

ЯХТИНГ

«Российская лодка не дошла до финиша»

ИНТЕРВЬЮ

В субботу в Петербурге состоится финал кругосветной регаты Volvo Ocean Race, которая входит в тройку самых статусных мероприятий в мировом парусном спорте. Впервые в современной истории России в ней приняла участие российская лодка, которую построил и для которой собрал команду совладелец сети «Лента» Олег Жеребцов. Однако из-за кризиса и отсутствия спонсорской помощи команда Олега Жеребцова Team Russia была вынуждена выйти из гонки. О причинах неудачи Team Russia и планах по дальнейшему участию России в Volvo Ocean Race, а также о мероприятиях финала в интервью корреспонденту «Ъ» МАКСИМУ ВЕРТМАНУ рассказали директор финала гонки в Петербурге НАТАЛЬЯ ФЕДОРОВА и исполнительный директор Всероссийской федерации парусного спорта ОСКАР КОНЮХОВ.

— Как родилась идея провести финал регаты Volvo Ocean Race в Петербурге?
Н. Ф.: Это давняя идея. Она шла с разных сторон. Группа энтузиастов из Сочи вынашивала ее около десяти лет, с целью участия в гонке национальной команды или хотя бы финала регаты в одном из российских городов. С другой стороны, Всероссийская федерация парусного спорта очень хотела приобщиться к Volvo Ocean Race. В итоге идея Олега Жеребцова принять участие в этой регате легла на благодатную почву. При этом и Volvo Ocean Race, и руководство города устроило то, что и финал регаты может быть проведен в Петербурге.

— Сложно получить статус финального города для Volvo Ocean Race?
Н. Ф.: Непросто. Многие страны, которые получили право принимать Volvo, платили достаточно большие взносы.

— Петербург платил?
Н. Ф.: Петербург — нет.

— Почему?
Н. Ф.: К Петербургу отнеслись несколько лояльнее. Потому что город сам по себе достаточно престижен и тут еще непонятно, для кого это было важнее — для Петербурга или наоборот.

— Почему команда, которую собрал совладелец сети «Лента» Олег Жеребцов, вышла из гонки?
Н. Ф.: Его команда была вынуждена выйти из гонки по финансовым соображениям. Но мы очень ждем, что она возобновит свое участие хотя бы на последнем этапе.

О. К.: Проблема в том, что это был проект на российские деньги, но для иностранных специалистов. Менеджером команды был англичанин, шкипером — австриец. Одним словом, 99 процентов команды были иностранцы. Из россиян был только Олег Жеребцов. То есть проект не стал национальным, и когда у него возник-



АЛЕКСАНДР КОЖЕВОВ

ли финансовые трудности, российский бизнес отказался его поддерживать из принципиальных соображений. Сейчас ведутся переговоры о том, чтобы команда Team Russia возобновила свое участие хотя бы на последнем этапе. Но как у любого проекта, с этим тянется шлейф обязательств перед командой. Так просто взять яхту и пойти нельзя. Сперва нужно рассчитаться с долгами перед командой. Это непросто.

— Если лодка Олега Жеребцова возобновит свое участие хотя бы на последнем этапе, что ей это даст?
Н. Ф.: По очкам — уже ничего. Но лодка хотя бы придет в Санкт-Петербург. Учитывая, что Олег Жеребцов стал каталлизатором и сдвинул процесс с мертвой точки, его лодка имеет право быть в первых рядах в рамках финала регаты в Петербурге.

— Вы считаете, что если бы команда была национальной, привлечь спонсоров было бы проще?
О. К.: Думаю, да. Стали бы спасать, что называется, всем миром.

— Ранее сообщалось, что помимо самой команды и финал регаты в Петербурге тоже будет финансировать компания «Лента». Сейчас, когда у Олега Жеребцова нет возможности финансировать даже команду, кто будет платить за финал?
Н. Ф.: В декабре были подписаны документы о передаче прав по проведению финала регаты от компании «Лента» городу, а точнее — комитету по транзитно-транспортной политике.

— То есть теперь город финансирует финал?
Н. Ф.: Нет, деньги спонсорские. Но их искал уже город.

