



# На Генплан надейся, а сам не плошай

Светлана Хабирова

## Генплан во спасение

Петербург провозглашен морской столицей России. Здесь прославленные судостроительные предприятия, ведущие морские вузы, яхт-клубы, секции парусно-гребного спорта. Между тем в Петербурге до сих пор отсутствует внятно сформулированная официальная идеология формирования города как морского.

Нынешний Генплан Санкт-Петербурга регламентирует развитие до 2025 г. В этот документ включены схемы размещения зон жилищного строительства, многофункциональной деловой застройки, рекреационного назначения, схема развития дорожно-транспортной сети и т.д. После прохождения согласований в ряде органов исполнительной власти этот документ был утвержден Законодательным Собранием Северной столицы и обрел силу закона.

Размещение объектов маломерного флота подчиняется одноименной схеме, разработка которой завершена специалистами осенью 2006 г., и уже согласована рядом причастных комитетов. Окончательное ее утверждение Законодательным Собранием было назначено на конец 2007 г., однако аппа-

**От новой «Схемы развития и размещения объектов маломерного флота» любители водно-моторного и парусного спорта морской столицы России ждут большей определенности относительно сохранения территорий своих клубов. Однако, учитывая современное состояние морских стоянок и клубов, одной бумагой дело не спасти.**

рат руководства города решил курирование вопросов базирования объектов маломерного флота вменить Комитету по транспортно-транзитной политике.

«Специфика нашего Комитета мало соотносится с водно-моторным и яхтенным спортом, – отметил заместитель председателя Комитета Владимир Родионов. – Составлением схемы развития баз маломерного флота будет заниматься проектная организация, которая выиграет тендер на право проведения таких работ. Одним из важнейших критериев оценки потенциального подрядчика будет опыт планирования размещения подобных объектов и знание специфики отрасли».

Завершение еще неначатых работ по изменению схемы планируется на сентябрь нынешнего года.

По словам В. Родионова, у Комитета есть некоторые пожелания по сути схемы в адрес будущего подрядчика. Остается надеяться, что пожелания эти будут учитывать не только

стремление города расширять площади жилищного строительства, но и возможность развития массовых водных видов спорта.

Эксперты отмечают, что подход разработчиков к составлению схемы, отданной на доработку в связи с переподчинением баз маломерного флота, был грамотен. Документ разрабатывался Институтом строительных проектов в 2005–2006 гг. На первом этапе работы над созданием схемы главам администраций всех районов Петербурга были разосланы письма с просьбой указать, какие водно-моторные и яхт-клубы и стоянки находятся на территории района. Также было предложено дать рекомендации, какие клубы, по мнению администраций, могут продолжать свою деятельность, какие нуждаются в реконструкции, какие нужно ликвидировать (с указанием причин). Местные власти живо откликнулись на призыв показать свое видение развития маломерного флота. Схема состав-

лялась именно на основе полученных предложений, с учетом перспектив.

По словам главного инженера проекта Вадима Гордова, «схема предусматривает размещение до 2015 г. в целом по Санкт-Петербургу 9 тыс. маломерных судов на суше в межнавигационный период и 10 тыс. – на акватории, т.е. имеется даже некоторый ресурс для пополнения маломерного флота, которого хватит лет на пять. В настоящее время в Государственной инспекции по маломерным судам Санкт-Петербурга зарегистрировано более 29 тыс. судов. Из них ежегодно эксплуатируется порядка 4500, а дополнительно ставится на учет около 2000 катеров и яхт, так что этот ресурс на развитие вполне оправдан.

Сегодня основная масса судов размещена в 108 яхт-клубах и стоянках, которые расположены в различных районах города. Самым насыщенным по количеству объектов маломерного флота является Петроградский район – там 25 стоянок. Далее следуют Петродворцовый (6), Василеостровский (7), Кронштадтский (6) и Курортный (5) районы.

По четыре места располагаются в Кировском, Красногвардейском и Невском районах, 2 объекта маломерного флота находятся в Колпинском районе.

