

«НАМ ОЧЕНЬ МНОГО НУЖНО СДЕЛАТЬ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ ПЕТЕРБУРГА КАК ЦЕНТРА ВОДНОГО ТУРИЗМА»

СМОЖЕТ ЛИ ПЕТЕРБУРГ ВЕРНУТЬ СЕБЕ СТАТУС ПАРУСНОЙ СТОЛИЦЫ РОССИИ И КОНКУРИРОВАТЬ С ЕВРОПЕЙСКИМИ ГОРОДАМИ, В ИНТЕРВЬЮ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ АГАТЕ МАРИНИНОЙ РАССКАЗАЛ ПРЕЗИДЕНТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО ПАРУСНОГО СОЮЗА СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВ.

BUSINESS GUIDE: Основа для развития парусного спорта — инфраструктура. Раньше в Петербурге было несколько десятков яхт-клубов. Сколько их сейчас и каков их уровень?

СЕРГЕЙ АЛЕКСЕЕВ: Инфраструктура — это самое главное. Очень многое зависит от строительства новых яхт-клубов и дальнейшего развития существующих. У Петербурга действительно есть амбиции называться морской столицей, но если сравнивать уровень инфраструктуры с Хельсинки или Таллином, то разница ощутима. До 1990-х годов в Петербурге было 30 с лишним яхт-клубов. Сейчас действует всего четыре. Один расположен в Лахте, второй — Речной яхт-клуб профсоюзов, третий — Санкт-Петербургское парусное общество, еще один — «Балтиец». Остальные площадки существуют как стоянки. Конечно, есть морские и речные причалы, но это явно не соответствует тому уровню, который есть в других странах. По количеству яхт Петербург также сильно отстает. Сейчас в городе насчитывается около 120 парусных яхт и 50 тыс. маломерных судов. Это, конечно, очень мало. По нашим подсчетам, где-то около 5 тыс. человек занимается парусным спортом и 200 тыс. петербуржцев ходят на маломерных судах.

У действующих центров парусного спорта есть свои проблемы. Например, у яхт-клуба на Петровской косе до сих пор нет концепции развития. Сейчас идет спор между профсоюзом, городскими властями и яхтсменами. Почти весь флот парусных яхт сейчас базируется в Речном яхт-клубе, где сконцентрировано основное количество стояночных мест — более 350. Рядом находится Санкт-Петербургский парусный яхт-клуб на Крестовском острове, там же детская профильная школа. Но причал по команде администрации района был закрыт стеной, непосредственно у выхода на причалы. И таких казусов достаточно много. Проблемы есть и у Кронштадтского яхт-клуба — Балтийской школы экологии и спорта. Там акционеры активно взялись за развитие, но из-за проблем с инвесторами дело застопорилось. Или вот ситуация с яхт-клубом Спортивного клуба армии. Там яхты стоят на причале уже два года из-за того, что военные никак не могут разобраться с собственностью. А ведь когда-то этот клуб давал олимпийских чемпионов.

BG: Это негативно сказывается на развитии парусного туризма?

С. А.: В прошлом году Петербург посетило всего 60 иностранных яхт. Для сравнения, в Таллин приходит 4–5 тыс., а в Хельсинки — 10 тыс. Это не дает нам покоя, хотя сказать, что ничего не делается, нельзя. В частности, в прошлом году по заказу



ЕВГЕНИЙ ТАВЛЕНКО

комитета по развитию туризма Санкт-Петербурга была создана концепция развития яхтенного туризма в городе. Радует, что город обращает внимание на эту проблему. Концепция предлагает обновление и улучшение яхтенной инфраструктуры за счет государственно-частного партнерства. Создатели концепции опирались на опыт последних десяти лет в европейских странах, и там этот вопрос решается именно таким образом — при активной поддержке государства (налоговые льготы, сниженная ставка аренды на землю). Документ разработан, но пока что он есть лишь на бумаге. Для того чтобы в Петербург приходило больше яхт, нам нужно больше причалов плюс необходимо развивать инфраструктуру существующих, доводить их оснащение до европейского уровня. Еще один важный вопрос — пропускные пункты на границе, которые у нас сейчас в дефиците, и яхтенные стоянки на пути от границы. В идеале каждые 30 километров у яхтенных туристов должна быть возможность встать отдохнуть, переждать непогоду. Сейчас такого нет.

