

УДК 656.628(470.342)

Е. В. Коньшев

ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗРОЖДЕНИЯ СУДОХОДСТВА И РАЗВИТИЯ РЕЧНЫХ КРУИЗОВ ПО РЕКЕ ВЯТКЕ

В статье обосновываются перспективы возрождения судоходства и развития круизов по реке Вятке. Дается историческая справка по данному вопросу. Приводится статистическая информация. Раскрываются требования к организации судоходства. Указаны основные направления круизного речного туризма в современной России. Приводится мнение экспертов по данному вопросу. Отмечены основные проблемы организации круизов по реке Вятке. Обосновываются основные направления научных исследований, раскрываются механизмы развития и решения проблем. Автором указывается, что восстановление судоходства на Вятке возможно лишь при появлении экономического интереса со стороны субъектов предпринимательской деятельности. Частично решение этого вопроса возможно при создании государственно-частного партнерства и применения механизмов кластерного развития и вхождения в различные Федеральные программы. Определенные возможности открываются и за счёт использования мелкосидящих судов с колёсным движительно-рулевым комплексом.

Ключевые слова: круизный туризм, река Вятка.

Круизный туризм относится к одному из самых перспективных видов туризма в мире. Несмотря на то, что особой популярностью пользуются морские круизы, для стран с обширными территориями и развитой речной сетью речные круизы имеют хороший потенциал для развития. В настоящее время наиболее популярными реками для речных круизов являются Нил, Амазонка, Янцзы, Миссисипи, Рейн, Дунай, Волга, Меконг. Речные круизы, в сравнении с морскими, характеризуются большей безопасностью, отсутствием морской болезни, большей береговой обзорностью, меньше зависят от погодных условий, большей информативностью, возможностью делать более частые остановки в пути.

Российская Федерация обладает наиболее обширной и разветвленной речной сетью. Реки, протекающие по территории нашей страны, относятся к бассейнам Атлантического, Северного Ледовитого и Тихого океанов, а также внутреннему бассейну Каспийского моря. На территории России насчитывается свыше 2,5 млн больших и малых рек, более 2 млн озер, более 325 крупных водохранилищ. Многие реки пересекают по 3 и более природных зон, на их берегах проживают различные народы с уникальными культурными особенностями и традициями. Такой богатейший потенциал создает хорошие предпосылки для развития водного, в том числе и круизного туризма.

Становление речного круизного туризма в России приходится на начало двадцатого века. В то время Россия имела самый большой речной флот в мире, однако позволить себе путешествовать могли лишь избранные. Круизы отличались высоким уровнем комфорта, сервиса и стоимостью. Рассвет развития речных круизов пришелся на 60–80-е годы двадцатого века. Как отмечает Н. Д. Алексеева, в 70-е гг. в СССР появились комфортабельные четырехпалубные теплоходы немецкой, чехословацкой и австрийской постройки, которые успешно эксплуатируются и сегодня. Речные круизы были самым качественным видом отдыха в России, даже с учетом всех сервисных проблем того времени. Всего к 1988 г. в СССР было организовано 8,3 тыс. рейсов на теплоходах для туристов. Около 40 местных советов по туризму и экскурсиям арендовали суда и организовывали путешествия для граждан в своих регионах. Волгоград, Саратов, Самара, Ульяновск, Казань, Нижний Новгород, Москва являлись основными экскурсионными центрами для путешествующих туристов.

Однако, не смотря на все очевидные предпосылки, хорошие традиции и достоинства речного круизного туризма, уровень его развития в современной России остается крайне низким в сравнении с другими видами туризма. К настоящему времени лишь около третьей части общей протяженности внутренних водных путей сохранили значения гарантированных габаритов судового хода на уровне 1991 года. Объемы перевозок пассажиров на туристских маршрутах по

внутренним водным путям составляют 300–400 тыс. человек в год. Средний возраст пассажирского флота составляет 33 года, судов, используемых на туристских маршрутах, – 41 год [1]. Многие объясняют такое состояние его высокой трудоемкостью и капиталоемкостью, не продолжительным сезоном, физическим и моральным износом речных круизных судов. Основными направлениями круизного речного туризма в современной России являются:

1. река Волга с ее притоками, искусственными водохранилищами и каналами;
2. система маршрутов по реке Нева, Ладожскому и Онежскому озерам;
3. реки Сибири и Дальнего Востока (Обь, Енисей, Лена, Амур), а также озеро Байкал

Историю пассажирских перевозок по реке Вятка возможно отсчитывать с 1858 года, когда было основано первое пароходное товарищество. С 1863 года развитием речных пассажирских и грузовых перевозок начинает заниматься, купец первой гильдии Ф. Т. Булычев. Позднее семейное дело продолжил Т. Ф. Булычев, которого негласно называли «Хозяин Вятки». В 1901 году путем объединения капиталов нескольких судовладельцев образовалась крупнейшая речная монополия на Вятке «Товарищество Волжско-Камско-Вятского пароходства». К 1915 г. флот товарищества состоял из 38 пароходов и большого количества самоходных судов [2]. В среднем навигация длилась до 6 месяцев, хотя в летний период в основном курсировали малотоннажные суда.

В 70–80 годах XX века минимальная глубина Вятки составляла 1 метр, а пассажирский флот на Вятке был представлен скоростными глиссирующими судами «Заря», теплоходами на воздушной подушке «Зарница» и «Орион», построенными на Сосновском судостроительном заводе, комфортабельным экскурсионным теплоходом «Москва». Ежегодный объем пассажироперевозок составлял до 1,3 млн человек [3].

В середине 90-х гг. река Вятка была исключена из списка магистральных рек. В 2003 году областной арбитражный суд признал ОАО «Вятское речное пароходство» банкротом. В итоге из 288 единиц флота на реке осталось всего 20 барж и 10 теплоходов, которые вместе с другим имуществом было проданы в частные руки за 1,3 млн рублей, практически за бесценок [4].

Тема возрождения судоходства на реке Вятке поднимается в настоящее время многими структурами и организациями. Так, например в 2011 году на Первом Вятском экологическом форуме были обозначены основные проблемы и направления развития судоходства на Вятке. Так в частности были обозначены проблема мелководности, наличия большого количества перекатов, проблема отсутствия речных портов и обеспечивающей инфраструктуры. Вместе с тем было заявлено о возможности восстановления судоходства на реке в течение трех лет за 60 миллионов рублей. Так же, в качестве перспективного направления было отмечено развитие круизного туризма.

Первый, за долгие годы полноценный круиз по реке Вятка состоялся в мае 2013 года, до города Советск (в 2011 году лишь до г. Вятские Поляны). На комфортабельный двухпалубном теплоходе проекта 305 «Василий Чапаев» компании «Инфофлот» круизы совершались в 2014 году до Котельнича, в 2015 году до Гирсово, в 2016 году до Кирова. На 2017 год на сайте компании «Инфофлот» открыты продажи по маршруту «Вятка – 1» и по маршруту «Вятка – 2». Тур «Вятка – 1» состоится со 2 по 12 мая 2017 по маршруту Нижний Новгород – Казань – Мамадыш – Вятские Поляны – Уржум – Советск – Котельнич – Киров. Тур «Вятка – 2» состоится с 13 по 25 мая по маршруту Киров – Котельнич – Советск – Уржум – Вятские Поляны – Мамадыш – Чистополь – Чебоксары – Козьмодемьянск – Нижний Новгород – Муром – Касимов – Константиново – Москва (ЮРВ). Стоимость путевки колеблется от 35 до 120 тыс. рублей. В стоимость входит проживание в каюте выбранной категории, трехразовое питание, постельные принадлежности, экскурсионное обслуживание, путевая информация и развлекательная программа на борту.

Положительно оценивая опыт организации круизов по реке Вятке, необходимо отметить сложность их организации, определенную степень непредсказуемости и риска, короткий навигационный период. Из-за отсутствия необходимой инфраструктуры стоянки на реке Вятке затруднены и происходят в необорудованных зонах. Затрудняет весеннюю навигацию и низкие высоты автомобильных мостов через Вятку. Без решения выше обозначенных проблем дальнейшее развитие круизного туризма и судоходства на Вятке также будет носить единичный и рискованный характер, и повлиять на рост социально-экономического благополучия области не сможет.