В соответствии со схемой 16 стоянок маломерного флота будет закрыто, а реконструкции с целью доведения их до международного уровня в разных районах города будут подлежать 32 стоянки. Для удовлетворения максимальной потребности в стоянках определены места для организации 25 новых стоянок маломерного флота на новых, пока пустующих территориях, включая 4 – для временного отстоя парусных и моторных яхт (марины-стоянки на акваториях без создания больших береговых инфраструктур). В состав этих объектов вошли 10 территорий, на которых уже начато строительство или осуществляются предварительные проектные разработки. Обязательные условия специалистов КУГИ заключаются в том, что при проектировании стоянок обязательно должна учитываться специализация объекта, возможности территорий и акваторий, климатические, гидрологи-

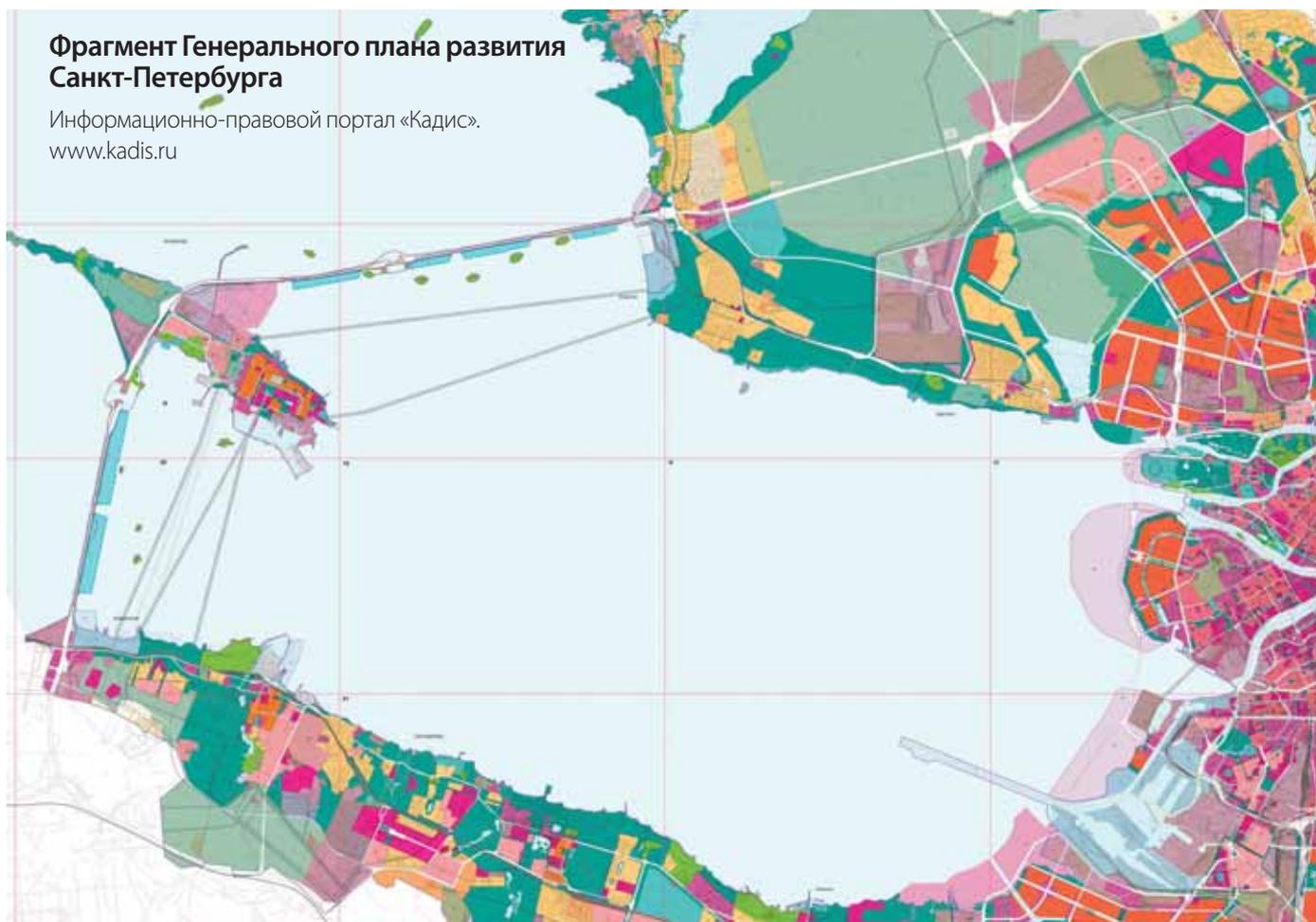
ческие и прочие специальные условия, предписанные Генпланом.

