



«Балтиец» — крупнейший не только в Петербурге, но, пожалуй, и в стране яхт-клуб (на середину 2005 г. в нем числилось 1060 чел.) — долгое время оставался таинственным незнакомцем для большинства питерских яхтсменов.

■ **ВАДИМ ВОЛОСТНЫХ**, ПРОФ., Д-Р ЭКОНОМ. НАУК, ЧЛЕН СОВЕТА КЛУБА «БАЛТИЕЦ», КАПИТАН ЯХТЫ «ШАНС»

«Балтиец»: диалоги с властями

Возникнув в 1975 г. как примитивная лодочная стоянка на заброшенном Матисовом канале, клуб развивался без всякого финансирования и руководства со стороны. В результате сформировался особый тип яхтсмена-«балтийца» со всеми его достоинствами и недостатками. Эти привычные к труду простые люди в 1970–1980-х гг. самостоятельно строили свой флот, одновременно береговую инфраструктуру и прекрасную глубоководную, полностью защищенную гавань, по моему мнению, лучшую в Европе. Однако условия краткосрочной аренды, естественно, не побуждали людей тратить много сил и средств на благоустройство территории клуба. Устраивались, как удобнее для самостройщиков, возводили обширные рабочие помещения, правда, архитектура получалась откровенно сарайной, что, как впоследствии выяснилось, «режет» начальственный глаз.

В августе 2004 г. территория и гавань клуба оказались в пределах участка площадью 180 га, отводимого под градостроительный проект «Балтийская жемчужина», предложенный Санкт-Петербургу Шанхайской инвестиционной компанией. Осенью того же года началась борьба за сохранение клуба, которая содержит много поучительного для выстраивания в перспективе взаимоотношений «спорт—власть».

Для начала предстояло сформулировать единую четкую позицию клуба. Мнения тысяч его членов были полярными — от радикально-протестных (перекрыть местное шоссе катерами, пат-

рулировать Большую Неву и т. д.) вплоть до пораженческих: «Нам конец, ничего не выйдет, там такие деньги» и т. д. Кое-кто кинулся безнадежно искать иные варианты базирования или занял позицию стороннего наблюдателя, а кто-то готов был к самопожизению.

Событие привлекло внимание внешних сил, оценивавших возможность использования возникшей ситуации в своих политических целях. Характерно, что партии, от левых до правых, общественные движения, депутаты, некоторые СМИ подначивали на активный протест, не обещая никакой реальной поддержки. Упирали в основном на протестную направленность акций, а не на судьбу «Балтийца» и всего яхтенного спорта в городе. Но, как выразался еще Дэн Сяопин: «Я прежде всего китаец, а уж затем коммунист». Нас волновала судьба морских рекреаций в городе, население которого год за годом теряло доступ к морю, возможность заниматься самым массовым в современном мире спортом. Здесь оказалась бесценной поддержка друзей-яхтсменов и множества бескорыстных и активных помощников из числа кровно заинтересованных в морском будущем Петербурга. Низкий им поклон. Зимой 2004/2005 г. состоялось несколько общегородских митингов, прошли слушания в ЗакСе, общественные слушания по проекту генплана, конкретно — по «Балтийской жемчужине»; заседания секций Морского совета при губернаторе; пресс-конференции, «круглые столы», публикации и т. д.

Постепенно тон наших выступлений менялся: из непримеримых





К «ДИАЛОГАМ С ВЛАСТЬЮ»:

Председатель Комитета по инвестициям и стратегическим проектам Законодательного Собрания Санкт-Петербурга Максим Соколов:

«Такие крупные инвестиционные проекты, как «Балтийская жемчужина», всегда порождают некоторые противоречия. При создании современного жилого и коммерческого района Санкт-Петербург мог потерять яхт-клуб «Балтиец», один из крупнейших объектов массового морского спорта, арендовавший территорию на участке, переданном в аренду китайским инвесторам.

Поэтому по истечении очередного срока краткосрочной аренды земельного участка Правительство Санкт-Петербурга пошло навстречу яхт-клубу. Мы искали компромиссы, позволяющие разумно сочетать интересы всех причастных к проекту. Решение было найдено в ходе непростых переговоров с клубом. В итоге город принял на себя серьезные обязательства по подготовке новой гавани, защитного мола, подъездной дороги и по перевозке имущества клуба и выполнил их в согласованные сроки, обеспечив возможность спортивной навигации уже в 2006 г.

Важно и то, что яхт-клуб не занял иждивенческой позиции. На протяжении минувшей зимы и весны «балтийцы» выполнили большой объем работ по обустройству гавани и территории клуба. Конечно, впереди у них еще много работы по доведению клуба до хорошего европейского уровня, соответствующего Санкт-Петербургу. Мы желаем им успехов».

они все больше становились разъясняющими и убеждающими. Менялась и позиция администрации — от жестко-формального подхода: «С окончанием срока аренды участка в 2005 г. забирайте свои суда и уходите, куда сможете» до поиска разумного компромисса.

