процесс согласования единого архитектурного облика транспортной инфраструктуры на реках и каналах между комитетом по охране памятников и судоходными компаниями для того, чтобы оказываемые гражданам услуги соответствовали Федеральному закону «О транспортной безопасности».

**Развитие экскурсионно-туристического бизнеса.** Организация туристического бизнеса (водных экскурсий, прогулок, круизных программ «выходного дня» и т.д.) воспринимается как главная идея воднотранспортных моделей для мегалополисов, обладающих разветвленной речной сетью [Егоров, 2012; Войт, 2013; Безрукова, 2014а, б; Докукина, Мухоморова, 2016; и др.].

По количеству индивидуальных туристов в настоящее время Санкт-Петербург лидирует в стране. В последние годы он стал обладателем сразу двух престижных наград в сфере мирового туризма World Travel Awards – премии Мира в номинации «Лидирующее культурно-туристическое направление мира 2016» («World's Leading Cultural City Destination 2016») и премии Европы как «Лучшее туристическое направление Европы 2015» («Europe's Leading Destination 2015»). Важнейшими факторами для выявления города-победителя стали: безопасность города для туристов, развитая городская инфраструктура и гостиничная сеть туристской дестинации. По данным одного из последних исследований глобального индекса городов (*Master Card's Global Destination Cities Index*), в десятку рейтинга вместе с Лондоном, Парижем, Стамбулом включен также Санкт-Петербург.

Наравне с реализацией планов по строительству гостиниц, развитию наземного и подземного транспорта, создание и оптимизация инфраструктуры для водного пас-





сажирского транспорта в историческом центре видится важной и приоритетной задачей. Автор, много лет проработавший в сфере водного туризма, предлагает ряд стратегических шагов, направленных на повышение общей привлекательности города для туристов, с тем чтобы многочисленные компании-операторы могли разнообразить дистанционно продаваемый туристический продукт, принося прибыль в городской бюджет через налоговые отчисления:

- расширение перечня мест для создания специализированных общедоступных причалов на территориях, где располагаются различные социокультурные центры (музеи, памятники, сакральные центры и т.д.);

- оформление причалов с архитектурно-художественной точки зрения, установка мест в особой комфортабельной зоне для ожидающих своего рейса пассажиров, постройка закрытых павильонов для покупки билетов, оборудование пандусов для людей с ограниченными способностями; установка информационных стендов, где можно ознакомиться с информацией об оказываемых услугах, в том числе – на иностранных языках;

- развитие инфраструктуры водного транспорта вокруг сданного недавно в эксплуатацию стадиона на западной оконечности Крестовского острова;

- увеличение летней навигации как по морским, так и по речным путям, если это не противоречит правилам безопасности плавания (в последние годы в пределах Северо-Запада наблюдаются чрезвычайно теплые зимы, которые постепенно становятся нормой, вследствие чего есть возможность продлить навигационный период по факту);

- неотложное уточнение нормативно-правовых норм плавания на городских участках водных путей, не относящихся к путям Федерального значения;

- позиционирование пассажирского порта Санкт-Петербурга как порта «начала» круизов, развитие припортовой транспортной инфраструктуры в рамках взаимодействия с участком ЗСД (Западного скоростного диаметра) для скорейшей доставки туристов в исторический центр города, активное продвижение на международном рекламном рынке туристических продуктов Санкт-Петербурга;

- предоставление права безвизового въезда для лиц, прибывающих с целью совершения морского круиза (имеется в виду распространение правила «72 часов» на граждан, прибывающих в страну другими видами транспорта, в первую очередь авиационным, с дальнейшей посадкой на паром);

- расширение парка транспортных средств Петербурга за счет речных трамваев-амфибий – водоплавающих туристических автобусов (подобных тем, которые курсируют сегодня в 17 городах мира, в том числе в Гамбурге), способных с городских улиц съезжать непосредственно в воду и др.

Таким образом, доля услуг пассажирского водного транспорта, осуществляемая в экскурсионно-прогулочном сегменте Санкт-Петербурга, может быть резко увеличена, что позволит аккумулировать дополнительные средства для сохранения в надлежащем состоянии памятников русской истории; создать новые рабочие места; способствовать экономическому и социальному развитию Петродворца, Кронштадта, Зеленогорска и других прибрежных пригородных мест.

