

ЯХТИНГ

Морская столица на бумаге

Стать таковой в реальности Петербургу мешает бюрократия и отсутствие денег

планы

Кризис полностью не остановил развитие яхтенной инфраструктуры в Петербурге. В городе и области открылись два новых яхт-клуба, строится несколько новых водных заправок, а через месяц появятся более 500 погонных метров причальных сооружений. Однако и поступательного развития не происходит: заправок по-прежнему не хватает, а некоторые яхт-клубы не могут полноценно функционировать из-за бюрократических препон и недостатка финансирования.

В апреле нынешнего года произошло официальное открытие яхт-клуба «Терийоки» — состоялось открытие отеля, а до этого были запущены в работу марина, вся техническая инфраструктура и ресторан. По словам Анны Лебедевой, генерального директора маринны яхт-клуба «Терийоки», кризис сказался на проекте в том смысле, что пришлось снизить арендную ставку для владельцев яхт.

«На данный момент это рынок покупателя. Владельцы яхт, особенно крупных, согласовывают с яхт-клубами специальные условия стоянки», — подчеркивает она. Судьба яхт-клуба «Крестовский» не столь завидна. С юридической точки зрения он также открылся нынешней весной, но с фактической — до сих пор не функционирует. Причина во всевозможных проблемах технического характера.

«К сожалению, открыть яхт-клуб — непростое дело, даже если у тебя есть деньги. Бюрократические проволочки еще никто не отменял», — утверждает Владимир Логинов, вице-президент Всероссийской федерации парусного спорта.

Еще два проекта так и не были реализованы. Компания Oslo Marine, планировавшая открыть причальный комплекс в Сестрорецке, успела провести лишь изыскательские работы и проектирование, но была затолкнута кризисом и нынче находится в процессе банкротства. Что касается амбициозного проекта «Алерная гавань», который планировалось реализовать

по высшим мировым стандартам в сравнительно короткие сроки, то и здесь надо отметить проблему задержки в реализации. Хотя возможно, что дело здесь именно в техническом состоянии памятника федерального значения, который находится в сильнейшем запущении.

«До тех пор, пока не будет построен разводной мост, открывать клуб совершенно бессмысленно — так ни одна яхта или катер среднего размера не сможет зайти в гавань. Строительство разводного моста, как известно, отсутствует, а одним только углублением входа невозможно решить проблему захода судна», — утверждает Владимир Логинов.

Всего на сегодняшний день в Петербурге и Ленобласти функционирует 15 яхт-клубов и водно-моторных баз. Специально оборудованных причалов, выполняющих только функцию стоянки для судов, насчитывается еще около 35. А согласно действующей отраслевой Схеме развития и размещения объектов базирования и обслуживания судов маломерного флота, через 15 лет в городе должны будут действовать целых 90 полноценных яхт-клубов. Впрочем, пока все они находятся только на бумаге.

Заправка на неделю
Петербургу по-прежнему не хватает водных заправок, о чем во весь голос говорят практически все эксперты. За последние полгода открылось всего два новых объекта — на трассе Петербург — Выборг. «Не все проекты развития



Яхтенная инфраструктура Петербурга далека от идеального состояния. Пока инвесторы отворачиваются от проектов в этой сфере из-за кризиса и маленького парка яхт

инфраструктуры яхтинга приостановлены: известно о прогрессе строительства центра зимнего хранения судов в районе города Кировск на реке Неве, где планируется создать базу по ремонтному обслуживанию судов; реализуется программа строительства сети топливозаправочных станций компаний «Татнефть» и «Роснефть», — сообщает Анна Лебедева.

Еще один заправоочный комплекс в настоящее время возводит компания «Фрегис Карс» (помимо автомобилей, она торгует также и яхтами) напротив своего центрального офиса на Выборгской набережной. Для этого компании придется даже углубить прилегающую акваторию Невы на 3,5 метра.

Впрочем, в так называемых стратегических точках ощущается катастрофическая

нехватка заправок. Так, в Центральном яхт-клубе есть всего 2 заправки, чего, конечно же, недостаточно. По словам специалистов, в каждом яхт-клубе необходимо хотя бы одна колонка, а в идеале — несколько.

«Отсутствие заправки на Васильевском острове достаточно печально отражается на владельцах яхт, особенно страдают иностранные яхтсмены, прибывающие в Речной порт города. Им по-прежнему приходится снова с канистрами от стационарной автомобильной заправки до собственного судна. Могу сказать, что необходимо как минимум 10 заправок (минимум 3 на Неве выше Петербурга, 2 на Ладоге, а также в Приозерске и на Валааме). Городские власти не могут и не должны инвестировать средства в заправки, но пускай по крайней мере не мешают

их строительству. А именно это они сейчас и делают», — утверждает Владимир Логинов.

