Коммерсантъ

Цветные тематические страницы №25–32 являются составной частью газеты «Коммерсантъ».

Рег. №01243 22 декабря 1997 года. Распространяются только в составе газеты.

В 2007 году газета «Коммерсантъ» продолжит выпускать цветные тематические страницы.

Подписчики получат специальные выпуски: «Дом», «Телеком», «Авто», «Банк», «Туризм», «Стиль», «Брокер», «Рождество» и другие.

4 601865 000226 07142

туризм

www.kommersant.ru Вторник 16 октября 2007 №189 (№3765 с момента возобновления издания)

РЖД ТУР RUSSIAN RAILWAY TOURS СВ саквояж

ПАРТНЕРЫ ВЫПУСКА

Если бы существовало звание «поезд года», в 2007 году оно, без сомнения, досталось бы новому туристическому железнодорожному составу класса «люкс» «Золотой орел». О путешествии в этом пятизвездном отеле, передвигающемся по рельсам от Москвы до Владивостока и обратно, рассказывает спецкорреспондент «Ъ-Туризм» **Алексей Алексеев**.

Пятизвездный орел

страница 26
Кругобайкалка.
От 72-го до 161-го километра. Других километров на этой дороге не существует.

страница 28
Восточный экспресс из Лондона.
Редкий поезд доедет до Стамбула

страница 30
Сингапур—Бангкок.
Как понимают роскошь в Юго-Восточной Азии

страница 31
От братьев Люмьер до паровозика из Ромашкова.
Образ поезда в киноискусстве

суперсостав

Видно птицу по полету

Транссибирская магистраль (Москва—Владивосток) — самый длинный железнодорожный маршрут в мире, 9288 км. «Золотой орел» — самый роскошный и дорогой поезд России. Поезд и дорога вполне достойны друг друга.

Как и подобает большой гордой птице, «Золотой орел» не торопится. Туристический маршрут по Транссибу продолжается 14 дней. Обычные пассажирские поезда, не говоря уже о скорых, гораздо быстрее одолевают расстояние от Москвы до Владивостока. «Золотой орел» делает длительные остановки в наиболее интересных точках маршрута, где проводятся экскурсии,— в Казани, Екатеринбурге, Новосибирске, Иркутске, на озере Байкал, в Улан-Удэ, Улан-Баторе (поезд идет транзитом через Монголию) и Хабаровске. Крайние точки маршрута Москва и Владивосток тоже входят в экскурсионную программу.

В отличие от интуристов, которые составляют подавляющее большинство пассажиров поезда, в экскурсии по Москве я не нуждался. Для меня путешествие началось с перрона.

Паровоз, пыхтевший настоящим, без обмана паром, напомнил детство. В детстве, правда, на паровозах были только красные звезды. Здесь к пятиконечной звезде были добавлены профили Ленина-Сталина и двуглавый имперский орел. Под этим коктейлем из всемирно известных символов России была прикреплена табличка «Транссибирский экспресс. 100 лет».

