

# Review

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

**SILK WAY**  
RALLY 2013  
JULY 5-13

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА

kommersant.ru

## Ралли «Шелковый путь»

Среда 26 июня 2013 №109(5140 с момента возобновления издания)

14 Почему спортсмены приезжают на ралли «Шелковый путь». «Прямая речь» пилотов

14 «Шелковый путь» транслируется в двухстах странах мира. Телетрансляции повысят его ценность для спонсоров

15 Экономический эффект присутствия. Организаторы ралли создают в регионах рабочие места и привлекают туристов

Стартующее 5 июля на Красной площади ралли «Шелковый путь» — это один из самых интересных спортивных проектов, родившихся в России в последнее время. Гонка, впервые проведенная в 2009 году, уже заслужила репутацию наиболее престижного наряду с легендарным «Дакаром» авторейда и продолжает развиваться.

## Маршрут государственного значения

— автоспорт —

Когда в начале 2009 года стало известно, что Международная федерация автоспорта включила в свой официальный календарь ралли под наименованием «Шелковый путь», многие, кажется, подозревали, что оно окажется громкой, но разовой — ну, или на пару-тройку сезонов — акцией. Ведь еще достаточно свежи были воспоминания о предыдущих попытках России закрепиться в этом жанре. А они предпринимались начиная с середины 1990-х годов.

Жанр, о котором идет речь, — это ралли-рейды. В автоспорте, как известно, есть кольцевые, на специально подготовленных автодромах, гонки («Формула-1» — их королева), а есть ралли, проводящиеся вне их стен. Так вот мир ралли как бы поделен на две части. Есть «классика» — гонки по дорогам, более или менее приспособленным для того, чтобы по ним ездили обычные автомобили, а есть рейды, где участникам противостоит помимо соперников бездорожье. И неизвестно еще, какая из разновидностей популярнее. Где проходят этапы чемпионата мира в классическом ралли, не каждый с ходу назовет. Зато каждый с ходу назовет самый легендарный среди рейдов — разумеется, «Дакар».



Он, кстати, далеко не единственный. Есть еще ралли в Марокко, Тунисе, ОАЭ. Идея «русского ответа» «Дакару» тоже, понятно, зрела. В конце концов, с бездорожьем-то в стране порядок. И проекты рождались. Так, в конце 1990-х — начале 2000-х годов по территории России и соседних государств пролегал маршрут «Мастер-ралли». А потом был осуществлен запуск ралли «Трансориентале» со стартом в Санкт-Петербурге

и финишем в Пекине. Но полноценным ответом «Дакару» эти гонки все-таки не стали, а их жизнь получилась довольно короткой. «Шелковый путь» же, отмечающий сейчас первый юбилей (этот будет пятым), кажется, пришел всерьез и надолго, хотя скептицизм по его поводу существовал.

Известно, что первым идею организации такого ралли высказал президент Туркмении Гурбангулы Бердымухамедов. Она сразу же

была поддержана двумя другими главами государств — России и Казахстана — Дмитрием Медведевым и Нурсултаном Назарбаевым. Собственно, эти три страны и окрестил дебютный «Шелковый путь» 2009-го со стартом в Казани и финишем в Ашхабаде. «Спортивная геополитика» в рамках постсоветского пространства в то время была на пике моды. Под эту тему, например, сливались хоккейные и баскетбольные

лиги. «Шелковый путь» смотрелся задумкой из той же серии, что и они, с одной лишь разницей. Под хоккей и баскетбол нетрудно подтянуть крупных спонсоров, под автоспорт, который в России никогда не был настоящим культом, — гораздо сложнее. И опасения заключались в том, что же будет, если власти вдруг охладят к проекту. Не закончится ли на этом его существование? Но теперь уже очевидно, что «Шелко-

вый путь» превратился в надежный спортивный бренд, и не последнюю роль в этом сыграло пристальное внимание к нему со стороны руководства страны.

Абсолютная уверенность в его будущем была разве что у тех, кто знал человека, занявшегося реализацией проекта, то есть Семена Якубова, по-прежнему возглавляющего директорат ралли. Даже странно, что, когда разные отечественные издания составляют списки лучших спортивных менеджеров России, его фамилия иногда отсутствует в них. Вообще-то Якубов заслужил того, чтобы находиться в верхних строчках подобных рейтингов.

Именно Семен Якубов — автор российского прорыва в автоспорте. Именно он в 1980-е, когда этот вид находился в СССР не то чтобы в убогом, но в таком состоянии, которое не предполагало высоких результатов в крупнейших соревнованиях (собственно, и участвовали в них советские спортсмены лишь по большим праздникам), пролоббировал на КамАЗе создание профессиональной команды, а потом и ее участие в «Дакаре», притом что долгие годы тот смотрелся планетой из другой галактики, находящейся от нашей, с серпом и молотом, на расстоянии в сотни световых лет.

## «Наша основная задача — разработка новых маршрутов»

— интервью —

**Как любое масштабное спортивное мероприятие, ралли «Шелковый путь» должно иметь перспективный план развития. О своем видении развития ралли и его месте в мировом автоспорте создатель «Шелкового пути» СЕМЕН ЯКУБОВ рассказал корреспонденту Review АНТОНУ ИВАНОВУ.**

— В наше время любой спортивный проект должен иметь понятную экономику. Вышел ли «Шелковый путь» на самоокупаемость?

— Возможно, «Шелковый путь» когда-то и сможет быть бизнес-проектом. Но с учетом имеющейся степени развития автомобильного спорта в нашей стране сегодня сделать бизнес-проект на базе спортивных мероприятий очень сложно. Пока у нас все механизмы затратные. И спонсоры пока еще в очереди не стоят. Но я надеюсь, что эта ситуация изменится по мере понимания нужности самого проекта и интереса тех, кто вкладывает в него средства.

— За счет чего формируется бюджет «Шелкового пути»?