— Каков бюджет финала и кто в итоге стал спонсором?
Н. Ф.: Бюджет составляет около 80 миллионов рублей, с учетом тех денег, который ранее вложила «Лента». Спонсоры выступают компании «Газпром-нефть», Газпромбанк, «Ижорские заводы», банк ВТБ и еще несколько организаций с меньшими спонсорскими вложениями.

— Если нашлись спонсоры на финал, почему они же не смогли профинансировать и команду, ведь несомненно на то, что команда состояла преимущественно из иностранцев, она шла под российским флагом и в российский порт?
О. К.: Возникли технические сложности. Поменять экипаж, который был заявлен на эту гонку на россиян, не получилось бы. А чтобы иностранцы шли в Россию под национальным флагом... В общем, не сложилось.

Но нужно отдать должное Олегу Жеребцову. Благодаря ему регата приходит в Санкт-Петербург, и это важное событие.

— Хотя бы в рамках тех трех этапов, которые прошла российская команда, у нее были шансы на какие-либо призовые места?
Н. Ф.: Трудно сказать. Лодку строили исходя из всего маршрута. Три этапа, которые она прошла — это не показатель. На них команда выступала неудачно. Но у них был очень хороший шанс в тех штормовых зонах, где все лодки начинали ломаться: эта лодка должна была себя показать, у нее запас прочности был больше.

О. К.: Они шли на последнем — предпоследних местах. Не хочется бить себя в грудь и говорить, что Олег все сделал неправильно, а нужно было так, как мы ему советовали. Значит, негромко и невнятно мы говорили, не брали на себя какие-либо риски.

— А что вы ему говорили?
О. К.: Что лучше собрать преимущественно российскую команду. На это он отвечал, что наши не ходили вокруг света и не имеют опыта. Он говорил, что в России ему в команду брать некого, и он не хочет идти на последних местах. Однако на первом этапе его лодка пришла предпоследней, во втором — последней, на третьем этапе, по моему, тоже предпоследней. На что наши яхтсмены говорят, что тоже могли бы так выступать. Но тогда бы это была полноценная команда Team Russia. Она могла бы идти последней, но с каждым разом набирать обороты. Например, китайско-ирландская команда Green Dragon, которая имеет бюджет всего €8 млн, стартовала неудачно. Но на этапе из США в Ирландию она пришла третьей, и третий же пришла из Ирландии в Швецию. А это уже призовые места.

— Вы думаете, в России можно было набрать необходимое количество квалифицированных специалистов для участия в Volvo Ocean Race?
О. К.: Из десяти членов команды пять точно могли бы быть россиянами. Получился парадокс, Олег не брал россиян в команду, потому что считал, что у них нет опыта, но взяв иностранцев совсем на другой уровень заработной платы, он все равно не смог добиться поставленных задач. К тому же в Сингапуре он объявил команде, что деньги закончились, и на следующий день все уехали. А наши, я думаю, пошли бы дальше на сокращенных бюджетах.

— Олег Жеребцов, когда только начинал проект, очень высоко оценивал свои шансы на победу...
О. К.: Тогда не было кризиса. И если бы не он, Олег мог бы доплатить еще €3–4 млн и дойти до финиша, скажем, в сере-



АЛЕКСАНДР КОЖЕВОВ

дине флота. Так или иначе, это уже история. Факт в том, что российская лодка не дошла до финиша.

— Как будет проходить финал?
Н. Ф.: Финиш состоится 27 июня утром. В сам город лодки в режиме гонки войти не смогут, потому что для них уже за Кронштадтом нет места. Там только фарватер, но гонять по нему нельзя. Поэтому финишная линия будет расположена в районе Толбухиной маяка. Там еще чистая широкая акватория с хорошими глубинами. После спортивного финиша каждая лодка проследует к мосту лейтенанта Шмидта для прохождения таможенных и пограничных формальностей.

— Когда принималось решение об организации финала регаты в Петербурге, поднимался вопрос о сложностях с таможенным оформлением иностранных яхт. Этот вопрос каким-то образом разрешился?
Н. Ф.: Для того чтобы яхты вошли за мосты лейтенанта Шмидта и Дворцовый, нам пришлось получать специальное постановление правительства.

