

Водный туризм в России: «быть или не быть»

Андрей Великанов 29 октября в Петербурге состоялся VII Международный форум «Водный туризм». Он проходил в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург – морская столица России».

Проводился он уже в пятый раз, но в нынешнем году к этому мероприятию было приковано особое внимание, ведь на августовском Госсовете Президент РФ дал поручения профильным министерствам и ведомствам по разработке комплекса мер, направленных на развитие речного и морского туризма в России. Иногда В. В. Путин следит за выполнением своих наказов, и напутственное слово к участникам форума полярника А. Н. Чилингарова только подкрепило догадки сегодняшних рекреационных патристиков: колода может разложиться так, что и в сторону российских рек и озер вот-вот пойдет денежный ручеек.

Теперь, возможно, дело сдвинется с мертвой точки, и отрасль, пребывавшая в анабиозе более четверти века, все-таки обретет второе дыхание. Хотя... от выступлений некоторых полномочных личностей из президиума создавалось четкое ощущение – к нам в гости прибыли марсиане!

Я много путешествую по России и знаю не понаслышке – путешествовать по нашим водным путям архисложно. В рамках форума много внимания было уделено яхтенному туризму.

Если вы думаете, что яхтенный туризм – это обязательно парус, то глубоко ошибаетесь – весь российский яхтенно-парусный туризм происходит теперь в Средиземноморье, а увидеть странствующий парус на ВВП России будет за счастье. В 21 веке это уже полная экзотика, как Тур Хейердал и его «Кон-Тики». Так

что сейчас внутренний водный туризм – это на 99% моторы и все что с этим связано.

По большому счету, в данной сфере у нас в стране полный вакуум, ибо на государственном уровне рекреацией (активным отдыхом населения) никто не занимается. Поэтому, в отсутствие Госплана СССР, на наших водах развился полный бардак. Начиная от законодательных актов, регламентирующих использование маломерных судов. По мнению В. М. Бершадского (заместитель начальника центра обеспечения ГИМС МЧС России), девять законов, регулирующих нашу жизнь на ВВП, очень часто вступают в противоречие

друг с другом. Существующую ныне законодательную неразбериху отметил и депутат Думы С. В. Кривоносов – председатель экспертного совета «по внутреннему и въездному туризму в РФ». Особенно много путаницы стало после принятия два года назад Технического регламента Таможенного союза. Ведь реализовать его требования к корпусам длиннее 6 м практически невозможно.

Еще один пример непродуманного законотворчества – после 2012 г. ПЗС (плавучие заправочные станции) стали приравнивать к МС коммерческого использования, соответственно, и командовать такой заправкой теперь должен дипло-



Фото автора и Владимира Богданова

мированный капитан с 5-летним стажем судовождения. По этому поводу разгорелись немалые дебаты на круглом столе «Перспективы работы НПЗ в РФ». Как оказалось, во всей России всего 50 плавучих заправок, из которых 15 находятся на территории СПб и области.

А прибыльных (из-за короткого сезона) всего две – «Лукойловские», построенные в Питере по проекту «Вода – Берег», где понтон пришвартован к набережной со стационарной АЗС. По словам запращиков, на запуск одной обычной НПЗ требуется 25 млн руб., а при 4 месяцах навигации эту сумму отбить просто невозможно. Было как-то не очень понятно – зачем тогда копыа ломать и открывать эти плавучие станции себе в убыток.

Проблемы внутреннего водного туризма в РФ заключаются в полном отсутствии береговой инфраструктуры (нет марин, заправок, гостиниц и т.д.), и поход на 300 верст от пункта приписки судна у нас считается почти экстремальным.

Да и кто здесь ходит за три моря? В Москве, где сосредоточены 90% корпусов премиум-класса, средняя норма ходовых часов на моторную яхту – не более 10 за сезон. Для многих столичных деятелей владение яхтой считается обязательным атрибутом богемной жизни и показателем собственной успешности и исключительности.

В этой связи очень показательным звучало выступление А. В. Шумейко, представителя «Буревестник Групп», сосредоточенное на вопросах инвестиций в марину западного образца. Эх, кабы эти ребята построили такую современную штуку в Мышкине (Верхняя Волга, Ярославская область), Камышине (Волгоградская область) или Енисейске (Красноярский край), так нет же, все интересы «Буревестника» в Москве (три яхт-клуба), Питере (один) и Сочи (один).



Атлашкин Дмитрий Юрьевич, начальник Северо-Западного управления государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта

Мы там, где деньги – причем тут яхтенный туризм!

По лицам многих выступавших было отчетливо видно, что дальше Московского гидроузла они выбирались лишь в сновидениях. В рамках форума проходил мозговой штурм под громким названием «Продвижение туристического продукта России на мировом и внутреннем рынках». Интересно, был ли кто-нибудь из выступавших на этом «штурме» в городе Угличе? Да-да, конкретно там, где в 1606 г. убили Лжедмитрия и где нынче, на красивейшем волжском берегу, почти рядом с кирпичным кремлем, круизные теплоходы плотненько швартуются третьим бортом. А гостевых причалов для путешествующих частных маломерных судов и вовсе не предусмотрено. Разве что на дебаркадере МЧС, по личной договоренности.

Глядя на докладчиков со стороны, было четко видно, кто занимается конкретным делом, как например, С. А. Медведников из яхтенного клуба «Терийоки», а кто рассчитывает на бюджетные вливания или инвестиции от персидских шахов. Уж очень красочно рассказывал о перспективах яхтенного туризма на Камчатке советник губернатора Н. А. Пегин. Но на вопрос «Как взаимодействовать с пограничным ведомством, ведь по сути дела вся береговая линия Камчатки – это погранзона» ничего вразумительного ответить не смог. Как и в случае с московским «Буревестником», туризм потом, главное – инвестиции... Сергей Евгеньевич Корнеев (заместитель руководителя Федерального агентства по туризму) очень гладко составлял слова о потенциале ВВП страны для водного туризма. Но так же, как и в случае с бессменным зампремьером правительства РФ И. Шуваловым, большинство его красивых фраз к реальной российской действительности применимо не будет.

И цифры захода в наши гавани, предоставленные Федеральной таможенной службой (очень грамотное выступление Е. В. Перовой) говорят о спаде интереса к нашей стране у зарубежных водных путешественников. Если в 2014 г. в юрисдикции Северо-Западного таможенного управления (Архангельск, Кронштадт, Выборг – только в этих местах оформляют частные яхты, прибывшие к нам из-за рубежа) отметились 294 судна, то в навигацию прошедшего сезона – 220! Для сравнения, в Стокгольм ежегодно заходит не менее 20 000 иностранных бортов, подпадающих под категорию «маломерное судно».

Вся лишь разница – в Швеции рекреационный потенциал страны планомерно реализуют, а в России он бережно передается из поколения в поколение, чтобы и наши правнуки могли гордо сказать: «Россия – страна возможностей!» 🇷🇺