Дать радикальный импульс для развития воднотранспортной системы города и принести существенные выгоды туристическому бизнесу (и городской казне) способно установление стабильного паромного и туристического круизного сообщения Санкт-Петербурга с Калининградской областью и странами Балтийского региона. Морские паромы и круизные суда пользуются акваториями внутренней водной системы Санкт-Петербурга, услугами АО «Пассажирский Порт Санкт-Петербург «Морской фасад», осуществляют те или иные интермодальные функции. Поэтому сообщения «река-море» являются органической частью Петербургской воднотранспортной системы.

Казалось бы, с учетом ограниченной пропускной способности Морского канала Петербургский порт вряд ли может считаться идеальным местом для морского круизного судоходства. Однако создание современного международного пассажирского терминала «Морской фасад» является ключевым фактором развития морского круизного туризма региона в целом. Порт, мощности которого позволяют принимать до 20 тыс. пассажиров ежедневно, был открыт в 2011 г. на намывных территориях западной части Васильевского острова. Территория порта включает в себя 7 причалов, общей длиной 2200 м., четыре вокзала площадью 30 тыс. м<sup>2</sup>, 116 кабин для паспортного контроля. Лишь пандемия Covid-19 воспрепятствовала многим заходам в порт в 2020 г. лайнеров таких известных компаний, как «*Norwegian Escape*» (в 2020–2021 гг. планировалось 58 заходов), «*Princess*» (48), «*Oceania*» (45), «*Oceania Marina*» (35), «*Sky Princess*» (34), «*MSC*» (30), «*Royal Caribbean*» (23), «*Jewel of the Seas*» (15), «*Seven Seas Explorer*» (15) и др.

Трудно представить себе другой регион в России, кроме Калининградской области, который, широко используя национальные ресурсы, мог бы так быстро превратиться в конкурентоспособное «окно-переходник» в глобальный рынок, и где сформировалась бы устойчивая самовоспроизводящаяся региональная система. Создание современного терминала в городе Пионерский (Калининградская область) и надежной паромной линии с «материнской» территорией будет способствовать решению не только экономических и социальных, но и геополитических задач.

### Заключение

Деградирующий речной транспорт России – важная часть образа жизни, мировосприятия, менталитета наших предков с доисторических времен. Причины резкого спада как грузовых, так и пассажирских перевозок на реках страны в целом обстоятельно проанализированы в работах экономистов. Главные из них: устаревший низкокомфортабельный пассажирский флот и высокая строительная стоимость судов, (особенно, круизных); более высокие тарифы при меньшей скорости доставки на отдельных направлениях по сравнению с альтернативными видами транспорта; слабый приток инвестиций и ограниченное финансирование из местных бюджетов для покрытия убытков по социальным пассажирским перевозкам; дефицит квалифицированных кадров и др.

Но целый ряд типично географических аспектов продолжающейся депрессии отрасли, как отмечено в статье, остается фактически вне поля зрения исследователей. Речь идет о влиянии на работу внутреннего водного транспорта гидрологических, климатических и геолого-геоморфологических условий, ярко выраженной сезонности использования водных путей, состояния береговой инфраструктуры, загрязнения речных артерий и озер, значение интермодальных маршрутов и т.д.

При реализации концепции развития интермодальных пассажирских перевозок с учетом общественной функции внутреннего водного транспорта Санкт-Петербурга в качестве основных императивных позиций следует рассматривать, прежде всего, следующие: социальный, а не коммерческий эффект его деятельности; сезонность и неравномерность загрузки пассажирского городского флота; учет графика введения в строй новых жилых комплексов в зоне влияния Невы, ее притоков, каналов и Невской губы; улучшение состояния навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания пассажирских судов в акваториях города и т.д.

Создание совершенной системы интермодальных перевозок пассажиров в Петербурге с участием водного транспорта (с наличием оператора перевозок от начального до конечного пункта, единой сквозной тарифной ставки и т.д.) является весьма проблематичной идеей. Но во многих странах мира (особенно европейских) с подобным воднотранспортным типом ВВТ интермодальные системы перевозок успешно функционируют.



