

МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ОБОСНОВАНИЮ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОЙ ФОРМЫ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР ВОДНОГО ТРАНСПОРТА В ГОСУДАРСТВЕННОМ СЕКТОРЕ ЭКОНОМИКИ

Проведенные исследования показали, что основными элементами системы водного такси являются:

- объекты береговой инфраструктуры, необходимые для обеспечения пассажирских перевозок с использованием судов водного такси;
- парк судов, соответствующих требованиям к водному такси в Петербурге;
- эксплуатанты судов, предоставляющие услуги водного такси – юридические лица и индивидуальные предприниматели (далее – судоходные компании);
- система управления и организации транспортных водных перевозок, а также система диспетчеризации индивидуального водного такси.

Расчет финансово-экономической модели показал, что функции, присущие отдельным элементам этой системы, необходимо распределить по разным юридическим лицам – компаниям, часть из которых будет находиться в собственности Санкт-Петербурга.

При анализе существующей нормативной базы выяснено, что организация в Петербурге системы водного такси как развитие одной из форм *транспортного обслуживания населения* входит в компетенцию Санкт-Петербурга как субъекта Федерации, города федерального значения, а орган, реализующий данные полномочия, должен быть органом государственной власти либо делегировать данные полномочия созданной им организации для осуществления отдельных управленческих функций (ГУ или ГУП).

Производственно-имущественный комплекс водного такси включает:

- инфраструктуру, связанную с обеспечением безопасности судовождения (средства навигационного оборудования, установленные и предусмотренные огни и знаки, гидротехнические сооружения);
- инфраструктуру, ответственную за обеспечение деятельности водного такси (причалы, остановочные пункты, здания, сооружения, комплексы зимнего отстоя);
- пассажирские суда.

Управление имущественным комплексом должен осуществлять хозяйствующий субъект. С учетом высоких затрат на содержание и управление имущественным комплексом водного такси целесообразно рассмотреть механизм разделения управленческих функций между государственным хозяйствующим субъектом (ГУ или ГУП) и коммерческими компаниями, выступающими в качестве операторов маршрутов водного такси (перевозчиков) – судовладельцев, несущих лишь бремя содержания судов.

Задачи ГУ и ГУП целесообразно разделить на два основных направления: обеспечение безопасности судоходства на городских реках и каналах, не вошедших в систему федеральных ВВП, и организация транспортного обслуживания водным такси в Санкт-Петербурге. В перспективе задачи ГУ и ГУП могут быть расширены за счет регулирования других видов перевозок пассажиров морским и внутренним водным транспортом на реках и каналах Петербурга, а также обеспечения безопасности судовождения маломерных прогулочных судов.

Основные задачи в области организации транспортного обслуживания населения судами водного такси следующие:

- оперативный контроль за своевременным выпуском судов маршрутного водного такси на каждый маршрут, контроль за соблюдением рейсового задания и регулярности движения судов на маршрутах;

¹ Генеральный директор СПб ГУ «Управление водного транспорта». E-mail: cttp@cttp.gov.spb.ru

- координация движения судов водного такси с другими видами городского транспорта;
- передача на суда диспетчерских распоряжений судовладельцев по выполнению рейсового задания или иным вопросам;
- передача судовладельцу в согласованном с ним порядке информации о дислокации судов;
- распределение свободных судов индивидуального водного такси по основным стоянкам с учетом спроса населения;
- прием заказов и осуществление заказных перевозок судами индивидуального водного такси.

Задачи в области организации транспортного обслуживания населения судами водного такси, осуществляемые ГУ (ГУП) совместно с перевозчиками (судовладельцами):

- регулирование движения судов маршрутного водного такси на всей сети маршрутов;
- контроль за эффективным использованием судов водного такси;
- принятие мер по оказанию своевременной технической помощи на линии;
- обеспечение функционирования комплекса зимнего отстоя и технического обслуживания судов водного такси;
- управление штрафными стоянками для маломерного прогулочного и пассажирского флота.

