

ПЛЫТЬ ПО ТЕЧЕНИЮ

В ПЕТЕРБУРГЕ, ГОРОДЕ РЕК И КАНАЛОВ, ГДЕ ОБЩАЯ ДЛИНА ВОДНЫХ ПУТЕЙ СОСТАВЛЯЕТ ПОЧТИ 1,8 ТЫС. КМ, К ВОДНОМУ ТРАНСПОРТУ ДОЛЖНО БЫТЬ ОСОБЕННОЕ ОТНОШЕНИЕ. ПРАВДА, ПЕРЕВОЗЧИКИ, РАБОТАЮЩИЕ И НА ЭКСКУРСИОННО-ПРОГУЛОЧНЫХ МАРШРУТАХ, И НА ЛИНИЯХ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА, ЭТОГО НЕ ОЩУЩАЮТ. ЕСТЬ ЛИ У РЫНКА ГОРОДСКИХ ВОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПЕРСПЕКТИВЫ ДЛЯ РОСТА, ИЗУЧАЛА КОРРЕСПОНДЕНТ ВГ ВЛАДА ГАСНИКОВА.

По экспертным оценкам, в Петербурге 70–80 компаний, имеющих лицензии на пассажирские перевозки по рекам и каналам города. Крупнейшие организации входят в состав Ассоциации владельцев пассажирских судов Санкт-Петербурга, занимая вместе около 85% рынка. Основными игроками являются компании «Астра Марин» (вышла из ассоциации), «Нева Тревел компани», «Водоход», «Мелодия», «Смольнинское пароходство», «Самсон», «Фата Моргана», «Матисов остров».

По данным комитета по транспорту, в 2013 году в рамках экскурсионно-прогулочных перевозок по рекам и каналам Петербурга было перевезено около 918 тыс. туристов. Емкость рынка оценивается в 450–500 млн рублей. Стоимость поездки у разных перевозчиков варьируется от 300 до 700 рублей, и тариф определяется только рыночным путем — представители власти в этом вопросе не имеют влияния на транспортные компании.

По оценке одного из перевозчиков, в глобальном смысле новые игроки на рынке не появляются: скорее, силами уходящих сотрудников создаются небольшие компании, отпочковавшиеся от существующих. «Туристов не хватает и существующим компаниям: в этом году поток пассажиров значительно сократился. К тому же постоянно повышаются требования к судам, что объясняется безопасностью, да и сами суда стоят по 15–20 млн рублей. Войти на этот рынок очень сложно, сложно и работать на нем: сезон четыре месяца, а остальное время нужно хранить суда и платить зарплату сотрудникам», — говорит Владимир Филиппов, директор ООО «Аква-экскурс».

Для осуществления пассажирских перевозок по рекам и каналам Петербурга компании необходимо получить несколько документов: свидетельство о годности судна к плаванию и документ о прохождении технического освидетельствования, которые выдает Российский речной регистр (РРР), а также лицензия на осуществление пассажирских перевозок от Росморречнадзора. Эти процедуры довольно затратны по времени. Кроме того, регулярно обновляются требования к судам, согласно которым переоборудование одного плавсредства может обойтись в 1 млн рублей.

«Ежегодно затраты перевозчиков растут: налоги, зарплаты, топливо. Документы в регистре, любая бумажка стоит денег. Кроме того, РРР регулярно придумывает новые требования к судам, которые требуют переоснащения, обучения и аттестации экипажа. Поэтому не удивительно, что стоимость поездки для горожан сейчас неподъемная — нашими услугами пользуются только туристы. Но опустить цены мы не можем: у нас постоянно растущие затраты», — говорит один из городских перевозчиков.

Перевозчик вправе устанавливать собственные маршруты водного транспорта



В ЭТОМ ГОДУ ПОТОК ПАССАЖИРОВ РЕЧНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ ЗНАЧИТЕЛЬНО СОКРАТИЛСЯ

в Санкт-Петербурге и утверждать расписание движения судов по ним, однако приступить к непосредственной работе можно только после включения трассы в Перечень маршрутов комитета по транспорту.

Перевозки невозможны без аренды причалов, которые находятся на балансе города. Стоимость конкретного причала определяется в зависимости от индивидуальных характеристик объекта и рассчитывается городским комитетом по управлению государственным имуществом (КУГИ). Ведомство выставляет причалы на торги и определяет победителей. Процесс выбора победителей неоднократно вызывал недовольство у перевозчиков, однако сейчас причалы поделены, и в этом плане обстановка в городе спокойная. Правда, осенью перевозчиков ожидает продление договоров аренды, и чувствуется, что в бизнес-среде есть легкое беспокойство насчет того, как пройдет этот процесс. Стоимость месячной аренды причала варьируется, в зависимости от площади участка и его расположения, от 50 тыс. до 250 тыс. рублей.

