



УДК 656.629

ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКИХ МАРШРУТОВ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА, ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЯ

К.В. Гоголев, лаборант кафедры системного анализа и логистики ГУАП.

В статье рассмотрены исторические аспекты развития городских маршрутов водного транспорта Санкт-Петербурга, а также проблемы, сдерживающие динамическое развитие пассажирских перевозок внутренним водным транспортом в Санкт-Петербурге, предложены пути их решения.

Ключевые слова: водный транспорт, причал, городские причалы Санкт-Петербурга, аквабус.

Водный транспорт — старейший из видов внутригородского транспорта в Санкт-Петербурге. На каждом этапе развития города водным перевозкам придавалась особая роль.

Санкт-Петербург возводился Петром I в 1703 году как морской, портовый город. Требованием ко всем постройкам и районам города была максимальная доступность водным транспортом.

Пётр I, сам будучи приверженцем всего, что связано с водой и мореплаванием, требовал от горожан преодолевать водную стихию на лодках или в особых случаях на паромов, желая тем самым приучить их к воде. Интересно, что в XVIII веке по рекам и каналам города курсировали самые настоящие венецианские гондолы.

В городе были возведены пристани, причалы, порты. Практически вся береговая линия имела различные причалы, расположенные на небольшом расстоянии друг от друга. Все крупные предприятия города имели выход к воде.

В 1873 году Санкт-Петербург стал первым городом в России, в котором были пущены речные трамваи, причём первые маршруты появились ещё в дореволюционное время. В качестве внутригородских пассажирских судов использовались небольшие катера-пароходы. Владелец речных трамваев являлась компания «Финляндское общество лёгкого пароходства», а сами суда в народе звали «финляндчиками». Вместимость их была порядка 100 человек. В сущности, это были большие (длиной метров 20) металлические беспалубные лодки, носовая половина была открытая, ничем не защищенная.

Вскоре было учреждено пароходное предприятие купца Шитова. Оба эти общества поддерживали пароходство на Неве и Фонтанке на линиях от Летнего сада к Васильевскому острову, на Петербургскую и Выборгскую сторону, на Крестовский остров, вдоль Невы до Смольного и Охты, с Васильевского острова в Морской порт и др.. Пассажиров эти пароходства перевозили огромное количество. В навигацию 1901 года Финляндское общество перевезло 13,5 миллионов пассажиров, а общество Шитова — 2,7 миллиона!

Все же внутригородское пассажирское сообщение по Неве и Фонтанке имело ряд существенных недостатков, которые в конце концов привели к полной ликвидации этого вида транспорта. Главные из них — возможность действия только в летний период, сравнительная медленность передвижения, приуроченность маршрутов не к направлениям главных пассажирских потоков, а к направлению водных путей, и т. д. [1]



Новшеством, которое позволяло использовать водные пути для перевозки пассажиров в зимнее время, стал «ледовый трамвай». В 1894 году «Финляндское общество легкого пароходства» организовало рельсовый перекат от Сенатской площади на Васильевский остров, который действовал две зимы. (Между Сенатской площадью (ныне площадь Декабристов) и Васильевским островом по наклонно уложенным рельсам под действием силы тяжести бегали маленькие вагоны. Всего-то около 380 метров, но каким успехом пользовался у горожан «рельсовый перекат»! [2]

На подготовку к запуску трамвая по льду Невы было потрачено 28 тысяч рублей. 19 января 1895 года по старому стилю (2 февраля по новому стилю) были запущены две или три линии ледового трамвая, впоследствии сеть была увеличена до 4 маршрутов:

- от Сенатской площади к Васильевскому острову к Академии художеств;
- от Дворцовой набережной к Мытнинской набережной;
- от Суворовской площади к Выборгской стороне;
- от Суворовской площади к Петербургской стороне (проложена последней).

На льду были уложены шпалы и рельсы. Вагоны трамвая получали питание от контактного провода, натянутого на деревянные столбы, замороженные в лед и (второй контакт — рельсы). Колея была однопутной, с разъездами. Использувавшиеся трамваи были сделаны из вагонов конки. Скорость движения достигала 20 км/ч, вместимость вагонов составляла 20 человек. Плата за перевозку — три копейки с пассажира.

