

# Операторам указали место

Площадь Восстания планируют освободить от туристских автобусов. Это произойдет не сегодня и не завтра, но планы такие у администрации города есть. Такой вывод можно сделать после представления на конференции «Преобразование транспортно-коммуникационных пространств городов», состоявшейся в конце июня в Петербурге, транспортной стратегии Северной столицы, и в частности планов развития комплекса площади Восстания.

Площадь Восстания действительно перегружена транспортом. Об этом говорили многие участники конференции, особенно эмоционально высказался генеральный директор ОАО «Гостиница Октябрьская» В. А. Иванов: «Все, что творится на ней, это безобразие — постоянные пробки, безумные парковочные места, загазованность, и все это в центре города. А нормальной инфраструктуры нет».

Проблему отсутствия необходимой инфраструктуры для транспорта на центральной площади города решил и первый проректор ПГУПС А. П. Ледяев, предложив в качестве альтернативы осваивать подземные пространства площади, создав там коридоры для скоростных автомагистралей по примеру многих европейских столиц.

Как намерены решать эти проблемы в администрации города, пока не слишком ясно. Так, на конференции заместитель председателя Комитета по транспортно-транзитной политике А. В. Львов рассказал о том, что транспортная стратегия Санкт-Петербурга разработана, как и долгосрочная программа развития транспортного комплекса города, до 2025 г. Однако стратегия пока не принята, некоторые ее параметры уточняются. Что касается площади Восстания, то сейчас определяют ее провозную способность, но акцент в развитии будут делать прежде всего на создании



удобств для пешеходов и общественного транспорта.

Закончен в этой связи интерес турбизнеса к будущему этой площади, так как она является местом отправки и прибытия сотен туристских автобусов, следующих из Петербурга за рубеж. Проблема в том, сохранится ли эта площадка на Восстания для туристских автобусов, если будет принята новая стратегия ее развития?

Озабоченность турбизнеса этой проблемой озвучил на конференции генеральный директор ООО «Петротур Сервис» И. Б. Мазулов. Так сложилось, что с 1995 г. с площади Восстания отправляются за рубеж автобусы с туристами. Удобно, что рядом Московский вокзал, многие туристы прибывают в Петербург из регионов России, причем в последние годы этот поток увеличивается. Так как транспортная составляющая в турпакете — основная, путешествия на автобусах выбирают по экономическим соображениям не только жители регионов России, но и зарубежные туристы. Многие покупают комбинированные туры — сначала знакомство с Петербургом, потом выезд за границу. Кроме того, автобус — удобный транспорт для тех, кто отправляется в круиз из Турку на пароме или летит из аэропорта Хельсинки в другие страны.

Как заметил Игорь Мазулов, интересы этой части туристов нельзя не учитывать, тем более что новая программа развития туризма в Петербурге на 2011–2016 гг. предполагает значительное увеличение турпотока в Северную столицу. Однако он признал, что площадь Восстания необходимо разгрузить от транспорта, а ее инфраструктуру нужно совершенствовать, осваивать пространства под землей, например открывать там небольшие кафе, туалеты.

Но, как выяснилось, в планах администрации города — все-таки перенести стоянку туристских автобусов с площади Восстания к станции метро «Парнас» на севере города и к станции метро «Купчино» — на юге. Мотив — стоянка автобусов в центре города (по полчаса с 5 до 7 утра и по 10 минут — с 22.00 до 24.00) — роскошь, тем более что налогов с этого туроператоры не платят, а инфраструктура стоит дорого. Попытка убедить представителя Комитета по транспортно-транзитной политике, что транзитные туристы тоже приносят деньги в бюджет Петербурга, похоже, не была услышана.

После того как площадь Восстания будет реконструирована, турбизнесу предложат платить за аренду мест для автобусов, а это значит — какая-то часть операторов останется в центре города, остальные (в основном небольшие фирмы) уйдут на окраины, чтобы не увеличивать свои расходы и не терять клиентов. Можно предположить, что потеряют все равно, так как часть туристов уже не доберется вовремя до отдаленных станций метро, кто-то предпочтет более простой, без пересадок, способ пересечения границы. Содействием в решении этого вопроса турбизнесу ждать неоткуда. А решать вопрос придется. Лучше сегодня, чем завтра.

Елена МУКОВОЗОВА

# Что тормозит развитие водного туризма

3 июня в рамках Балтийского морского фестиваля состоялся круглый стол, посвященный проблемам развития водного туризма, организованный СЗРО РСТ. Предметом дискуссии стал федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации», а также концепции развития туристического маршрута Москва — Петербург и прилегающих к нему маршрутов на внутренних водных путях европейской части России.

Вице-президент РСТ Сергей Корнеев подчеркнул, что современный российский рынок созрел для развития маломерного флота, а Северо-Западный регион вообще является уникальным с точки зрения богатства водных ресурсов (Балтийское море, Ладожское и Онежское озера) и туристических объектов. Поэтому, несмотря на сложности, дальнейшее продвижение этого проекта, по его мнению, является перспективным.

Эксперт по яхтенному туризму Сергей Акуленко в своем выступлении коснулся ряда задач, которые предстоит решить. Первая — обеспечение безопасности прохода яхт, которая во многом зависит от обновления картографических материалов. Вторая — отсутствие в государственном финансировании средств на навигационно-гидрографическое обеспечение тех акваторий, которые активно эксплуатируются маломерным флотом и

чрезвычайно привлекательны для яхтенного туризма. Решение данных проблем г-н Акуленко видит в координации действий органов государственной власти, общественных и коммерческих структур.

Коммерческий директор Marinetek SPB Анна Лебедева обратила внимание на то, что одной из существенных проблем водного туризма является развитие причальной инфраструктуры. Современные российские условия для стоянок маломерных судов еще не соответствуют европейским нормам. Развитие основного маршрута Москва — Петербург невозможно без создания комфортных условий для швартовки и безопасной стоянки яхтсменов. В этом отношении особенно важно разработать технические решения по заправочным станциям, которые могут стать центральной частью причального комплекса.

И.о. директора Информационно-туристского центра Ленобласти Оксана Суворова рассказала о планах по возобновлению однодневных туристических маршрутов по реке Неве. Первый из них исторического характера: Петербург — Шлиссельбург. Второй — военно-патриотического с посещением плацдарма Невский пятачок, музея «Прорыв блокады Ленинграда», мемориала «Холм славы».

Проблемами развития водного экспеди-

ционного и научного туризма занимается Русское географическое общество. По словам его представителя Александра Ингиловича, главной задачей сейчас становится сохранение культурно-исторического наследия региона, а также реализация программы экологической защиты водных ресурсов Ленинградской области (в частности, Ладожского озера). В планах РГО также проведение изыскательских работ по прокладке маршрутов для людей с ограниченными возможностями.

Для интеграции водных маршрутов на Северо-Западе в международную сеть необходимо развивать инфраструктуру и оборудовать современные пограничные пропускные пункты для яхтсменов в Выборге и Усть-Луге, а также выработать стандарты качества обслуживания на водных маршрутах и предоставления туристских услуг. На решение, в частности, этих задач и направлен проект «О концепции развития водного туристического маршрута Москва — Санкт-Петербург и прилегающих к нему остальных водных маршрутов на внутренних водных путях европейской части РФ», который может стать пилотным в России. Опыт его реализации в будущем послужит основой для создания всех остальных программ водного туризма.

RATA-news