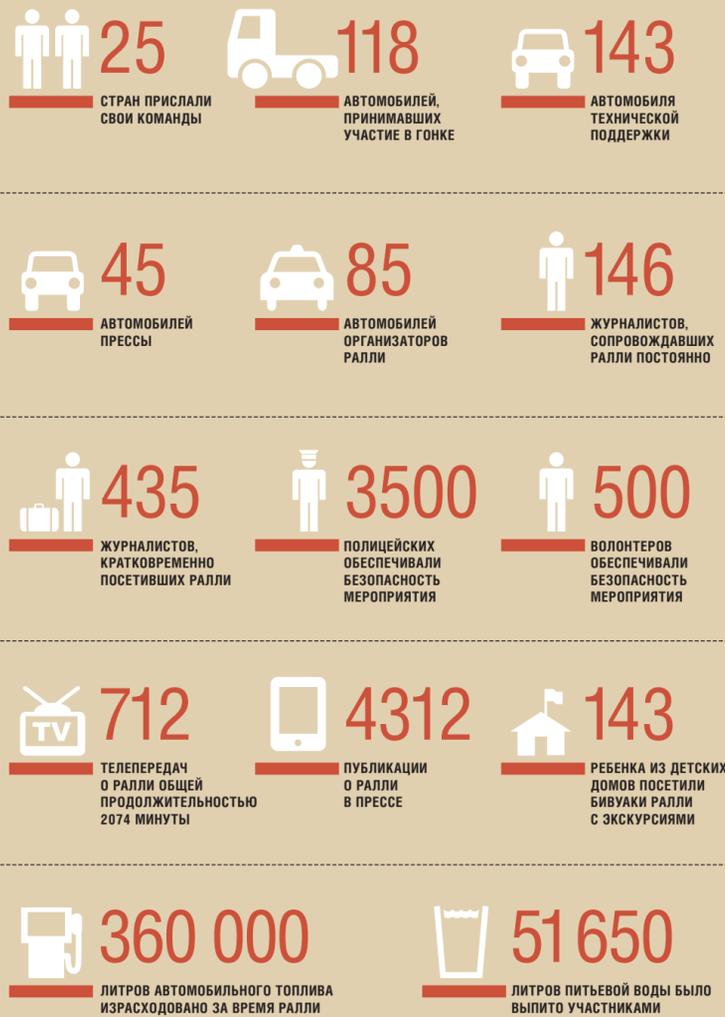
— В основном бюджет ралли формируется за счет спонсоров. Во всем мире считается, что большой спорт — это вотчина крупных компаний, для которых важна имиджевая составляющая. Они, возможно, и не рассчитывают на быструю выгоду от участия в соревнованиях, не задумываются, как мгновенно возместить свои затраты. Они работают на перспективу. Японцы говорили так: если деньги, вложенные в рекламу, через 100 лет начнут окупаться, то это правильные инвестиции. Они вообще заглядывают очень далеко, понимая, что если смотреть только в завтрашний день, не дальше своего носа, то кто-то впереди окажется! А если ты забываешь на длительный срок свое присутствие, то у тебя есть перспектива.

## РАЛЛИ «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» В ЦИФРАХ

МАРШРУТ РАЛЛИ 2013 ГОДА



ФАКТЫ О РАЛЛИ (ПО ИТОГАМ 2012 ГОДА)



## ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАЛЛИ ИСПОЛЬЗОВАЛОСЬ 13 ВОЗДУШНЫХ СУДОВ:

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>САМОЛЕТЫ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>АН-72 ВВС РФ — ШТАБ РАЛЛИ</li> <li>АН-72 ВВС РФ — МЕДИЦИНСКИЙ</li> <li>АН-72 ВВС РФ — ТВ-ПРОИЗВОДСТВО</li> <li>АН-74-100 — МЕДИЦИНСКИЙ</li> <li>АН-24 — ПАССАЖИРСКИЙ</li> <li>ТЕСНАМ Р2006Т — РЕТРАНСЛЯТОР</li> <li>ТЕСНАМ Р2006Т — РЕТРАНСЛЯТОР</li> </ul> | <p><b>ВЕРТОЛЕТЫ:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>МИ-8 ВВС РФ — МЕДИЦИНСКИЙ</li> <li>АС 350 «АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» — БОРТ ДИРЕКТОРА РАЛЛИ</li> <li>АС 350 «АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» — ДЛЯ РАБОТЫ ТЕЛЕОПЕРАТОРОВ</li> <li>АС 355 «АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» — ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>BELL 407 «АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» — МЕДИЦИНСКИЙ</li> <li>BELL 407 «АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ» — БОРТ ОРГКОМИТЕТА</li> </ul> |
|--|--|---|

# Review ралли «Шелковый путь»

## Гонка с песком на зубах

В этом году «Шелковый путь» проходит по территории России. Причем каждый раз его маршрут меняется, благо наша территория достаточно обширна, чтобы предложить самый широкий выбор климата и дорожных покрытий. Зачем организаторы каждый раз прокладывают новую трассу и как это происходит, выяснял **Валерий Чусов**.

— автоспорт —

Трасса ралли-рейда «Шелковый путь» по традиции проложена на юг от Москвы и в этом году проходит через Волгоград, Элисту к Астрахани. Трасса обновилась почти на 70% по сравнению с предыдущим годом. Основной целью изменений стало усложнение пути. Увеличена суммарная длина специальных скоростных участков: из 4090 км пути две трети, а точнее, 2821 км, приходится на них. Они проложены по закрытым для обычного движения дорогам или бездорожью, и пройти их надо максимально быстро. Собственно, дорог на СУ участники увидят немного. В этом году неформальным девизом ралли-рейда стало «Возвращение к старым африканским традициям». То есть к тому, с чего начинались ралли-рейды, — преодолению пустынь и песков.

