

Генеральный директор круизной компании «Водоходъ-Санкт-Петербург» Олег Зеленков считает, что при целенаправленной поддержке властей развитие речного круизного туризма в России могло бы ускориться. В первую очередь бизнесу необходимы недорогие кредиты, которые позволят компаниям «вкладываться» в береговую инфраструктуру и строительство новых судов.



Если сравнивать ситуацию с прошлым годом, то в этом сезоне результаты значительно лучше. — считает Олег Зеленков — Главное отличие состоит в том, что на рынок вернулись корпоративные клиенты, которых в 2009-м было крайне мало. Конечно, навигация лета 2010 года не такая пиковая, как в 2008-м, но в целом объемы пассажирских перевозок начали расти. Во многом это связано и с тем, что операторы не стали повышать цены на путевки. По нашей компании за сезон перевезено около 50 тыс. круизных пассажиров и около 500 тыс. — на внутригородском флоте Петербурга.

Какие маршруты пользуются наибольшим спросом?

В основном, клиенты предпочитают приобретать круизы небольшой продолжительности, до 3-5 дней. В нашем регионе это, прежде всего, разные варианты путешествий на Валаам и Кизи. Однако есть спрос и на более длинные поездки. В Москву, Пермь, Казань — вплоть до Астрахани. Вместе с тем доля предложений по таким речным круизам не превышает 10-15% от их общего числа. В основном, длинные рейсы по Волге на юг предлагаются в конце сезона, когда погода в наших широтах начинает портиться. Самым же популярным маршрутом средней продолжительности, безусловно, является линия Петербург-Москва. В сезон на ней обычно работают больше десятка круизных операторов и около трех десятков теплоходов.

Сейчас нередко сетуют на то, что на водных путях нет соответствующей времени инфраструктуры. Так ли это?

Все определяют спрос и предложение. На мой взгляд, если по какому-то маршруту налажено интенсивное движение теплоходов – всегда найдутся предприимчивые люди, готовые организовать стоянки и нужную береговую инфраструктуру. Яркое тому подтверждение – деревня Мандроги, которая постепенно стала обязательно посещаемым экскурсионным объектом. И если бы даже в Великий Новгород теплоходы ходили так же часто, как по Волге – то и на реке Волхов появились бы и «зеленые» стоянки.

Каковы, на ваш взгляд, главные проблемы речного круизного туризма?

Основная проблема – отсутствие на местах комфортабельных автобусов. Ведь современные машины в достаточном количестве есть только в Москве и Петербурге. И нынешним жарким летом, например, были случаи, когда туристы отказывались от береговых экскурсий только потому, что им не могли предоставить автобусы с кондиционером. И их можно понять: ехать час-другой в машине без кондиционера по 35-градусной жаре невыносимо. В этом вопросе свое слово могло бы сказать и государство: если у нас нет своих заводов, которые способны строить автобусы туристического класса, то, наверное, надо создать условия для их ввоза из-за рубежа. Конечно, подчас есть трудности и с экскурсионным обслуживанием, так как найти хорошего гида сложно. Что касается флота, то надо быть реалистами: в ближайшие годы новые суда в России появятся вряд ли. И надо думать, как правильно использовать те, что есть.

То есть идти по пути их дальнейшей реновации?

Да. Навигация у нас непродолжительная (не более 6 месяцев), суда ходят в пресной воде, и поэтому их корпуса и главные механизмы, несмотря на возраст, находятся в хорошем состоянии. Поэтому основное направление реновации – изменение уровня комфортности для пассажиров. И если раньше речь шла о переделке интерьеров баров и ресторанов, замене мебели в каютах, то сейчас несколько компаний занимаются комплексной реконструкцией теплоходов с той целью, чтобы повысить общий уровень комфорта. Иногда – до 4*. Такие примеры есть. Новые суда того класса, который нужен на реках и озерах России, скоро появятся вряд ли. Просто потому, что это очень дорогие

и малокупаемые проекты. Пока не будет кредитов по разумной ставке, частный бизнес не сможет самостоятельно заниматься финансированием таких капиталоемких проектов, как строительство новых теплоходов. Строительство т/х «Сура», безусловно, очень важный и нужный проект, который позволил бы ходить по мелководным рекам типа Оки, но пока не будет новых теплоходов вместимостью от 200 человек, всем придется заниматься реновацией старых...

На ваш взгляд, достаточно ли внимания уделяет развитию речного туризма государство?

Его основная задача – поддерживать в пригодном состоянии инфраструктуру. Безусловно, к ней и сейчас есть масса претензий. Но нельзя не видеть того, что в последние годы власти выделяют на эти цели крупные денежные средства. Благодаря им ремонтируют шлюзы, очищают каналы и строят новые подходные стенки. В целом государство свою задачу выполняет. Хороший пример в этом отношении – строительство пассажирского порта «Морской фасад» в Петербурге, в составе которого будет находиться и речной порт. Во всяком случае, уже в следующем году в нем должна появиться причальная стенка длиной 50 м, которая позволит быстрее и удобнее обслуживать пассажиров. Вместе с тем увеличение потока туристов снова порождает проблему: для их вывоза в Петергоф, к примеру, уже не хватает скоростных судов. И здесь, скорее всего, без низкой ставки рефинансирования тоже не обойтись...

Текст & фото Владимир Сергачев