Отмечу, что для любой яхты с иностранным флагом, для того чтобы она вошла во внутренние водные пути России, необходимо отдельное постановление правительства. На самом деле эта проблема странно ограничивает приток туристов, а точнее — просто его не допускает.

Губернатор в проведении финиша регаты в Петербурге, потратили на получение этого постановления правительства больше трех месяцев. Что говорить о туристах... При этом данное постановление правительства касается только лодок участников.

— После того, как лодки участников пройдут таможенное оформление, как дальше будет проходить мероприятие?
Н. Ф.: Также с утра 27 июня в зеленой зоне и на пляже Петропавловской крепости для посетителей будет открыта гоночная деревня. В пять часов вечера будут разведены Дворцовый и Благовещенский мосты и начнется парадная церемония встречи яхт. Затем пройдет награждение победителей последнего этапа гонки, будет продолжаться развлекательная программа для горожан. На следующий день в 12 утра начнется церемония награждения победителей всей гонки. И вечером состоится гала-ужин, на котором будут присутствовать принц Швеции, мэр города Циндао и прочие высокие гости, всего около тысячи человек.

— Сколько на это мероприятие может приехать туристов?
Н. Ф.: Несколько десятков тысяч точно. Одних только гостей, которых везут команды, будет около 3,5 тыс. человек. Скажу еще, что по нашим подсчетам, увидеть мероприятие смогут около двух миллионов человек. Петропавловская крепость столько человек, конечно же, принять не сможет, поэтому также будет задействована Дворцовая набережная.

— Кризис повлиял на организацию финала регаты в Петербурге?
Н. Ф.: Конечно. Например, ситуация со спонсорами разрешилась только около месяца назад. Мы сидели как на вулкане. Когда ты понимаешь, что готовить финал нужно, а необходимой на это суммы не появляется, испытываешь некоторый дискомфорт, потому что есть поставщики, подрядчики и прочие.

— А как руководство Volvo Ocean Race относилось к этой ситуации?
Н. Ф.: Говорило, что финансирует регату, а с финалом сами как хотят.

— Но в итоге вы сделали все, как было запланировано?
Н. Ф.: Да, теперь все в порядке.

— Финал для города имеет практическую ценность или это просто имиджевый проект?
Н. Ф.: Самое главное — это не прямая отдача. Конечно, этот проект окупаемый в долгосрочной перспективе, в первую очередь — с позиции туризма и рекламы города. Сейчас петербургский комитет по международным связям активно занимается продвижением города за рубежом. Благодаря Volvo Ocean Race уже девять месяцев без каких-либо затрат со стороны города Петербург очень активно продвигается за рубежом. То есть интерес к городу возрастает постоянно. Потому что две точки, которые все время называются, это место старта и место фини-

ша. Например, в испанском городе Алектанте, из которого гонка стартовала, от этого мероприятия были просто в восторге. Они получили огромный поток туристов и в результате заключили соглашение с Volvo, что следующие три старта также будут из Алектанте.

О. К.: Это имиджевая акция, как Олимпиада. Но, например, я смотрел статистику по странам: в Ирландии Volvo позволила увеличить продажи пива, сыра, колбасы в десятки раз. Они столько за полгода продать не могли. Отели там поднялись.

— Петербург может претендовать на следующий финал Volvo Ocean Race?
Н. Ф.: Мы подали заявку. Уже есть некий протокол о намерениях.

О. К.: Нужно понимать, что право приема этой регаты зависит от того, участвует ли в ней национальный экипаж.

— Участие российской команды в следующей регате планируется?
О. К.: Федерация сейчас ведет переговоры с потенциальными спонсорами, которые могли бы выделить средства на участие российской команды в Volvo Ocean Race 2011 года.

— Для российского бизнеса есть какая-нибудь практическая польза инвестировать в такие проекты?
О. К.: Можно исходить из того, что команды, которые сейчас участвуют в гонке, спонсируются такими компаниями, как Ericsson, Puma, Telefonica. Не могут они тратить деньги на ветер. Здесь присутствует большая отдача от рекламы и имиджевая составляющая.

