

КОНЪЮНКТУРА

НАМЕРЕНИЯ

Пойдём по воде

ФОТО КОНСТАНТИН ДОЛГАНОВСКИЙ

Окончание. Начало на стр. 1

На первом совещании группы присутствовали министр природных ресурсов, лесного хозяйства и экологии Пермского края Константин Черёмушкин, и. о. начальника управления водных ресурсов Министерства природных ресурсов, лесного хозяйства и экологии Пермского края Ирина Лопатина, министр физической культуры, спорта и туризма Олег Глызин. Краевой минтранс представляла начальник отдела транспортного обслуживания Ольга Копытова. Участвовали в совещании и представители ФБУ «Администрация «Камводпуть», муниципалитетов Усольского, Красновишерского, Осинского районов и руководство круизных компаний.

В итоге было решено, что местные органы самоуправления и администрации городов, примыкающих к водным магистралям Камского бассейна, вынесут свои предложения о возможных туристических маршрутах, а представители ведомств, отвечающих за безопасность движения судов, в частности ФБУ «Администрация «Камводпуть», проанализируют возможность организации этих маршрутов с точки зрения наличия глубин, причалов и пр.

Две пристани на край

Как выяснилось, круизные организации очень заинтересованы в развитии регионального туризма. Так, по словам директора ООО «Бюро туризма «Спутник-РМК» Леонида Маркина, в Перми начинаются круизные рейсы до Астрахани, Самары, Санкт-Петербурга и других городов России. География перевозок обширная. Туристы из Перми, Екатеринбурга, Челябинска садятся на теплоходы в Перми и отправляются в путешествие по реке.

Только у бюро «Спутник» в наличии четыре теплохода: четырёхпалубный «Маяковский» и три трёхпалубных — «Кутузов», «Важов», «Пушкарёв». Каждый из теплоходов способен принять более 200 пассажиров. А ведь в Перми работают и другие туристические компании, и поток отдыхающих, который генерирует «Спутник», — это далеко не все туристы, заинтересованные в отдыхе на реке. Туристические компании в рамках круизных туров знакомят отдыхающих и с достопримечательностями



Главная проблема водного туризма в Пермском крае — отсутствие причалов в прибрежных городах

Пермского края. И вот тут возникают проблемы.

«В Пермском крае существует всего две пристани, которые можно использовать для туристических стоянок, — это Чайковский и Пермь. На протяжении 600 км водного пути от Соликамска до Чайковского — всего две стоянки. Сравним: в Казани примерно на такой же протяжённости водного пути организовано семь стоянок. Правительство Татарстана берёт на себя заботы по обустройству пристаней и созданию экскурсионного потока. А туристические компании (и мы в том числе) платят за стоянку или пользование причальной стенкой. Платим каждый раз — где бы мы ни остановились», — рассказывает директор бюро туризма «Спутник-РМК».

По словам Леонида Маркина, популярны у иногородних и пермских туристов экскурсии в Соликамск, Чердынь, Усолье, Всеволодо-Вильву. Все эти маршруты проходят через Березники. Однако пристани и оборудованной причальной стенки в Березниках нет. «Что же мы делаем? Ставим теплоход на рейд в Березниках и маленькими корабликами довозим людей до берега. Они маловместимы, поэтому приходится делать несколько рейсов. В прошлом году мы договорились с грузовым портом города Березники и высаживали туристов в грузовом порту. Представьте: тури-

сты — в грузовом порту. Но это всё же лучше, чем на перекладных», — сетует директор бюро.

По словам Леонида Маркина, хорошая туристическая инфраструктура существует в Осе, однако и там тоже нет оборудованной причальной стенки. Нет её и в не менее интересном Оханске, и в популярнейшей Усть-Качке. Негде сделать «зелёную стоянку» в ходе долгого, 16-часового пути «Пермь — Чайковский».

«Это вопрос не только экскурсионный. Тут важна ещё и безопасность. Случись что, мы не сможем остановиться, чтобы вызвать скорую. Стоянки должны быть оборудованы хотя бы с разрывом в 5–6 часов», — говорит эксперт.

Турфирмы заинтересованы в первую очередь в создании причальных стенок в Березниках, Осе, Усть-Качке и Соликамске.

«Если бы муниципалитеты взяли на себя эти затраты, к ним пошёл бы поток туристов. Интерес есть, только в прошлом году через нашу сеть Пермский край посетили около 3000 поволжских туристов. Люди приезжали бы, платили за экскурсии, оставляли в малых городах деньги. Туристические компании платили бы за пристань, затраты на обустройство окупились бы», — уверен Леонид Маркин.

Сегодня средний размер платы за причал составляет от 15 до 25 руб. за погонный метр длины теплохода за час стоянки. Можно представить, что в случае активного интереса туристов муниципалитеты и в самом деле со временем оказались бы в выигрыше.

Назад в СССР

История водного туризма в Пермском крае созвучна истории всех советских начинаний. В период перестройки выжили только самые рентабельные из них.

В советское время пассажирские перевозки дотировались благодаря перекрёстному финансированию — часть прибыли от грузовых перевозок перекидывалась на пассажирские. Сейчас структура паромства распалась на мелкие составляющие — порты и судоремонтные предприятия разделились, перекрёстное финансирование стало

невозможным. Тогда пригородные перевозки стали дотировать за счёт краевого бюджета. Так, благодаря дотациям ещё существуют популярные у дачников водные маршруты «Пермь — Заречная», «Березники — Быстрая», речные перевозки по Чусовой.

Проблема с причалами, о которой говорят круизные компании, действительно существует. Впрочем, по признанию речников, она существовала всегда.

Несмотря на то что содержать пристанские участки по закону должны муниципалитеты (так было и при советской власти), денег им на это не хватало никогда. И реально содержанием причалов и пристаней занимались перевозчики (порт Лёвшино, порт Березники, порт Сарапул, пассажирское райуправление города Перми). Порты содержали пристани и дебаркадеры. На крупных пристанях — Оса, Оханск, Елово — были построены грузопассажирские причалы, которые использовали не только грузовые, но и пассажирские суда.

С прекращением транзитных пассажирских перевозок дебаркадеры исчезли, грузовые причалы в Осе, Оханске, Елово стали ветшать. «Чтобы восстановить их сегодня, необходимо обследование, возможно, где-то нужно будет провести дноуглубительные работы», — рассказывают речники.

По разным причинам прекратили свою деятельность несколько причалов в крае: причал бывшей переправы в посёлке Голованово остался без хозяина, причал в Усть-Качке существует, но его просто некому обслуживать. Причал на переправе в Чусовских городках был передан в аренду сторонней организации, которая осуществляет там паромную переправу и использует причал, но на восстановление его не тратится.

Попытки восстановить в Перми туристическое судоходство стали предприниматься пару лет назад. Так, Росморречфлотом в госзадание для «Камводпути» был включён участок от промышленного порта Соликамск до пристани города Соликамска длиной 19 км, включая Боровскую воложку (подход к пристани Соликамска). На восстановление участка выделено из федерального бюджета порядка 30 млн руб. В 2016 году до



В Перми можно организовать яхтенный туризм с участием в международных регатах