А пока расположение яхт-клубов законом не защищено: они существуют лишь де-факто, а де-юре земля под ними сдана в краткосрочную аренду, которую город может расторгнуть в любой момент в одностороннем порядке. И все это время власти могут беспрепятственно закрывать клубы, а землю продавать с торгов под элитное жилищное строительство.

### Не Генпланом единым

Именно на Генеральный план можно уповать, что он закрепит территорию за нужными городу перспективными клубами, ликвидирует нежизнеспособные и мешающие развитию городской инфраструктуры стоянки.

Однако наивно было бы предполагать, что даже грамотно составленный Генплан решит все проблемы яхт-клубов. Для того чтобы реконструировать старые и организовать новые стоянки, они должны стать привлекательными для туристов и инвесторов, иметь хорошие водные и береговые подходы, а



также навигационную безопасность. Важнейшим фактором, сдерживающим развитие яхт-клубов, сегодня является кратковременность аренды участков, которые они занимают. Большинство ныне существующих клубов и стоянок – это общественные организации, которые арендуют территорию в КУГИ районов. Обычный срок аренды – год или одиннадцать месяцев с последующей пролонгацией договора. Естественно, на таких условиях ни о каких долгосрочных инвестициях в питерский яхтинг и речи быть не может.

Эксперты и специалисты в области землепользования предлагают установить 49-летний срок аренды земли с условием целевого использования отведенной территории. Во-первых, при долгосрочной аренде исключено расторжение договора в одностороннем порядке по инициативе собственника земли, т.е. города.

Во-вторых, стабильное положение клуба станет стимулом для его нормального развития. По словам президента Санкт-Петербургского Парусного союза Владимира Логинова, «как бы развитие клуба ни было бы интересно инвестору, вкладываться он будет только в территорию, арендованную как минимум на полстолетия. Ведь как известно из мировой практики, срок окупаемости инвестиций в спортивные учреждения исходя из мирового опыта – около 20 лет». Сторонники такого мнения есть и в Законодательном Собрании Петербурга. Депутат городского ЗакСа член Морского совета Санкт-Петербурга Вадим Лопатников заявляет, что правительство должно внести коррективы в Генеральный план, подсчитав потенциальную выгоду от развития маломерного флота, определить места для размещения баз и главное – разрешить передать землю для яхт-клубов и стоянок маломерных судов в аренду сроком на 49 лет. Только тогда найдутся инвесторы, которые вложат деньги в строительство современных баз.

Собственно, предварительные такие подсчеты уже есть. По разным оценкам, с открытием внутренних водных путей для некоммерческих судов под иностранным флагом и при создании благоприятных условий и соответствующего сервиса, российскую часть Фин-

ского залива смогут ежегодно посещать около 5–10 тыс. яхт с 20–50 тысячами яхтсменов на борту. Не требуя мест в гостиницах, яхтсмены могут принести прибыль не только владельцам стоянок маломерного флота, но и в качестве пользователей туристических услуг городской казне Санкт-Петербурга. А пока руководители питерских клубов, подлежащих первоочередной ликвидации, спешат перебазироваться в Ленобласть, где, по словам командора НП «Центр маломерного флота» Кирилла Самойловича, «еще нет чиновничьего беспредела». Территория его клуба на Васильевском острове давно на примете властей. Когда придет «время ЧЕ», членам своей стоянки он предложит место на Ладоге или Свири, где строительство береговой инфраструктуры уже началось.