— Но если гонка идет через весь мир, в такой рекламе могут быть заинтересованы только глобальные компании. У нас такие есть?
О. К.: Вы правы — в России таких глобальных компаний немного. Компания Puma представлена везде, Ericsson тоже. А у нас тому же «Газпрому» или «Роснефти» реклама не нужна. К финансированию финиша их привлекли за счет административного ресурса.

Если «Газпром» станет финансировать Volvo Ocean Race, едва ли у него начнут покупать больше газа. Но у нас есть такие компании как «Аэрофлот», которому нужна глобальная реклама. Есть судоходные компании: «Новошип», «Софкомфлот». Дальневосточное морское пароходство.

— Вы ведете с ними переговоры о финансировании российской команды в 2011 году?
О. К.: Да. Интерес у них есть. Теоретически можно купить яхту Олега Жеребцова и выставить ее. Это обойдется в три раза дешевле, чем построить новую. Новая будет стоить около €6 млн. А яхта Team Russia будет продаваться примерно за €2–2,5 млн.

— Есть смысл выставить старую яхту, в то время

ша. Например, в испанском городе Алектанте, из которого гонка стартовала, от этого мероприятия были просто в восторге. Они получили огромный поток туристов и в результате заключили соглашение с Volvo, что следующие три старта также будут из Алектанте.

О. К.: Это имиджевая акция, как Олимпиада. Но, например, я смотрел статистику по странам: в Ирландии Volvo позволила увеличить продажи пива, сыра, колбасы в десятки раз. Они столько за полгода продать не могли. Отели там поднялись.

— Петербург может претендовать на следующий финал Volvo Ocean Race?
Н. Ф.: Мы подали заявку. Уже есть некий протокол о намерениях.

О. К.: Нужно понимать, что право приема этой регаты зависит от того, участвует ли в ней национальный экипаж.

— Участие российской команды в следующей регате планируется?
О. К.: Федерация сейчас ведет переговоры с потенциальными спонсорами, которые могли бы выделить средства на участие российской команды в Volvo Ocean Race 2011 года.

— Для российского бизнеса есть какая-нибудь практическая польза инвестировать в такие проекты?
О. К.: Можно исходить из того, что команды, которые сейчас участвуют в гонке, спонсируются такими компаниями, как Ericsson, Puma, Telefonica. Не могут они тратить деньги на ветер. Здесь присутствует большая отдача от рекламы и имиджевая составляющая.

— Но если гонка идет через весь мир, в такой рекламе могут быть заинтересованы только глобальные компании. У нас такие есть?
О. К.: Вы правы — в России таких глобальных компаний немного. Компания Puma представлена везде, Ericsson тоже. А у нас тому же «Газпрому» или «Роснефти» реклама не нужна. К финансированию финиша их привлекли за счет административного ресурса.

Если «Газпром» станет финансировать Volvo Ocean Race, едва ли у него начнут покупать больше газа. Но у нас есть такие компании как «Аэрофлот», которому нужна глобальная реклама. Есть судоходные компании: «Новошип», «Софкомфлот». Дальневосточное морское пароходство.

— Вы ведете с ними переговоры о финансировании российской команды в 2011 году?
О. К.: Да. Интерес у них есть. Теоретически можно купить яхту Олега Жеребцова и выставить ее. Это обойдется в три раза дешевле, чем построить новую. Новая будет стоить около €6 млн. А яхта Team Russia будет продаваться примерно за €2–2,5 млн.

— Есть смысл выставить старую яхту, в то время

как остальные команды к каждой гонке строят новые усовершенствованные лодки?
О. К.: Как правило, лодки всегда одинаковые. Есть изменения, но в целом все они базовые. Вот сейчас в гонке участвует яхта Delta Lloyd, которая на прошлой гонке заняла первое место. И сейчас они идут на пятом-шестом месте. Есть история! Например, Питер Блейк, новозеландский яхтсмен, который выиграл все шесть этапов этой гонки. У него на это ушло 25 лет. Нужно очень, понимая процесс. Поэтому сперва гонку можно просто пройти, чтобы посмотреть ситуацию.

