



АЛЕКСАНДР КОРЖКОВ

«КОЛИЧЕСТВО ДЕНЕГ НЕ ОПРЕДЕЛЯЕТ ТАЛАНТ СПОРТСМЕНА»

ЯХТЕННЫЙ СПОРТ НЕ МОЖЕТ ЖИТЬ БЕЗ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОДНАКО БЛАГОДАря ГОРОДСКОЙ АДМИНИСТРАЦИИ И «ГАЗПРОМУ» ОН ПРИОБРЕЛ В ПЕТЕРБУРГЕ СТАТУС ПРИОРИТЕТНОГО, СЧИТАЕТ КОМАНДОР ЯХТ-КЛУБА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ. О ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ ЭТОГО НАПРАВЛЕНИЯ ОН ПОГОВОРИЛ С КОРРЕСПОНДЕНТОМ ВG АЛЕКСЕЕМ КИРИЧЕНКО.

BUSINESS GUIDE: Какие события в парусном спорте в этом году вы бы назвали главными?

ВЛАДИМИР ЛЮБОМИРОВ: Самое знаменательное — чемпионат мира в олимпийском классе RS:X среди юниоров. Это виндсерфинг. Для Петербурга, как и для всей России, соревнования в олимпийском виде спорта на уровне чемпионата мира — событие неординарное. Не говоря о том, что мы получили хороший отклик от международной федерации и все оценили высочайший уровень подготовки и проведения чемпионата.

Если говорить о событиях клуба, то мы провели Балтийскую офшорную гонку Nord Stream Race, несколько мероприятий в центре города, включая квалификационный этап Sailing Champions League, а также одну престижную регату в классе «Дракон» благодаря членам нашего клуба, которые завоевали трофей в прошлом году. Это кубок Marblehead — приз, учрежденный в классе «Дракон» больше 100 лет назад.

Кроме того, мы помогли в проведении большой офшорной регаты крейсерских яхт в классе «Л-6» по Балтике. Это национальный советский класс, который около 60 лет назад начал изготавливаться в Ленинграде — 150 бортов было построено по всей стране. Приоритетным для клуба является детский спорт. Мы провели первенство Петербурга, которое стало беспрецедентным по количеству участников (около 400) и по уровню подготовки детей. Также мы провели первенство России в международных классах, в котором участвовали 329 детей, кубок ассоциации класса «Оптимист» с 270 участниками. Самое важное, что это предолимпийский цикл подготовки. Их начальный уровень задает наши возможности в будущем, и этот уровень существенно вырос.

BG: Много ли желающих заниматься яхтеным спортом?

В. Л.: К сожалению, больше, чем есть возможность принять. В прошлом году пришли 150 новых людей. В этом было бы больше 250 человек, но пока не будет построено новое здание, мы вынуждены ограничить прием. Берем ребят, которые фокусно ориентированы на парусный спорт.

BG: Кто вам помогает развивать юношеский спорт?

В. Л.: К счастью парусного спорта, в первую очередь детского, его спонсором

является компания «Газпром». Алексей Борисович (Миллер, председатель правления ПАО «Газпром».— **BG**) лично награждает победителей, подписывает паруса, дети уже к этому привыкли. Когда детский парусный спорт в Петербурге обрел такого покровителя, сразу появились результаты. Петербург еще никогда в истории России не побеждал в детской спартакиаде, а в этом году мы победили с отрывом в разы. Благодаря «Газпрому» и, конечно, городской администрации парусный спорт приобрел в Петербурге статус приоритетного. У нас есть договор о сотрудничестве с городом. Помимо этого, власти в прошлом году открыли еще одну крупную школу, и это сразу же дало результаты, потому что было выделено дополнительное финансирование.

BG: Как в целом развиваются у вас отношения с городской администрацией?

В. Л.: Договор о развитии парусного спорта между городом, «Газпромом» и Яхт-клубом Санкт-Петербурга действует с 2012 года. Он охватывает широкий спектр взаимодействия: от детского до профессионального спорта. Для нас все двери открыты, мы не чувствуем никаких проблем в отношении с городом. Вместе с тем у парусного спорта в целом в Петербурге есть проблемы, в том числе связанные со взаимодействием с властями, есть острые точки. Но в рамках клуба у нас их нет.

BG: Если говорить о развитии парусного спорта в России, какие проблемы вы бы выделили?

