

ной 2005 года паром вернулся в Санкт-Петербург и отработал второй сезон, увеличив загрузку примерно в пять раз — до 100 тыс. пассажиров. Финны собирались открывать навигацию и в 2006 году, но осень 2005 года стала последней, когда Finnjet швартовался у петербургского причала.

ПЕРЕОЦЕНИЛИ РЫНОК

Причин, по которым открываемое пармное сообщение каждый раз закрывалось,— целый ряд. Как объективных, так и субъективных.

Фундаментальным фактором, тормозящим развитие туризма в целом, а морского особенно, является действующий для иностранных и отечественных путешественников визовый режим. Эдуард Эзрох, коммерческий директор Паромного центра, специализирующегося на продажах билетов и фрахте на пассажирские и грузовые паромы на Балтике, отмечает, что, например, Finnjet был бы интересен немецким туристам, желающим на выходные съездить в Санкт-Петербург. Однако ради такого непродолжительного путешествия немцы едва ли пожелают идти в российскую консульство и платить за визу около €70. Аналогичная ситуация была и с путешествиями в Таллин для россиян.

«Иногда русские пассажиры уже на борту с удивлением узнавали о том, что сойти на берег в Таллине можно, только имея эстонскую визу», — рассказывает Игорь Глухов, генеральный директор компании Infolot Worldwide St. Petersburg, которая являлась агентом Tallink и Silja. К тому же эстонское посольство и консульство в те времена крайне неохотно выдавали россиянам многократные визы, поэтому для поездки в Эстонию приходилось каждый раз проходить всю процедуру заново.

Директор по маркетингу ООО «Таллинк-Рү», представителя судоходной компании Tallink Silja в России, Анатолий Завгородний вспоминает, что одной из основных причин внезапного ухода оператора из России стало полученное в середине декабря 2004 года письмо от ЗАО «Морской вокзал», управляющего пассажирским терминалом в Санкт-Петербурге: компания уведомляла своего партнера о повышении с 1 января 2005 года портовых сборов по отдельным пунктам в два раза. В целом, говорит господин Глухов, Tallink платил в виде портовых сборов все равно меньше, чем в Хельсинки и Таллине. Однако дело было не столько в деньгах. «Эстонцы были удивлены подобным стилем ведения бизнеса. Прибавьте к этому убыток, и мотивы решения Tallink об уходе станут понятными», — комментирует господин Завгородний. Тем более что к тому времени оператору было сделано выгодное предложение отъезд Fantaasia в долгосрочный чартер.

Другой фактор, отмечаемый собеседниками, — слабое развитие инфраструктуры обслуживания морских туристов. Досмотр пассажиров и автомобилей на Морском вокзале в Санкт-Петербурге мог длиться несколько часов, а немцы, эстонцы и финны привыкли к иным стандартам: в Европе процесс «выгрузки» занимает несколько минут. Дело не только в том, что в рамках Европейского союза для

из каких стран туристы плывут в Санкт-Петербург						
Страна	2005		2006		2007	
	Число	Удельный вес (%)	Число	Удельный вес (%)	Число	Удельный вес (%)
США	82144	27,4	86448 (+5,2%)	28,3	75042 (-13,2%)	25,1
Великобритания	52972	17,7	58910 (+11,2%)	19,3	55046 (-6,6%)	18,4
Германия	42698	14,3	54752 (+28,2%)	17,9	52116 (-4,8%)	17,4
Италия	16980	5,7	20922 (+23,2%)	6,8	22443 (+6,9%)	7,5
Франция	6508	2,2	4670 (-28,2%)	1,5	6840 (+46,5%)	2,3
Другие	72616	24,2	79247 (+9,1%)	25,9	87801 (+10,8%)	29,3

ИСТОЧНИК: INFLOT WORLDWIDE.

