

«В КЛУБЕ НАХОДЯТ СЕБЕ МЕСТО ЛЮБЫЕ „КОНФЕССИИ“» ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА — ПОДХОДЯЩИЙ ВРЕМЕННОЙ ИНТЕРВАЛ И ДЛЯ ПОДВЕДЕНИЯ ИТОГОВ, И ДЛЯ ПЕРСПЕКТИВНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ, УБЕЖДЕН КОМАНДОР ЯХТ-КЛУБА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ. ВО ВСЯКОМ СЛУЧАЕ, КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЯХТЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ, РАЗРАБАТЫВАЕМАЯ СЕЙЧАС ПО ЗАКАЗУ КОМИТЕТА ПО ТУРИЗМУ ПЕТЕРБУРГА, ЗАДАЕТ ГОРИЗОНТ ПЛАНИРОВАНИЯ КАК РАЗ В ЭТИХ ПРЕДЕЛАХ. ОБ ЭТОМ И О ПЕРСПЕКТИВАХ ЯХТЕННОГО СПОРТА ОН РАССКАЗАЛ КОРРЕСПОНДЕНТУ GUIDE ТАТЬЯНЕ КАМЕНЕВОЙ

GUIDE: Что изменилось за последние 25 лет в парусном спорте?

ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ: Тема действительно очень злободневная, поскольку в рамках концепции развития яхтенной инфраструктуры должен быть выработан план действий, благодаря которому Петербург мог бы стать мировым туристическим центром не только как архитектурная, музейная жемчужина, но и как город на море, центр яхтенного туризма. В этом смысле интересно поговорить и об истории последних 25 лет. На 1993 год в Санкт-Петербурге насчитывалось около 30 яхтенных стоянок, из которых 17 называли себя клубами. Большею частью это были ведомственные клубы: при Ленинградском кораблестроительном институте, при профсоюзных, даже при Военно-морском флоте. Экономическое цунами 1990-х не миновало и яхтенный мир. Прежде всего это привело к резкому обнищанию клубов. Плюс все эти участки земли без шефства ведомств оказались в большинстве своем просто нелегальными (права клубов и стоянок не были никак оформлены). Как следствие, точки активности маломерного флота начали резко исчезать. В 2000-х годах начался экономический рост в стране и одновременно с этим — эра современного яхтинга. Яхты иностранного производства — моторные, парусные — стали покупать москвичи. Плюс в Москве стали появляться новые стоянки. В Петербурге процесс был не столь активным, однако с 2000 по 2010 год количество лодок увеличилось в разы и также появились новые марины. Одновременно начали активно развиваться старые марины, нашедшие инвесторов и располагавшие правовыми возможностями для развития.

Г: Какой морской клуб в Петербурге стал первой ласточкой возрождения яхтинга после 2000 года?

В. Л.: Наверное, это клуб «Терийоки» в Зеленогорске. Он появился на месте, где в советское время, по крайней мере с 1960-х годов, ничего не было. Затем по требованию городских властей был заново отстроен клуб «Балтиец»: марина стала обременением для китайского девелопера, реализующего проект комплексного освоения территории «Балтийская жемчужина», поскольку на историческом месте клуб мешал строительству. Кроме этого, несколько новых стоянок возникло на реке.

Г: Значит, парусный спорт вышел на новый уровень развития?

В. Л.: Единого мнения на этот счет сегодня нет. Одни утверждают, что яхтенный спорт исчезает. Другие, напротив, уверены, что все хорошо, и строят достаточно емкие финансовые проекты. Объекты яхтенной инфраструктуры действительно исчезают,



АЛЕКСАНДР КОРЯКОВ

но те, которые не были оформлены юридически. И это ответственность самих людей, за много лет не нашедших возможностей и средств, чтобы соответствовать требованиям законодательства. К тому же участки, на которых расположены марины, как правило, весьма привлекательны для девелоперов и весьма сложны в плане закрепления прав на них яхт-клубов. Вместе с тем системные девелоперы, которые профессионально работают с нормами законов, сумели на этих участках развить достаточно много проектов. Однако интересы девелоперов совпали с перспективными планами самих городов. В 1990-е годы стало развиваться направление water front development: большинство морских городов обратило внимание на ценные территории прямо рядом с водой, которые превратились в объект редевелопмента. На развитие яхтинга влияет также высокая стоимость гидротехнических сооружений. Экономика проектов не вписывается в российские стандарты по срокам окупаемости, рентабельности. Отсутствие экономических факторов для девелоперов приведет как минимум к очень формальному подходу и малым вложениям в яхтенную инфраструктуру. Конечно, яхтенные стоянки появятся вновь — с экономическим ростом в стране. Но остается социальный аспект вопроса: с яхтингом связана огромная армия людей. Кроме того, есть еще спорт, который всегда был затратным. А сегодня спрос на парусный спорт, особенно детский, только растет.