Оператором маршрутов водного такси может быть любое лицо, заключившее с городом договор публичного характера на перевозку пассажиров маршрутным водным такси на установленном маршруте (маршрутах) и принимающее на себя полную ответственность за его осуществление в качестве перевозчика. В качестве последнего может выступать коммерческое юридическое лицо любой организационно-правовой формы, предусмотренной ГК РФ.

Согласно экономическим расчетам, приобретение Петербургом судов водного такси за счет городского бюджета невыгодно. Целесообразно привлечение для работы на маршрутах судовладельцев, преимущественно уже работающих на рынке водных пассажирских перевозок, или судовладельцев судов, подпадающих под критерии судов водного такси индивидуального пользования. В отдельных случаях может быть предусмотрено субсидирование судовладельцев (перевозчиков) на цели реновации флота, проектирования и строительства новых судов. Судовладельцы (перевозчики) могут быть любой организационно-правовой формы, дающей правовые основания для получения лицензии на перевозку и осуществления коммерческой деятельности.

Управление инфраструктурой водного такси на этапе организации и развития системы должен осуществлять хозяйствующий субъект в создаваемой организационно-правовой форме ГУПа. В ведении ГУПа должен находиться комплекс (комплексы) по зимнему отстоя и техническому обеспечению судов водного такси, в перспективе – штрафстоянка для маломерного флота, часть участков набережных – спусков, используемых в качестве остановочных пунктов водного такси, причальная инфраструктура, здания и сооружения диспетчерской службы и оборудование для ее работы, кассы и помещения охраны причалов.

Участки городских набережных, спуски, сформированные КУГИ как объекты недвижимости, передаются в безвозмездное пользование для целей водного такси формируемому ГУП, ответственным за эксплуатацию набережных и соблюдение охранных обязательств (в случае необходимости) остается ГУП «Мостотрест».

Особенностью создаваемого ГУП является возможность работы «в убыток», если имеет место социальная составляющая перевозок или реализуются городские проекты по развитию системы внутригородского транспорта и снижению нагрузки на наземный транспорт и городские автомагистрали.

Диспетчеризация судов водного такси и транспортного обслуживания должна быть возложена на Санкт-Петербургское ГУ (ГУП).

Городские малые реки и каналы не входят в систему федеральных внутренних водных путей (ВВП). Федеральным законодательством не предусмотрено содержание внутренних водных путей, не входящих в систему федеральных, и регулирование движения судов на них органами федеральной власти. Поэтому до принятия соответствующего нормативного акта, устанавливающего полномочия по содержанию внутренних водных путей на городских реках и каналах Петербурга, регулированию движения судов на них могут быть возложены на город.

Регулирование движения судов на региональных ВВП СПб осуществляется региональной диспетчерской службой во взаимодействии с диспетчерскими службами ГБУ «Волго-Балт», СУДС АМП, судовладельцами.

Поскольку в законодательстве Петербурга различия между функциями и задачами создаваемых ГУ и ГУП размыты, с целью экономии бюджетных средств и улучшения управляемости всей системы водного такси целесообразно создать единый хозяйствующий субъект с участием Петербурга (в форме ГУ или ГУП), на который возложить задачи по управлению береговой инфраструктурой водного такси и осуществлению диспетчерских функций. Содержание судов водного такси и их экипажей должно осуществляться частными компаниями, действующими в любой организационно-правовой форме, предусмотренной Гражданским кодексом РФ.

Предложения по нормативному регулированию водного такси должны быть направлены:

- на повышение эффективности работы городского водного такси;
- создание и обеспечение работы новых городских маршрутов водного такси как транспорта общественного пользования с учетом потребностей жителей и гостей города;
- эффективное использование городского имущества, причалов и инфраструктуры водного такси;
- создание условий, направленных на стимулирование судовладельцев к постройке и приобретению пассажирских судов водного такси новых типов, повышенного комфорта и безопасности;
- повышение требований к качеству предоставляемых услуг по перевозке и сопутствующих услуг, связанных с этими перевозками;
- расширение городских программ и создание благоприятных условий для их реализации (налоговые льготы и преференции, целевая аренда набережных и безвозмездное пользование отдельными из них, бюджетное финансирование расходов на содержание отдельных маршрутов и др.);
- внедрение европейских стандартов и широкое применение опыта зарубежных стран в повышении качества услуг городских водных пассажирских перевозок;
- комплексное информационное обеспечение деятельности в сфере предоставления услуг водных пассажирских перевозок.