ПИРАТЫ ПО КУРСУ Другой серьезной проблемой для перевозчиков являются нелегальные конкуренты, не озабоченные прохождением в различных инстанциях всех процедур на право работать на реках и каналах Петербурга и необходимостью платить за аренду причалов. По оценке комитета по транспорту, примерно 10% рынка речных экскурсий приходится на нелегалов. Борьба с ними призван линейный отдел МВД России на водном транспорте. Сотрудники отдела регулярно отлавливают маломерные суда, которые перевозят туристов без лицензии и без соблюдения минимальных правил безопасности, в том числе с серьезным перевесом на борту.

Согласно КоАП РФ, за осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии граждане и должностные лица облагаются штрафом в размере 50 тыс. рублей, индивидуальные предприниматели — в размере 100 тыс. рублей, юридические лица — 400 тыс. рублей.

Как сообщают в комитете по транспорту, за последние пять лет острота проблемы нелегальных речных перевозчиков уменьшилась. «Между СПб ГКУ „Агентство внешнего транспорта“, ГИМС МЧС России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области и линейным отделом на водном транспорте СЗТУ МВД России существует соглашение о совместных действиях, регулярно проводятся выездные рейды и другие контрольные мероприятия», — сообщили в пресс-службе транспортного ведомства. Кроме того, в городе действует рабочая группа по выявлению правонарушений при использовании причалов, куда помимо перечисленных учреждений входят КУГИ и комитет по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры.

Однако перевозчики рассказывают, что на реках и каналах города работает немало пиратов, которые действуют не украдкой и разово, а чувствуют себя вполне вольготно. «Одни и те же суда с номерами ГИМС выдаются для судов, находящихся в личном пользовании. — **ВГ** каждую ночь выходят на туристические маршруты, набирая пассажиров больше вместимости судна. Получается, что они как-то решают вопрос с полицией. Видимо, ловят только тех, кто работает добросовестно», — говорит Владимир Филиппов.

АКВАБУС УПЛЫВАЕТ Возможным конкурентом, кроме нелегалов, для петербургских речных перевозчиков был и «Аквабус» — проект общественного водного транспорта, запущенный в 2010 году при Валентине Матвиенко. В первый год транспорт перевез 340 тыс. пассажиров, в 2011 году — 454 тыс. человек, в 2012 году — 139 тыс. пассажиров. Такое резкое падение пассажиропотока объясняется увеличением стоимости проезда для пассажиров в два раза (с 50 до 100 рублей), связанным с сокращением объема субсидий от города.

Вообще проект аквабусов все время своего существования вызывал споры: сторонники версии о том, что пользуются этим транспортом только туристы, выступили против господдержки речных маршрутов, а адепты идеи водного общественного транспорта апеллировали к тому, что им пользуются горожане, но при этом бюджету не нужно нести миллиардные расходы на поддержку водной инфраструктуры, как это происходит в случае с дорогами.

Однако администрация Георгия Полтавченко с самого начала восприняла проект предыдущей градоначальницы скептически, поэтому изначально было сокращено количество линий аквабусов, а потом и объем субсидий. При этом перевозчики, которые строили суда для работы на городских маршрутах, остались без работы, зато с лизинговыми платежами.

В этом году в городе работает только одна линия аквабуса, поделенная на две зоны: от метро «Старая деревня» (остановка на Ушаковской набережной) до Дворцовой набережной (остановка у входа в Летний сад) и далее до Медного всадника (остановка у здания суда). По будням проезд по всему маршруту стоит 170 рублей, в выходные и праздничные дни — 300 рублей. Субсидии на водный транспорт в этом году составляют 28 млн рублей и распространяются только на перевозки, осуществленные в будние дни. Годом ранее объем субсидий на четырех линиях достигал 120 млн рублей.

Со следующего же года город полностью отказывается от субсидирования аквабусов. Предполагается, что вся инфраструктура, построенная городом для работы общественного водного транспорта (причалы, понтоны, стоянки для судов), будет сдана в аренду на коммерческой основе по конкурсу.

«Вместо того чтобы тратить бюджетные деньги на малопопулярные перевозки, планируется развивать инфраструктуру и предоставлять ее в аренду коммерческим пользователям, перечисляя деньги в бюджет», — так теперь звучит позиция комитета по транспорту по вопросу аквабусов.

Правда, перевозчики очень осторожно оценивают привлекательность этой идеи: «По действующим расценкам возить пассажиров экономически нецелесообразно, а поднять стоимость нельзя — клиент откажется», — поясняет один из перевозчиков. ■