



МИХАИЛ ЛУКАШОВ,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ЭКОНОМИКА РЕГИОНА»

МЕЧТЫ О МЕЖСЕЗОНЬЕ
Каждый год, когда курортный сезон на черноморском побережье подходит к концу, на Кубани начинают говорить о необходимости увеличения туристического потока в межсезонье. И мне каждый раз вспоминается, как я впервые приехал в Геленджик. Было это в феврале, и никакой туристической активности, естественно, не наблюдалось. Безлюдная набережная, чистое и спокойное море, запах сосен, сонные горожане. И пустынные коридоры местных санаториев, устланные коврами, от которых не слышишь собственных шагов. Было это давно, но с тех пор мало что поменялось. Если живешь в Краснодаре, то порой так приятно приехать на побережье не в сезон — да, в море не искупаешься, зато наглядишься на него вдоволь и душой отдохнешь. А вот поедут ли за этим туристы со всей страны? Вряд ли. Да и нужно ли? Курортам тоже надо отдыхать, чтобы в новый сезон встречать отдыхающих не кислой миной, а гостеприимной улыбкой. А еще вспоминается первая поездка в Анапу — в июле. Аншлаг на общественном пляже, на улицах людей столько, что кажется, сюда переехал еще один небольшой российский город, чтобы день и ночь напролет гулять и развлекаться. Забито все — от нелегальных частных подворий с общим душем до отелей, не стесняющихся брать с бедного российского туриста по 20 тысяч рублей в сутки. Словом, отнюдь не каждый морской курорт мирового уровня может похвастать такой популярностью. Правда, хорошо от этого в основном самим отельерам и, конечно, бюджету Краснодарского края. А вот простому туристу, который преодолел тысячи километров ради солнца и моря — вряд ли. И на фоне этого посещает крамольная мысль: а может, ну его, это межсезонье? Два раза в год туристы к нам все равно не поедут. А вот увеличить «пропускную способность» черноморских курортов в сезон не помешает. Нужны новые пляжи, отели, в конце концов — совершенно новые курорты, которые помогли бы разгрузить уставшие Сочи, Геленджик и Анапу. И новые дороги, чтобы люди не стояли в пробках, а могли свободно путешествовать по Кубани. Тем более что с побережьем нам повезло — если очень захотеть, его хватит, чтобы принять не 15 миллионов туристов, а гораздо больше. И сделать отдых на Кубани еще приятнее.

ДОРОГАМ ПРОСЧИТАЮТ ЭКОНОМИКУ

КРАСНОДАРСКИЕ КУРОРТЫ
НУЖДАЮТСЯ В РАЗВИТИИ ДОРОЖНОЙ СЕТИ

ДМИТРИЙ МИХЕЕНКО



По итогам курортного сезона 2018 года турпоток в Краснодарском крае, по информации региональных властей, вырос по сравнению с прошлым годом на 6% и составил 15,6 млн человек. Туристы добираются до черноморского и азовского побережья самолетами и поездами, а также автомобильным транспортом. Дополнительный трафик дал региону Крымский мост, связавший берега Керчи и Тамани в мае этого года. В связи с этим федеральное дорожное агентство «Росавтодор» планирует на территории Кубани ряд крупных и затратных автодорожных проектов.

ПУТИ В СОЧИ НЕИСПОВЕДИМЫ Сильные дожди и шквалистый ветер 24 и 25 октября сильно повредили дорожную инфраструктуру Туапсинского и Апшеронского районов Краснодарского края, а также в населенных пунктах Большого Сочи. Повреждение автомобильного моста на реке Цыпка отрезало от остального мира десять поселков Туапсинского района. Из-за размыва потоками стекающей с гор воды нескольких участков трассы Джубга-Сочи, олимпийская столица оказалась в блокаде на трое суток. Люди не могли выбраться автомобильным и железнодорожным транспортом из Сочи, а в самом городе, по свидетельству его жителей, наблюдалось существенное удорожание продуктов питания, питьевой воды и автомобильного топлива. На восстановление дорог были потрачены десятки миллионов рублей. Все это в очередной раз дало повод заговорить о том, что наличие единственной дороги вдоль черноморского побережья к самому популярному курорту России делает жизнь там небезопасной и вопрос о транспортной доступности Сочи требует скорейших решений. Тем более проекты таких решений уже побывали на рассмотрении федерального кабинета.