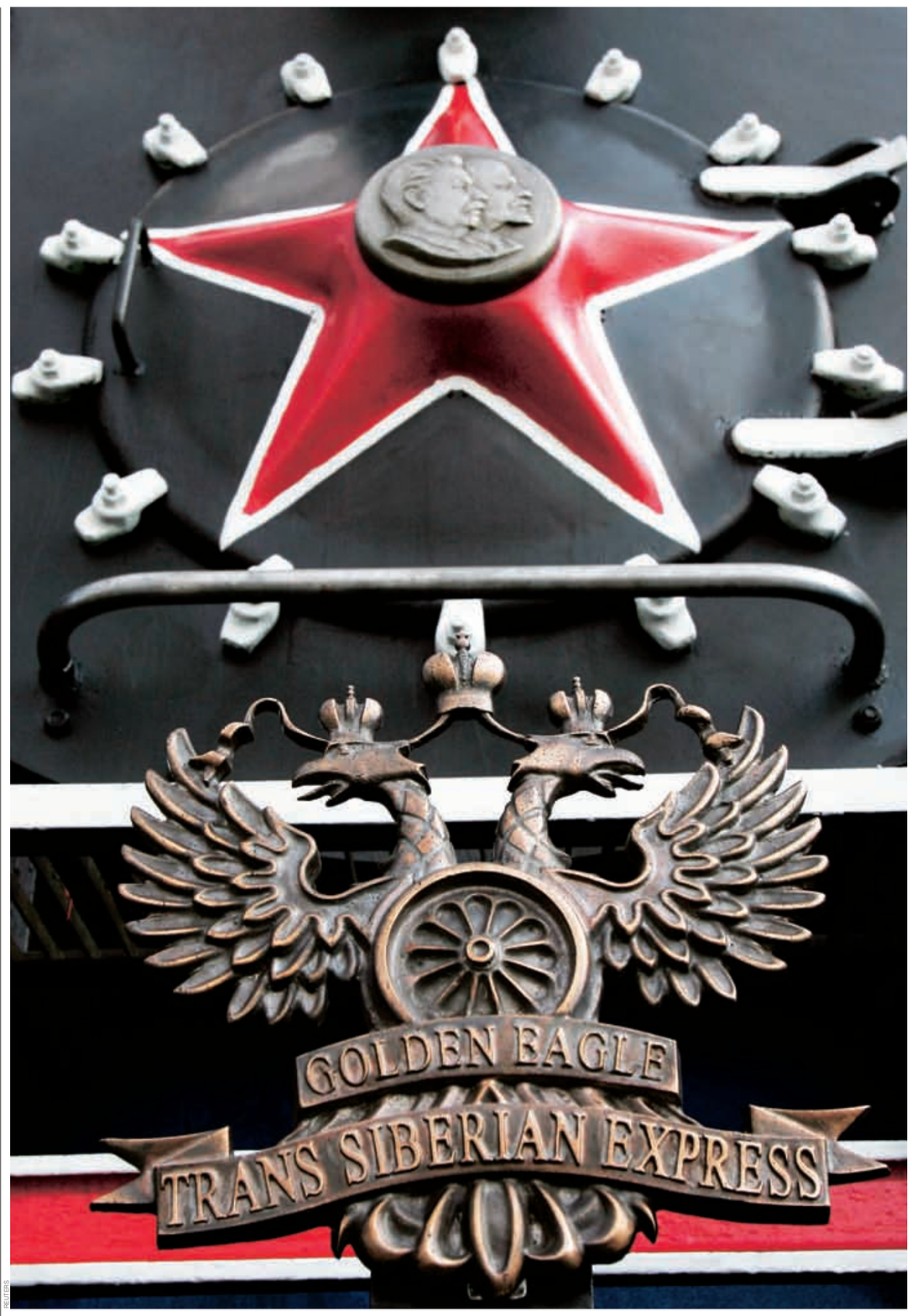
Вагоны снаружи выглядели вполне обычно. Правда, если в обычном составе практически все вагоны пассажирские, за исключением единственного вагона-ресторана, то в «Золотом орле» примерно на каждые два пассажирских вагона приходилось еще по одному какому-то вагону. Их назначение я выяснил уже в пути.

Купе в полный рост

За свою журналистскую карьеру мне доводилось ездить в самых разных поездах. Мой рост — 188 см, и потому главной проблемой для меня всегда было, куда пристроить ноги. В купе приходилось спать с подогнутыми ногами, в плацкарте — выставлять в проход, где о них постоянно кто-то задевал.

В купе «Золотого орла» таких проблем не возникает. В вагоне «серебряного класса» всего шесть купе, а в «золотом классе» — пять (площадь купе соответственно 5,5 и 7 кв. м).

Купе «золотого класса» порадовало не только дополнительным метражом, но и подогреваемым полом — очень уместная вещь для поезда, идущего через бескрайние сибирские просторы. Наверное, мысль о теплом поле должна греть иностранцев, считающих, что в Сибири круглый год лежит снег и бродят медведи.



REUTERS

Принц Майкл Кентский любит поезда и Россию. Не сложно понять, какие чувства он испытывает к поезду «Золотой орел» ФОТО REUTERS

В вагоне-баре можно не только выпить, но и послушать живую музыку или почитать книжку из многоязычной библиотеки ФОТО ИТАР-ТАСС

За то время, пока пассажиры «Золотого орла» ужинают, персонал поезда готовит их постели ко сну

Спальное место давало возможность не только не поджимать ноги, но даже лежать наискосок и при этом смотреть ЖК-телевизор. Если бы знать, что кроме телевизора будет и DVD-плеер, можно было бы захватить дисков из дома. И не только фильмов, но и музыки, так как музыкальный центр в купе тоже есть. Еще надо было взять ноутбук, чтобы выходить в интернет через Wi-Fi. Увы, предусмотрительности мне не хватило, так что, побаловавшись пультами (телевизора, музыкального центра и кондиционера) и проверив работоспособность санузла (которым, о чудо, можно пользоваться и на остановках!), я отправился по составу в поисках развлечений.

В ходе этих поисков были обнаружены: два вагона-ресторана, один вагон-бар, вагон-склад — там были сданные в багаж чемоданы, саквояжи, картины, корзины, картонки… Выяснилось также, что прямо на ходу поезда можно подстричься, пройти курс массажа, позаниматься гимнастикой, улучшить самочувствие и внешний вид с помощью SPA-процедур и, наконец, посетить врача. Медпункт в поезде был явно не лишним, учитывая, что среднестатистический пассажир «Золотого орла» — джентльмен пенсионного возраста.