### Цивилизованный – значит элитный?

Есть еще несколько проблем, которые сдерживают развитие клубов изнутри. Во-первых, низкая гидротехническая оснащенность. Сегодня лишь порядка 10 клубов (один из которых находится на северном побережье Финского залива, два – на южном, остальные – на Неве в черте города) могут принять суда с осадкой от 1.5 м. Именно поэтому ближайших наших морских соседей – Таллинн и Хельсинки – каждый год посещают не меньше 50–70 тыс. частных иностранных маломерных судов, наш город – не более 60 единиц. То есть говорить о развитии морского туризма в Северной столице пока нельзя.

Во-вторых, техническое состояние стоянок крайне неудовлетворительно, за исключением некоторых крупных яхт-клубов, да и те не в полной мере отвечают международным стандартам: современный сервис там либо отсутствует, либо сведен к минимуму. Исключением является частный Морской яхт-клуб, который провел реконструкцию и стал специализироваться на базировании элитных яхт и катеров. Большинство же мест базирования маломерного флота построены ещё в 50–60-е гг. прошлого века и ныне не соответствуют даже российским требованиям.

Нормативы предписывают обеспе-

чить в современном яхт-клубе условия для безопасной и надёжной швартовки, предусмотреть санитарные условия, наличие стиральных машин, контейнеров для мусора, подачу электричества и пресной воды к месту стоянки. Там должны производиться заправка топливом и газовых баллонов, сбор льяльных вод и вакуумная откачка фекальных систем. Кроме того, на стоянках и в яхтенном порту должны функционировать устройства для подъема яхт и катеров, а также ремонтные мастерские, яхтенные магазины, объекты медицинского назначения, точки общественного питания (рестораны, кафе, бары), доступ к сети Интернет и к туристской информации.

Отметим, что новая схема предусматривает наличие топливных плавучих заправок в 37 клубах. Сегодня же, например, из шести клубов, расположенных по побережью Маркизовой Лужи в Петродворцовом районе ни один не может предоставить подобные услуги. «На организацию всей этой инфраструктуры свои средств у клуба недостаточно, а инвестор отказывается сотрудничать с организацией, имеющей договор аренды на 11 месяцев», – говорит командор Петродворцового «Водно-моторного клуба №1» Олег Канаев.

Получается замкнутый круг. Однако пожелания муниципалитета однозначны: клубы и марины должны соответствовать евростандартам. Именно поэтому сегодня чиновники кренят в сторону элитных стоянок. Насколько это оправдано? По словам начальника ГИМСа Константина Пашинского, сегодня в частном владении петербуржцев находятся самые разнообразные суда – от надувных лодок и недорогих катеров до парусных или парусно-моторных яхт, которые могут выходить в океан. Таких судов зарегистрировано 1356. Около 1000 из них можно назвать элитными. То есть элитные суда составляют 3.3% от общей численности городского маломерного флота. Соответственно, из 108 существующих ныне клубов только три должны быть элитными.

Справедливости ради отметим, что большинство нынешних яхт-клубов напоминают «корабельные трущобы» и отнюдь не украшают береговую

черту. Общественники-яхтсмены не отрицают необходимости реконструкции территорий стоянок. Однако пресловутый «международный стандарт» предписывает клубу стать «элитным» не только по уровню сервиса, но по ценам на предоставляемые услуги. Средств на то, чтобы поставить лодку в такой клуб, а тем более, вступить туда, заплатив членские взносы, у любителя-водномоторника со средним уровнем доходов не хватит.

Учитывая, что 60% маломерного флота составляют надувные и трейлерные лодки, одним из вариантов консенсуса между властями и любителями водных видов спорта могут стать сезонные стоянки. В период навигации они базируются на воде, не требуя развитой береговой инфраструктуры: нужен лишь слип для подъема судов на зимнее хранение. Этот способ организации клуба не только малозатратен, – ему достаточно отдать в аренду 50 м прибрежной территории, которая является водоохраной зоной и в любом случае не подлежит застройке.