ПОЛОЖИ НА СТЕЛЛАЖИ

ЗАВОД СТЕЛЛАЖНОГО И
СКЛАДСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ЦЕНТР РАЗРАБОТКИ СКЛАДСКИХ
ТЕХНОЛОГИЙ

СКЛАДСКАЯ ТЕХНИКА

(495) 97-494-97

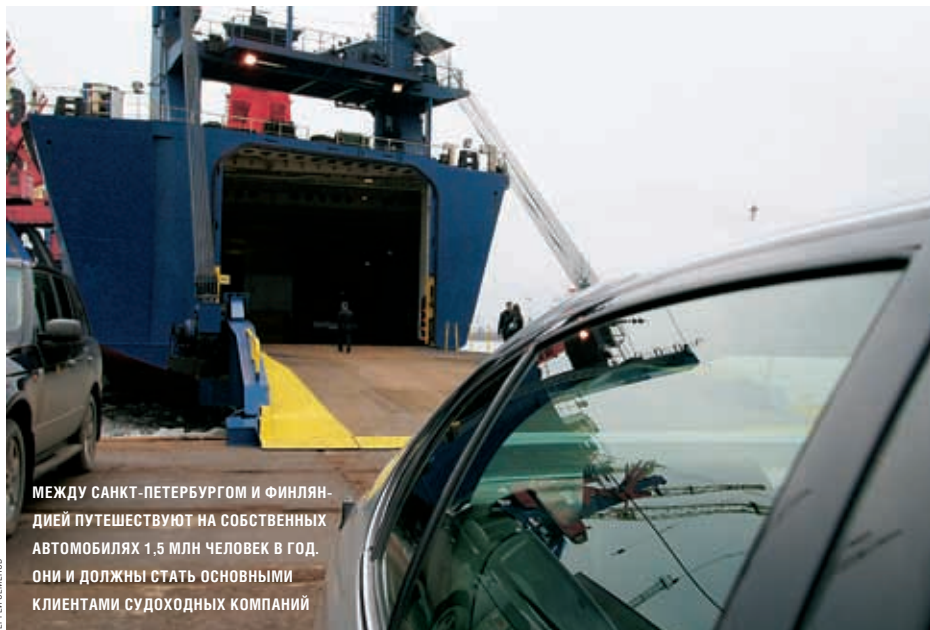


ГРУППА

МАКССТОР®



www.maxstore.ru



ЕВГЕНИЙ СЕМЕНОВ

его жителей действует безвизовый режим, но и в нехватке на петербургском Морском вокзале достаточного количества представителей таможенных и пограничных служб, не говоря уже о том, что далеко не все из них владели иностранными языками, в частности немецким. Любопытно, что на «Анне Карениной» и «Ильиче» досмотр пассажиров со всеми пограничными и таможенными формальностями был организован непосредственно в пути, что позволяло туристам сразу после швартовки сойти на берег. И это при том, что 20 лет назад у пограничных служб не было даже компьютеров.

СЮРПРИЗ

Наконец, важной причиной стали маркетинговые просчеты паромных компаний и разного рода накладки и неожиданности в их работе. Паром Finnjet свой первый рейс из Петербурга в 2004 году начал на два дня позже запланированного из-за неполадок с оборудованием. В результате пассажирам пришлось менять планы. Fantaasia, принадлежащий Tallink, ушел с линии 2 января, после завершения новогоднего рейса, несмотря на то что, как уверяет господин Эзрох, были проданы билеты и на последующие отправления.

Весной 2005 года случился очередной казус с Finnjet: навигация должна была начинаться 30 апреля, однако так вышло, что в начале мая в Риге гостил президент США Джордж Буш-младший. Гостиницы в столице Латвии были переполнены, поэтому было решено для обслуживающего персонала американской делегации арендовать паром. По итогам специально организованного конкурса этим паромом стал Finnjet, а пассажирам, купившим билеты на два майских рейса, пришлось изменить свои планы. «По-

добные события явно не способствовали тому, чтобы паромное сообщение, только набиравшее ход, получило постоянных клиентов», — резюмирует господин Эзрох.

«Стратегической ошибкой Silja было то, что после летней навигации 2004 года компания решил поставить паром на прикол, — отмечает господин Глухов из Infolot. — Если бы паром остался на линии, то Silja получила бы убыток, сопоставимый с тем, который образовался в результате содержания судна (по некоторым данным, на содержание стоящего зимой на приколе Finnjet требовалось около \$6 млн. — **BG**), однако туристы привыкли бы к тому, что между Санкт-Петербургом и Германией есть постоянное сообщение».