Поезд настоящих джентльменов

Обходя вагоны, я сделал маленькое открытие: по составу не обязательно передвигаться морской походкой, как в обычных поездах. Ход был плавный, не трясло. В вагоне-баре звучало фортепиано, настоящее, как паровоз, а не в записи.

В отличие от меня, большинство пассажиров не покидали своих купе. Рассмотреть попутчиков как следует я смог только в вагоне-ресторане. У меня возникло ощущение, что я еду не во Владивосток, а, например, из Лондона в Эдинбург. Кругом звучала безукоризненная английская речь. Большую часть обитателей поезда составляли леди и джентльмены пенсионного возраста и благородного англосаксонского происхождения.

Не хватало разве что особ королевской крови. Впрочем, отправься я в путь весной этого года, когда «Золотой орел» совершал свой первый переезд во Владивосток, имел бы честь быть попутчиком его королевского высочества принца Майкла Кентского. Интересно, как все взаимосвязано в жизни. Свой первый паровоз я когда-то увидел на псковском вокзале, там, где в 1917 году отрекся от престола император Николай II. Именно в правление Николая II отправился во Владивосток первый транссибирский экспресс. 100 лет спустя внучатый племянник последнего российского императора, кузен британской королевы принц Майкл Кентский участвовал в торжественной презентации транссибирского экспресса «Золотой орел» с английской стороны (российскую сторону представлял президент ОАО РЖД Владимир Якунин). По поводу «Золотого орла» принц Майкл сказал: «Мечта любого британца — управлять поездом. Две мои страсти — Россия и поезда — соединились в этом проекте».

Подданные двоюродной сестры принца Майкла, судя по всему, тоже были в восторге от России и поездов. Ну, во всяком случае, этого поезда. Джентльмены и леди заказывали блины и пельмени, кому-то несли рассыпную картошечку с грибами, кто-то пытался прочитать слово «борщ». Мне пельменей не хотелось, и я заказал блюдо с символичным названием «Евразия» — свиную отбивную с ананасовым соком. К отбивной я взял водки, надеясь своим примером неназойливо повлиять на других пассажиров, которые заказывали французские вина, мешающие оценить вкус сибирских пельменей.

Должен же я, как радушный хозяин, помочь гостям получить наибольшее удовольствие от поездки всей жизни, как именуют тур на «Золотом орле» по Транссибу рекламные буклеты!

Поезд шел в сторону Казани. Далее нас ждали Екатеринбург, Новосибирск, Иркутск и прочие остановки по расписанию.

«Золотой орел». Цифры и факты

Туристический поезд «Золотой орел» — совместный проект ОАО РЖД, ООО «РЖД Тур», английской туристической компании GW Travel Limited, ГК «Транссибирский экспресс» и ООО «НПП „Цирком-Сервис“». Подготовительная стадия проекта длилась семь лет. Первый поезд отправился в путь в марте 2007 года. За сезон поезд совершает 12 рейсов между Москвой и Владивостоком и несколько рейсов по другим маршрутам. Примерно $20–25 млн, вложенных в проект, инвесторы планируют вернуть за семь-восемь лет. Путешествие в «золотом классе» стоит $19,2 тыс., в «серебряном» — $16 тыс. (в цену включено практически все, кроме авиабилетов до России, виз, услуг прачечной и напитков в вагоне-баре).

«Наш главный брэнд — Транссиб»

перспективы

Железнодорожный туризм в России сегодня можно охарактеризовать как довольно молодой, но бурно развивающийся. О перспективах этого развития корреспондент «Ъ-Туризм» КАРИНА ЯНОВСКАЯ беседовала с генеральным директором ООО «РЖД Тур» АЛЕКСАНДРОМ ГЕНДЕЛЕВЫМ.

— Уже по названию компании «РЖД Тур» несложно догадаться о профиле ее работы — туризм по железной дороге, правильно?

— Не просто туризм, а туризм самого высокого уровня. Вот вы помните поезда советской эпохи? Ведь в то время даже вагон СВ казался большинству людей чем-то абсолютно недоступным. Кто мог тогда представить, что в поезде может быть душ, не говоря уж о цветном телевизоре в купе? Времена поменялись. Возникновению нашей компании «РЖД Тур» поспособствовали два обстоятельства. Во-первых, то, что ОАО РЖД возглавляет Владимир Якунин, человек с мышлением менеджера и бизнесмена. Во-вторых, общие позитивные изменения в российской экономике. Именно благодаря этим обстоятельствам родилась идея компании, предлагающей услуги железнодорожного туризма класса «люкс». На презентации поезда «Золотой орел» я услышал от Владимира Якунина такие слова: «Будет у нас хороший сервис — будет успех».