— Сколько нужно денег, чтобы собрать команду?
О. К.: Минимум €10 млн, хотя Олег Жеребцов потратил €13,8 млн.

— Если он только €6 млн потратил на лодку, то куда пошли остальные деньги?
О. К.: На содержание команды, тренировки и прочее. Один этап обходится команде в €500 тыс. Это по подсчетам Олега Жеребцова. Соответственно команда прошла три этапа из Испании в Кейптаун, затем в Индию и Сингапур. На это ушло €1,5 млн.

— Проблемы с таможенным оформлением иностранных яхт не помешают Петербургу вновь стать финальным городом для Volvo Ocean Race?
Н. Ф.: Я очень надеюсь, что Volvo поможет нам эти проблемы решить. Она их по крайней мере обострит. Когда на яхтах не могут войти пять туристов, это одна ситуация, а когда это разошлось на 140 стран мира, здесь уже не тот случай, когда можно себе позволить не обращать на это внимания. У нас в этом отношении очень слабое таможенное законодательство. К примеру, Таиланд за лето на яхтах посещают 20 тыс. туристов, а нас — 20. Это смешно.

О. К.: Это глобальная проблема. Если облегчат таможенный режим для иностранных яхт и им проще будет входить во внутренние водные пути России, от этого выиграет не только Петербург, но и все населенные пункты, которые находятся в его водной артерии — вплоть до Москвы. Это даст толчок к развитию яхт-клубов, заправок и так далее.

— Если Team Russia все же не будет проходить последний этап, Олег Жеребцов в каком-то ином качестве будет принимать участие в мероприятиях финала регаты?
Н. Ф.: Я очень на это надеюсь. Он это право заслужил совершенно честно.

— Он разочарован в проекте?
Н. Ф.: Думаю, да. Но скорее не столько проектом, сколько отношением. Потому что, когда у него случились финансовые трудности, никто из российских компаний его не поддержал. Я думаю, на его месте в такой ситуации кто угодно был бы разочарован.

www.jonacor-marine.ru
(812) 702-47-70

Продажа яхт
Брокераж
Финансирование
Яхт-менеджмент

Аренда яхт по всему миру:
Специальные предложения по аренде парусных яхт в странах Средиземноморья
Эксклюзивные цены на чартер моторных яхт от 15 до 60 метров
Незабываемые регаты для любителей путешествий под парусами
Обучение на курсах капитанов в лучших яхтенных школах мира

Цены доступнее, чем Вы ожидаете!
www.jonacor-charter.ru
(812) 702-47-70

Jonacor marine

ЯХТИНГ

Удержаться на плаву
помогут старые заказы и низкая база

яхтенный туризм

Рынок яхтенного туризма в Петербурге только зарождается, поэтому аналитики считают, что продажи маломерных судов из-за кризиса серьезно не упадут, так как падать им особо неоткуда. К тому же лучшего варианта уйти от раздражающей действительности, чем предпринять морское путешествие, пока не придумали — соответственно, желающие походить под парусом останутся. Однако они могут предпочесть покупке катера, моторной лодки или яхты их аренду. И не в Петербурге, где слишком много проблем с причалами, маршрутами и сервисом, а за рубежом.

Считается, что в Петербурге яхтенный туризм только зарождается, поэтому даже четкую статистику динамики роста рынка привести трудно. Общее число яхт, катеров и моторных лодок в городе оценивается более чем в 40 тыс. единиц, и, по данным Государственной инспекции по маломерным судам Петербурга (ГИМС), в 2008 году в Петербурге зарегистрировано 6 025 маломерных судов, снято с учета 1 285. При этом с начала 2009 года зарегистрировано аж 2 323 маломерных судна. Однако, по словам участников рынка, по этим данным нельзя судить об объемах рынка, так как многие суда на учет не ставятся. Неофициально эксперты оценивали ежегодный рост рынка в 30% в год, но достигался такой показатель во многом за счет эффекта низкой базы. По словам экспертов, компаний-дилеров на рынке яхт и сопутствующих товаров в Петербурге представлено уже несколько десятков. В основном они специализируются на каком-то конкретном виде маломерных судов или отдельных марках, поэтому доли рынка выделить сложно. Также участники рынка затруднились выделить долю продаж, которая приходится не на физические, а юридические лица.

