

ОБЩЕСТВЕННО-ТУРИСТИЧЕСКИЕ ВОДЫ

ПРОЕКТ РЕГУЛЯРНОГО ВОДНОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА «АКВАБУС» В НАВИГАЦИЮ ЭТОГО ГОДА ОТМЕТИТ ТРЕХЛЕТИЕ. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ ПРОЕКТА, СТАРТОВАВШЕГО ПРИ ВАЛЕНТИНЕ МАТВИЕНКО, ВЫЗВАЛА СОМНЕНИЯ У НОВОЙ АДМИНИСТРАЦИИ, ОДНАКО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ СВОРАЧИВАТЬ ЕГО НЕ СОБИРАЮТСЯ. ДЛЯ КОГО ПРЕДНАЗНАЧЕН ЭТОТ ПРОЕКТ, НА КОТОРЫЙ ЗА ДВА ГОДА ПОТРАЧЕНО БОЛЕЕ 250 МЛН РУБЛЕЙ ИЗ ГОРОДСКОГО БЮДЖЕТА, — ДЛЯ ТУРИСТОВ ИЛИ ГОРОЖАН, ЭКСПЕРТЫ НЕ МОГУТ ОПРЕДЕЛИТЬ ДО СИХ ПОР. ВЛАДА ГАСНИКОВА

Проект водного общественного транспорта, ныне носящего официальное название «аквабус», на регулярной основе появился при Валентине Матвиенко в 2010 году. До этого власти не единожды неудачно пытались реализовать проект городских водных перевозок. После серьезных споров перевозчиков, экономистов и Смольного проект все-таки был запущен. В 2010 году в городе работали четыре линии — к существовавшему паромному сообщению Кронштадт — Ломоносов («Пригородная линия») и Финляндский вокзал — Кронштадт («Курортная линия»), добавились «Центральная линия» (от Университетской до Смольной набережной) и «Приморская линия» (Парк 300-летия — Арсенальная набережная). Объем субсидий перевозчикам составил 105 млн рублей, было перевезено 300 тыс. пассажиров.

СМЕНА ЛИНИИ В 2011 году город запустил новую «Невскую линию» (площадь Александра Невского — Рыбацкое) и закрыл по обоюдной договоренности с компанией-перевозчиком «Северо-западное пароходство» «Пригородную линию». Последнее решение объяснялось открытием регулярного автобусного сообщения между Кронштадтом и Ломоносовым. Стоимость проезда на всех линиях в черте города составляла 54 рубля для пассажира, не имеющего льгот, на «Курортной линии» — 100 рублей. За 2011 год маршрутами аквабуса было перевезено 450 тыс. пассажиров. По итогам навигации операторам линий было выплачено 108 млн рублей субсидий за экономически обоснованные расходы компаний. Всего в бюджете прошлого года на эти цели было заложено 130 млн рублей.

По данным комитета по транспортно-транзитной политике (КТТП), под чьим началом начинался проект аквабусов, на сегодняшний день в городе построено 20 остановок аквабусов. В 2010 и 2011 годах на их создание было потрачено около 40 млн рублей.

Осенью прошлого года Сергей Вязалов, вице-губернатор, курирующий в новом городском правительстве экономический, а с недавних пор и транспортный блоки, выражал сомнения в необходимости проекта аквабусов для Петербурга. «Когда билет стоит 40 рублей, а дотации на перевозку одного пассажира составляют 360 рублей, мы не имеем ничего, кроме убытков», — заметил господин Вязалов, пообещав внимательно изучить проект городского водного транспорта. Существует ли какой-либо результат этого анализа, в пресс-службе господина Вязалова на момент сдачи номера сказать не смогли. Однако в комитете по транспорту, в чье ведение аквабусы были



НА СЕГОДНЯШНИЙ ДЕНЬ В ГОРОДЕ ПОСТРОЕНО 20 ОСТАНОВОК АКВАБУСОВ. В 2010 И 2011 ГОДАХ НА ИХ СОЗДАНИЕ БЫЛО ПОТРАЧЕНО ОКОЛО 40 МЛН РУБЛЕЙ

переданы в прошлом году, сообщают, что информации о закрытии проекта аквабуса в ведомстве нет. Напротив, специалистами комитета сейчас проводится расчет нормативов, по результатам которого будет определен размер субсидий водным перевозчикам, предусмотренных городским бюджетом на 2012 год. Кроме того, комитет по транспорту рассматривает возможность запуска нового маршрута аквабуса (не уточняется, какого именно). В транспортном ведомстве полагают, что раз работа над созданием новых регулярных водных линий ведется, и субсидии на текущий год рассчитываются, то аквабусам жить. Правда, в комитете по транспортно-транзитной политике, в чьем ведении осталась инфраструктура для водного транспорта, сообщают, что строительство новых остановок для аквабусов на 2012 год не запланировано.

ПАССАЖИРОПОТОК ВЫРАСТЕТ В текущем году городские власти ожидают увеличение пассажиропотока на линиях

аквабусов до 500–600 тыс. человек за период навигации (с 28 мая примерно до ноября, срок окончания навигации зависит от погодных условий. — **BG**). В комитете по транспорту аквабусы называют полноценным видом общественного транспорта, поэтому статистику по соотношению жителей города и туристов среди пассажиров линий не ведут.

Петербургские водные перевозчики не раз скептически высказывались насчет экономической составляющей проекта аквабусов. Основная претензия перевозчиков к городской администрации заключалась в том, что за обслуживание линий, которыми будут пользоваться туристы и романтично настроенные горожане, платить будет бюджет, в котором денег всегда не хватает и на более значимые нужды. По оценкам водных перевозчиков, не участвующих в проекте, туристы составляют от 70% пассажиропотока в будние дни до 90% в выходные.

С подобными выкладками категорически не согласны операторы городских

линий регулярного водного сообщения. Мелик Саркисян, генеральный директор ООО «МБС» (оператор «Приморской линии»), утверждает, что большую часть пассажиров, перевезенных аквабусами, составляют петербуржцы. «Кому из туристов захочется ехать в Рыбацкое, например? А с Финляндского вокзала на Старую деревню? Аквабус ждут на остановках горожане, чтобы ехать по своим каждодневным делам, на работу, учебу и домой», — уверяет господин Саркисян.

Денис Синочкин, совладелец ООО «Интер Яхт Сервис» (оператор «Центральной» и «Невской линии»), называет показателем того, что аквабус становится полноценным регулярным общественным транспортом, тот факт, что капитаны изо дня в день узнают своих пассажиров. «Когда аквабусы только появились, они воспринимались только как суда для туристических покатушек, но со временем это отношение меняется», — считает господин Синочкин. → 39