

МОРСКАЯ ДУША ПЕТЕРБУРГА

ОБСУЖДЕНИЕ ПРОБЛЕМНЫХ ВОПРОСОВ, СВЯЗАННЫХ С РАЗВИТИЕМ ПАРУСНОГО СПОРТА И ЯХТИНГА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ, СТАЛО ОСНОВНОЙ ТЕМОЙ ОДНОИМЕННОЙ КОНФЕРЕНЦИИ, ОРГАНИЗОВАННОЙ ИД «КОММЕРСАНТЬ».

МАРИЯ КУЗНЕЦОВА

В рамках мероприятия представители правительства Петербурга и Ленобласти, туристической индустрии, крупного бизнеса и яхтенной общественности делились мнениями относительно состояния яхтенной инфраструктуры города, способов ее обновления, потенциала Петербурга как яхтенной столицы, заинтересованности бизнеса в обустройстве марин, а также необходимости изменений в законодательстве для успешной реализации стратегий развития яхтинга в городе.

По словам Сергея Алексеева, президента Санкт-Петербургского парусного союза, до 1991 года в Петербурге насчитывалось более 30 яхт-клубов. «Сейчас действующими остаются четыре яхт-клуба: Санкт-Петербургский парусный клуб, «Балтиец», Речной яхт-клуб профсоюзов и Яхт-клуб Санкт-Петербурга. Остальные используются в качестве стоянок», — добавил господин Алексеев. По его мнению, основной проблемой все еще остаются инвестиции, поскольку в большинстве развитых стран реализация проектов по строительству и оснащению яхт-клубов носит социально ориентированный характер. «Подавляющее количество яхтсменов — это представители среднего класса, они не могут позволить себе собственную яхту. Им необходима соответствующая инфраструктура, уровень которой очень отстает от соседних Таллина и Хельсинки», — поделился своим мнением господин Алексеев. Однако, по его наблюдениям, количество яхтсменов растет, и это положительная тенденция. «По нашим подсчетам, более 5 тыс. человек в Петербурге занимаются парусным спортом, 200 тыс. ходят на маломерных судах. Всего в городе насчитывается 120 парусных яхт и 50 тыс. «маломерок». Что касается детского спорта, то сейчас около 800 детей занимаются в детских классах», — рассказывает Сергей Алексеев.

Говоря о водном туризме, господин Алексеев с сожалением отметил, что он в Петербурге не показывает значительных результатов. «В прошлом году к нам зашло 60 иностранных судов, а, например, в Таллин — 5 тыс., в Хельсинки — 10 тыс.», — говорит Сергей Алексеев. Тем не менее господин Алексеев выразил уверенность в том, что морские традиции в городе будут поддерживаться. «В прошлом году Петербург отметил 300-летие с момента создания первого в мире яхт-клуба — „Невского флота Петра Великого“. Уверен, что морская душа города живет в нем и будет обязательно развиваться», — добавил президент Санкт-Петербургского парусного союза.

ЯХТЕННАЯ СТОЛИЦА С Сергеем Алексеевым солидарен Евгений Панкевич, председатель комитета по туризму Петербурга. «Петербург сегодня трансформируется и готов для всех видов туризма. Создание бренда нашего города как яхтенной столицы на сегодняшний день является крайне важной задачей, и необходимо прилагать максимум усилий, чтобы популяризировать эту нишу», — рассказал господин Панкевич.



УЧАСТНИКИ КОНФЕРЕНЦИИ ОБСУДИЛИ СОСТОЯНИЕ ЯХТЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА, СПОСОБЫ ЕЕ ОБНОВЛЕНИЯ, ПОТЕНЦИАЛ ПЕТЕРБУРГА КАК ЯХТЕННОЙ СТОЛИЦЫ

По его словам, круизный туризм, например, ежегодно приносит в казну Петербурга около 9 млрд рублей. «А для развития яхтинга нам необходимо поднимать событийность. Но событийный бренд невозможно создать за один год, это отложенная прибыль. На достижение данной цели может понадобиться до 10 лет», — добавил он. По оценкам председателя комитета по туризму, около 80% яхтсменов из Европы потенциально готовы приходить на яхтах в Петербург. «Сейчас важно решить правовые аспекты и реализовать инвестиционные проекты. Со временем мы раскроем этот сегмент. Яхтенный туризм должен стать одной из точек экономики города», — резюмировал он.