Основным препятствием роста рынка яхтенного туризма эксперты называют неразвитость инфраструктуры и рынка услуг. По данным администрации города, на более чем 40 тыс. единиц маломерного флота сегодня в Петербурге существует 56 объектов базирования и обслуживания маломерного флота с возможностью размещения всего около 6 тыс. плавсредств. Правда, было заявлено несколько инвестиционных проектов в этой сфере, ряд из которых

будет реализовываться на месте действующих клубов. «Главное, чем обладают яхт-клубы — это территориями с видом на воду, — говорит Владимир Гаврильчук, генеральный директор корпорации «Адвекс. Недвижимость». — То есть землями с хорошими видовыми характеристиками. Кроме того, марина с яхтами может служить дополнительной изюминкой жилого комплекса. Но существующие клубы в большинстве своем называть цивилизованными нельзя. Поэтому оптимальный вариант — убрать старый яхтинг, а на его месте построить жилой комплекс и современный яхт-клуб».

Существует целая «Программа правительства Санкт-Петербурга по развитию яхтенного туризма и маломерного флота», которая предусматривает увеличение к 2015 году территорий базирования маломерных суров в 2,5 раза. Это означает строительство от 63 до 100 современных оборудованных объектов базирования и обслуживания этого флота, общей площадью 326 га. Эта же программа подразумевает, что в ближайшие 15 лет жителями Петербурга будет приобретено еще 16 тыс. единиц маломерного флота, а их общее число достигнет 59,7 тыс. единиц. Из них около 2 тыс. будет приходиться на специально оборудованные парусные яхты, пригодные для дальних морских плаваний и гонок. Однако участники рынка в успешную реализацию программы верят слабо, отмечая, что строительство причалов не решит других проблем развития яхтинга. «Инфраструктуру постепенно наладим, поменьше бы мешали чиновники, — говорит Михаил Воронов, генеральный директор «Бива Марин». — Но совершенно абсурдные пограничные и таможенные правила-процедуры, отсекающие возможность международного яхтенного туризма, вряд ли изменятся в ближайшее время. Город задумывался как „окно в Европу“, в отношении яхтинга это окно закрыто, когда откроется — вопрос к чиновникам всех уровней». Другая проблема — это сервис. «На рынке царит абсолютный хаос, — говорит владелец «Регорис Карс» Григорий Брудный (который подчеркнул, что поддерживает любые городские программы и начинания). — Из всех, кто продает яхты, реально умеют это делать 5 процентов, а тех, кто предоставляет качественный сервис — 1,5 процента». Проблема сервиса встает из-за отсутствия опытного персонала,

который дилеры иногда даже вынуждены приглашать из-за рубежа. «Кроме того, на яхтах у нас некуда ходить, кроме акватории самих яхт-клубов, — продолжает господин Брудный. — Даже плавучих ресторанов в городе всего два. У нас для владельцев яхты гораздо важнее сам факт обладания ею, чем возможность путешествия».

Поэтому неудивительно, что многие предпочитают не покупать яхту, а арендовать ее, тем более что сделать это можно в любом уголке мира. Проверенных временем маршрутов много. Зависят они прежде всего от времени года: зимой более популярны экзотические направления — Сейшелские острова, Маврикий, Карибские острова, Мальдивы, Таиланд, Новая Зеландия, Австралия. В более теплые летний, весенний сезоны и в начале осени актуальнее всего Эгейское море (Греция) — его советуют тем, кто решил отправиться в путешествие на яхте впервые. После него идут Хорватия, Турция, Сардиния, Корсика, Лазурный Берег и Испания. Также на катерах можно путешествовать по рекам и каналам Европы в разные сезоны (Франция, Италия, Германия, Англия и т. д.). При этом тур можно заказать прямо из Петербурга. «Преимущества заказа тура в Петербурге очевидны: помимо аренды яхты путешествие состоит из множества деталей, которые необходимо продумать заранее — это виза, перелет, трансфер, гостиница, культурная программа, — рассказывает Ольга Жила, директор представительства Jonasz Marine в России. — А также подбор яхты, который осуществляется заранее, за 4–6 месяцев. Обсуждаются детали яхтенного путешествия, выбор капитана и команды, по необходимости. Если отдыха на яхте не организовать заранее, то на месте отпуск превратится в поиск яхты, капитанов и оформление документов в течение длительного периода времени». Зарубежный яхтенный отдых по типу яхт делят на три группы: парусные катамараны и плавучие дачи для семейного отдыха; моторные яхты — для того чтобы объехать много мест, понырять с аквалангом, погонять на гидроцикле либо провести деловую встречу, и парусные яхты для неспешного отдыха или участия в любительской регате. Что касается специальной подготовки, то в Петербурге можно получить международные права на управление яхтой в морских акваториях всего мира, что