Г: Каков же выход?

В. Л.: Есть яхт-клубы, которые используют еще советскую инфраструктуру, но их операторы либо нашли инвесторов, либо сами сумели привести эти марины в соответствие с современными требованиями. В таких клубах все сбалансировано с точки зрения экономики. Где-то работает чартер лодок, где-то клуб функционирует как стоянка, в самых

продвинутых развиваются детские школы и секции. Есть примеры того, как большие компании в рамках социальной ответственности реализуют проекты в сфере яхтинга в большей степени в рамках договора с городом. Например, «Газпром» в настоящее время реализует в Петербурге два проекта. Один из них — порт «Геркулес». Это строительство новой марины Яхт-клуба Санкт-Петербурга, а также нового здания под нашу Академию парусного спорта. Порт «Геркулес» станет еще одними морскими воротами Петербурга благодаря развитию Лахты в целом. Другой проект «Газпрома» реализуется в Стрельне, рядом с Константиновским дворцом. Там также существовал яхт-клуб с более чем вековой историей, оказавшийся на грани закрытия по причине финансовой не состоятельности, но «Газпром» выкупил эту территорию. Сейчас в разработке проект современного яхт-клуба со всей необходимой инфраструктурой и даже детской школой парусного спорта. Однако «Газпром» — системный и социально ответственный инвестор. И потому развиваются как раз те точки, которые нашли подобных инвесторов. Другое дело, что они все равно являются коммерческими. Но при этом дети занимаются парусным спортом 500 детей, что позволило нам даже стать самой большой парусной школой в Европе по численности. В клубе также находят себе место любые «конфессии»: свои мероприятия организуют здесь аквабайкеры, проходят парусные регаты, второй год подряд реализуется проект регаты «Коммерсантъ» (совместный с «Б»). Регата уже получила серьезное развитие, появилось много новых команд.

Г: Нынешний сезон для яхтинга — юбилейный: 300 лет назад по приказу Петра I в Петербурге был создан первый в мире яхт-клуб. Как оцениваете итоги сезона?

В. Л.: Тому факту, что Петр Великий организовал первый в мире яхт-клуб, в советское время придавалось так мало значения, что об этом практически неизвестно и по сей день. Поэтому в юбилейный сезон одной из наших задач было восстановление исторической справедливости: мы подготовили и издали англоязычную книгу об истории первого в мире яхт-клуба, появившегося в Петербурге.

Год был для нас осложнен в хорошем смысле завершением строительства и спуском на воду линейного 54-пушечного корабля «Полтава» — это большой проект клуба, отнявший много сил. Теперь «Полтава» на воде, уже сейчас она открыта для посетителей как музей.

Достижение юбилейного года — начало строительства новой гавани, которое завершится в течение двух лет. Марина Яхт-клуба Санкт-Петербурга точно будет самой современной в России и одной из лучших на Балтике. Инвестиции «Газпрома» в проект составят несколько миллиардов рублей. А сам порт станет одной из новых достопримечательностей Петербурга. Лахта становится новой точкой притяжения и для горожан, и для туристов. Летом мы успешно провели ряд мероприятий на Неве и на Балтике. Прежде всего хочется отметить Балтийскую регату открытого моря Nord Stream Race 2018, в которой принимают участие команды — победители сезона 2017 года национальных лиг Германии, Финляндии, Дании, Швеции и России. Кстати, в этом году регату выиграла русская команда из Екатеринбурга — «Повелители паруса — Азия». На Неве мы в очередной раз провели квалификационный этап Европейской парусной лиги чемпионов. Все пять российских команд прошли в финал, а москвичи из команды Navigator Игоря Рытова взяли бронзу. Еще один большой праздник на Неве, который мы поддержали и организовали, — Балтийская яхтенная неделя, с парадом парусов, яхтенным фейерверком и этапом Национальной парусной лиги для лучших клубных команд России, где команда академии завоевала бронзу.

Если говорить о спортивных достижениях в профессиональном парусе этого сезона, то лучшее из них — третье место на чемпионате мира нашей команды «Броненосец». Что касается спорта олимпийского, здесь ситуация сложнее. Пока наилучшие результаты наших взрослых спортсменов — попадание в мировую двадцатку. Но подрастающие петербургские яхтсмены, которым сейчас 16–17 лет, — в европейском топе. И я уверен, что со временем они будут защищать честь страны на олимпийском уровне. Ну а в детском спорте мы очень сильны. И наш клуб, и «Крестовский остров» составляют две трети сборной России. ■