ВМЕСТЕ С ЛЕНОБЛАСТЬЮ В ходе дискуссии участники выразили опасение, что Петербург будет заперт для яхт, если в Ленинградской области не будет создана необходимая инфраструктура. Заместитель председателя комитета по туризму Ленобласти Римма Сачунова рассказала, что соответствующие условия уже создаются, приведя в пример подписание соглашения о развитии морского внутреннего водного транспорта между правительствами Ленобласти, Новгорода и Карелии. «На сегодняшний день причалы построены в Старой Ладоге, Свирьстрое, у крепости Орешек, в Невской Дубровке. Сейчас строится причал для круизных кораблей в городе Кириши. Одновременно прорабатывается вопрос возможности стоянок маломерных судов и яхт путем строительства быстровозводимых понтонных конструкций», — добавила госпожа Сачунова. По ее словам, подобные конструкции для маломерных судов уже возведены у крепости Орешек и в Невской Дубровке. «Также важно отметить, что комитет Ленобласти по туризму проводит конкурсный отбор с целью предоставления субсидий некоммерческим организациям для создания туристской инфраструктуры и реализации туристских

проектов. В апреле текущего года прошел конкурс, и некоммерческой структуре была предоставлена субсидия для строительства гостевого причала в Выборге», — отметила зампредела комитета по туризму Ленобласти. Все это, полагает госпожа Сачунова, способствует развитию водного туризма и созданию необходимых условий для комфортного яхтинга.

ДЕВЕЛОПЕРЫ ПОДКЛЮЧАЮТСЯ О взаимодействии с яхтенным сообществом в ходе конференции высказались и несколько петербургских девелоперов. «Говоря о туризме, не надо забывать и о внутреннем спросе, который нужно обслуживать», — отмечает директор по развитию Л1 Надежда Калашникова. По ее словам, у строительной компании сейчас реализуются два объекта на прибрежных линиях и с организацией причалов для легкомоторных и яхтенных катеров рядом с ними возникает много проблем. «Так, для организации понтонного причала нам нужно согласовывать проект с тремя комитетами: энергетики, имущественных отношений и природопользования. Это довольно сложно. Если бы была координирующая роль города, нам всем было бы проще. И люди, которые хотят заниматься яхтенным спортом, могли бы получить гораздо больше условий для этого», — добавила госпожа Калашникова.

С ней солидарен заместитель генерального директора ГК «Кортрос» Григорий Орлик. Он пояснил, что спрос на причалы среди тех, кто заселяется в дома в прибрежных зонах, очень большой. «Около 80% жителей, выбравших наш жилой комплекс, имеют собственные лодки», — рассказал господин Орлик. По его мнению, благоустройство марин рядом с ЖК будет, с большой вероятностью, осуществляться силами жильцов.

ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ Советник генерального директора ФГУП «Росмор-

порт» Сергей Дадыка высказался о том, что в России нет единого регулирующего органа, который занимался бы всецело проблематикой яхтенного туризма. «Я методологически отделяю яхтинг туристический и яхтинг спортивный. И если в части спортивного яхтинга все более или менее благополучно — есть клубы и спортивные общества, то яхтенный туризм — это серая зона», — пояснил господин Дадыка. По его мнению, здесь вся ответственность лежит на самом яхтсмене. «Квалификация, регистрация, взаимодействие с портовыми властями, пересечение границы, решение миграционных проблем, визирование — все это до сих пор не закрытые вопросы», — отметил он.

Более того, по словам Сергея Дадыки, отсутствует даже устоявшаяся терминология. «Допустим, в кодексе внутреннего водного транспорта есть понятие спортивного парусного судна. Однако что касается парусной яхты — ничего такого нет», — пояснил господин Дадыка. «Сейчас в Санкт-Петербурге создана некая стратегия развития инфраструктуры. Такие концепции есть и в Азово-Черноморском бассейне, и в других регионах нашей страны. Проблематика везде схожа. Их объединяет то, что нет гармонизированного законодательства. Мы пользуемся терминологией, близкой к теме яхтинга, но в законодательстве она не до конца сбалансирована», — уточняет эксперт.

По его словам, с недавних пор начала действовать комиссия под руководством Игоря Левитина, созданная при Морской коллегии и действующая при правительстве РФ. «Ее главная задача — нащупать проблемные места в туристическом яхтинге, которые необходимо решить в самые кратчайшие сроки», — добавил он. По словам Сергея Дадыки, без надлежащей нормативной базы стратегию, созданную для развития яхтенного туризма, будет крайне тяжело реализовать. ■