Инвестирования средств в яхтенную инфраструктуру на сегодня явно недостаточно, к тому же большую часть инвестиций «съедает» вода — причальные сооружения, причалы на плаву и система их установки достаточно дороги. Особенность водного бассейна Санкт-Петербурга состоит в том, что сооружение твердого причала (в отличие от той же Москвы) по сути становится невозможным, так как за сутки вода может изменить свой уровень на метр, а то и на два.

Что касается причалов, то здесь также ощущается их острая нехватка. По словам Николая Асаула, председателя комитета по транспортно-транзитной политике администрации Петербурга, сейчас в городе зарегистрировано

48 тыс. маломерных судов. Правда, большая часть из них простаивают на берегу из-за недостатка мест для стоянки и дороговизны имеющихся причалов.

«Такому городу как Петербург необходимо минимум 100 причальных комплексов, а их сейчас немногим больше 30. При этом после проведения у нас этапа регаты The Tall Ships' Races в распоряжении города останется более 500 погонных метров причалов, однако до сих пор неизвестно, как они будут использоваться. Во всяком случае, слов о том, что они будут служить на благо развития петербургского яхтинга, я так и не слышал», — говорит генеральный директор Международного балтийского парусного центра Сергей Тимошков.

В результате владельцы яхт по-прежнему предпочитают

хранить свои суда за рубежом, в основном в Финляндии, где есть вся необходимая инфраструктура, а цены в 2–3 раза ниже.

«В этом смысле ничего не изменилось. Цены во многих петербургских яхт-клубах неоправданно высоки. Я думаю, что проведение регат, таких как The Tall Ships' Races или Volvo Ocean Race хотя и престижно, но ничего для развития яхтинга в нашем городе не даст — нам нужны иные меры: открытие новых внутренних водных путей, способствующих привлечению яхтсменов, а также доступный, современный, качественный сервис — заправки, стоянки.

Необходима здоровая нормальная конкуренция между клубами, что позволит владельцам яхт делать выбор и иметь возможность подойти на тот причал, который

им удобен, и поставить яхту в том месте, где необходимо владельцу яхты. Пока это не возможно в принципе», — подчеркивает Владимир Логинов.

Яхты не продаются

Больше всех от кризиса пострадали производители и импортеры яхт и катеров. Например, продажи новых судов сейчас не просто снизились, а полностью остановились.

«Здесь дело даже не в том, что повысилась стоимость банковских кредитов — в долг яхты и раньше никто не покупал. Просто упало почти до нуля количество людей, способных выложить немалые деньги за хорошее судно. Такие люди сейчас ничего не покупают, а ждут лучших времен», — считает Александр Тараненко, генеральный директор компании «Марин».

С другой стороны, приобрести со скидкой уже поставленную, но непроданную в прошлом сезоне яхту сегодня не составляет особого труда. Купить лодку с поставкой «сразу» год назад, во время перегретого рынка, было практически невозможно. Скидки на новые или чуть подержанные лодки достигают 20–30%, а иногда и 40% от первоначальной цены судна.

«Впрочем, повального выброса яхт на вторичный рынок не произошло и вряд ли произойдет. Люди, уже купившие лодку, не стремятся от нее избавиться даже несмотря на кризис, ведь как правило они зарабатывают достаточно, чтобы содержать ее даже в сложное время. Предложений о продаже подержанных лодок стало несколько больше, возможно, к концу сезона они еще чуть вырастут, но не больше, чем на 5–7 процентов», — считает Анатолий Астрахан, директор компании «АТА-трейдинг».

Что касается яхт-клубов, открытых до кризиса, то они, по оценкам экспертов, уже себя окупили, так как были в большинстве своем открыты на базе клубов, существовавших еще в советское время.

«По этой причине вряд ли стоит ожидать банкротств. Возможно, что увеличатся сроки окупаемости проекта, построенного с нуля. Но они и так были немаленькие — в среднем от 10 лет и выше», — говорит Владимир Логинов.

ПАВЕЛ ГИНЕВ,
ИРИНА ГИНЕВА

Туристы не доедут

но для возникновения пробок их будет достаточно

городская готовность

Обычно организация такого события, как финиш Volvo Ocean Race вызывает в местах его проведения резкий рост цен на гостиничные услуги. Однако, по словам участников рынка, в Петербурге подобного не произойдет — туристы в этом сезоне ожидается почти в два раза меньше, чем в прошлом году. Кроме того, среди любителей парусных гонок большинство предпочитает болеть за телевизором, а не выезжать на места проведения. Тем не менее эксперты уверены, что мероприятие сделает неплохую рекламу городу как центру парусного спорта и получит отдачу в будущем.