Еще одно направление, за счет которого мы стараемся развивать нашу отрасль, — это событийный туризм. Так, с 10 по 17 июля совместно с комитетом по развитию туризма Санкт-Петербурга мы провели фестиваль «Балтийская яхтенная неделя». Это комплекс мероприятий, посвященных парусу, включающий парад яхт, профессиональные регаты, познавательно-развлекательную программу для населения, деловую часть. Праздник направлен в том числе и на увеличение туристического потока в город во время проведения этого мероприятия. Мы рассчитываем, что в перспективе нескольких лет наш фестиваль войдет в десятку круп-

нейших морских праздников в Европе, к нам будут приходить яхты со всего Старого Света и со всей России, приезжать сотни тысяч туристов полюбоваться этим зрелищем. Например, Кильская неделя собирает ежегодно 2 млн туристов. В этом году события нашего фестиваля собрали 100 тыс. человек, что тоже на данном этапе неплохая цифра: мероприятие проводится всего третий раз.

BG: Освоение набережных в Петербурге называют одним из приоритетных и наиболее интересных направлений. Может ли это помочь созданию новых объектов для парусного спорта?

С. А.: Развитие набережных действительно является одним из перспективных направлений. Интересными локациями представляются Петровская набережная, Южный и Северный берега Невской губы, Ломоносов, Кронштадт. К сожалению, мы пока уступаем другим приморским городам. К примеру, сейчас на территории, на которой планировали построить Судебный квартал, идет разговор о парке, но там же прекрасная Нева и набережная, которую стоило бы использовать. Концепция развития набережных — хорошая история. Сейчас большая их часть застраивается жилыми домами, что затрудняет доступ к воде.

BG: С точки зрения законодательства есть все условия для развития?

С. А.: Единой программы развития сейчас нет, а необходимость ее создания становится все более и более актуальной. Мы должны придерживаться курса, который есть за рубежом. В Европе туризм на маломерных судах и паромов уже давно сравнялся по объемам. Если у Петербурга будет комплексная программа развития, то оборот индустрии в год может соста-

вить более 5 млрд рублей. Но это возможно, только если вместе работать, однако пока все разобщены. Единого понимания ситуации нет. Нам еще очень много нужно сделать для повышения привлекательности Петербурга как центра водного туризма.

BG: Как эта ситуация может разрешиться?

С. А.: Нам нужна единая организация, которая бы занималась развитием парусного спорта. Во всем мире эту роль играют общественные организации. В России ею могла бы стать Федерация парусного спорта, которая готова взять на себя все вопросы координации. У нас действует Санкт-Петербургский парусный союз, который имеет соответствующий опыт.

BG: Каков объем необходимых инвестиций в развитие инфраструктуры?

С. А.: Это самая большая проблема. Приведу пример. Санкт-Петербургский парусный союз является акционером одного из яхт-клубов. Мы подсчитали, что на его развитие нужно около двух миллиардов. Одна из причин такой капиталоемкости — восстановление гидротехнических сооружений, которые были снесены льдом. Во всем мире этим занимается государство. В наших условиях оно не готово на такие вложения, а частным инвесторам попросту не потянуть этот объем работ. Необходимо развивать форматы государственно-частного партнерства, но пока что в этом направлении делаются очень маленькие шаги.

BG: Вместе с яхт-клубами закрылись и школы?

С. А.: Детско-юношеские школы стали возрождаться. Хорошо работают Академия парусного спорта, школа «Крестовский остров», «Балтийский берег» и другие. В сборной города 160 спортсменов. Проблемы существуют для подготовки взрослых спортсменов. Старая система, когда яхтсмены обучались на базе яхт-клубов, разрушена, а новая не справляется со своими задачами. Теперь существуют дипломы судоводителей двух ведомств: Минтранспорта и ГИМС Министерства по чрезвычайным ситуациям. Требования у них разные, поэтому спортсменам надо дважды сдавать экзамены.

BG: А спрос на парусный спорт в целом есть?

С. А.: Я не встречал в Петербурге ни одного человека, который бы не сказал, что он мечтал выйти в море. Любой петербуржец об этом мечтает, и я тоже так начинал. И наша задача — показать всю прелесть этого дела. С боями, но мы движемся к этому. Строятся новые яхт-клубы, появляются новые школы. Мы сейчас живем в период перемен, когда на смену старой системе должна прийти новая. На это нужно время. ■