позволит в дальнейшем ходить на яхте самостоятельно. Если туристы не имеют опыта плавания, то арендовать судно необходимо с капитаном, при этом моторные яхты предоставляют-ся всегда с командой, в которую входят капитан, матросы, кок и стюард.

Однако, по словам Григория Брудного, в организации чартеров за рубежом есть много тонкостей, которые делают этот бизнес не таким уж привлекательным. «Отправляя туриста за рубеж, ты несешь ответственность за то, как его встретили, за качество услуг, которые ему предоставили, — перечисляет он. — А на расстоянии это делать сложнее, чем здесь. Это как отправлять чужого ребенка в пионерский лагерь». Другой момент — прибыльность. Даже с учетом того, что внешне такой отдых кажется дорогим (в зависимости от типа яхты стоимость чартера варьируется от €1 тыс. до €30 тыс. в сутки), рентабельность продажи даже одного судна может перекрывать продажу 20 таких туров.

Однако несмотря на все сложности, эксперты все же верят в перспективы яхтенного туризма. Даже тот факт, что рынок еще не успел стать массовым, может быть ему на руку и спасти от резкого падения. «Богатые люди как покупали себе яхты, так и будут покупать, как ходили на них по внутренним водным путям и за границей, так и будут продолжать делать это, — говорит Дмитрий Баранов, ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент». — Яхты пока не стали массовым товаром, так что потенциальный спрос со стороны среднего класса на них, особенно в классе яхт малой размерности, так и остается потенциальным. А большие и дорогие яхты среди наших олигархов и прочих долларовых миллионеров так и будут пользоваться спросом с их стороны». К другим факторам, которые позволят дилерам удержаться на плаву, можно отнести то, что заказы на яхты делаются заранее, и продавцы дольше смогут работать на старых заказах (особенно в яхтах океанского класса); во-вторых, многие из них зарабатывают на различных дополнительных услугах и могут при необходимости пережить нынешний период без изменения своей квалификации и ухода из бизнеса; и в-третьих — многие дилеры имеют солидную финансовую «подушку».

ФЕДОР ИВАНОВ

«Я повторил бы все опять»

интервью

ОЛЕГ ЖЕРЕБЦОВ, основатель сети «Лента», спонсор и организатор команды Team Russia, которая приняла участие в десятой кругосветной регате Volvo Ocean Race, рассказал „Ъ“, почему его команда вышла из гонки, а организация ее финиша в Петербурге едва не сорвалась.

— О том, что ваша яхта «Касатка» примет участие в последнем этапе Volvo Ocean Race, было решено только за неделю до финиша в Петербурге. Почему все решалось в последний момент?

— Все упиралось в финансирование.

— Это будет полноценное участие команды Team Russia?

— Конечно, попробуем даже набрать очков.

— Как думаете, почему не нашелся спонсор для Team Russia, хотя деньги на финал нашлись?

