

Туризм – дело выгодное



Светлана Хабирова

В июле в Санкт-Петербурге состоялась I Международная конференция «Санкт-Петербург – морская столица России. Морской туризм», организованная и проведенная партией «Единая Россия» при поддержке профильных министерств и комитетов Государственной Думы.

В ходе конференции были рассмотрены вопросы, связанные с круизным бизнесом, возможностями отечественного судостроения в области пассажирских судов, а также выработкой мер по развитию и популяризации яхтенного и катерного туризма во всех регионах РФ.

Тема туризма вынесена на обсуждение в рамках проекта партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург – морская столица России» не случайно. Морские и речные круизы, яхтенный туризм становятся наиболее популярной и быстроразвивающейся отраслью. Так, в Испании, Италии, Греции, странах Скандинавии, Карибского бассейна, где круизный туризм существует и развивается уже многие годы, этот бизнес приносит весомый доход в бюджеты, создаются рабочие места как в самой отрасли, так и в смежных сферах.

В нашей стране положение в этой отрасли туризма в настоящее время остается крайне затруднительным. В России – более 101 тыс. км водных путей, это – природный и культурно-исторический потенциал для развития водного туризма.

Собравшиеся признали, что в данной области существует множество проблем, без разрешения которых дальнейшее развитие невозможно: необходимость во многих районах дноуглубления и укрепления берегов, отсутствие современных оборудованных пассажирских портов и яхтенных стоянок, неудовлетворительное состояние речных причалов, практически полное отсутствие собственного пассажирского флота, отвечающего современным требованиям.

Кроме того, все участники дискуссии со-

шлись во мнении, что «подводными камнями» на пути развития туризма являются пробелы в законодательстве. Так, отсутствие федеральной целевой программы в этом направлении не позволяет государству выделять средства на развитие яхтенной инфраструктуры. По словам представителя Министерства регионального развития РФ Евгения Елисеева, «в существующей концепции долгосрочного развития России, в соответствии с которой средства из федерального бюджета распределяются по региональным, концепции развития туризма нет. Лишь для Центрального и Северо-Западного федеральных округов разработаны положения о развитии туристско-рекреационных зон, причем составляющей частью положения являются меры по развитию речного туризма. Таким образом, в стране пока, по сути, не запланирована статья расходов на развитие туризма». Член Совета Федерации Александр Починков озвучил еще одну сложность законодательного характера. Он подчеркнул, что «развитие водного туризма должно начинаться с городских генеральных планов застройки». Так, в настоящее время только в Петербурге разработана Отраслевая схема развития и размещения объектов маломерного флота. «Но и здесь сказываются издержки русского характера: «если нельзя, но очень хочется, то можно». Этот документ имеет силу закона, тем не менее, если городским властям нужно застроить участок, отмеченный в схеме, коттеджами, он это сделает».

Серьезным тормозом в деле развития яхтинга является «межведомственная подвешенность» – маломерный флот не принадлежит никакому ведомству. ГИМС МЧС России курирует флот, но законодательными инициативами эта структура не обладает. В свете же всего вышесказанного именно такие полномочия властному органу сейчас наиболее необходимы.

Вторым важным моментом в деле развития яхтинга А. Починков назвал развитие инфраструктуры, причем отметил, что «делать это в одном взятом городе бессмысленно. Нужно восстанавливать не только судозаходы, а маршруты».

Если говорить о «статусе яхтсмена», то ни у чиновников, ни у участников конференции не вызвало сомнений то, что в яхтинге необходимо учитывать и социальное направление. Так, глава Комитета по транспортно-транзитной политике Санкт-Петербурга Николай Асаул заявил о намерении развивать социально направленные яхт-клубы и стоянки.

Опыт зарубежных стран показывает, что успех развития туризма напрямую зависит от того, как данная отрасль воспринимается на государственном уровне, насколько она пользуется государственной поддержкой. Так, в Каталонии (Испания) действует 82 яхт-клуба. Все они частные, но при правительстве этого регионального субъекта создана структура, которая координирует работу яхт-клубов, начиная от выпуска объединенной рекламной продукции до юридической защиты своих «подопечных».

Вице-президент Всероссийской федерации парусного спорта Игорь Ченцов подчеркнул, что сейчас «нужна политическая воля и объединение усилий тех, кто заинтересован в развитии яхтинга: только так можно изменить законодательство».

В целом эта конференция стала авторитетной платформой для обсуждения стратегических решений в области развития речного и морского туризма в России. Отрадно, что первый заместитель руководителя фракции «Единая Россия» в Государственной Думе Артур Чилингаров выразил готовность оказывать всестороннюю поддержку проектам, направленным на развитие яхтинга и водного туризма во всех регионах России.