

РЕЧНЫЕ ВОЛНЕНИЯ

ПРОШЕДШИЙ ГОД СТАЛ ВОЛНИТЕЛЬНЫМ ДЛЯ КОМПАНИЙ-ПЕРЕВОЗЧИКОВ, РАБОТАЮЩИХ НА РЕКАХ И КАНАЛАХ ГОРОДА. ГОРОДСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ЗАПУСТИЛА ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ СКОРОСТНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, ПРЕДСТАВИЛА НОВУЮ КОНЦЕПЦИЮ РАЗВИТИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА, СОЗДАЛА ВЕДОМСТВО ДЛЯ КОНТРОЛЯ ЗА ВОДНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ И, НАКОНЕЦ, РЕШИЛА ОТОБРАТЬ У БИЗНЕСА ПРАВО АРЕНДЫ ПРИЧАЛОВ, ЗАМЕНИВ ЕГО ДОГОВОРАМИ НА ОКАЗАНИЕ УСЛУГ. ИННА ЛУШИНА

Первым шагом в реформировании водных перевозок Петербурга со стороны властей стал запуск экспериментальных пассажирских маршрутов: Санкт-Петербург (Финляндский вокзал) — Кронштадт — Санкт-Петербург (Финляндский вокзал) и маршрут ЦПКИО — площадь Декабристов — ЦПКИО. Оператором первого маршрута было выбрано ООО «Русские круизы» — одна из трех компаний города, обладающая собственным скоростным флотом. За работу на маршруте с августа по октябрь компания получила 4,2 млн рублей субсидий.

Уже в сентябре Николай Асаул, председатель комитета по транспортно-транзитной политике (КТТП), представил бизнес-сообществу свои планы по восстановлению сети речных пассажирских перевозок, которые были упразднены в начале 90-х годов. Согласно новой концепции, в городе в скором времени появится альтернативный вид транспорта — речные пассажирские перевозки по разработанным маршрутам и установленным ценам. Как отмечали в комитете по транспортно-транзитной политике, рентабельность бизнеса в сфере речных перевозок сейчас крайне низка — всего около 10%. Поэтому первоначально при создании сети

речных перевозок городские власти намерены активно субсидировать расходы перевозчиков. По расчетам чиновников, цена на билеты в зависимости от маршрута колеблется от 76 до 380 рублей. Операторов маршрутов будут выбирать на конкурсной основе и первый из конкурсов должен пройти в начале этого года.

Для реализации своих реформ комитет по транспортно-транзитной политике в октябре создал новое государственное учреждение — Управление водного транспорта, которое возглавила владелица «Русских круизов» Ольга Каргина. Ведомство должно заниматься контролем системы перевозок, создать пункт диспетчеризации и необходимую инфраструктуру.

Камнем преткновения в отношениях бизнеса и власти стал закон «О водном транспорте», который в конце года одобрило правительство города. Как отмечают в КТТП, закон направлен на упорядочивание регулярных пассажирских водных перевозок. Сегодня вне законодательного регулирования остаются Мойка, Фонтанка, канал Грибоедова, Крюков канал, Охта, Екатерингофка, Зимняя канавка и другие реки города. Их статус не определен, хотя там уже сложились транспортные отно-

шения. Законопроект предполагает, что город будет выбирать компании-перевозчики для осуществления регулярных пассажирских перевозок на конкурсной основе.

По законопроекту, тарифы на регулярные перевозки пассажиров и багажа, конкурсные условия, порядок открытия и закрытия водных путей для движения, порядок предоставления субсидий перевозчикам будет определять город. Также по закону создается единый реестр перевозчиков. Однако бизнес-сообщество недовольно текстом утвержденного правительством законопроекта. По словам Игоря Калинина, юриста Ассоциации владельцев пассажирских судов, закон закрепляет за правительством города полномочия установления маршрутов водного транспорта, в том числе и экскурсионных перевозок, и создание объектов инфраструктуры водного транспорта. «Мы считаем, что в такой формулировке закон оставляет незащищенной ту инфраструктуру, которая была создана компаниями в течение 10–15 лет», — говорит Игорь Калинин.

Сильным ударом для бизнеса стало решение КТТП о переходе на новую схему работы с компаниями. «Сегодня у компаний истекли практически все договоры аренды прича-

лов, которые заключались с городом. Городские набережные — это городское имущество, которое должно служить общественным целям. До сегодняшнего дня создавалась ситуация, когда компания владеет эксклюзивными правами на причал, и эти права возникают при договоре аренды. Со следующей навигации мы передаем причалы в оперативное управление ГУ «Управление водного транспорта», которое будет заключать с компаниями договоры на оказание услуг. Это будет не «голая» аренда, когда компания должна была сама заботиться о подведении всех коммуникаций к причалу и других вопросах его содержания, а целый комплекс услуг, где за причалом будет следить уже наше ГУ», — сообщил Николай Асаул. В ответ на это Ассоциация владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга направила губернатору письмо с просьбой сохранения порядка сдачи набережных в аренду частным компаниям и продления существующих договоров аренды. По словам членов ассоциации, письмо подписали все компании, кроме ООО «Русские круизы». В письме бизнесмены выражают опасения, что подобное решение КТТП создает реальную угрозу для существования рынка. ■

БАЛТИЙСКИЙ МОНОЛИТ
ХОЛДИНГОВАЯ КОМПАНИЯ



**ЕСТЕСТВЕННОЕ
СОВЕРШЕНСТВО**



БОНУСЫ!

**ЖИЛОЙ КВАРТАЛ
НА СРЕДНЕМ, 85**



**БЕЗУСЛОВНОЕ
СОВЕРШЕНСТВО**

332-5555

БАНК-ПАРТНЕР СБЕРБАНК РОССИИ ОАО
Генеральная лицензия
Банка России №1481 от 03.10.2002
www.sberbank.ru, тел.: 329-29-29



Основа в 1991 году
СБЕРБАНК РОССИИ
СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ БАНК

реклама. с проектной декларацией можно ознакомиться в офисе компании
ГС-2-781-02-27-0-7816237416-017811-1 до 15.06.09