

ПЛАНЫ

Паромы из Петербурга: курс на Поднебесную

КИТАЙСКИМ ТУРИСТАМ — «КРАСНЫЕ МАРШРУТЫ»,
ВETERANAM — БЕСПЛАТНЫЕ КРУИЗЫ В МАЙСКИЕ ПРАЗДНИКИ



Сергей Котенев
рассказал
о новшествах
в работе паромов.



В 2010 году регулярное паромное сообщение между Петербургом и Хельсинки возобновляли в ностальгическом антураже. Весь первый рейс был — воспоминание о той эпохе, в которую из Ленинграда в Хельсинки регулярно ходил паром «Константин Симонов». В программе вечернего концерта были перепевы Муслима Магомаева и Эдуарда Хилы (певцом-имитатором выступал Методие Бужор из Молдавии), палубная команда была сплошь из литовцев и эстонцев — советский интернационал. Паромы, «Принцессу Марию» и «Принцессу Анастасию», город запустил, едва выплыв из глобального экономического кризиса 2008 — 2009 годов: намек на стабильность и устойчивость искали в советских временах.

Первая пятилетка плавания принесла расширение географии до Стокгольма и Таллина, и даже до Сочи.

«Росморпорт был фрахтователем судов паромной компании «St. PeterLine» для Олимпийских игр, — напомнил Петр Парин, руководитель ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря», об участии «Принцесс» в Олимпиаде-2014 в роли плавучих гостиниц.

На церемонии пятилетия компании, которая прошла на пароме «Принцесса Анастасия», председатель комитета по развитию туризма Смольного Инна Шалыто зачитала приветствие от имени губернатора Петербурга, в котором подчеркнуто, что компания «St. PeterLine» — единственный российский

оператор международных морских линий. За пять лет двумя судами перевезено более 2,5

млн. пассажиров — российских и иностранных туристов из 140 стран мира.

Новый кризис заставляет искать новые курсы. Паромное сообщение из Петербурга делает разворот на Восток, на китайский туристический рынок. Туристический комитет Смольного и паромная компания предлагают проект с рабочим названием «Балтийские жемчужины». Разрабатывается маршрут Шанхай — Хельсинки — Стокгольм — Таллин — Санкт-Петербург — Хельсинки — Шанхай. В столицу Финляндии китайские туристы будут прибывать авиасообщением.

Петербургская паромная компания готовится заговорить по-китайски. Как рассказал Сергей Котенев, генеральный директор «St. PeterLine», на одном из паромов с этого сезона открывается даже «паназиатский ресепшен, с хостесами из Китая».

Еще одна новинка, о которой поведала Инна Шалыто, это особые «Красные маршруты» для туристов из Поднебесной. Проект «Красные маршруты» разрабатывается Министерством культуры РФ совместно с коллегами из КНР. В самом Китае тренд на «красный туризм по местам революционной славы» существует уже десятилетие. Пару лет назад китайские туристы зачастили в Ульяновск, на родину вождя Октябрьской революции. Петербург также решил присоединиться к этому маркетинговому ходу, предложив посещение своих революционных мест. «Аврору» китайцы пока не застанут, но для них есть Смольный, есть Разлив и прочие маршруты в Петербурге и пригородах. Инна Шалыто также отмечает, что планиру-

ется предлагать революционные достопримечательности и в Финляндии со Швецией.

— После россиян и финнов китайцы занимают третье место, — говорит Сергей Котенев о нацсоставе пассажиров наших паромов.

Что касается соотечественников, то отдельная программа подготовлена для ветеранов войны к 70-летию Победы. Как уже известно, во время проведения праздников ветераны смогут бесплатно летать и ездить по России, это решение правительства РФ. В Петербурге ветераны смогут и бесплатно отправиться в морской круиз: паромная компания выделила квоты для участников войны и блокадников.

Как сообщила «ВП» пресс-секретарь компании Жанна Гимадаева, для получения сертификата на бесплатную поездку ветерану или его представителю надо обратиться либо в районную администрацию, либо в администрацию своего социального дома, либо в офис компании.

Если ветеран намерен выходить на берег в порту прибытия — конечно, ему потребуются загранпаспорт с шенгенской визой. Если просто хочет провести время на круизном судне, теперь достаточно и паспорта гражданина РФ. Это новое направление в круизном туризме из Петербурга. Сергей Котенев называет его «использованием судов как дестинации». Поясняет: колебания курса рубля «подстегнули команду на создание специальных продуктов именно для российского потребителя». Кризис — время креатива.

Алла РЕПИНА
Фото Натальи ЧАЙКИ

ОДНАКО!

ГОРОД ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ МЕГАПРОЕКТОВ

На вторичном заседании правительства Георгий Полтавченко заявил, что в Петербурге больше не будет мегапроектов: масштабных, требующих огромных денежных вливаний. Но про будущее уже начатых и так и не завершенных строек века, на которые тем не менее были потрачены немалые бюджетные средства, губернатор почему-то уточнять не стал. Хотя без этого уточнения, считают эксперты, трудно разобраться, будет это для города благом или злом.

— НИКАКИХ мегапроектов в городе уже не будет, надо это понимать, — сказал Георгий Полтавченко на заседании. — Новый Кировский завод мы не построим, как многие иногда хотят. Нет речи о необходимости привлечения огромных денег на мегапроекты. Нам нужно сделать упор на нашу науку, культурный и туристический потенциал, образование, здравоохранение. Мы знаем, что это дает реальный экономический эффект.

По мнению депутата городского Заксобрания Бориса Вишневецкого, решение градоначальника отказаться от затратных проектов — хорошая новость для Петербурга.

— Все эти мегапроекты оборачиваются мегазатратами, — говорит Борис Вишневецкий, — и при этом совершенно не нужны ни городу, ни горожанам. Я считаю, что нужно как можно скорее отказаться от проекта намывов под Сестрорецком. Необходимо что-то делать и с ЗСД — чтобы он хотя бы строился не на государственные деньги, потому что бюджет Петербурга продолжения развития этого проекта не выдержит. Нужно также перестать тратить деньги города на стадион на Крестовском — это федеральный проект, и его нужно строить на федеральные средства. Прекратить строительство небоскреба в Лахте, отказаться от переезда высших судов в Петербург.

Многие из городских мегапроектов достались Петербургу от предыдущего губернатора — Валентины Матвиенко. Все они стоили городу огромных денег, но, за редкими исключениями, так и не были реализованы. В 2011 году, став губернатором, Георгий Полтавченко отказался от полученных в наследство идей строительства Орловского тоннеля, моста через остров Сормовый, Ново-Адмиралтейского моста. Но в следующие годы о первых двух из этих проектов опять вспомнили.

Орловский тоннель, который должен был соединить под Невой Смольную и Адмиралтейскую набережные, но так никуда и не привел, снова «откопали» в 2013 году. Назвали новые сроки завершения строительства: 2016 год. Стоимость тоннеля оценили в 115 млрд. рублей. И это — за переправу протяженностью один километр. Для сравнения: мост, который мог бы стать альтернативой Орловскому тоннелю, обошелся бы в 15 — 17 миллиардов рублей. Сколько денег уже потрачено на этот проект до заморозки и после разморозки, точно не берется сказать никто. Но три года назад только на то, чтобы рас-



Китайским туристам — особое предложение.