### Африка под Астраханью

Именно песчаные дюны позволяют реализовать те качества пилота и штурмана, которые были важны в путешествиях через африканские пустыни. Быстрое движение по бескрайним просторам с переменным рельефом требует высокой квалификации водителя и хорошей техники езды. А штурман обязан хорошо ориентироваться по легенде, ведь ориентиры в пустыне очень мало. Трассы всех известных мировых ралли, как правило, проложены в сухих и солнечных южных широтах по песчаным покрытиям. Ведь именно сложные дюнные пески — непременный атрибут хорошего ралли-рейда. Поэтому сразу после старта в Москве участники «Шелкового пути» устремятся на юг, подальше от дождей и прочих сюрпризов средней полосы России. «Раллисты не любят мокрых трасс. К тому же на грязных машинах не видно нанесенной на них рекламы, а это не очень нравится спонсорам», — говорит Эрик Хайруллин, медиадиректор «Шелкового пути» и пресс-атташе команды «КамАЗ-Мастер». В маршруте ШП-2013 есть кольцевые участки в Волгограде и Астрахани. Они проходят по барханам и дюнам и настолько протяженные и разнообразные, что воспринимаются не как круговые маршруты, а как длинные спецучастки, которые по совпадению начинаются и заканчиваются в одном месте.

Сложность ШП-2013 профессионалы оценивают как достояние. Один из разработчиков маршрута, призер самого длинного за всю историю ралли-рейдера марафона Париж—Моск-



В этом году выросла общая длина специальных скоростных участков, на которых проходят самые зрелищные этапы гонки. Из 4090 км на них приходится 2821 км.

ва—Пекин 92 Сергей Таланцев, комментирует трассу парой слов: «Это гонка не для девочек!» Знаменитый Пьер Лартиг, трехкратный победитель «Дакара» и один из главных разработчиков трассы нашего марафона, считает, что в этом году «Шелковый путь» — это маршрут настоящего ралли-рейда. «Получился очень интересный географический охват всевозможных зон: от степных плато до холмистой пересеченной местности с движением через открытые дюны, пески, песчаные массивы и быстрые рулежные дороги в горной местности», — отмечает спортсмен. Он сравнивает ШП-2013 с «Дакаром», и сравнение получается в нашу пользу. «При 3500 „боевых“ километров „Дакара“ спортивная дистанция „Шелкового пути“ составила почти 3000 км. Но „Дакар“ спортсмены проходят за две недели, тогда как здесь экипажам отводится семь дней», — напоминает французский гонщик-ветеран.

### Мировая величина

Разработка трассы осуществляется в несколько этапов. Для первых набросков достаточно карт. При этом учитываются несколько факторов. Прежде всего это разнообразие рельефа

и пейзажей, ведь большинство участников интересуют новые впечатления. Кроме того, по соображениям безопасности спецучастки должны проходить подальше от населенных пунктов или, скажем, мест выпаса скота. Затем проводится черновые выезды для проверки трассы на местности. Эти работы выполняет группа российских специалистов под руководством исполнительного директора гонки Сергея Гири. После этого наступает главный этап прокладки трассы — генеральный реконсанс.

Поскольку родоначальники ралли-рейдера и организаторы самого известного из них, «Дакара», — французы, в этом виде спорта используется франкоязычная терминология. Участок маршрута по дорогам общего назначения, соединяющий спецучастки, называется liaison, что в переводе значит «связка». Пункты остановки называются понятным без перевода словом бивуак. А реконсанс по-французски означает «познание» в философии или «разведку» в военном деле. Ну а раз слово французское, то и занимаются этим французы. В головной машине на реконсансе — Пьер Лартиг и Стефан Ле Бай, в своем деле они стали мировыми знаменитостями. Прокладкой трасс занимаются давно и, пожалуй, не имеют конкурентов. Пьер Лартиг проходит маршрут во вполне спортивном темпе, чтобы почувствовать трассу так, как будущие участники ралли. Стефан

Ле Бай занимается прописью маршрута, привязывая его к местности. Конечно, в машине есть и навигационное оборудование, которое пишет треки, но человеческий фактор тут тоже немаловажен. «Сложность для меня — решить, как отметить уровень опасности для разных типов машин. Профессионалы из заводских команд на внедорожниках могут ехать быстро, но есть еще частные машины и грузовики», — рассказывает Стефан Ле Бай. Некоторые крены могут быть опасны для высоких и тяжелых грузовиков, а вот легковые внедорожники могут не заметить, особенно если за рулем профессиональный гонщик. Иногда приходится менять маршруты для разных типов автомобилей. На спецучастке после Тамбова, например, мест чересчере большую реку не выдержит грузовиков, поэтому доступ только для легковых автомобилей, а грузовикам придется воспользоваться бродом.

После реконсанса создается официальный роуд-бук для каждого этапа, который выдают участникам вечером накануне старта. Также контрольные точки, которые нужно взять на маршруте, закладываются в память GPS-приемника, предоставляемого участникам. Однако их роль скорее контрольная, чем направляющая.

Но и это еще не все: за сутки до старта по маршруту проходит группа открытия — обычно это спортивный грузовик организаторов в сопровож-



дении легковых внедорожников. Их задача — еще раз проверить трассу и при необходимости внести корректировки. Дожди или просто упавшее дерево могут вынудить искать новые варианты. Например, разлив небольшой речки в прошлом году превратил преодолеть пешком брод в серьезное препятствие, и пришлось искать объезд.

### В поисках новизны

Основная задача разработчиков трассы — дать спортсменам возможность получить новые впечатления. Для большинства участников ралли-рейды все-таки не основная профессия, а довольно дорогостоящее хобби. И пусть часто расходы покрывают спонсоры, важно привлечь как можно больше участников и зрителей. И тут одной гонки и демонстрации мастерства мало, играет роль и фон, на котором проходит ралли, — и в переносном смысле, и в самом прямом. Автомобиль, стремительно летящий на фоне привлекательного пейзажа, имеет гораздо больше шансов попасть на экран телевизора, дисплея компьютера или даже в глянец журналов, чем автомобиль, который просто очень быстро едет.