В таких условиях, при создании в ближайшие годы стабильной системы интермодальных пассажирских перевозок с использованием водного транспорта в Санкт-Петербурге, необходимо вначале стремиться к получению социального, а не коммерческого эффекта (в том числе для изменения психологии граждан). Конечно, в реальности оба эффекта органически взаимосвязаны, а существующие методики оценки эффективности работы водного пассажирского транспорта не являются совершенными. Так, настройка механизмов тарифного и государственного регулирования, диспетчерского руководства отраслью, совершенствования системы субсидирования пассажирских перевозок и т.д. – все это имеет отношение не только к коммерческой стороне, но и социальной.

Хотя Санкт-Петербург создавался в качестве «морской», а не «речной» столицы государства, наличие разветвленной системы рек и каналов, связанных с основной водной артерией – Невой, предоставляет ему широкие возможности для реализации речной воднотранспортной функции.

### Список источников

1. Горкин А.П. 2013. Социально-экономическая география: понятия и термины: словарь-справочник. Смоленск, Ойкумена, 328 с.
2. Кублицкий Г.И. 1948. Великая речная держава. М., Речиздата, 216 с.
3. Орлова Н. 2018. Попробуем воду. Санкт-Петербургские ведомости, 108. Электронный журнал. URL: <https://dlib.eastview.com/browse/doc/51340691> (дата обращения: 20 июня 2018).

### Список литературы

1. Баранова Ю.О. 2012. Интермодальные и мультимодальные перевозки: проблемы терминологии. Известия Санкт-Петербургского университета экономики и финансов, 6: 85–88.
2. Безрукова Н.Л. 2014а. Методологические основы развития речного круизного рынка в России. М., Машбюро, 163 с.
3. Безрукова Н.Л. 2014б. Центры развития речных круизов как основа межрегионального развития туризма. Риск: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция, 4: 200–203.
4. Василенок В.Л., Негреева В.В., Шевченко Я.В. 2015. Организация интермодальных перевозок: международный и российский опыт. Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент», 4: 77–88.
5. Васильева О.Е., Дмитриева А.А., Макеев И.В. 2018. Особенности развития внутреннего водного транспорта России на современном этапе. Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Серия: Естественные Науки, 4 (200): 64–71.
6. Войт М.Н. 2013. Рынок речных круизов в России: проблемы и пути их решения. Сервис Plus, 4: 39–47. DOI: 10.12737/1695.
7. Докукина Е.В., Мухоморова И.В. 2016. Перспективы круизного туризма в России. Вопросы региональной экономики, 4 (29): 1–7.
8. Егоров Г.В. 2012. Анализ опыта европейских речных круизов и его влияние на проектирование отечественных пассажирских судов нового поколения. Морской вестник, 3: 23–28.
9. Макеев И.В., Дмитриева А.А. 2017. Речной пассажирский транспорт Санкт Петербурга: что мешает развитию. Общество. Среда. Развитие, 1 (42): 115–121.
10. Макеев И.В. 2018. Речной пассажирский транспорт Санкт Петербурга: поиски точек роста. Общество. Среда. Развитие, 1 (46): 152–157.
11. Рыжова Л.П. 1998. Адаптация речного транспорта России к рыночным преобразованиям. Автореф. дис. ... док. эконом. наук. Москва, 50 с.
12. Серебренникова А.В. 2000. Речной туризм в России и пути повышения его эффективности. Автореф. дис. ... канд. эконом. наук. Москва, 28 с.
13. Hann M., Piotrowski I., Wos K. 2014. Adaptation of the Oder River for the purposes of inland water transport. Logistyka, 6: 13313–13321.

14. Marciniak Z. 2013. The lower Vistula in the aspect of the E40 and E70 international shipping routes. *Acta Energetica*, 2 (15): 153–168. DOI: 10.12736/issn.2300-3022.2013212.
15. Nam K., Win E. 2014. Competitiveness between road and inland water transport: the case of Myanmar. *Transport Problems*, 9 (4): 49–61.
16. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. 2006. *The geography of transport systems*. New York, Routledge, 284 p.
17. Sriraman S. 2010. Long Term Perspectives on Inland Water Transport in India. *RITES Journal*, 12 (1): 18.1–18.14.
18. *Waterway Transport on Europe's Lifeline, The Danube: Impacts, Threats and Opportunities*. World Wide Fund for Nature, Vienna. 2002, 134 p