В. Л.: Главная проблема — это недостаточное финансирование по регионам, не исключение и Москва. Если мало денег, то меньше ребят занимаются. Занятия должны быть бесплатными, ведь количество денег не определяет талант спортсмена. Поскольку нет финансирования, нет и зарплат для тренеров. Тренерский состав поредел, состарился. В Петербурге нам удается выбирать молодых ребят, а по России молодые не могут работать из-за маленьких зарплат. Кроме того, не многие регионы могут похвастаться соответствующей инфраструктурой. Всего три-четыре точки в России отвечают высоким требованиям, что для страны с такой протяженностью берега очень мало. А без инфраструктуры парусный спорт жить не может.

BG: Как за рубежом решается эта проблема?

В. Л.: Во многих странах действует поддержка развития марин на государственном уровне. Это льготное кредитование или концессионные механизмы. Когда есть марины, в них всегда зарождаются яхтенные школы и для взрослых, и для детей. Там, где есть богатые яхт-клубы, они имеют возможность поддерживать спортсменов. Это универсальный механизм финансирования спорта, основанный на заинтересованности. Все это сейчас происходит в более или менее «морских» странах. Например, Великобритания лидирует по количеству людей, активно занимающихся парусным спортом. Это сотни тысяч человек. США — вторая страна по этому показателю. Конечно, это и благодаря огромной протяженности береговой линии, и там существенно теплее, чем у нас. Если взять ближайшую Финляндию, то людей, активно занимающихся яхтеным спортом, там меньше, но яхтеным туризмом — существенно больше, чем в России.

BG: Как бы вы оценили развитие яхтеного туризма?

В. Л.: Туризм бывает разных видов. Есть спортивный туризм, в этом случае люди ездят туда, где есть с кем соревноваться. Спортивный туризм на уровне детского спорта у нас развит. Но на уровне крейсерских яхт и любительских классов — нет, потому что у нас мало своих бортов. Есть круизный яхтеным туризм, но в этом случае Петербург — заложник области. Мы находимся достаточно далеко от границы, по времени перехода это сутки, что очень долго. При этом портов-укрытий или промежуточных точек нет, яхта нигде не может остановиться. Пока область не разовьет инфраструктуру или Петербург не решит эту проблему, рассчитывать на серьезный иностранный яхтеным туризм не приходится.

BG: Сколько Россия зарабатывает на этом?

В. Л.: Общее количество судозаходов среди яхт — меньше тысячи на все регионы, включая Владивосток. Одна яхта в самом консервативном случае оставит от €1 тыс. до €5 тыс., получается, весь рынок — около €5 млн в год. Цифра, не адекватная разговору о яхтеным туризме, потому что в Таллине и Хельсинки объем этого рынка — сотни миллионов евро. У нас пока этого нет. В первую очередь, потому что нет своих яхт. Свой флот поредел с совет-

ского времени, а новых яхт, даже моторных, появляется мало.

BG: Есть предпосылки, чтобы у нас начали больше строить?

В. Л.: Как говорится, делаешь дорогу шире — люди начинают покупать машины. Это строительный принцип, остается вопрос в том, когда эта дорога будет заполнена. Те, кто говорят, что надо строить марины соответствующего уровня, правы, и марины должны быть. В этом смысле в Петербурге есть потенциал. В ближайшие пять лет город предложит достаточное количество высококачественных стоянок. За это время область подтянется, и вместе с городом они смогут пробить неразрешимые проблемы. В первую очередь это связано с пунктами пропуска в области, которых сейчас нет.

BG: Каковы перспективы развития вашего клуба?

В. Л.: В следующем году будет полностью построена новая марина, которая сможет принять до 300 больших яхт, что позволит нам проводить более масштабные парусные мероприятия. Городов, которые так качественно могут обслуживать парусные мероприятия, в мире не больше сотни. Петербург благодаря реконструкции и строительству новой марины сможет похвастаться такими возможностями. Второй этап развития — это береговая часть. В 2023–2024 году появится новое здание, новая береговая территория, проектирование которых сейчас идет. Здесь правила как в сервисе стола: марина — это букет, который нужно поставить в центр, а вокруг расставить приборы, салфетки, тарелки, чтобы получить красивый оформленный стол.

BG: Кто из спонсоров, кроме «Газпрома», заинтересован в поддержке парусного спорта?

В. Л.: В любительском спорте хорошим примером служит наш совместный проект — серия вечерних парусных регат «Коммерсантъ», которую поддерживает компания «МегаФон». Если говорить про детей, то есть огромное количество бизнесменов, которые поддерживают детский спорт и не только. Это, безусловно, благотворительность. Они получают удовлетворение, видя результат. Нет ничего лучше, чем благодарности от ребенка, который говорит: «Спасибо за мое счастливое детство». ■