Для организации и развития в Петербурге водного такси необходимо разработать проект закона Санкт-Петербурга «О водном такси в Санкт-Петербурге», создать терминологический аппарат, необходимый для четкого понимания субъектов правоотношений в области перевозок пассажиров судами водного такси и предмета регулирования данного закона.

Список литературы

1. Асаул, Н. А. Инновационный сценарий развития транспортно-логистического комплекса Санкт-Петербурга /Н. А. Асаул// Экономическое возрождение России. – 2008. – № 4(18). – С. 12–19.
2. Гужва, Е. Г. Потребление как национальный приоритет: российская специфика /Е. Г. Гужва // Экономическое возрождение России. – 2007. – № 3(13). – С. 12–19.

3. *Каргина, О. С.* Перспективы развития водного пассажирского транспорта в Санкт-Петербурге /О. С. Каргина// Вестник гражданских инженеров. – 2009. – № (20). – С. 67–70.
4. *Каргина, О. С.* Проблемы собственности и критерии эффективности государственного предпринимательства в российской экономике /О. С. Каргина// Экономическое возрождение России. – 2009. – №3(21). – С. 59–65.
5. *Кузык, Б. Н.* О долгосрочном прогнозировании и стратегии инновационного развития России в XXI веке /Б. Н. Кузык // Экономическое возрождение России. – 2004. – № 2. – С. 5–13.
6. *Ляшенко, Н. А.* Роль муниципалитета в развитии города/Н. А. Ляшенко // Экономическое возрождение России. – 2005. – № 1(3). – С. 33–36.
7. *Минакир, П. А.* Рыночные трансформации: идеи и реальность /П. А. Минакир// Экономическое возрождение России. – 2004. – № 2. – С. 14–19.
8. *Рыбаков, Ф. Ф.* Перспективы социально-экономического развития Санкт-Петербурга /Ф. Ф. Рыбаков // Экономическое возрождение России. – 2008. – № 1(15). – С. 56–61.
9. *Шалмуев, А. А.* Основные составляющие потенциалов регионального развития /А. А. Шалмуев // Экономическое возрождение России. – 2006. – № 4(10). – С. 57–61.

The literature list

1. *Asaul, N. A.* The innovation scenario of development of a transport logistical complex of St.-Petersburg/N. A. Asaul//Economic revival of Russia. – 2008. – № 4 (18). –P. 12–19.
2. *Guzhva, E. G.* Consumption as a national priority: Russian specificity /E. G. Guzhva// Economic revival of Russia. – 2007. – № 3 (13). – P. 12–19.
3. *Kargina, O. S.* Prospects of development of water passenger transport in St.-Petersburg /O. S. Kargina //the Bulletin of civil engineers. – 2009. – № (20). – P. 67–70.
4. *Kargina, O. S.* Problems of the property and criteria of efficiency of the state business in the Russian economy/O. S. Kargina //Economic revival of Russia. – 2009. – №3 (21). – P. 59–65.
5. *Kusuk, B. N.* About long-term forecasting and strategy of innovatsion th development of Russia in the XXI-st century/B. N. Kusuk //Economic revival of Russia. – 2004. – № 2. – P. 5–13.
6. *Lyashenko, N. A.* Rol of municipality in a development of the city/N. A. Lyashenko //Economic revival of Russia. – 2005. – № 1 (3). – P. 33–36.
7. *Minakir, P. A.* Market transformations: ideas and a reality/P. A. Minakir //Ekonomic revival of Russia. – 2004. – № 2. – P. 14–19.
8. *Rybakov, F. F.* Perspektivy's fishermen of social and economic development of St.-Petersburg/ F. F. Rybakov //Economic revival of Russia. – 2008. – № 1 (15). – P. 56–61.
9. *Shalmuev, A. A.* Osnovnye components of potentials of regional development/A. A. Shalmuev //Economic revival of Russia. – 2006. – № 4 (10). –P. 57–61.