Поэтому выбираются маршруты, которые проходят через исторические и культурные центры, и для участников и сопровождающих предоступается возможность знакомства с достопримечательностями. Это вполне можно совместить с соревнованиями. Стартовый участок от Москвы до Тамбова позволит полюбоваться традиционными среднерусскими пейзажами. Спецучастки первого этапа между Тамбовом и Волгоградом проложены частично по границам природоохраненных зон. Здесь чередуются участки русской саванны и глухих лесов.

На втором этапе спецучасток проходит по местам Сталинградской битвы, 70-летие которой отмечается в этом году. Рядом с маршрутом — до сих пор сохранившиеся окопы и остатки блиндажей. Хорошая возможность напомнить гостям-европейцам, где решался исход Второй мировой войны.

Ну а спецучастки около Астрахани вполне характеризуют их назва-

Француз Пьер Лартиг — один из лучших в мире специалистов по формированию раллийных трасс — принял участие в разработке маршрута «Шелкового пути»

ния — «Тысяча и одна дюна» или «Хазарский лабиринт». Здешные безлюдные и пустынные территории малоизвестны не только иностранным спортсменам, но и большинству российских.

Исполнительный директор гонки Сергей Гири намекает на то, что в будущем организаторы ради разнообразия готовы разрабатывать для «Шелкового пути» новые направления и уже имеют заготовки чрезвычайно увлекательных маршрутов, но ограниченных пределами России.

При выборе трассы приходится учитывать и более прагматичные соображения. Например, для бивуаков лучше всего подходят аэродромы: с ними проще организовать логистику, ведь гонку обслуживают семь самолетов, а спортивный маршрут обязательно контролируется с вертолетов. Кроме того, наличие большого пространства упрощает организацию бивуака и размещение участников. Безусловный приоритет — безопасность. Ведь именно из-за повышения рисков для спортсменов ралли-рейды покинули Африку. В России это, к счастью, не проблема: у нас надо учитывать безопасность жителей местности, где проходит трасса, и не допустить ущерба для окружающей среды. Например, в предгорьях Кавказа некоторые реки нельзя пересекать вброд из-за воющих в них редких видов рыб. Тогда трасса прокладывается в обход. А если спецучасток проходит через населенные пункты, спортсмены обязаны соблюдать общие ограничения скорости. Хотя в некоторых случаях для них организуют приоритетное движение, и мало кто из других водителей возражает против этого. Соревнования получают максимальную поддержку и помощь на всех уровнях, включая Министерство обороны, МВД и МЧС. «Нас ждут с нетерпением. Ведь это, ко всему прочему, еще и мощный всплеск туризма для региона», — убежден креативный директор гонки Булат Янборисов.

## Путевка в долгую жизнь

— маркетинг —

**Как говорят исследователи, в 72 случаях из 100 поклонники автоспорта предпочитают покупать товары компаний, поддерживающих автомобильные команды. Автоспорт во всем мире не страдает от отсутствия спонсоров, но эти спонсоры готовы сотрудничать только с уже раскрученными соревнованиями, известными и специалистам, и широкой телевизионной аудитории. О том, как развивает свой бренд ралли «Шелковый путь», рассказывает корреспондент Review КИРА ВАСИЛЬЕВА.**

Для многих команд «Шелковый путь» — это генеральная репетиция перед «Дакаром», поскольку условия их проведения схожи. Качественный состав участников обеспечивает ралли медийную поддержку. «Шелковый путь» сотрудничает с медиагруппой «Евроспорт», поэтому заезды этого года будут транслироваться на каналах Eurosport и Eurosport-2. Исходя из данных об аудитории каналов, посмотреть трансляцию гонок смогут примерно 100 млн семей в почти 200 странах. Добавьте к этому дистрибуцию ТВ-

сигнала через Европейский вещательный союз (EBS) — в итоге количество стран, принимающих картинку, приближается к 200.

Телевизионный — важный, но не единственный инструмент работы по повышению узнаваемости бренда. «Сначала нужно создать потрясающее спортивное событие, привлечь авторитетных спортсменов, убедить спонсоров, придумать оригинальный сюжет мероприятия и создать медийный интерес. Тогда и бренд сформируется», — говорит Александр Еременко, управляющий директор BrandLab — компании, специализирующейся на управлении брендом.

По словам специалиста, пять лет для бренда спортивного соревнования не срок: судя по другим гонкам, у «Шелкового пути» окончательное формирование бренда уйдет до десяти лет. «Договоренности с ведущими спортивными каналами, безусловно, важный шаг, но он не гарантирует успеха, так как все будет зависеть от контента: будет ли он интересен для зрителя, смогут ли организаторы выстроить занимательный сюжет о ралли», — считает господин Еременко.

Впрочем, с такой оценкой в корне не согласен Иван Самарин, чемпион России по

автомобильному спорту. Он напомнил, что ралли «Шелковый путь» стартовало в период, когда у «Дакара» начались проблемы, связанные с невозможностью обеспечить безопасность на участках в Африке. Организаторы использовали опыт «Дакара» и постарались не допустить ошибок коллег. «Я думаю, что это очень сильное спортивное событие, которое продолжает набирать обороты. Здорово, что оно регулярно притягивает внимание международной прессы и участников», — говорит Иван Самарин. — Приятно, что автоспорт в нашей стране начинает развиваться стремительно. Помимо ралли-рейда «Шелковый путь» в этом году пройдет несколько крупных международных автоспортивных событий».

Нина Исаченко, генеральный директор агентства маркетинговых коммуникаций Art & SmartPMCG, член Гильдии маркетологов, полагает, что бренд «Шелковый путь» пока не растет в цене. «Судите сами, первый год: международный уровень, три страны. Со второго года гонки это уже соревнования внутри страны», — рассуждает госпожа Исаченко. — Видимо, на волне успеха организаторы гонок решили, что дальше работать

над укреплением бренда не нужно, и стали его использовать для усиления имиджа других российских событий: поддержка Олимпиады, поддержка юбилейного года Отчужденной войны».

Между тем некоторые маркетологи видят и положительные стороны в таком развитии. «Это хороший маркетинговый инструмент — открытый канал коммуникации как для производителей автомобилей, которые, участвуя, могут продемонстрировать конкурентные преимущества своего продукта, так и для прочих партнеров-спонсоров гонок», — говорит член Гильдии маркетологов Анна Воробьева.

