

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, составляющее 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 обстоит 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» представляет 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 российского 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.

Гонку «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 бивуаков 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.

Пропаганда 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 перерожденного ячменя на вкус свежего ветра и скорости». «Шелковый путь» ждет своей крылатой фразы. За пять лет своего существования он ее заслужил.

Антон Иванов



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



«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 пишет о нашей стране. И они пишут не политизированно. Они пишут то, что видят. А видят-то они здесь хорошо. 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 тем, что у них есть такая гонка! Команда «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 отрабатывает 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.

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 «Дакара» и «Шелкового пути». Российское ралли показывает крупнейший спортивный телеканал Eurosport. А это аудитория, превышающая 100 млн человек, из почти двух сотен государств.

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

будь иностранца, какой российский грузовик он знает. «Ну, конечно, „КАМАЗ“!» — ответит собеседник. А на просьбу уточнить почему, тут жеотреагирует: «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 телеканал Eurosport. А это аудитория, превышающая 100 млн человек, из почти двух сотен государств.

В общем, Семен Якубов — менеджер, который халтурой не занимается. И основная ставка при воплощении проекта главного российского ралли-рейда была, как бы тепло 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» добивался 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, устен 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 войти 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, российскому 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», — южноафриканец Жиньель Де Вильерс и чех Аlesh 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 омолодившим состав, но нисколько не потерявшим в скорости «КАМАЗом». А идей у его оргкомитета, которым руководит, несмотря на обилие наград и регалий — и спортивных, и государственных, по-прежнему кипятишь энергией, словно юноша, Якубов, выше крыши. А идеи вкупе с энтузиазмом — залог блестящей перспективы. И других юбилеев — уже более круглых, чем пятилетий.

Алексей Доспехов