Когда впервые было заявлено, что местом проведения финиша Volvo Ocean Race станет Петербург, для многих это стало неожиданностью. Город никогда не являлся крупным центром парусного спорта, да и сама регата, будучи самой известной в своей области, для большинства жителей ничего не значила. Тем не менее, по мнению экспертов, инфраструктура города вполне приспособлена для проведения этого мероприятия. Стоит учитывать, что само количество участников гонки за время ее проведения существенно снизилось — так, на последнем этапе в Стокгольме стартовало уже только шесть команд. Соответственно, и

технические требования к месту финиша ниже, чем, например, к месту старта, хотя, конечно, стоит учитывать, что участников будут сопровождать многочисленные катера с болельщиками и зрителями, а также представителями СМИ. Но если взглянуть на опыт прошлых лет, то две последние гонки — 2005–2006 года и 2001–2002 года финишировали в гораздо менее крупных городах, из которых, например, Гетеборг (Швеция) известен больше не только как центр парусного спорта, а еще и как место штаб-квартиры спонсора регаты Volvo.

Даже этапы Volvo Ocean Race, как правило, в местах прохождения вызвали скачки цен на гостиничные услуги. Организаторы заявляют, что мероприятие в Петербурге должно посетить около 1,5 млн человек, из которых около 300 тыс. — туристы, специально приехавшие на финиш. Для сравнения: гоночную деревню для старта регаты, проходящей в испанском городе Аликанте (этот старт был признан самым успешным за всю ее историю), посетило около 1 млн человек за 3 недели. Однако, по мнению экспертов, если финиш в Петербурге и посетит не меньше число людей, то туристов из них будет гораздо меньше заявленных 300 тыс. «Массо-

вого наплыва туристов на финиш не будет», — считает Сергей Корнеев, вице-президент Российского союза туриндустрии. — Это мероприятие имеет миллионную ТВ-аудиторию, но болельщиков, которые едут на места финиша, немного». Соответственно, и резкого роста цен на гостиницы, как, например, в прошлом году во время Санкт-Петербургского международного экономического форума, не будет. Напомним, после него УФАС Петербурга даже привлекло несколько гостиниц к ответственности за ценовой договор. В настоящее время ни один из опрошенных «Ъ» представителей гостиниц не отметил повышенного спроса на конец июня. «У нас все занято, но гостями фестиваля мастера Гергиева», — рассказывает Екатерина Васильева, специалист по связям с общественностью «Гранд Отеля Европа». — В любом случае все наши цены на летний период были сформированы в конце 2008 года, и ни от каких мероприятий не зависят». Генеральный директор гостиницы «Октябрьская» Владимир Иванов вообще не слышал о проведении финиша Volvo Ocean Race. «Никакого дефицита номеров и роста цен не будет», — уверен он. — Туристов сейчас мало. По нашим оценкам, в этом году вместо обычных 900 тыс. человек их будет всего 500 тыс.». По мнению экспертов, воз-

можно, небольшой дефицит будет наблюдаться только у гостиниц высокого уровня — на финиш ожидается приезд около 3,5 тыс. представителей крупнейших спонсоров регаты (которыми в основном являются крупные международные холдинги), дипломатов и других высоких гостей.

Из транспортных трудностей, которые ожидают город, основные будут связаны с разводкой двух мостов — Благовещенского и Дворцового (в 17.00 27 июня). Они будут разведены на полчаса, движение будет перекрыто примерно на час. Организаторы заверяют, что сейчас идет активная работа с городскими службами ГИБДД, чтобы не допустить крупных транспортных заторов. «Мы сейчас активно ведем переговоры с городскими службами», — говорит Ксения Горелова, координатор проекта Hospitality Volvo Ocean Race. Однако сами же и признают, что пробок избежать не удастся, хотя после других крупных мероприятий жителям города к ним не привыкать. В любом случае, транспортными заторами придется сталкиваться почти всем городам, где проходят этапы регаты. Например, в Стокгольме, где финишировал предпоследний этап Volvo Ocean Race, из-за строительства городка для приема регаты был закрыт проезд по набережной Шеппсбрун

в северном направлении, и автомобилистам стало сложно объезжать исторический центр — Старый город.

Партнером по безопасности мероприятия выступает компания Avapost, которая также отвечала за безопасность Санкт-Петербургского международного экономического форума, Дня города, концерта Пола Маккартни на Дворцовой площади и пр.