С тем, что у автоспорта в России большое будущее, согласен автогонщик, мастер спорта международного класса Даниил Мове. Он называет несколько причин, но одна из главных, по его мнению, состоит в том, что был момент вакуума, когда автоспорту не уделяли должного внимания, а сейчас российские гонки догоняют мировые, что, конечно, не может происходить без поддержки крупных структур и политиков. «Это очень дорогой вид спорта, в котором многое зависит от поддержки финансовых структур и политичес-

кого рычага», — констатирует Даниил Мове. — Яркий пример — гонка Мировой серии, в которой в том числе выступал я. В прошлом году, впервые приехав в Россию, она сразу собрала 85 тыс. зрителей, и это один из самых высоких показателей Мировой серии в Европе по всем странам, где проходит гонка. Более того, и на «Формулу-1» приходит примерно столько же зрителей. Интерес в России к автоспорту растет».

На интерес зрителей к автоспорту влияют несколько факторов. Российские спортсмены начинают показывать хорошие результаты — чего только стоят успехи обновленного молодежного состава команды «КАМАЗ-мастер» в престижнейших мировых ралли-марафонах. Кроме того, наконец началось строительство кольцевых трасс должного уровня.

Но главное, наш автоспорт начал давать людям качественный зрелищный продукт. Вместе со спортивными трассами «Шелкового пути» фактически создаются параллельные экскурсионные маршруты, которые собирают огромное количество своих болельщиков. И шансы на то, что тернистый путь нашего автоспорта на мировую арену станет шелковым, все выше.

## прямая речь

### Почему вы едете на «Шелковый путь»?

#### Стефан Петерансель,

французский пилот команды X-Raid, 11-кратный победитель ралли «Дакар». — Все сделано на очень высоком уровне. И, на мой взгляд, «Шелковый путь» вполне может претендовать на звание русского «Дакара». Очень сложная трасса, длинные этапы. Например, из Астрахани в Ставрополь мы ехали больше шести часов. Нравится, что удалось найти разные ландшафты: мы проехали и по грязи на первом этапе, где у меня, к сожалению, сломалась машина. Были пески, степи, невысокие горы — мне очень понравилось.

А еще хочу отметить, как организованы бивуаки. Очень приятные люди, прекрасная еда, есть возможность для отдыха.

#### Карлос Сайнс, испанский гонщик, победитель ралли «Дакар-2010», победитель ралли «Шелковый путь-2009» и «Шелковый путь-2010»:

— Ралли «Шелковый путь» очень важно для подготовки к Дакару. В 2010 году нам нужно было протестировать новую версию джипа Race Touareg. Мы хотели посмотреть, как работает система охлаждения. Такая возможность тренировки идеальна за несколько месяцев до Дакара. Это была непростая гонка, особенно с точки зрения навигации. Интересно ехать первым и не видеть следов колес мотоциклов.

#### Алеш Лопрайс, пилот чешской команды InstaForex Loprais Team, победитель ралли «Шелковый путь-2011»:

— Больше других запомнился этап, который мы выиграли: Астрахань—Астрахань. Он был

самым трудным — 400 км страшной степи, чтобы выжить, нужно было финишировать как можно быстрее. А больше всего понравился последний гоночный день, хотя для нас тогда все складывалось не очень удачно: возникли проблемы с подкачкой колес, вынужденные остановки для ремонта, потеря времени. Но этот участок самый красивый, с моей точки зрения! Наша новая машина мощная и быстрая, нам очень нравится, но мы еще ее дорабатываем. Все экипажи команды «КамАЗ-Мастер» — очень сильные соперники, и кто из них главный наш конкурент — вопрос времени».

#### Нассер Аль-Аттия, катарский гонщик, победитель ралли «Дакар-2011»:

— Я дважды участвовал в «Шелковом пути» и, хотя я ни разу не выигрывал в нем, у меня остались отличные воспоминания как об этой гонке, так и о нашем противостоянии с Карлосом Сайнсом. Это действительно сложное испытание, с длинными этапами и очень разнообразным маршрутом, который очень напо-

минает то, что мы встречаем в Южной Америке. Для меня эта гонка является наилучшей подготовкой к «Дакару». Постылю поскольку в мире не так уж много гонок, которые предлагают такое же качество, как «Шелковый путь», в плане организации маршрутов, я абсолютно уверен в своем возвращении на российские дороги в скором будущем!

#### Борис Гадасин, пилот российской команды G-Force, победитель ралли «Шелковый путь-2012»:

— «Шелковый путь» стоит совершенно отдельно для меня среди других гонок. Это единственное соревнование в России, которое может вырасти до уровня «Дакара», и я желаю организаторам этой гонки не останавливаться на достигнутом, а делать гонку еще лучше.

#### Владимир Чагин, семикратный победитель ралли «Дакар», руководитель команды «КамАЗ-мастер»:

— Ралли «Шелковый путь» для всех очень непредсказуемая и сложная гонка. Об этом сви-

детельствует статистика: четвертый раз проходит гонка, но ни один экипаж два раза за здесь не выигрывал. Более того, даже ни один спортсмен не забирался дважды на первое место. Тем и интереснее, когда все быстро меняется. На «Шелковом пути» мы много экспериментируем, используем новинки, проверяем. То, что хорошо себя зарекомендует, используем на «Дакаре». Это нормальный процесс работы над совершенствованием техники.

#### Жан-Луи Шлессер, французский гонщик, двукратный победитель ралли «Дакар»:

— Я люблю это ралли и здешний радужный прием. Организаторы — настоящие профессионалы. Я не пропустил ни одной гонки «Шелкового пути». Это будет мой пятый раз! Организаторы приняли решение сократить лиазоны — это хороший момент, и, конечно, будет очень сложно. Мне не терпится побывать на Красной площади, это уникальный опыт! Мои планы? Мы постараемся, попасть в топ-10.