Движение начиналось 20 января и заканчивалось 21 марта. Трамвай пользовался большой популярностью как у пассажиров (за сезон перевозилось до 900 тыс. пассажиров), так и у зевак. Зимой 1909/1910 линии были проложены в последний раз. За всё время эксплуатации не было зафиксировано ни одного несчастного случая, самыми серьёзными авариями являлись обрывы проводов (в таких случаях пассажиры шли пешком); был еще случай, когда из-за оттепели река поднялась и испортила пути. [3,4]

В 1969 году открылось круглогодичное паромное сообщение Ломоносов — Кронштадт, полностью заменившее существовавшую до этого ледовую переправу. Специально для маршрута были созданы паромы «Андрей Коробицын» и «Николай Каплунов». Паромная переправа работала вплоть до февраля 2011 года и была прекращена из-за повреждения корпуса парома «Андрей Коробицын»

В начале XXI века неоднократно вставал вопрос об открытии регулярных водных маршрутов для быстрого передвижения по городу. В 2001 году задача по созданию общественного водного транспорта была возложена на городские власти.

В 2004 году в Петербурге был запущен проект «речных автобусов». Эти суда ходили ежедневно по расписанию. На их маршруте находились причалы у Петропавловской крепости, на канале Грибоедова у Невского проспекта, Строгановского дворца и Дворцовой пристани. При этом, по мнению экспертов, они использовались не как вид общественного транспорта, а пассажиры использовали их для речных прогулок. Однако проект так и не заработал из-за высоких цен. Но идея создания водного городского транспорта получила дальнейшее развитие. В соответствии с Законом Санкт-Петербурга от 22.04.2009 «О транспортном обслуживании водным транспортом Санкт-Петербурга» Комитетом по транспортно-транзитной политике разработана концепция нового вида городского транспорта — маршрутного водного такси.



Уже в период навигации 2008 года был открыт маршрут Санкт-Петербург — Кронштадт, на котором работали суда типа «Метеор» [Курортная линия — чисто туристическая, без остановок]. В августе 2010 года были запущены 2 новых линии — от ЦПКиО до Арсенальной набережной [Приморская линия] и от гостиницы «Москва» до Медного всадника [Центральная линия]. В 2011 году была открыта Невская линия — от Свердловской набережной до Рыбацкого, рисунок 1. Также в 2010—2011 годах в систему «Аквабус» как Пригородная линия была включена переправа Ломоносов — Кронштадт (осуществлялась сначала паромными-ледоколами, позже — судами типа «Нева») и была отменена с завершением строительства комплекса защитных сооружений и запуском движения по дамбе.



Рис.1. Схема движения водного такси в 2011 году

По состоянию на 2012 год в городе работали 4 линии аквабусов: Приморская (от Арсенальной наб. до Приморского пр.), Центральная (от Университетской наб. до Свердловской наб.), Невская (от Свердловской наб. до Рыбацкого пр.) и Курортная (от Арсенальной наб. до Зеленогорска). В 2012—2013 годах планировалось запустить еще 4 маршрута. Между тем, по результатам навигации 2011 года, аквабусы были признаны убыточными, что поставило под сомнение дальнейшее развитие маршрутов. В 2012 году для повышения окупаемости цена на аквабус была увеличена почти вдвое. Все катера оснащены спутниковыми навигаторами системы ГЛОНАСС, сигнал от которых поступает на диспетчерский пункт. В навигацию 2012 года стало возможным наблюдать за передвижениями судов через интернет-сайт и оценить время прибытия судов на все причалы. [2]

Так как проект был признан убыточным для города, с 2013 года все линии, кроме Приморской, упразднены. Ожидается прекращение государственного субсидирования системы аквабусов.

В 2014 году с августа по октябрь был реализован проект «Городские причалы Санкт-Петербурга» в пилотном режиме. Проект «Городские причалы Санкт-Петербурга» предполагает формирование перечня городских причалов общего пользования, используемых для посадки и высадки пассажиров, и перечня объектов инфраструктуры, предоставляемых перевозчикам на конкурсной основе для технического обслуживания, ремонта и отстоя судов в навигационный период.