В общем, проведение столь ожидаемого и уже два года рекламируемого мероприятия до этого невиданных проблем городу не принесет. К тому же, хотя финиш Volvo Ocean Race, скорей всего, не привлечет большого количества приезжих, господин Корнеев считает, что свой вклад в развитие туризма мероприятие сделает. Если опять же судить по опыту Аликанте, то тогда на старт было аккредитовано около 600 журналистов из различных стран мира и было снято более 150 репортажей. «Стоит рассматривать Volvo Ocean Race не как важное синопическое событие, а как рекламу города в целом», — продолжает Сергей Корнеев. — Которая позволит ему в будущем развиваться как центру яхтенного туризма. Финиш регаты имеет широкую маркетинговую поддержку, которая создаст Петербургу имидж центра яхтенного туризма».

ФЕДОР ИВАНОВ

Team Russia доплывет

но финиш для нее станет символическим

гонка

(Окончание. Начало на стр. 13)
Из Рио — в Бостон, затем через Атлантику — в Голуэй (Ирландия). Оттуда флотилия пришла в Швецию, а после отправилась на финишный отрезок Стокгольм — Санкт-Петербург. Гонка длилась около девяти месяцев, из которых команды находились в пути 127 дней. От Аликанте до Санкт-Петербурга они прошли примерно 37 тыс. морских миль, это почти 70 тыс. километров.

К сожалению, российская команда смогла пройти только три этапа. Из-за отсутствия спонсорской помощи яхты «Касатка» команды Team Russia вышла из гонки. На тот момент Олег Жеребцов вложил в проект €18 млн. Чтобы лодка дошла до Петербурга, ей, по словам Жеребцова, не хватило €2 млн. Впрочем, в Петербург «Касатка» все же придет и Team Russia примет участие в последнем этапе VOR, сообщил Олег Жеребцов.

Генеральным подрядчиком организации финиша Volvo Ocean Race в Петербурге стал фонд «Паруса белых ночей». Технический финиш регаты пройдет в Кронштадте. Основные торжественные мероприятия состоятся в Петропавловской крепости.

Стоит отметить, что романтика гонки имеет и вполне прикладной, коммерческий смысл. Спонсорам команд являются, как правило, глобальные компании. В каждом порту, где останавливаются

команды, помимо развлекательных мероприятий организовываются павильоны, где все пришедшие могут ознакомиться с деятельностью и продукцией их спонсоров. В нынешней гонке, например, учувствуют такие компании, как Ericsson (выставляя две команды) и Puma. Россия вместе с Китаем и Индией сегодня являются развивающимися рынками, интересными для большинства глобальных компаний, говорит Олег Жеребцов. Поэтому, по его словам, VOR около пяти лет добивалась возможности организовать финиш регаты в Петербурге. Каждый из участников придет со своим павильоном, которые и заполнят Петропавловку. «Для организации ночной деревни мы намерены привезти на пляж Петропавловской крепости около 40 больших морских контейнеров различного оборудования», — говорил Джереми Траутон, операционный директор VOR.

Кстати, количество участников гонки никогда не превышает 12 команд. Это сделано специально для того, чтобы каждой команде и ее бренду было уделено максимальное внимание прессы и посетителей гоночных деревьев. Для этого, в частности, используется вся поверхность яхты. Например, два паруса гоночных яхт, один — 140 кв. м, другой — 500 кв. м, представляют собой два огромных рекламных баннера, не сходящих с экранов телевизоров на протяжении всей гонки.

Примечательно, что в регате Whitbread 1989–1990 года (с 1973-го по 1989-й Volvo Ocean Race проходила под брендом Whitbread) уже принимала участие команда из Советского Союза на яхте «Фазис», построенной в Абхазии. Выступление в гонке новичков запомнилось трагедией, которая произошла во время стоянки в уругвайском порту Пунта-дель-Эсте, где покончил жизнь самоубийством член экипажа Алексей Грищенко. В гонке «Фазис» ничем не отличался и занял 11 место из 23 участников.

Впрочем, Всероссийская федерация парусного спорта уже ищет спонсоров для участия российской команды в Volvo Ocean Race 2011–2012 года. При этом фонд «Паруса белых ночей» уже подал заявку на проведения финиша этой регаты вновь в Санкт-Петербурге. Причем в федерации не исключают, что именно лодка «Касатка» будет выступать в следующей VOR. К слову, лодку для Team Russia сконструировал дизайнер Робб Хамфрис. Среди его заслуг — лодка Pirates of the Caribbean, спроектированная для Walt Disney и ставшая серебряным призером Volvo Ocean Race 2005–2006. Она была построена на верфи Green Marine в английском городе Линмингтон, за 66 млн. Впрочем, возможно, «Касатку» Олег Жеребцов захочет оставить себе. По крайней мере, он не исключает, что сам примет участие в Volvo Ocean Race 2011–2012.

МАКСИМ ВЕРТМАН