#### Сзалай Балаш, венгерский гонщик:

— Ралли «Шелковый путь» — это отличная подготовка к «Дакару». Организация здесь великолепная. Мы можем проверить наши инновации в условиях пустыни, так что в прошлом году мы уже решили, что мы обязательно вернемся. Конечно, мы также мотивированы тем, что в последнем издании мы достигли одного из наших лучших международных результатов в нашей карьере, и мы ждем вернуться. В этом году мы планируем быть снова в числе лучших и бороться за победу.

#### Фредерик Шавинь, пилот французской команды Dessoube Competition:

— Я люблю это ралли и здешний радужный прием. Организаторы — настоящие профессионалы. Я не пропустил ни одной гонки «Шелкового пути». Это будет мой пятый раз! Организаторы приняли решение сократить лиазоны — это хороший момент, и, конечно, будет очень сложно. Мне не терпится побывать на Красной площади, это уникальный опыт! Мои планы? Мы постараемся, попасть в топ-10.

# Review ралли «Шелковый путь»

## Встречное движение

Российский спорт пока еще слабо воспринимается как объект для инвестиций со стороны отечественного бизнеса. Среди спонсоров российских спортивных команд больше иностранных брендов, чем отечественных. Это не говорит об отсутствии патриотизма. Скорее о неумении пользоваться теми возможностями, которые создает отечественная спортивная индустрия.



### — экономическая география —

Ралли «Шелковый путь» сегодня одна из популярнейших в мире гонок в своем классе. За пять лет российское ралли из мероприятия в поддержку Олимпиады в Сочи превратилось в самостоятельное и самодостаточное спортивное событие, составившее конкуренцию знаменитому «Дакару».

Многие страны пытаются договориться с организаторами «Дакара» о включении их в маршрут гонки. Экономический эффект от ее проведения столь значителен, что национальные правительства инвестируют в инфраструктуру и подготовку трассы. Так, прямые и косвенные доходы, генерируемые ралли «Дакар» для Аргентины, по официальным данным, составили в 2011 году \$280 млн.

«Шелковый путь» пока не стал коммерческой гонкой, но опыт Дакара может быть использован его организаторами для эффективной работы с администрациями регионов.

«Конечно, сейчас уже немного осталось тех, кто считает, что Россия — это страна медведей и балалаек. Но более 60% западных бизнесменов просто не знают, как обстоят дела в регионах России, — говорит швейцарский финансовый аналитик Йозеф Хеммонд. — Нужен веский повод, чтобы они могли туда приехать и собрать нужную информацию, чтобы потом вложить деньги. Это осо-

бенность мышления западного рационального человека: не ездить наугад, но совмещать поездку для поддержания статуса с поездкой в интересах бизнеса. Интерес к спорту — это всегда повод для повышения личного статуса». Иными словами, старт известного и раскрученного ралли — это повод поехать в место его проведения.

Ралли «Шелковый путь» привлекает для зрителей гораздо более обширный список зрелищных видовых участков, нежели какое-либо другое ралли в мире. А участие лучших мировых экипажей гарантирует интерес прессы и болельщиков.

В этом году ралли проходит через Тамбов, что привлекает иностранцев в один из исторических центров нашей страны — крепость, основанную в 1636 году для защиты русского государства от кочевников.

На два дня задержатся участники «Шелкового пути» в Волгограде — городе, который способен привлекать туристов и инвесторов. Сюда приехал в 1858 году Александр Дюма, специально попробовав здесь волжской стерляди, с таким вкусом описанной им в романе «Граф Монте-Кристо». Гости, зрители и журналисты смогут побывать на Мамаевом кургане и увидеть статую «Родина-мать», занесенную из-за своих размеров в Книгу рекордов Гиннесса.

Калмыкия — единственный центр буддизма в Европе. В 2005 году

в Элисте открыт самый большой в Европе буддийский храм «Золотая обитель Будды Шакьямуни». Привлечение туристов при помощи ресурсов ралли «Шелковый путь» — это больше, чем просто шанс.

Для волжской Венеции Астрахани «Шелковый путь» — это возможность вновь напомнить о себе как о центре экотуризма, настоящей столице рыболовов. Ралли «Шелковый путь» пройдет по красивейшим местам. Кстати, Астрахань является еще и родиной транзита энергоносителей: в 1873 году астраханские судовладельцы братья Артемьевы создали первый в мире нефтеналивной танкер.

Тонку «Шелковый путь 2012» обслуживали 13 воздушных судов — 7 самолетов и 6 вертолетов. Территории аэродромов стали базовыми точками, служившими местами завершения и старта этапов, а также местами размещения биваков ралли. После каждого этапа на маршруте ралли вырастал палаточный городок, обеспечивая питанием до 3 тыс. человек: спортсменов, организаторов, журналистов и гостей ралли. Ежедневно прибывало на бивуак и отправлялось дальше по маршруту ралли до 300 единиц техники.

Фактически ралли «Шелковый путь» создает по ходу маршрута около 5 тыс. временных рабочих мест с высокой по меркам регионов заработной платой. Высокий интерес к ралли «Шелковый путь», как прави-

ло, отражается в позитивном смысле на гостиничном бизнесе. Период принятия и обслуживания зрителей, журналистов, потенциальных инвесторов, как правило, не ограничивается днями соревнований, а охватывает значительно большее время. Фактически номера гостиниц, лежащих на пути гонки, пользуются повышенным спросом на протяжении всего времени подготовки ралли-рейда.

Пропанганда спортивных мероприятий является, по мнению социологов, одним из ведущих средств массовой пропаганды здорового образа жизни. Аргентинский социолог Алонсо Эррада назвал в свое время ралли «Дакар» «лучшим средством убедить молодежь сменить вкус табачного дыма и переброжденного ячменя на вкус свежего ветра и скорости». «Шелковый путь» ждет своей крылатой фразы. За пять лет своего существования он ее заслужил.

