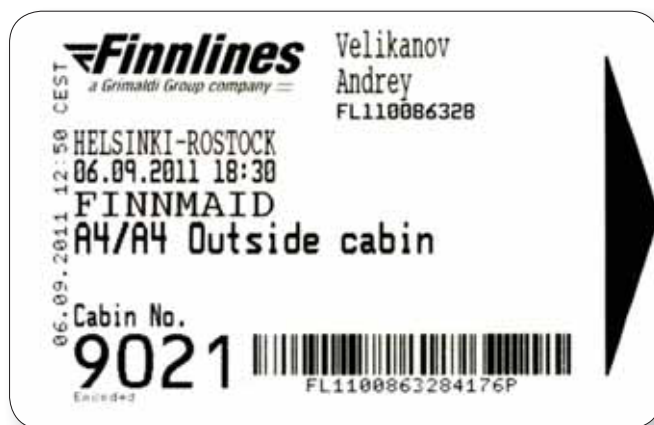




## Семь футов под килем Finnlines

**Андрей Великанов** ■ Никогда не забуду первых впечатлений от морского путешествия на пароме – это случилось поздней осенью 1989 года, когда я въехал на седьмой модели «Жигулей» вишневого цвета внутрь «Константина Симонова», регулярно ходившего тогда по маршруту Ленинград – Хельсинки. Затем восторженно рассказывал приятелям о преимуществе паромного путешествия по сравнению с наземным – четкое расписание, комфортный отдых, экономия денег на заправку, собственная безопасность. К тому же, в той поездке со мною были малолетние дети – сын и дочь, и на шоссейном гололеде в такой компашке папе пришлось бы совсем не сладко.





**М**ного воды утекло с тех пор, давно нет ни СССР, ни Ленинграда, но тяга к путешествиям осталась не только у меня – сегодня нашего непоседливого соотечественника можно встретить в любой точке Земли.

По разным причинам в европейских автомобильных вояжах (иногда даже с катером на прицепе) россияне все чаще стали использовать морские маршруты, и без Балтийского моря тут просто не обойтись.

Сегодня на этих водных путях можно насчитать до десятка крупных морских перевозчи-

ков, но лидирующее положение, бесспорно, занимают суда компании Finnlines.

Прямо из Петербурга на их парамах можно легко отправить груз или лично добраться до латвийского Вентспилса и немецкого Любека, а через Хельсинки (причалы Finnlines расположены в порту Vuosari) до Гдыни, Ростка, Травемюнде, Антверпена, Амстердама, Гуля и Бильбао.

Finnlines (оборот компании в 2010 году был чуть больше 561 млн. евро) является частью итальянской Grimaldi Group – одного из крупнейших в мире грузопассажирских судовых

операторов, деловые интересы которого простираются по всей Атлантике, от шумного Буэнос-Айреса и всегда холодного Галифакса в западном полушарии до африканских Луанды и Касабланки в восточном.

По мнению президента Finnlines Уве Бакоша, в наши дни российское направление становится одним из самых приоритетных на Балтике. Именно поэтому в 2010 году на круглогодичной судоходной линии TransRussiaExpress (функционирует на маршруте Любек – Зассниц – Петербург с 1997 года) появился новый порт назначения – Вентспилс.



Но российская экспансия на этом не заканчивается – совместно с РЖД в Finnlines предполагается продолжить разработку концепции Rail and Sail, позволяющей совместить морские перевозки с железнодорожными.

### После сауны – дегустация вин

Оставив на грузовой палубе автомобиль, мы поднимаемся в довольно просторную каюту с окном такого размера, что назвать его иллюминатором просто язык не поворачивается.

Здесь есть стол, душ, телевизор и даже проводной Интернет (шнур лучше взять с собой).

В принципе, тут могут жить-поживать 4 человека, практически классический семейный вариант.

Всего на судне 5 типов кают: от простенькой десятиметровой до двухкомнатных апартаментов площадью 38 м<sup>2</sup>. Такое удовольствие стоит от 510 до

840 евро в одну сторону (в зависимости от времени года). В эту сумму включены питание пассажиров, мини-бар и фрукты на закуску.

Люди же попроще ночуют в комнатах без окон, а самые экономные «пацаны» коротают темное время суток под синими одеялами в салоне с довольно комфортными «капитанскими» креслами. На одиннадцатой палубе есть сауна с джакузи и фантастическим видом на море. Если не штормит и не дует, можно позагорать, почитать книгу или даже попить пива на открытой части этой палубы.

Поскольку народ в основном «за рулем», то слишком пьяных пассажиров в рейсах не бывает, правда для особенно буйных все равно тут обустроена запирающаяся снаружи гауптвахта.

Трехразовое питание на борту организовано по типу шведского стола, но с национальными финскими оттенками – иногда можно полакомиться

олениной с брусникой, уткой, приготовленной в кисло-сладком соусе на можжевельном пару, морским лососем со свежим укропом, свежепосолённым сайменским сигом и даже золотисто зажаренной ряпушкой с мелко нарезанным репчатым луком и приправленным имбирем картофельным пюре.

Как нам пообещал Кай Таколандер (вице-президент по пассажирским перевозкам, который и отвечает за все такие вкусы), на его «пароходах» в скором времени можно будет даже поучаствовать в настоящей дегустации сухих вин.

Пока же алкоголь продается в барах или магазине tax-free.

### Экономия и еще раз экономия

Конечно, если ты погрузил в паромный трюм 27-тонную 17-метровую яхту Sunseeker Manhattan 52 (такой прецедент был в апреле прошлого года), то это





Президент Finnlines Уве Бакош



Главный маркетолог российского направления Ханну Лумме

будет стоить денег. Но вот если подумаешь, что из Германии до Хельсинки или Питера на этой громадине рукой подать (средняя скорость судов Finnlines 20 узлов), да еще при этом минуя несколько «братских» таможен, то сразу поймешь – сэкономил!

Я побеседовал на борту с подмосковной семьей из трех человек, которые регулярно таким маршрутом путешествуют в Испанию. Как ни пытался выкатить им каверзный вопросик, но ребят все на борту

устроивало, не беспокоило даже отсутствие Wi-Fi. В первую очередь – тишина, спокойствие и добротная кухня. Во вторую – удобное расписание (за исключением ночного отправления из Травемюнде) и площадка для выгула собак на 7 палубе.

Про ночующих в креслах и говорить не надо, например, такой билет от Хельсинки до Гдыни стоит 55 евро, автомобиль – 90. Так что не надо быть Лобачевским, чтобы понять, в какую сторону ветер дует.

Лирическое настроение типичного пассажира Finnlines ощутил и я – ведь так романтично после Балтийского морского поцелуя не спеша пройтись по старинным Ганзейским городам – Гамбургу, Любеку, Росток... Приятно поглядеть и на яхты в Гдыне, которая в этом году будет принимать у себя знаменитую Международную регату учебных парусников The Tall Ships Race. ■

Фото автора