Наконец, в апреле 2005 г. был подписан протокол о взаимопонимании между правительством города и яхт-клубом. Началась совместная работа по сохранению «Балтийца» и созданию для него приемлемых условий базирования. Нам стали понятнее проблемы и мотивы городских и районных властей; отчетливее обозначилась грань между желаемым и возможным. Установились деловые отношения со многими представителями администрации и подрядчиками, что позволяло без проволочек, оперативно решать постоянно возникающие непростые вопросы.

Власть, как представляется, тоже очень многое переосмыслила. К чести чиновников, они сумели отказаться по меньшей мере от части стереотипов сугубо сухопутного образа мышления, столь свойственного населению «морской столицы». Пришло понимание морских рекреаций как самого востребованного вида отдыха и уникального ресурса Невской губы как лучшего среди всех 36 мегаполисов мира внутригородского водоема. Даже за обещанием при намыве территории под пассажирский терминал сформировать новые яхтенные гавани тоже стоят усилия «балтийцев»...

Но, пожалуй, самым впечатляющим для правительства города стал не наблюдавшийся до сих пор социальный феномен: стремление множества людей вкладывать собственные средства и труд в развитие массового спорта. Это же внутренний инвестиционный ресурс!

Нужно сказать, что предстоявшая работа по перебазированию клуба была очень непростой. Новые гавани для яхт в городе не строились, пожалуй, более столетия; все крупные яхтенные стройки XX в. — это реконструкция и расширение существующих, как правило, расположенных в устьевых участках рек Невской дельты. Срок, отведенный для нас, оказался небывало сжатым. Начав работы в июле, мы должны были завершить эвакуацию яхт-клуба до конца года с тем, чтобы сдать ранее занимаемый участок под строи-

тельство «Балтийской жемчужины». Ставка была сделана на услуги крупных сторонних строительных и транспортных организаций.

После того как на уровне правительства города было принято решение о сотрудничестве властных структур прежде всего с Комитетом по инвестициям и стратегическим проектам и Красносельской районной администрацией, с клубом началась конструктивная работа. К чести питерских властей, их помощь в решении множества новых нестандартных вопросов оказалась очень ценной.

Все началось с выбора нового места для клуба. Нами было предложено семнадцать (!) вариантов его расположения. Окончательный выбор города пал на участок на южном побережье Невской губы, вблизи ЛЭМЗ, где в начале 90-х уже началось строительство стоянки маломерных судов. Местоположение наложило определенные ограничения на планировочное решение гавани, однако и здесь было рассмотрено пять вариантов.

Небезынтересно понять, как именно условия места и времени повлияли на выбор варианта. Часто задаваемые вопросы о необычной конфигурации гавани можно свести к одному: а почему бы не построить ее побольше и пошикарнее?

На проект влияло жесткое ограничение объема земляных работ, а следовательно, площади акватории. Варьировать можно было только ее конфигурацию. Первым, естественно, пришел на ум стандартный вариант: сделать все «как у людей» — прямоугольную гавань размерами 350×205 м с шестью боновыми линиями для двухсторонней швартовки к ним яхт. Обустройство такой гавани обошлось бы всего на 20% дороже принятой конфигурации с шестью ковшами (36 млн. руб. вместо 27.9 млн.). Сэкономив на берегоукреплении в три раза, мы вынуждены были бы потратиться на хорошие бетонные боны, как минимум, 30 000 м² дорог и площадок с твердым покрытием для зимнего хранения судов, а также на колесные кильблоки для перемещения судов — таких кильблоков в «Балтийце» отродясь не водилось. Но дело не только в лишнем шести миллионах, сколько в иных более тонких факторах, прежде всего в доступности инвестиционных ресурсов. Если строить гавань общепринятого типа, то нужно было бы собрать и централизованно



потратить около 24 млн. руб., в то время как при принятом варианте — лишь около 6 млн.

Коренной «балтиец», в отличие от других яхтсменов, более склонен к самостоятельному обустройству своей береговой инфраструктуры (жизненный опыт научил: никто за него это не делает), но неохотно расстается с деньгами на общие нужды. Поэтому выбить дополнительно 18 млн. руб. на обустройство гавани было бы непосильной задачей для правления клуба. В то же время люди быстро сгруппировались в коллективы по 35–40 чел. по причальным линиям, организовали сбор местных целевых взносов на берегоукрепление, проявили незаурядную находчивость в поиске дешевых материалов и хорошо потрудились на укреплении берегов. В результате к весне почти вся причальная линия нашей гавани — свыше 2400 м — одета в бетон.

Словом, учет всех обстоятельств при выборе планировочного решения не только открыл путь к инвестиционным и трудовым ресурсам, но и позволил выиграть время — работы первой очереди выполнили за одну зиму, а в навигацию 2006 г. флот «Балтийца» снова выйдет в море.

Формулировалась и основа структуры клуба, в которой благодаря известной самостоятельности подразделений огромная организация становится более управляемой.