Антон Иванов

## «Наша основная задача — разработка новых маршрутов»

— интервью —

То есть они сегодня закладывают на 100 лет вперед, завтра закладывают на 100 лет вперед, послезавтра закладывают на 100 лет вперед, и через 100 лет и «сегодня», и «завтра», и «послезавтра» у них обеспечено! Если они каждый день закладывают с таким длительным сроком, то они каждый день имеют перспективу.

Если рассматривать инвестиционный потенциал «Шелкового пути» в целом, то польза от инвестиций в эту гонку есть безусловно и она укрепляется по мере роста популярности этой гонки. Опять же инвестиции могут увеличиваться только в случае, если это мероприятие будет регулярным.

Наше развитие стимулирует вложения. Если люди увидят, что за пять лет «Шелковый путь» достиг уровня, сравнимого с «Дакаром», они поверят, что и страна развивается, в стране идут процессы положительного характера. Это окрыляет людей, говорит им, что рынок растет, что в Россию надо ехать и вкладывать деньги.

Если во времена СССР существовала команда, созданная централизованно и поддерживаемая государством, то сегодня авто- и мотоспорт в России в подавляющем большинстве зависит от энтузиазма отдельных спортсменов и организаторов. «Шелковый путь» — ралли, которое сводит на одной трассе российских энтузиастов и зарубежных профессионалов. Не просто сводит, но и дает возможность провести гонку в наших условиях, на нашей территории.

— Любый проект не должен стоять на месте. Как создатели «Шелкового пути» видят его развитие через десять и более лет?

— Спорт — это навсегда. Будут меняться люди в спорте, но сам спорт останется. Я убежден, что если «Шелковый путь» станет традиционным и будет двигаться вперед, то на его базе еще что-то создастся! Не знаю пока что, но это произойдет обязательно.

Сегодня наша основная задача — разработка новых маршрутов. Пока «Шелковый путь» проходит по европейской территории России. Но мы рассматриваем перспективные маршруты, пересекающие нашу страну вдоль, а не поперек. У нас есть опыт гонки до Пекина. Если мы сможем проложить ее по этому маршруту, то в определенном смысле сможем превзойти и «Дакар». Но мы не ставим задачей соперничество. Мы развиваем автоспорт.

Когда участники гонки приезжают к нам в страну, они формируют свое отношение к ней. Огромное количество журналистов зарубежных пишущих о нашей стране. И они пишут не политизированно. Они пишут то, что видят. А видят-то они здесь хорошее. Что гонка организованная, гонка красивая, дружеская обстановка на бивуаке постоянно, и они с положительными эмоциями уезжают и объективную информацию пишут. — То есть вы рассматриваете «Шелковый путь», родившийся в недрах команды «КАМАЗ-мастер», как элемент общего государственного бренда?

— Конечно. Сегодня мало таких стран, которые могут похвастаться командой «КАМАЗ-Мастер» вообще своеобразная кузница брендов. Во-первых, сам по себе «КАМАЗ-Мастер», продвигающий не только свое имя, но и имя своей альма-матер — компании КамАЗ. Во-вторых, пилоты команды. Тот же Чагин (Владимир Чагин, гонщик команды. — «Ъ») сам по себе бренд.



— Существует термин «русская культурная экспансия». В рамках «Шелкового пути» реализуется что-то подобное?

— Это скорее спортивная экспансия. Ралли-рейды — это возможность мирным путем приходить в другие страны и оставаться для этих стран привлекательным партнером. Ну вот пример того же «Дакара». Французское государство очень дорожит этим брендом. И это понятно. С его помощью французы долгое время вели дела с Африкой, а теперь пришли в Южную Америку. Разве есть у США или Германии, например, такой проект? «Шелковый путь» — возможность для России приходить в страны, по которым пройдет маршрут ралли. И этот ресурс необходимо использовать. И, я надеюсь, он будет использоваться.

— Каковы перспективы «Шелкового пути» в связи с тем, что приближаются Олимпиада и Универсиада, для дополнительного продвижения которых, собственно, и была создана эта гонка? Будет ли продолжен проект?

— Если даже теоретически допустить, что «Шелковый путь» будет закрыт, то в имиджевом плане потери будут невосполнимыми. Сейчас это успешный проект с широкой перспективой. Уже сегодня потенциал ралли «Шелковый путь» огромен и может быть многократно увеличен за счет расширения рамок гонки. И если «Шелковый путь» станет традиционным, то это будет серьезным завоеванием страны в целом. Уже сейчас «Шелковый путь» является серьезным конкурентом лучших гонок мирового табеля о рангах. Это хорошая и нужная интрига. Кроме имиджевой стороны у ралли «Шелковый путь» есть совершенно конкретные практические выгоды. Например, инновационные технологии, которые мы перенимаем у зарубежных коллег в сфере организации связи, телетрансляций, спутникового слежения за гонкой. Отработка технологий медицинской помощи нового поколения (ФМБА на практике обрабатывает в ходе ралли ряд процессов), передвижной госпиталь на гонке, например... Это же апробация масштабных логистических операций на длинные расстояния. И жалко лишиться полигона, где идет отработка таких технологий, операций и управленческих решений, да еще с использованием последнего технического и технологического потенциала и телетрансляцией-мониторингом через спутник.

В целом это похоже на масштабную войсковую операцию с ведением действий на суше, в воздухе и в море, с использованием большого количества техники и людей. Впечатляет состав ралли: 3 тыс. человек, 15 самолетов и вертолетов, 300 единиц автомобильной техники, штатный передвижной госпиталь, полевая кухня, мастерские, телевизионная бригада с ретранслятором. Задействованы даже морские паромы.



По ходу следования маршрута, ралли «Шелковый путь» создает до пяти тысяч временных рабочих мест



## Маршрут государственного значения

— автоспорт —

Якубов сам долго гонялся за «КАМАЗ-мастер», совмещая функции руководителя «конюшни» со штурманскими. И во всех своих амплуа он был безупречен. «КАМАЗ» с ним в начале 1990-х закрепился в элите рейдов, потом одержал победу на «Дакаре», потом принял участие в выиграв титул за титулом и в январе текущего года добился в автомарафоне, который в 2008-м переместился из небезопасной, кишасшей бандитами и терзаемой вооруженными конфликтами Африки в безопасную Южную Америку, 11-го триумфа. Более титулованной команды в категории «грузовые автомобили» просто не существует. И трудно себе представить, что когда-нибудь камазовский рекорд будет побит.