В сложившейся ситуации вновь остро поднимается вопрос о необходимости развития судоходства на Вятке. Необходимо остерегаться популизма в данной теме и ориентироваться на данные научных исследований. Вятский государственный университет совместно с Правительством Кировской области способен создать научно обоснованную модель возрождения и развития судоходства на реке. В качестве основных направлений исследований, которые могут ускорить социально-экономическое развитие Кировской области, особо выделим следующие:

1. Обоснование экономической модели организации перевозки грузов речным транспортом.
2. Развитие скоростного пассажирского сообщения между населенными пунктами Кировской области (например, по маршруту Киров-Кирово-Чепецк, Киров-Слободской, Киров-Орлов-Котельнич).
3. Решение проблемы развития населенных пунктов вдоль реки Вятка и ее притоков (обеспечение занятости населения, рост уровня и качества жизни, инфраструктуры).
4. Оценка мультипликативного эффекта от развития судоходства, обоснование развития смежных отраслей и обслуживающих отраслей.
5. Мониторинг состояния и развития водных и прибрежных биосистем. Оценка ущерба от дноуглубительных работ и судоходства.

6. Влияние судоходства на развитие туристско-экскурсионных кластеров Кировской области. Повышение качества наземного обслуживания речных круизов.

Многие эксперты отмечают, что восстановление судоходства на Вятке возможно лишь при появлении экономического интереса со стороны субъектов предпринимательской деятельности. Частично решение этого вопроса возможно при создании государственно-частного партнерства и применения механизмов кластерного развития и вхождения в различные Федеральные программы. Основания для подобного решения проблемы имеются. Так в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 обозначены приоритетные направления и механизмы развития [5]. В частности, в соответствии со Стратегией одним из мероприятий по государственной поддержке развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации является:

- улучшение качественных параметров внутренних водных путей;
- строительство (реконструкция) с участием региональных бюджетов и средств частных инвесторов речных пассажирских вокзалов, причалов, развитие инфраструктуры для обслуживания пассажиров;
- разработка мер государственной поддержки обновления туристического флота;

Как полагает ряд ученых, возрождение судоходства на малых реках возможно и без дорогостоящих мероприятий по дноуглублению. Новые возможности для этого открываются за счёт создания эффективных мелкосидящих судов с Колёсным движительно-рулевым комплексом [6].

Таким образом, тема возрождения судоходства на реке Вятке обусловлена необходимостью ускорить социально-экономическое развитие Кировской области, решить накопившиеся проблемы в социальной сфере. В настоящее время появились новые возможности на организационно-управленческом уровне, на

уровне научных разработок, что позволит с инновационной точки зрения подойти к решению узловых проблем. Начальным этапом этой большой работы должно стать проведение комплексных научных исследований.

Список литературы

1. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р
2. Краеведческий портал «Родная Вятка». URL: <http://rodnaya-vyatka.ru/> (дата обращения 06.02.2017).
3. Карпов В. Газета «Кировская правда», 1984 г.
4. На дне: кто поднимет судоходство на Вятке? Бизнес-портал Navigator-Kirov.RU № 2 (159) от 14.01.2013 г. URL: http://navigator-kirov.ru/newspaper_articles/5993.html (дата обращения 06.02.2017).
5. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р
6. Лапшин Л. М., Фальмонов Е. В. Развитие регионов в бассейнах рек за счёт применения инновационных судов малой осадки // 18-й Междунар. науч.-промышл. форум «Великие реки 2016»: труды научного конгресса: в 3 т. Т. 1 / Нижегород. гос. архит.-строит. ун-т; отв. ред. А. А. Лапшин. Н. Новгород: ННГАСУ, 2016. С. 306–309.

КОНЫШЕВ Евгений Валерьевич – кандидат географических наук, доцент кафедры сервиса, туризма и торгового дела, Вятский государственный университет. 610000, г. Киров, ул. Московская, 36.

E-mail: konj@bk..ru