Поработать за минувшую зиму пришлось крепко, но сейчас эвакуированный клуб уже встал на ноги. На новом месте, на южном побережье Невской губы, мы располагаем гаванью площадью 7.2 га с шестью ковшами и территорией в 21.6 га. По завершении благоустройства длина причального фронта составит 3100 м. В ходе переезда судов их число сократилось с 1060 до 725, но нет худа без добра: клуб очистился от значительного числа старых, давно сгнивших судов и иного хлама. Растет поток желающих базировать свои суда в нашей гавани.

В каком же качестве предстоит развиваться «Балтийцу»? Возврата к патриархальной лодочной стоянке нет — изменилась страна, изменились и взгляды людей. Но не хочется превращаться в коммерческую марину подобно многим яхт-клубам. В нашем представлении яхт-клуб — это организация интересных друг другу единомышленников, в жизни которых морской спорт занимает очень большое место. Яхты нужны же не как символ престижа, а как любимое детище. Яхтсмены отдают судну и морю не только свои душевные силы и свободное время, но и львиную долю своих доходов. Это снимает остроту вопроса об имущественном цензе. Дело в том, что между владельцем, рвущемся к победам в международных гонках на своей суперяхте, и бедным капитаном маленькой яхты, смело пускающейся вокруг Скандинавии, намного больше общего, нежели между едва знакомыми друг с другом «крутыми постояльцами» дорогой марины.

Поэтому, провозглашая доктрину «европейского клуба», мы стремимся к принятию экономичных технических и архитектурных решений, которые обеспечивали бы умеренный уровень цены базирования при максимальном уровне технического сервиса. Повысится и такой вид сервиса, как зимнее хранение судов.

Впрочем, есть у «Балтийца» и еще одна особенность: из трех яхт-клубов города лишь мы проводим клубные гонки: весеннюю и осеннюю. Уже сейчас они сопоставимы по числу участников с «Кубком Онего» или «СПб Парусной неделей». В будущем хочется, чтобы Кубок «Балтийца» перерос из «гонки для всех» в нечто подобное «Around Zealand Race». Перспективы развития дальнего крейсерства способствуют количественному и качественному росту моторного флота, дело — за организацией. У нас не прерывается работа детско-юношеской парусной секции (клуб «Навигатор» при 290-й школе). Мы стремимся расширить и укрепить квалифицированное ядро энтузиастов всех видов морского спорта, что неизбежно будет способствовать развитию спортивной работы, и сегодняшние эпизодические успехи «балтийцев» в гонках и крейсерстве станут заметнее. ☞

ТехноСпортЦентр

АЭРОБОТЫ



Достоинства:

- ▶ мощный двигатель (до 425л.с.)
- ▶ абсолютная защита корпуса
- ▶ исключительная управляемость
- ▶ уникальная вездеходность
- ▶ огромная скорость
- ▶ большая грузоподъемность
- ▶ эффектный внешний вид
- ▶ круглогодичное использование
- ▶ множество опций
- ▶ вызывает восхищение



- ▶ уникальные технические решения
- ▶ создан по европейской лицензии
- ▶ подготовлен для участия в гонках
- ▶ двигатель Rotax (авиационный)

Судно на воздушной подушке (СВП)



КАТЕРА и ЛОДКИ



«Арктур», «Бера», «Корвет», Silver, Sea-Doo, «Казанка», «Мастер», «Онего», «Лидер», «Навигатор» «Мнев»... И новинка! Новые лодки «Волкер Бэй» - легкие, компактные и красивые. Для использования с веслами, подвесным мотором или хождения под парусом. Возможна установка бортовых надувных баллонов. Привлекательная цена.

ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ



Моторы HONATSU от официального дилера! Только у нас в подарок покупателю «Сервис пак» (ТО1 и минимизатор расхода топлива (США) в подарок, плюс скидка при покупке лодки)! А также «Нептун», «Вихрь», Mercury. Сервис-центр (высокий профессиональный уровень подготовки мастеров).

ПЛАВАЮЩИЕ ПРИЧАЛЫ



Модульная система JETFLOAT:

- ▶ любая конфигурация причала
- ▶ легкая сборка без прим. техники
- ▶ низкая стоимость по сравнению со стационарн. конструкциями
- ▶ для любых акваторий
- ▶ без затрат на содержание
- ▶ леера, трапы, кранцы и др.
- ▶ грузоподъемность - 350 кг/кв.м.
- ▶ высокое европейское качество

АКВАГЛАЙД



Универсальная надувная платформа для отдыха и полетов.

МУЛЬТИГЛАЙД



Многофункциональный надувной бот для спорта и отдыха.



Яхта, виндсерфинг, каяк и «ватрушка» объединились в одном продукте!

Подробная информация на сайте: www.technosportcenter.ru

199106, Санкт-Петербург, пл. Морской Славы, 1
Т/ф: (812) 322-60-60 zapros@technosportcenter.ru