### References

1. Baranova Ju.O. 2012. Intermodal and Multimodal Transportations: Problems of Terminology. *Izvestiâ Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo èkonomičeskogo universiteta*, 6: 85–88 (in Russian).
2. Bezrukova N.L. 2014a. Metodologicheskiye osnovy razvitiya rechnogo kruiznogo rynka v Rossii [Methodological foundations for the development of the river cruise market in Russia]. Moscow, Publ. Mashbyuro, 163 p.
3. Bezrukova N.L. 2014b. The Centers of Development of River Cruises as a Basis for Interregional Tourism Extension. *RISK: Resources, Information, Supply, Competition*, 4: 200–203 (in Russian).
4. Vasiljenok V.L., Negreeva V.V., Shevchenko Y.V. 2015. Organization of Intermodal Transport: International and Russian Experience. *Scientific journal NRU ITMO. Series "Economics and Environmental Management"*, 4: 77–88 (in Russian).
5. Vasilyeva O.E., Dmitriyeva A.A., Makeev I.V. 2018. Features of Development of Inland Water Transport in Russia at the Present Stage. *Bulletin of Higher Education Institutes. North Caucasus Region. Natural Sciences*, 4 (200): 64–71 (in Russian).
6. Voit M.N. 2013. River Cruises Market in Russia: Problems and Solutions. *Service Plus*, 4: 39–47 (in Russian). DOI: 10.12737/1695.
7. Dokukina E.V., Mukhomorova I.V. 2016. Prospects of Cruise Tourism in Russia. *Voprosy regionalnoj ekonomiki*, 4 (29): 1–7 (In Russian).
8. Egorov G.V. 2012. Analiz opyta evropeyskikh rechnykh kruizov i ego vliyaniye na proyektirovaniye otechestvennykh passazhirskikh sudov novogo pokoleniya [Analysis of the experience of European river cruises and its impact on the design of new generation domestic passenger ships]. *Morskoy vestnik*, 3: 23–28.
9. Makeev I.V., Dmitriyeva A.A. 2017. Rechnoy passazhirskiy transport Sankt Peterburga: chto meshayet razvitiyu [River passenger transport in St. Petersburg: what hinders development]. *Obshchestvo. Sreda. Razvitiye*, 1 (42): 115–121.
10. Makeev I.V. 2018. Rechnoy passazhirskiy transport Sankt Peterburga: poiski toчек rosta [River passenger transport in St. Petersburg: search for growth points]. *Obshchestvo. Sreda. Razvitiye*, 1 (46): 152–157.
11. Ryzhova L.P. 1998. Adaptatsiya rechnogo transporta Rossii k rynochnym preobrazovaniyam [Adaptation of Russian river transport to market transformations]. Abstract. dis. ... doc. econom. sciences. Moscow, 50 p.
12. Serebrennikova A.V. 2000. Rechnoy turizm v Rossii i puti povysheniya ego effektivnosti [River tourism in Russia and ways to improve its efficiency]. Abstract. dis. ... doc. econom. sciences. Moscow, 28 c.
13. Hann M., Piotrowski I., Wos K. 2014. Adaptation of the Oder River for the purposes of inland water transport. *Logistyka*, 6: 13313–13321.
14. Marciniak Z. 2013. The lower Vistula in the aspect of the E40 and E70 international shipping routes. *Acta Energetica*, 2 (15): 153–168. DOI: 10.12736/issn.2300-3022.2013212.
15. Nam K., Win E. 2014. Competitiveness between road and inland water transport: the case of Myanmar. *Transport Problems*, 9 (4): 49–61.



16. Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B. 2006. The geography of transport systems. New York, Routledge, 284 p.
17. Sriraman S. 2010. Long Term Perspectives on Inland Water Transport in India. RITES Journal, 12 (1): 18.1–18.14.
18. Waterway Transport on Europe's Lifeline, The Danube: Impacts, Threats and Opportunities. World Wide Fund for Nature, Vienna. 2002, 134 p.

**Конфликт интересов:** о потенциальном конфликте интересов не сообщалось.

**Conflict of interest:** no potential conflict of interest related to this article was reported.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Макеев Иван Владимирович**, аспирант кафедры экономической географии Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена, Санкт-Петербург, Россия.

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Ivan V. Makeev**, post-graduate student of the department of economic geography of the Herzen State Pedagogical University of Russia, St. Petersburg, Russia.