

ГОД КОНКУРСОВ ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

МИНУВШИЙ ГОД БЫЛ ДЛЯ ГОРОДСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ НАСЫЩЕННЫМ — ЗА ЭТИ 365 ДНЕЙ РЕШАЛОСЬ, КТО БУДЕТ ВОЗИТЬ ГОРОЖАН ДО 2016 ГОДА, КТО ВОЗГЛАВИТ ГОРОДСКОЙ И ОБЛАСТНОЙ КОМИТЕТЫ ПО ТРАНСПОРТУ, КТО БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС». ПЕРЕМЕНИ, ПРОИСХОДИВШИЕ НА РЫНКЕ И ВО ВЛАСТИ, В ЦЕЛОМ ДОЛЖНЫ СДЕЛАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ КАЧЕСТВЕННЕЕ. ВЛАДА ГАСНИКОВА

Главным событием в области пассажирских перевозок в прошедшем году стало проведение конкурсов на право осуществления пассажирских перевозок наземным транспортом по маршрутам регулярных перевозок на 2011–2015 годы. Первый конкурс, состоявшийся летом, по сути, провалился: на нем была разыграна лишь четверть маршрутов, необходимых для обслуживания города и в нем не приняли участие крупные перевозчики. Победителями в тендере стали 14 компаний, большая часть из которых была абсолютно незнакома рынку.

Этот конкурс проводился под руководством Александра Кадырова, тогдашнего главы комитета по транспорту. Не дожидаясь второго конкурса, в октябре господин Кадыров ушел в отставку, что объяснялось игроками рынка тем, что бывший глава «Городского центра размещения рекламы» не нашел своего места в команде вице-губернатора Юрия Молчанова, который с июля 2010 года возглавил транспортный блок города.

Проведение второго конкурса, состоявшегося в ноябре, уже основательно курировалось вице-губернатором, который привлек основных игроков городского



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ
ФЕВРАЛЬСКАЯ ТРАГЕДИЯ НА НЕВСКОМ ПРОСПЕКТЕ, КОГДА АВТОБУС СБИЛ НА ТРОТУАРЕ 13 ЧЕЛОВЕК, ПРИВЕЛА К ОТСАВКЕ РУКОВОДСТВА В ГУП «ПАССАЖИРАВТОТРАНС» (ПАТ)

рынка перевозок, сумев пойти коммерсантам навстречу. В итоге все городские маршруты были разыграны, но в середине декабря возникла сложность с четырьмя компаниями-победителями первого конкурса — в назначенный срок они не имели подвижного состава. В срочном порядке город расторг с ними контракты и заключил временные соглашения на месяц с последующим заключением договоров минимум на полгода с перевозчиками, обслуживавшими «осиротевшие» маршруты

в предыдущие пять лет. В большей степени решением проблем, возникших из-за результатов первого конкурса, занимался Станислав Попов, бывший на тот момент заместителем председателя «безглавого» комитета по транспорту. За умение работать в команде Юрия Молчанова, наличие профильного образования и десятилетнего опыта работы в транспортной отрасли именно господина Попова в начале текущего года назначили председателем комитета по транспорту. Именно он и займется проведением нового конкурса летом 2011 года, на котором будут разыграны маршруты, переданные во временное пользование перевозчикам, обслуживавших их раньше.

Кстати, до сих пор без председателя остается областной комитет по транспорту и транспортной инфраструктуре (КТТИ) — его глава Леонид Терехнев покинул свой пост по решению губернатора области в августе 2010 года. Подобную меру связывали с тем, что бывший транспортный чиновник администрации Московской области не смог найти общего языка с местной властью. До сих пор КТТИ управляет в должности исполняющего обязанности

председателя Николай Янченко, заместитель главы ведомства.

А в феврале 2010 года произошла трагедия, приведшая к смене руководства в ГУП «Пассажиравтотранс» (ПАТ). Тогда на Невском проспекте на тротуар вылетел автобус, принадлежащий перевозчику, и сбил людей, ожидавших транспорт на остановке. В результате этого погибли два человека, еще одиннадцать были доставлены в больницы с травмами разной тяжести. Водителю автобуса, Юрию Мазину, суд назначил наказание в виде 3,5 года колонии, заместителю генерального директора по эксплуатации ПАТ был объявлен выговор, директор автобусного парка №1 «Пассажиравтотранса» был уволен. Немногим позже, в том же феврале, был уволен директор ПАТ, Александр Дацюк. Официально его отставка не объяснялась трагедией, но игроки рынка были уверены, что подобная мера явилась попыткой комитета по транспорту реабилитироваться в глазах общественности. В июне ПАТ возглавил Александр Бебенин, бывший глава Северо-Западной транспортной прокуратуры, что было большой неожиданностью для рынка пассажирских перевозок. ■

