

ХОРОШАЯ  
ИДЕЯ  
СОЗДАНИЯ  
ВОДНОГО  
ПАССА-  
ЖИРСКОГО  
ТРАНСПОРТА  
ПОГРЯЗЛА  
В БУМАЖНОЙ  
ВОЛОКИТЕ



Сейчас в Петербурге работает только один постоянный водный маршрут.

# Аквабусы идут по замкнутому кругу

Аквабусы все-таки пользуются популярностью. Но у экспертов есть опасения, что регламент просто убьет относительно новый вид транспорта. Как сообщили корреспонденту «ВП» в ООО «МВС» — организации, обслуживающей единственную оставшуюся Приморскую линию, которая идет от Финляндского вокзала до Старой Деревни, — документы по организации водных перевозок составлены так, что открыть новую линию или новый маршрут за один сезон практически невозможно.

НАПОМНИМ, что до этого года работали четыре линии: уже упомянутая Приморская, Центральная, соединявшая Свердловскую и Университетскую набережные, Невская, по которой аквабусы ходили из

центра в Рыбцкое, и Курортная, по которой народ возили в Кронштадт.

Но перевозчики, обслуживавшие последние три, отказались выходить на линии из-за нерентабельности, которую

они надеялись покрывать существенными субсидиями из городского бюджета. Однако город не мог платить по их запросам. В результате на Неве остались одна компания и одна линия.

Как рассказали корреспонденту «ВП» в ООО «МВС», в целом бизнес регулярного водного пассажирского транспорта их устраивает, но хотелось бы больших объемов. Перевозчик готов восстановить Центральную линию, а также открыть новые маршруты, востребованные горожанами. Как пояснил представитель компании, к ним поступает от петербуржцев много обращений и предложений.

Одни просят вернуть аквабусы на Центральную линию, другие — создавать локальные маршруты с берега на берег. А корреспондент «ВП», побывав на пляже парка 300-летия Санкт-Петербурга, вдруг увидел, что в принципе его родная Петроградская сторона, а именно Крестовский остров, и любимый Васильевский остров находятся в непосредственной близости друг от друга — если по воде. По суше же добраться из одного района в другой требует много времени, да еще и с пересадками. А напрямик с Морской набережной до парка 300-летия Петербурга — 2,5 километра. Против 15 километров по улицам в духоте и через пробки. А там и до Сестрорецка рукой подать. Так почему бы не запустить линию между тремя островами?

Оказалось, что все не так просто. Например, автобусные маршруты можно менять очень оперативно — сегодня он так едет, а завтра по-другому. Но что касается водного транспорта, то здесь система начинает тормозить. Специалисты компании-перевозчика объяснили, что отсутствие возможности оперировать маршрутами закрывает все перспективы для развития водного пассажирского транспорта. Дело в том, что когда идея только внедрялась, юристами были составлены такие документы, что даже для продления маршрута на одну остановку требовалось проведение очередного конкурса. А на это нужно время — три-четыре месяца. И сразу ясно, что в текущем сезоне какие-либо изменения невозможны. Сейчас в это упираются все инициативы. Предложения, направленные в комитет по транспорту — вернуть Центральную,

В 2010 году на линии «Приморская» было перевезено 50 тысяч пассажиров, в 2011 году — 74 тысячи пассажиров, в 2012 году — 110 тысяч пассажиров. В 2013-м планировалось перевезти более 150 000 человек, но были подняты тарифы до 100 рублей. Перевозчик просит комитет по транспорту снизить тарифы до 60 рублей. По его мнению, это увеличит пассажиропоток.

продлить Приморскую, Невскую протянуть ближе к центру, — все «исчезают в долгом ящике».

По поводу соединения по воде трех (или четырех) островов: есть еще один барьер. У действующих аквабусов есть разрешение ходить по рекам, но если они выходят из устья, пусть даже будут передвигаться в непосредственной близости от берега, требуются отдельные разрешения у контролирующего судоходство ведомств, для чего необходимо внести некоторые изменения в конструкцию и оборудование катеров. Это еще одна бюрократическая препона.

Одновременно в комитете по транспорту, говоря о перспективах аквабусов, корреспонденту «ВП» объясняют, что сейчас специалисты изучают и анализируют эффективность нового вида транспорта по затратам, по пассажиропотоку... Господа, совершенно непонятно, как можно делать какой-либо анализ при полном отсутствии информации. Как можно узнать, востребован ли тот или иной маршрут, не пустив по нему катер? Одновременно предложения пустить катер по новому маршруту пылятся в кабинетах комитета по транспорту, связанного юридическими условиями, и ждут результатов анализа. Замкнутый круг. В таких условиях ничего нового сделать не получится.

Михаил ТЕЛЕХОВ, фото Натальи ЧАЙКИ

## СХЕМА ПРЕДЛАГАЕМЫХ ВОДНЫХ МАРШРУТОВ



Обсуждаем!  
vppress.ru

