

Потенциал речных просторов



Автор: Константин ВОЙНОВ

Источник: [Транспорт России](#)

В интервью, опубликованном в конце минувшего года в газете «Вестник Росморречфлота» (приложение к газете «Транспорт России»), руководитель Федерального агентства морского и речного транспорта Александр Давыденко обратил внимание на то, что в последнее время речные перевозки выходят из кризиса. В частности, все более популярным и востребованным становится круизный бизнес на ВВП. Так, по данным Всемирной туристической организации, даже в условиях экономического кризиса круизный отдых оставался единственным прибыльным направлением мирового туризма. С необъятными российскими речными просторами грех не развивать этот бизнес.

Традиции и возможности

Речные круизы популярны во всем мире. Хотя данный туристический продукт имеет определенные трудности в завоевании широкого рынка. Главная из них – высокая цена. Но тем не менее этот продукт очень хорошо продвигается на европейском туристическом рынке, и спрос на него растет из года в год.

Традиции речного круизного туризма в России имеют давние корни, что неудивительно, учитывая огромный объем культурно–исторического

наследия нашей страны в сочетании с развитой системой внутренних водных путей – поистине идеальное сочетание для данного вида отдыха, которым может похвастаться далеко не каждая страна. Роль речного туризма сложно переоценить: это один из любимых и популярных видов отдыха не только среди наших соотечественников, но и среди иностранных путешественников: доля «круизников» составляет порядка 13% всех зарубежных туристов, посещающих нашу страну.

Российская Федерация обладает уникальными возможностями для организации речных путешествий. Реки, озера и каналы в европейской части позволили соединить Балтийское, Белое, Азовское, Черное и Каспийское моря. Россия обладает самой большой сетью рек. Протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей составляет около 100 тыс. км, из них более 16 тыс. км – это искусственно созданные каналы и водохранилища. Удобная, эффективная водотранспортная магистраль соединяет Северо–Западный, Центральный и Южный районы страны.

В настоящее время увеличился интерес иностранных туристов к речному туризму в России. Только в Санкт–Петербург ежегодно речные круизные суда совершают около 500 заходов, перевозя более 200 тыс. пассажиров, около 150 тыс. из которых — иностранцы.

Основными центрами путешествий по внутренним водным путям традиционно считаются Москва, Санкт–Петербург, Нижний Новгород и Самара. Именно в этих городах сконцентрирована основная масса туристических операторов, специализирующихся на данном виде отдыха, и собственно круизного флота. К слову сказать, на протяжении последних нескольких лет эта отрасль переживала весьма бурный подъем: мы оцениваем совокупный объем рынка в 2010 году в 7,5 млрд рублей; буквально за последние пять–шесть лет этот показатель увеличился почти вдвое. Совокупное число пассажиро–мест – порядка 25 тысяч, общее число эксплуатируемых круизных судов перевалило за сотню.

Наиболее популярным маршрутом среди российских и зарубежных туристов является круиз Москва – Санкт–Петербург в связи с его незначительной продолжительностью и большим числом объектов показа на пути следования.

Второе место по популярности прочно удерживают круизы «выходного дня» из Москвы до Углича или Твери и из Петербурга до Валаама, если не брать в расчет иностранных туристов, для которых маршрут Москва – Санкт–Петербург является практически единственной альтернативой, то массовая доля непродолжительных круизов «выходного дня» составит не менее 25% об общего объема перевозок. Также весьма популярны круизы по Каме до Перми и южное направление (Астрахань, Волгоград).

Большую популярность приобрели долгосрочные круизы по рекам Обь, Иртыш, Лена, Енисей, Амур.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что туристские и экскурсионно–прогулочные перевозки являются рентабельными и представляют собой достаточно стабильный сегмент рынка. Ежегодно открываются новые

стоянки на круизных маршрутах, улучшается качество и разнообразие предоставляемых услуг.

На долю туристских маршрутов приходится 2% от общего объема пассажирских перевозок, но при этом пассажирооборот здесь составляет более 40% общего пассажирооборота в связи с большей дальностью перевозок, в среднем – около 1000 км /человек.

Перевозки туристов на речных теплоходах позволяют увеличивать поступление финансовых средств в бюджеты различных уровней, способствуют занятости населения и в целом имеют мультипликативный эффект.

Не обмелеть бы рекам судами...

В связи с тем, что экономическая ситуация в стране стабилизируется, в ближайшие годы ожидается повышение спроса на экскурсионно–прогулочные и туристские перевозки. Соответственно, можно ожидать и увеличения показателей пассажирских перевозок по рекам России. Встает вопрос: а на чем будем возить?

В настоящее время на внутренних водных путях Российской Федерации эксплуатируются 1100 пассажирских судов, которые делятся на три основные группы:

1. Крупные водоизмещающие суда для длительных поездок и туристических путешествий (зарубежной постройки);
2. Малые водоизмещающие суда, обслуживающие местные, пригородные, внутригородские, экскурсионно–прогулочные линии и переправы (отечественной постройки);
3. Скоростные суда (отечественной постройки).

К большому сожалению, пассажирский флот морально и физически устарел и в ближайшие годы подлежит массовому списанию.

Подпрограммой «Внутренний водный транспорт» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусмотрено строительство судов пассажироместимостью 212 человек проекта «Золотое кольцо» с общим объемом финансирования 33 млрд рублей из внебюджетных источников.

Отечественные судостроительные предприятия готовы строить новый пассажирский флот. И такие факты есть. Пополнение новыми судами осуществляется в регионах, органы исполнительной власти которых, понимая социальную значимость речных пассажирских перевозок, приобретают теплоходы за счет собственных средств: Красноярский край, Ханты–Мансийский автономный округ, Татарстан и другие.