У СЕСТРОРЕЦКА БУДЕТ СВОЙ МОРСКОЙ ФАСАД

В 2010 ГОДУ В ПЕТЕРБУРГЕ ПРИБАВИЛОСЬ ПРОЕКТОВ, КОТОРЫЕ БУДУТ РЕАЛИЗОВЫВАТЬСЯ НА НАМЫВНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ. ВАЛЕРИЙ ГРИБАНОВ

Структуры группы «Новатэк» выиграли конкурс по намыву новых земель в акватории Финского залива в районе Сестрорецка. Участники рынка считают, что этим дело не ограничится, и в скором времени в Петербурге появятся новые проекты по намыву земель в Финском заливе — затраты на создание территорий с хорошими видовыми характеристиками в некоторых случаях могут быть даже меньше, чем освоение промышленных площадок — единственный оставшийся на городской суше ресурс, позволяющий вовлекать в оборот земли для строительства престижного жилья.

Распоряжение о расширении границ Петербурга за счет намыва 376,92 га в Финском заливе премьер-министр России Владимир Путин подписал в ноябре 2009 года. Будущий намыв, который чиновники окрестили «Проект „Новый берег“», будет разбит на два участка: 60 га к северу от Тарховского лесопарка отведены под объекты спорта, а 316 га в районе Горская — Тарховка предназначены под строительство объектов жилой и общественно-деловой застройки.

Аукцион, который состоялся в ноябре 2010, ажиотажа не вызвал, поскольку инвестор под проект был известен практически с самого начала. Инвестором будущей на-

мывной территории стало ООО «Северо-Запад Инвест» (70% долей этой компании через ООО «Левит» владеет председатель правления газовой компании «Новатэк» Леонид Михельсон). В сентябре 2009 года компания приобрела за 36 млн рублей 15 участков общей площадью 144,2 га на побережье залива, напротив планируемого намыва.

Согласно условиям конкурса, победитель торгов должен предоставить банковскую гарантию на 233,69 млн рублей в обеспечение обязательств по обустройству территории и строительству инженерной инфраструктуры. Максимальный срок подготовки проекта планировки и межевания территории — 18 месяцев. Максимальный срок выполнения работ по намыву и стабилизации территории — 50 месяцев после подписания договора. К 2029 году инвестор должен построить 3,5 млн кв. м недвижимости, из них 2 млн кв. м жилья.

Екатерина Марковец, директор департамента консалтинга и оценки АРИН, говорит: «Проект может быть привлекательным только очень ограниченному кругу компаний, которые зарабатывают на чем-то другом, например, на нефти и газе, и хотя бы таким образом остаться в веках и сделать что-то

красивое. К такому утверждению мы приходим и потому, что затраты на намыв территории — значительные, а высотность на данных проектах будет ограничена, то есть это будет малоэтажная застройка. Поэтому данный проект не имеет коммерческой привлекательности. К тому же этот район не может быть элитным, потому что он слишком большой».

В декабре 2009 года документ об изменении границ Петербурга успешно прошел Совет Федерации, а в мае 2010 года прошли довольно бурные общественные слушания по проекту, которые продемонстрировали, что значительная часть местного населения выступает резко против намыва. Впрочем, слушания были признаны состоявшимися.

Строительство на намывных территориях дело отнюдь для Петербурга не новое — еще в 70-е годы прошлого века такие работы велись в западной части Васильевского острова, и все территории, расположенные к западу от Наличной улицы, были намыты. Затем появился проект «Морского фасада», где планируется намыв территории площадью 350–400 га, рекультивация земель прибрежной полосы, а также строительство объектов инженер-

ной и транспортной инфраструктуры, жилой, общественно-деловой и социальной застройки. Фактически это одно из немногих мест в акватории Финского залива, где можно что-то намыт под строительство жилых и коммерческих объектов, потому что далее на юг начинается территория Большого морского порта и еще южнее за Петродворцовым районом планируется развитие порта «Бронка». Таким образом, Васильевский остров и северная часть акватории Финского залива на территории Петербурга — это единственные места, где можно развивать жилищное и коммерческое строительство. Участники рынка оценивают намывные работы в среднем в 60 млн рублей за гектар.

Ольга Бойко, начальник отдела аналитики ГК «Аверс», рассуждая о возможных новых проектах по намыву территорий, вспоминает про проект увеличения площади Кронштадта на 50 га (проект строительства верфи Объединенной судостроительной корпорации уже одобрен правительством РФ), создание намывных территорий у Ломоносова. Также она вспоминает проект пятилетней давности в районе острова Бычий, где спортивный клуб «Явара-Нева» также планирует намыт около 2 га. ■