Понять, что сотворил Якубов, проще всего, спросив у какого-ни-

будь иностранца, какой российский грузовик он знает. «Ну, конечно, «КАМАЗ!» — ответит собеседник. А на просьбу уточнить почему, тут же отреагирует: «Потому что смотрю трансляции «Дакара». Эта машина — настоящий монстр!»

Нынче, правда, скажут немного иначе: «Потому что смотрю трансляции «Дакара» и «Шелкового пути». Российское ралли показывает крупнейший спортивный телерадиоэфир Eurosport. А это аудитория, превышающая 100 млн человек, из почти двух сотен государств.

В общем, Семен Якубов — менеджер, который калтурой не занимается. И основная ставка при воплощении проекта главного российского ралли-рейда была, как бы теплее к нему ни относились первые лица, что бы они под ним ни подразумевали, отнюдь не на красивые слова о дружбе и единении через спорт.

Такая грань тут тоже присутствовала, но статуса «Шелковый путь» добивались все же иными способами — скажем, через разработку интересных маршрутов. Неслучайно дебютный релиз так и остался единственным транснациональным.

Зато у всех была интересная «вывеска». В 2009-м — связь трех бывших советских республик. В следующие три года (маршруты Санкт-Петербург—Сочи, Москва—Сочи и Москва—Геленджик) — олимпийский акцент на Игры 2014 года. Нынешнее ралли соединяет два Кремля — московский и астраханский, у стен которого 13 июля оно и финиширует. Во всех присутствовал полный «ландшафтный набор», который должен быть у значимого ралли-рейда: и леса, и степи, и, естественно, пески. В этом смысле пятое ралли от предыдущих в худшую сторону отличаться не будет. Маршрут дли-

ной более 4 тыс. км и интересный, и трудный — вернее, сверхтрудный — одновременно. По мнению Якубова, матерым спортсменам он дает возможность проявить мастерство на сложной трассе, а для простых любителей, которые тоже имеют шанс заявиться на гонку, это «весьма демократичный способ влиться в большой мировой раллийный клуб единомышленников». Такой микс — характеристика качественного рейда.

Другой важный момент заключался в организации. Опытные гонщики признают, что ее уровень, по тому, насколько быстро и качественно решаются на «Шелковом пути» разнообразные проблемы — логистические, связанные с ремонтом техники, да и просто бытовые, российское ралли нет равных. Великий испанец Карлос Сайнс, выигравший два первых ралли в категории «легковые автомобили», даже пос-

тавил его в этом плане выше «Дакара». А, соглашаясь с Сайнсом, другие звезды, с удовольствием гонявшиеся в «Шелковом пути», — южноамериканец Жиньель Де Вильерс и чех Алеш Лопрайс — резюмировали, что такой доброжелательной атмосферы на бивуаках, такой слаженной работы команды, обеспечивающей жизнедеятельность гонки, не встретишь больше нигде.

Сравнивать эти два рейда, «Дакар» и «Шелковый путь», в принципе глупость: формат разный. Южноамериканский марафон длится три недели, российский — всего неделю. Его дистанция короче. Но в последнее время на одну доску их ставят довольно часто. Семен Якубов не без гордости отметил, что иностранные коллеги уже говорят про «Шелковый путь» как про второй «Дакар».

И удивляться этому нечего. У «Шелкового пути» имеется все, что

обязано иметься у состоявшегося топ-проекта. Список спонсоров солидный (в нем и «Транснефть», и Альфа-банк, и ЛУКОЙЛ). Аудитория, вполне сопоставимая с дакарской. Репутация в автогоночной среде великолепная: в ралли неизменно принимает участие большинство ведущих команд, а в классе «грузовики» — так абсолютно все ведущие во главе, понятно, с омоловившим составом, но нисколько не потерявшим в скорости «КАМАЗом». А идея у его оргкомитета, которым руководит, несмотря на обилие наград и регалий — и спортивных, и государственных, по-прежнему кипящая энергией, словно юноша, Якубов, выше крыши. А идея Якуба с энтузиазмом — залог блестящей перспективы. И других юбилеев — уже более круглых, чем пятилетний.

Алексей Доспехов

# Review ралли «Шелковый путь»

**СТОП-КАДРЫ.** В 2009 году Международная федерация автоспорта включила в свой официальный календарь российское ралли «Шелковый путь». За пять лет это спортивное мероприятие стало событием государственного масштаба, известным всем любителям автоспорта и самим спортсменам. Review представляет самые яркие моменты из истории соревнований.



2010 год. Владимир Путин с участниками ралли



2009 год. Туркменистан



2012 год. Бивуак



2012 год. Пески Калмыкии



2012 год. Пилот Балаш Залай форсирует реку



2012 год. Участок Волгоград–Элиста



МИНИСТЕРСТВО СПОРТА  
РОССИИ



ПРАВИТЕЛЬСТВО  
МОСКВЫ



МОСКОМСПОРТ



**5 июля, Москва, Красная площадь, 18:00**

**ТОРЖЕСТВЕННЫЙ СТАРТ МЕЖДУНАРОДНОГО РАЛЛИ-МАРАФОНА «ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»**

Ведущие команды гонщиков из 27 стран мира • Болиды, прошедшие пустыни Африки и Южной Америки

7 дней бескомпромиссной борьбы по маршруту Москва–Тамбов–Волгоград–Элиста–Астрахань!

**«Шелковый путь-2013»: Россия зовет!**



Титульный спонсор



Транснефть

Генеральный спонсор



Альфа-Банк

Открытое акционерное общество «Альфа-Банк»



**SILK WAY**  
RALLY 2013  
JULY 5-13

Официальные спонсоры



Информационные спонсоры