«Городские причалы Санкт-Петербурга» способствуют созданию ситуации, при которой аренда спусков в центральной части города отдельными перевозчиками станет для них экономически не выгодной. Кроме того, благодаря организации централизованной диспетчеризации и автоматической фиксации (СМАУС) использования городских причалов повысился уровень контроля за безопасностью перевозок и посадки/высадки пассажиров.

Оператором проекта «Городские причалы Санкт-Петербурга» является подведомственное Комитета по транспорту Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Агентство внешнего транспорта».

В первом полугодии 2015 года Агентством было организовано функционирование одного маршрута аквабуса «Приморская линия» с 7 остановочными пунктами, рисунок 2. [5]



Рис.2. Схема маршрута аквабуса «Приморская линия»

Согласно проекту «Городские причалы Санкт-Петербурга» причалы в 2015 году были размещены по адресам:

- Арсенальная набережная, спуск напротив площади Ленина;
- Адмиралтейская набережная (напротив Адмиралтейства), спуск №10;
- Английская набережная, напротив Александровского сада, спуск №2;
- Университетская набережная, Румянцевский спуск.
- Приморский проспект, ниже 3-го Елагина моста;
- Мытнинская набережная, ниже Кронверкского моста;
- Петровская набережная, на пересечение с ул. Мичуринской.
- Дворцовая набережная, напротив Летнего сада. [6]



Согласно проекту «Городские причалы Санкт-Петербурга» в 2016 году перечень причалов планируется расширить до 15 адресов. В основном эти причалы будут расположены в исторической части города. А к 2018 году количество причалов возрастет до 18.

С момента запуска водных маршрутов были отмечены следующие недостатки в работе аквабусов и оснащения остановочных пунктов:

- цена билета не покрывает себестоимости поездки, работа судов осуществляется благодаря дотациям из городского бюджета;
- низкая вместительность судов, работающих на городских линиях, приводит к полной заполняемости катеров в часы пик на конечных остановках, вследствие чего аквабусы не останавливаются на промежуточных;
- из-за низкой скорости аквабус неконкурентоспособен при движении на большие расстояния;
- официальная информация на стендах не всегда актуальна.

Для решения проблемы развития городских водных маршрутов необходимо:

1. оптимизация схемы размещения городских причалов;
2. прогнозировать и повышать спрос на услуги водного транспорта;
3. повышать вместимость или количество судов на линии в зависимости от её загруженности;
4. повышать эффективность использования причалов и иных объектов инфраструктуры водного транспорта, находящихся в собственности Санкт-Петербурга;
5. развивать системы эффективного регулирования и управления использованием объектов инфраструктуры водного транспорта, находящихся в собственности Санкт-Петербурга, в целях организации пассажирских перевозок внутренним водным транспортом.



СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Олег Спенглер: «Как и на чем ездили петербуржцы» // 2005 Статья в журнале «Нева», выпуск №8: <http://magazines.russ.ru/neva/2005/8/spen21.html>
2. Леонид Харитонов: «Пассажирский транспорт Санкт-Петербурга и окрестностей с древнейших времен» // 2015 Интернет-дайджест-энциклопедия <http://www.kupsilla.ru/trspb.htm#12>
3. От конки до трамвая : Из истории Петербургского транспорта: Альбом / -сост.: Е. Шапилов, -сост.: М. Величенко, -сост.: Л. Процай, -сост.: Н. Буйнякова. — СПб. : Лики России ; М. : Джулия, 1993. — 239.
4. Трамвай и троллейбус Санкт-Петербурга. — СПб. : Лики России, 1997. — 240 с
5. Причалы общего доступа [Электронный ресурс] // 2015 СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта» – Режим доступа: <http://avt.spb.ru/>
6. Причалы Санкт-Петербурга [Электронный ресурс] // 2015 СПб ГКУ «Агентство внешнего транспорта»: <http://www.prichal-spb.ru/>