К слову, по оценке господина Глухова, для выхода на рентабельность Silja должна была перевезти около 120 тыс. пассажиров, то есть по итогам лета 2005 года, последнего в ее работе в Петербурге, оператор был близок к цели. Однако тогда же британская компания Sea Containers, хозяин Silja Line, была вынуждена продать свой паромный бизнес из-за его убыточности. Оператор был куп-

лен конкурентами из Tallink и прекратил самостоятельное существование, а его суда вошли в новую компанию, названную Tallink Silja. В Санкт-Петербург они не ходили.

«АННА КАРЕНИНА» ВОЗВРАЩАЕТСЯ

О перспективах уже третьей попытки наладить паромные перевозки между Санкт-Петербургом и Европой участники рынка говорят в тонах оптимистичных, но осторожных. Для оптимизма оснований много. В 2007 году Tallink Silja отправила на своих судах по разным маршрутам 320 тыс. пассажиров из России, говорит Анатолий Завгородний, прогнозируя в этом году рост на 20–30%. В итоге потенциальная «целевая аудитория» паромных компаний составляет около 500 тыс. пассажиров.

Уже четыре года подряд петербургская «Экспо-Тур» на взятом в чартер у Tallink судне организует новогодний круизный рейс из Санкт-Петербурга, который распродается в считанные недели. По иронии судьбы последний год круиз обслуживался паромом Regina Baltica — тем самым, который в свое время Гельмут Коль и Виктор Харченко решили назвать «Анной Карениной».

Более того, в 2008 году, рассказывает господин Завгородний, Tallink делала «русские» новогодние круизы по маршруту Турку—Стокгольм и Хельсинки—Стокгольм, которые обслуживали три судна каждое вместимостью до 3 тыс. человек. Билеты на новогодние рейсы поступили в продажу в августе и были раскуплены в сентябре—октябре.

По оценке господина Завгороднего, если Tallink вернется в Россию, то сосредоточится на проверенном маршруте, связывающем Петербург с Хельсинки и Таллином. Господин Глухов в качестве коммерчески перспективных называет такие направления, как Хельсинки и немецкие порты, например Засниц, расположенный в курортном заповеднике на острове Рюген. Господин Эзрох полагает, что большим спросом мог бы пользоваться маршрут Петербург—Стокгольм, прежде всего в силу востребованности на этом направлении грузовой палубы, которая является одним из основных генераторов прибыли в парном бизнесе. Правда, при условии того, что на пассажирских терминалах Петербурга появится возможность обслуживать грузовые автомобили, а также при наличии судов, способных преодолевать этот путь за 24–27 часов. ■



**20-22 МАЯ 2008
СОЧИ**

1520

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ
ПАРТНЕРСТВО**

III Международный
железнодорожный бизнес-форум

Стратегическое Партнерство 1520

Генеральный партнер

РЖД Российские
железные дороги

WWW.FORUM1520.RU



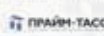
**20-22 МАЯ 2008
СОЧИ**

Ключевая тема Форума -

Стратегическое Партнерство 1520: КАК БИЗНЕСУ РАСТИ БЫСТРЕЕ?

В ПРОГРАММЕ:

- 3 панельные дискуссии
- 5 круглых столов
- выступление «гуру» менеджмента Патрика Диксона
- подписание международных соглашений и договоров
- мини-выставка
- SWOT-анализ
- открытые диалоги со спикерами
- встречи со СМИ
- мероприятия «без галстука»

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР 	ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР 	ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЙ ПАРТНЕР 	ОФИЦИАЛЬНАЯ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ 
ПАРТНЕР 	ПАРТНЕР 	ПАРТНЕР 	ПАРТНЕР ПО СИСТЕМАМ МОБИЛЬНОСТИ 
ОФИЦИАЛЬНЫЙ МЕДИАСПОНСОР 		ИНТЕРНЕТ-ПАРТНЕР 	ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР 
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТЕЛЬ 			

+ 7 (495) 940 67 71 + 7 (495) 624 59 32

zayavka@forum1520.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ

