



Рисунок Сергея Алексеева

# Всё сначала

**АЛЕКСАНДР УРАЛОВ, АНДРЕЙ ЛАППО**

*Разговоры о развитии яхтенного туризма в Санкт-Петербурге не смолкают уже четверть века.*

*Впервые над этим вопросом задумались еще в начале 90-х годов.*

*Так много ли изменений произошло за прошедшее время?*

*Печально, но визитов иностранных яхт в наш город по-прежнему до обидного мало.*

*С. Алексеев 2014*

**К**онечно, некоторые перемены налицо. Яхты иностранных гостей теперь можно видеть у наших причалов. Правда, в основном это те любители водных путешествий, для которых, что называется, охота пуще неволи. Желание посетить «таинственную Россию», не меняя привычного способа путешествия, берет верх над многочисленными трудностями, которыми обременен этот визит.

Сложность номер один — получение визы в нашу страну. Требования, предъявляемые в российских консульствах к иностранным яхтсменам, могут отбить всякое желание идти в Россию на яхте. Другим серьезным препятствием является удаленность границ от пунктов пропуска яхт. Для посещения Санкт-Петербурга нужно добраться до форта Константин (Кронштадт), расстояние до которого от ближайших финских или эстонских портов весьма велико, и на преодоление этого участка моря многим судам требуется более суток. Не каждый путешествующий на лодке человек, да еще с чадами и домочадцами, решится на такой переход.

В то же время, судя по многочисленным встречам с зарубежными яхтсменами, поток туристов из Европы, желающих под парусом или на моторном судне дойти до Северной столицы России, достаточно велик. Но интерес — это одно, а реалии — совсем другое. К примеру, в 2014 году наш город посетили всего 96 яхт! В то же время иностранные организации, занимающиеся вопросами яхтенного туризма, приводят удивительную для нас статистику посещений. К примеру, Таллин и Хельсинки в том же году посетили 10 800 и 26 700 гостевых яхт соответственно. Даже в такие небольшие города, как Турку и Котка, ежегодно заходят тысячи частных лодок!

В чем же причины столь низкой популярности Санкт-Петербурга у иностранных яхтсменов? Что необходимо сделать, чтобы они посещали наш прекрасный город?

Этот вопрос важен для бизнеса, важен для имиджа города, да и всей страны. Яхтенный туризм, кроме всего прочего, позволит развивать отечественный яхтинг, строить новые гавани и заботиться о существующих городских яхт-клубах и стоянках. Он может приносить экономическую прибыль и обеспечивать новые рабочие места.

В Европе прекрасно развита сеть яхтенных стоянок. Плавание под парусом не подвиг, а обычное дело для множества людей. Считается, что 30-мильное расстояние между маринами обеспечивает комфортные условия для путешественников. Если исходить из этого, то на южном и северном берегах российской части Финского залива должно быть 8–9 благоустроенных марин для размещения, элементарного обслуживания туристических яхт (как зарубежных, так и отечественных), полноценного отдыха их экипажей. Хорошо, если рядом будет магазин, кафе или ресторан, замечательно, если для туристов будет организовано экскурсионно-туристическое обслуживание. При этом очень важно вынести к самой границе контрольно-пропускные пункты для оформления яхт, как это сделано в Финляндии. В нашем случае местами для их устройства могут и должны быть Высоцк, остров Гогланд и, возможно, район Кургальского полуострова. Паспортный контроль и таможенный досмотр судов в непосредственной близости от границы может значительно увеличить поток следующих в Санкт-Петербург иностранных яхт. Но при этом на всем пути к городу необходимо создавать соответствующую инфраструктуру. При

выполнении этих условий зарубежные специалисты предполагают значительное увеличение количества визитов, оценивая его в 10–12 тысяч. При обычном составе экипажа крейсерской яхты в два–три человека это соответствует 20–30 тысячам туристов. Учитывая международную статистику, ориентировочный доход от иностранного яхтенного туризма может составить 20–50 млн евро ежегодно. Причем получателями солидной части этих денег будут выступать преимущественно местные предприятия малого и среднего бизнеса, выполняющие работы по приему и сервисному обслуживанию яхт и их экипажей.

Необходимо обратить внимание еще на один момент. Правительство города Постановлением №151 от 17.02.2009 ввело в действие «Отраслевую схему размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга». В декабре 2012 года в нее были внесены некоторые изменения. Сейчас она предусматривает заметное увеличение числа базирующихся и обслуживаемых маломерных судов. Правительство Ленинградской области тоже не обошло вниманием этот вопрос и Постановлением №22 от 27.01.2012 утвердило «Концепцию развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года», также предусматривающую рост этого флота.

Но и в том и в другом случае перспективы развития яхтенного туризма не были учтены. Обычный экипаж крейсерской яхты могут составлять пенсионеры, молодежь, семейные экипажи, в том числе с детьми. После 5–6-часового перехода им необходимо отдохнуть и потратить время (и деньги) на изучение местных достопримечательностей. Крепости, церкви, музеи, природные памятники — все это очень интересно. Поэтому, кроме подготовки гаваней, необходимо планировать развитие береговой туристической и транспортной инфраструктуры. То есть, по сути, с точки зрения пространственного планирования, речь идет о комплексном развитии прибрежных зон в интересах рекреации и туризма, и есть насущная необходимость законодательного регулирования действующей нормативно-правовой базы.

Так что же надо сделать, чтобы яхтенный туризм развивался? По нашему мнению, при разработке концепции развития Санкт-Петербурга и Ленинградской области необходимо создать схему комплексного развития прибрежной зоны Финского залива. В ней нужно выделить зоны развития яхтенной и сопутствующей ей инфраструктуры, сделать эскизные проработки размещения новых яхтенных гаваней, в очередной раз откорректировать постановления правительств Санкт-Петербурга и Ленинградской области по размещению лодочных стоянок и яхт-клубов. И, наконец, решить вопрос об открытии пунктов пропуска маломерных судов вблизи государственной границы.

Все это не осуществить без подготовки государственных программ по комплексному развитию прибрежной зоны Финского залива. Будут такие программы — появятся инвесторы, дело стронется с мертвой точки.

Полагаем, от начала работ в этом направлении до реализации может пройти 5–6 лет. И, безусловно, это только начало разговора на актуальную тему.