— Спонсоры для финансирования финала нашлись с пинка. Кнут Фростад (исполнительный директор Volvo Ocean Race. — „Ъ“) приехал ко мне месяц назад и сказал, что шансы закончить гонку в Стокгольме — 50 на 50, потому что здесь ничего не делается. Но потом через Москву начались какие-то действия по привлечению влиятельных сил. Гонка никогда не финишировала в Восточной Европе. Потерять такое соревнование было очень болезненно. Аудитория гонки — по меньшей мере 2 млрд человек. К примеру, в Кейптауне к нам было обращено 150 микрофонов, нас защищала рота солдат, просто чтобы не разорвали на части зрители. Когда все это по-



казывают по телевизору, кто-то видит Ericsson, кто-то — Puma, кто-то видит наш логотип. Причем это мероприятие смотрят не беднейшие страны, а страны с высоким уровнем технического развития. Попасть в клуб этих стран — очень престижно, как для китайцев запустить ракету в космос. Но спорт, к сожалению, в нашей стране — удел любителей, либо спонсируется из-под палки — после звонка из Кремля. Но во всем мире это инструмент маркетинга.

— В Федерации парусного спорта считают, что основная проблема Team Russia была в том, что кроме вас там не было российских участников, и по этой причине российские инвесторы принципиально отказались от спонсорства....

— Мы набирали русских участников и все видели, что мы открыты. Но не нашли никакой помощи со стороны федерации. Ни копеечки, ничего. Мы просили предыдущего главу федерации — Катенкова — помочь хотя бы информационно. Но у них в принципе не было ни возможности, ни желания помогать нам. К тому же в России мало моряков, которые могут ходить под парусом на таких соревнованиях по многим

причинам. Для начала, русским ребятам нужно начать говорить на английском языке. Моряк, который хочет участвовать в международных соревнованиях, должен спокойно говорить на английском языке, обязан понимать слово «лебедка», «накидной ключ» и так далее. У нас в команде было восемнадцать национальностей — и все находили общий язык.

— Вы, наверное, знаете, что Федерация парусного спорта выступает с инициативой выставить российскую команду на следующую гонку?

— Удачи им. Но есть очень много людей, которые много говорят. Наверняка можно найти людей, которые относятся к этому делу серьезно и помогут, но все столкнется с тем же набором проблем, что и мы. Для начала нужно хотя бы лодку построить.

— Там говорят, что можно купить вашу?

— Никто пока не звонил.

— Как думаете, у вас были шансы на победу в Volvo Ocean Race?

— Выступали-то мы неплохо, но все-таки это очень сложное соревнование. Если опять говорить о деньгах, то вот у Ericsson, например, бюджет €80 млн на две лодки. Шкипер

Ericsson — пятикратный олимпийский чемпион, контракты у моряков там по \$1 млн в год. Это сплав интеллектуальных талантов проектировщиков и дизайнеров, они многое сделали.

— Собираетесь принимать участие в следующей гонке 2011 года?

— Что будет через три года, я не знаю. Но для себя я не исключаю такой возможности.

— Сейчас вы о чем-то сожалеете?

— Если бы у меня был выбор, я повторил все опять. Я просто огорчен.

— Вы назвали свою яхту «Касатка», почему?

— Мы вступили в кооперацию с Whales and dolphins confederation — организацией, которая поддерживает диких китов. Лого этой компании было единственным на наших парусах. Мы пропагандировали идею защиты океанов, морей и поддержки дикой природы, проводили пресс-конференции, где говорили о важности защиты океанов от выбросов, от шумов, всего, что мешает дикой природе. Везде, где мы были, организовывали русский дом, где детишки слушали лекции, приходили к нам на лодку. Когда молодой пацан из Кейптауна, где по половине города нельзя ходить из соображений безопасности, держит штурвал лодки, которая прошла океан, для него это сильные чувства.

— Планируете каким-то образом участвовать в развитии парусного спорта в России?

— Я хочу организовать детскую школу юнг. Это несложно и не очень дорого.

АНАСТАСИЯ ГОРДЕЕВА, МАКСИМ ВЕРТМАН



ГАЛЕРНАЯ ГАВАНЬ
Стоянка для катеров и яхт



Сегодня мы можем предложить стоянки для Ваших катеров в западном малом гаванце Галерной гавани Васильевского острова. На стоянке имеются следующие услуги: охрана, электричество, вода. Возможно зимнее хранение катеров на берегу.

Информация о наличии мест по телефонам:
+7 (812) 640 17 04, 640 18 04
www.galernaya.com

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 затянута 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
Петербург 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 заправочный 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 ожидают 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 maestro 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 Горелая, 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. Спонсорами 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 €6 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