Сегодня попасть в Сочи можно либо на самолете, либо по единственной железнодорожной ветке, либо по единственной федеральной магистрали А147, которая в районе Джубги отделяется от трассы М-4 «Дон» и многочисленными серпантинами идет вдоль черноморского побережья до самой границы с Республикой Абхазия. В Абхазии дорога петляет вдоль побережья и в конечном итоге упирается в границу с Грузией, которая ввиду неразрешенного грузино-абхазского конфликта сегодня закрыта. От Туапсе до Сочи и далее параллельно автодороге идет

железная дорога, которая также не имеет альтернативы на случай форс-мажора. Авиационное сообщение с Сочи зачастую корректируется погодой, поскольку на посадку самолет заходит со стороны моря. Достаточно вспомнить авиакатастрофу, которая произошла в аэропорту Сочи 1 сентября, когда Boeing-737-800 авиакомпании Utair, выполнявший рейс UT-579 Внуково-Сочи, из-за сильного дождя и бокового ветра (это пока предварительные причины ЧП) при посадке выкатился за пределы посадочной полосы и упал в русло реки Мзымта. По счастливой случайности 166 человек — пассажиры и члены экипажа лайнера, серьезно не пострадали. Между тем за девять месяцев 2018 года пассажиропоток Международного аэропорта Сочи составил более 5,2 млн человек, что на 12% больше, чем за аналогичный период прошлого года.

Еще один путь в Сочи — морской — планируют открыть в будущем году. По планам Минтранса РФ, в навигационный сезон между Новороссийском и Сочи будет налажено пассажирское сообщение на скоростных судах «Комета 120М» на подводных крыльях. За сезон на этом маршруте планируется перевезти более 1 млн человек. С целью поддержки компаний, которые займутся перевозками, Минтранс РФ готов субсидировать часть их затрат из федерального бюджета. Но эксперты полагают, что любые перевозки, которые основываются не на самокупаемости, а на субсидировании, не станут регулярными. «Конечно, время поездок на этих маршрутах сократится, но я не уверен, что это даст сопоставимую с затратами экономическую отдачу. Экономика, основанная на субсидиях, не имеет стимула повышать эффективность и бороться за потребителя, улучшая сервис и повышая качество. Это тупикивый путь, который существует только пока есть лишние деньги, и рано или поздно он заканчивается вместе с ними», — рассказал эксперт-аналитик «Финама» Алексей Калачев.

СЕРПАНТИН ПОТЯНУТ ПО ПРЯМОЙ В начале лета этого года стало известно, что в Министерстве транспорта РФ рассматривают возможность реализовать на основе государственно-частного партнерства проект новой скоростной трассы Джубга-Сочи. По планам Минтранса, эта дорога может стать платной альтернативой имеющемуся серпантину (А147) либо же заменить его (пока эти варианты обсуждаются). Она по минимуму будет подвержена влиянию погодных катаклизмов, обеспечит

НЕСМОТРЯ НА ЯВНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОЧИ, ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ВЛАСТИ СЕГОДНЯ ОДАЮТ ПРИОРИТЕТ АВТОДОРОГАМ, ВЕДУЩИМ К КРЫМСКОМУ МОСТУ, КОТОРЫЙ БЫЛ ВВЕДЕН В СТРОЙ В МАЕ ЭТОГО ГОДА

безопасность движения за счет отсутствия резких поворотов и спусков-подъемов и сократит путь до Сочи за счет сокращения километража и увеличения максимальной скорости движения. Ее строительство оценивается министерством в 1,6 трлн руб. Правда, сейчас в министерстве заявляют о поиске более дешевых вариантов трассы. Новая автодорога от Джубги до Сочи может стать четырехполосной и на 50 км сократить путь до олимпийской столицы. Сейчас этот участок протяженностью 170 км автомобилисты преодолевают в среднем за четыре часа, а по новой магистрали длиной 120 км путь может занять чуть больше часа. Дорогу планируют оснастить тоннелями и мостами и пустить в обход населенных пунктов.

В начале августа этого года в министерстве сообщили, что из-за технической сложности и дороговизны проект нецелесообразен. Якобы предварительные технические и финансовые оценки говорят о том, что это чрезвычайно капиталоемкий проект, осуществить который крайне сложно технически. К примеру, по словам представителей ведомства, для его реализации надо будет вывести часть участков железной дороги с побережья, а на время строительства движение вдоль побережья на автомобильном и железнодорожном транспорте будет серьезно затруднено. «Мы продолжаем считать тот, ранее проработанный проект по автомобильной дороге Джубга-Сочи, достаточно сложным технологически и финансово. Есть альтернативные варианты, которые мы сейчас обдумываем. В частности, есть проект, который предполагает выполнение дороги Джубга-Сочи в эстакадном исполнении», — заявил министр транспорта России Евгений Дитрих в начале октября этого года, имея в виду, что строительству тоннелей предпочтут возведение эстакад.

Министерство рассматривает возможность пригласить для участия в проекте частный бизнес. Кроме того, рассматривается возможность продления дороги от Крымского моста до Абхазии, что сделает проект перспективным. Общая стоимость проекта пока не подсчитывалась, одна, по словам экспертов, только реконструкция участка Новороссийск-Джубга может потребовать около 116,5 млрд руб. Таким образом, трасса от Тамани до