Таким образом, выход найти можно из любой ситуации. Соседка Питера – Москва – этот период отторжения пережила еще в начале 1990-х гг. Тогда власти подмосковных городов на Клязьме и на канале им. Москвы, в чьих границах с 1937 года расположены яхт-клубы, предложили им либо самоликвидироваться, либо преобразовать свой внешний вид так, чтобы стать «морским фасадом» Подмоскovie. Реформирование внешнего вида оказалось вторичным. Стремясь выжить, яхт-клубы сменили собственников, изменили форму организации с кооперативов на более оперативную,

развили береговую инфраструктуру и сервис для яхт. «И, пожалуй, самым важным шагом стала приватизация физическими лицами яхт, принадлежавших клубам, – считает главный редактор журнала «Берега Москвы» Алена Богданова. – Теперь капитан должен был платить за стоянку плавсредства. Клиенты стали выбирать оптимальное соотношение между стоимостью стоянки и уровнем сервиса. Это стимулировало клубы к дальнейшему развитию. Крепла здоровая конкуренция».

Так, Москва, выступив инициатором, предоставила сильнейшим возможность выжить. Думается, Петербургу стоит обратить внимание на этот опыт, тем более что, по прогнозам экспертов, лет через пять петербуржцы будут остро нуждаться в местах стоянки плавсредств. Однако свободной прибрежной земли уже не будет: все отдадут под застройку.

### Объединиться, чтобы выжить

Клубов много, а проблемы у всех общие, поэтому донести до городских властей эти простые истины легче общими усилиями. Именно консолидация позволит наиболее доказательно вынести на обсуждение насущные вопросы развития массовых водных видов спорта и отстоять свои права.

Два года назад водномоторники Петербурга объединились под эгидой «Общества морских клубов», которое было создано как альтернатива Парусному союзу. Сегодня в этой общественной организации – 16 действительных членов, в том числе Центральный яхт-клуб и «Балтиец». Однако, по словам президента общества Владимира Мартуся, «до сегодняшнего дня членство в

нашей организации было практически формальным. Особенно энергичной деятельности общество не вело. Сейчас пришло время помогать клубам отстаивать свои права».

Своими первоочередными задачами в настоящее время В. Мартусь видит добровольное объединение под эгидой Общества командоров водно-моторных и яхт-клубов и стоянок маломерного флота Санкт-Петербурга, выработку плана совместных действий в деле отстаивания своих интересов и политики взаимодействия с органами городской и районной исполнительной власти.

Если тенденция уничтожения клубов сохранится, о развитии массового спорта можно и не мечтать. Среди обывателей бытует мнение, что водные виды спорта – элитные, недоступные простому человеку. «Это категорически неправильно, – убежден В. Мартусь, потому что есть и такие виды водного спорта, которые доступны буквально каждому школьнику: занятия на парусниках класса «Оптимист» и «Кадет», гребля на шлюпках и байдарках. Напомню, что занятия для детей и подростков в клубах проводятся, как правило, на общественных началах».

Нужно понять, что водный спорт будет недорогим и доступным с какого-то порога массовости. На сегодня одна из основных задач, которая, кстати, требует не больших капитальных вложений, а согласованных усилий городской администрации, общественных организаций, моряков и СМИ. Это пропаганда морского отдыха, морских знаний. И осознание жителями Петербурга и прочих российских приморских городов того, что мореплавание – часть национальной культуры.

# ДРАККАР

Официальный дистрибьютор «Vuero»



- Катера, подвесные моторы, трейлеры
- Проектирование, изготовление, тюнинг катеров
- Катера из Европы и Канады под заказ
- Противоугонные системы для катеров и яхт
- Судовое оборудование, мебель, спасательные средства, лаки, краски
- Продажи в кредит
- Страхование судов



Санкт-Петербург ул. Гончарная, д. 14. Тел./факс: (812) 717-44-51, [www.drackar.ru](http://www.drackar.ru), [info@drackar.ru](mailto:info@drackar.ru)

Наши представители: Москва, тел. (495) 662-04-85, 8(916) 071-93-76, Великий Новгород, тел. (8162) 63-08-31, Тверь, тел. + 7(903)-803-49-25