Флот для местных социально значимых маршрутов постепенно обновляется. Хуже обстоит дело с заменой туристического круизного флота.

На данный момент судо-владельцы в основном работают по программам пере-оборудования и модернизации пассажирских судов, делая более комфортабельными каюты, рестораны и салоны. Это прежде всего

Московское, Волжское и Северо–Западное пароходства, ООО «Пассажирский флот», ООО «Ортодокс».

Однако модернизация, какой бы глубины она ни была, не решит главную проблему: отсутствие нового крупнотоннажного пассажирского судостроения. При сохранении нынешнего положения дел уже через 10–15 лет объем туристских перевозок внутренним водным транспортом сократится в два раза, а через 25 лет само понятие речного круиза исчезнет. В отдельных случаях ведущие судоходные компании пытаются самостоятельно реализовать программы строительства пассажирских судов. Так, например, в целях восстановления «Московской кругосветки» ООО «Судоходная компания «Ока» приступило к строительству на Городецком судоремонтном заводе мелкосидящих пассажирских судов с колесными двигателями. Благодаря примененным новым конструктивным решениям головной теплоход «Сура» имеет уникальные эксплуатационные характеристики: осадка до 1 м, возможность подхода к необорудованному берегу, самоснятие с мели путем опускания гребных колес на грунт, низкие удельные эксплуатационные расходы. Судно займет пустующую нишу пассажирского флота для малых рек.

ОАО «Московское речное пароходство» планирует строительство нового скоростного пассажирского и прогулочного флота взамен устаревших судов типа «Ракета» и «Москва».

Оригинальную схему финансирования строительства пассажирских судов для региональных линий применяют администрации Красноярского края и Ханты–Мансийского автономного округа. Они выкупают скоростные пассажирские суда у верфи и передают их в аренду частным пассажирским компаниям.

Решение проблемы также может лежать в сфере лизинга. Но при этом необходимо учитывать сезонность работы речного транспорта, что существенно увеличивает срок окупаемости любого проекта.

Что день грядущий нам готовит?

Между тем то, что сейчас делается по обновлению круизного флота, это все же единичные направления, которые не решают задачу в отрасли. Сегодня необходима концепция новых пассажирских теплоходов, которая должна предусматривать помимо повышенного уровня комфортабельности кают и высокой пассажироплощадности и возможность их эксплуатации в межнавигационный период. Фактически речь идет о создании судов класса «река–море», которые могли бы по окончании навигации на реке быть использованы в теплых морях; другой альтернативой могло бы стать их использование в качестве гостиниц в зимний период. Указанные меры позволят не только обеспечить работой экипажи и персонал теплоходов, но и значительно сократят период окупаемости вложений в строительство этих судов.

Такие меры позволят вывести речные пассажирские, круизные и маршрутные

перевозки из кризиса, провести обновление флота, повысить безопасность судоходства, обеспечить потребности населения и экономики страны. Однако одним лишь судостроением проблема развития рынка речных круизов не исчерпывается: необходимы развитие портовой инфраструктуры, обустройство причальных стенок, строительство многофункциональных пассажирских терминалов, наконец, развитие туристической инфраструктуры – в последнем деле ведущая роль должна принадлежать непосредственным игрокам рынка, то есть туроператорам.

К сожалению, многие интересные стоянки на пути следования круизные суда обходят стороной только потому, что там нет даже самых элементарных условий для приема туристов, в первую очередь иностранных.

Приведу пример. Главной рекой речного туризма остается река Волга. Волжский водный путь и прилегающая к нему территория представляют собой необычайно привлекательное туристское пространство. Регион обладает выгодным для привлечения туристских потоков географическим положением. Простираясь с севера на юг более чем на 1300 км, Волга открывает перед круизными туристами четкую природную зональность, разнообразие ландшафтов, начиная от тайги в Ярославско–Костромском плесе и заканчивая ландшафтами внутриматериковых полупустынь в нижнем течении реки. Путешествуя вниз по реке, всего за неделю можно побывать в разных природных зонах, каждая из которых по–своему прекрасна и живописна. Таким образом, природный потенциал территории, прилегающей к «главной водной дороге страны», отличается разнообразием и многогранностью.

Поволжье имеет богатое историческое прошлое, вследствие чего характеризуется высокой концентрацией уникальных исторических и социально–культурных объектов, а также широким развитием народно–художественных промыслов. Культура и природа Поволжья являются основными элементами туристского интереса.

Объекты, посещаемые туристами во время путешествия, способствуют удовлетворению человеческой потребности в познании нового и повышении своего культурного уровня. Волжский водный путь имеет очень большое значение для развития туризма в России.

Несмотря на столь высокую оценку рекреационного потенциала Волжского водного пути и прилегающей к нему территории, их использование отличается крайней неравномерностью – наибольший туристский поток наблюдается в верхнем течении Волги. При движении вниз по реке его плотность в силу разных причин уменьшается.

Возобновление активного равномерного круизного судоходства на всем протяжении Волги в настоящее время является приоритетным направлением политики волжских регионов в сфере рекреации, способствующим укреплению межрегиональных связей, а также связей между органами управления туризмом и частными фирмами, работающими на круизном рынке.

В целом Росморречфлот оценивает перспективы развития туристских

перевозок по водным путям как достаточно оптимистичные. Да, проблемы существуют, но самое главное, что есть заинтересованность в развитии сегмента как со стороны бизнеса, так и со стороны государства.

Collection by gagarinalg.ru