Наша Россия — страна большая, красивая и интересная, это очевидный факт. В том числе и в плане железных дорог. Ничего подобного Транссибирской магистрали нет ни в одной стране. С туристическим продуктом, таким образом, проблем не возникает. Бедой российского туризма и российских железных дорог является некачественный сервис. Чтобы привлечь туриста — не важно, западного или отечественного, следует научиться его хорошо обслуживать.

Мы начали с концептуальной модернизации поездов. Тот же «Золотой орел», который мы позиционируем как пятизвездный отель на колесах,— характерный пример. Просторные купе двух классов с душем и туалетом в купе, плазменными телевизорами и кондиционерами, халатами и тапочками и т. д. Понятно, что подобные проекты требуют серьезных инвестиций. Это штучное производство. В обычном поезде многое необходимо изменить, чтобы он годился для комфортных путешествий. В поезде должна быть удобная мебель, в которой можно долго сидеть и рассматривать пейзажи за окном, не уставая при этом. Мы задумались над такой вещью, как панорамная крыша. Представляете, вы ложитесь спать в своем купе и видите над собой звезды…

(Окончание на стр. 27)

прямая речь

Куда бы вы на поезде поехали?

Михаил Швыдкой,
руководитель Федерального агентства по культуре и кинематографии:
— С удовольствием бы вспомнил советское время и прокатился на советской «Красной стреле». Когда я в советские времена входил в вагон этого поезда, то сразу же попадал в другой мир. В мир удивительных и талантливых людей, ночь с которыми проходила настолько незаметно, но так плодотворно. Выходя в 8.25 на перрон, ты становишься таким умным, как будто год просидел в Ленинской библиотеке. Причем эти знания не просто осели в твоей голове — они прошли сквозь тебя, через твою душу. Недаром именно в «Красной стреле» завязывалась крепкая дружба, расширялся круг общения и, конечно, случались романы. По молодости они у меня тоже были. Тем более что и первая жена у меня была ленинградской. К сожалению, сейчас «Красная стрела» уже перестала быть местом встреч интеллигенции, теперь там ночами не пьют и не ведут животрепещущих разговоров. Современная «Красная стрела» более деловая и прагматичная и из-за этого она стала скучной. Хотя, может быть, все из-за того, что этот поезд все-таки воспоминания молодости. А сейчас и время, и жизнь уже другие. Теперь хочется выспаться перед ответственной встречей, а не гудеть ночь напролет.

Андрей Соколов,
актер, режиссер:
— Мечтаю проехать на поезде по Европе. К сожалению, пока такой возможности не было — колесишь все по России. А так хочется поехать в чистеньком вагоне, да еще и с познавательной целью. Наверняка в Европе вид из окон вагонов гораздо лучше, чем российский вид. Мне кажется, что там все должно быть четко выверено и выстроено. Впрочем, может, это просто мне надоели развалившиеся и покосившиеся дома на русских просторах, из-за которых я перестал замечать красоту русской природы.

Александр Лебедев,
совладелец Национальной резервной корпорации:
— Не так давно я ездил на поезде в Киев, и эта поездка надолго останется у меня в памяти. Меня два раза среди ночи поднимали для проверки документов, и еще я никак не мог заснуть — складывается впечатление, что колеса у наших поездов квадратные. Самое интересное, что ничего к лучшему не меняется, так что от таких путешествий я воздержусь.

Павел Майков,
актер:
— Я вообще предпочитаю ездить на поездах, а не летать самолетами. В поезде можно хорошо отдохнуть, расслабиться и выспаться. Попутчики иногда попадаются очень интересные. Люблю на поезде ездить в Питер и Киев. Киевское направление вообще мое любимое. Меня даже уже не угнетает граница, из-за которой дважды за ночь приходится просыпаться на паспортный и таможенный контроль. Нравится сравнивать по ходу движения, как меняется вид из окна. Какие поля в России, а какие на Украине. Я даже заметил, что если едешь по России в пасмурную погоду, то сразу после границы, уже на украинской стороне, начинает светить солнце. Почему так?

Михаил Пореченков,
актер:
— Я всю страну изъездил на поезде — и в рамках гастролей, и просто так. И сейчас тоже езжу регулярно. Мое самое любимое направление — Питер—Москва. С удовольствием поехал бы на хорошем комфортабельном поезде куда-нибудь отдыхать, да только комфортабельных мало.

(Окончание на стр. 31)