

# Реквием по яхт-клубам

**СЕРГЕЙ АФОНИН**

*Что же случилось в Санкт-Петербурге?*

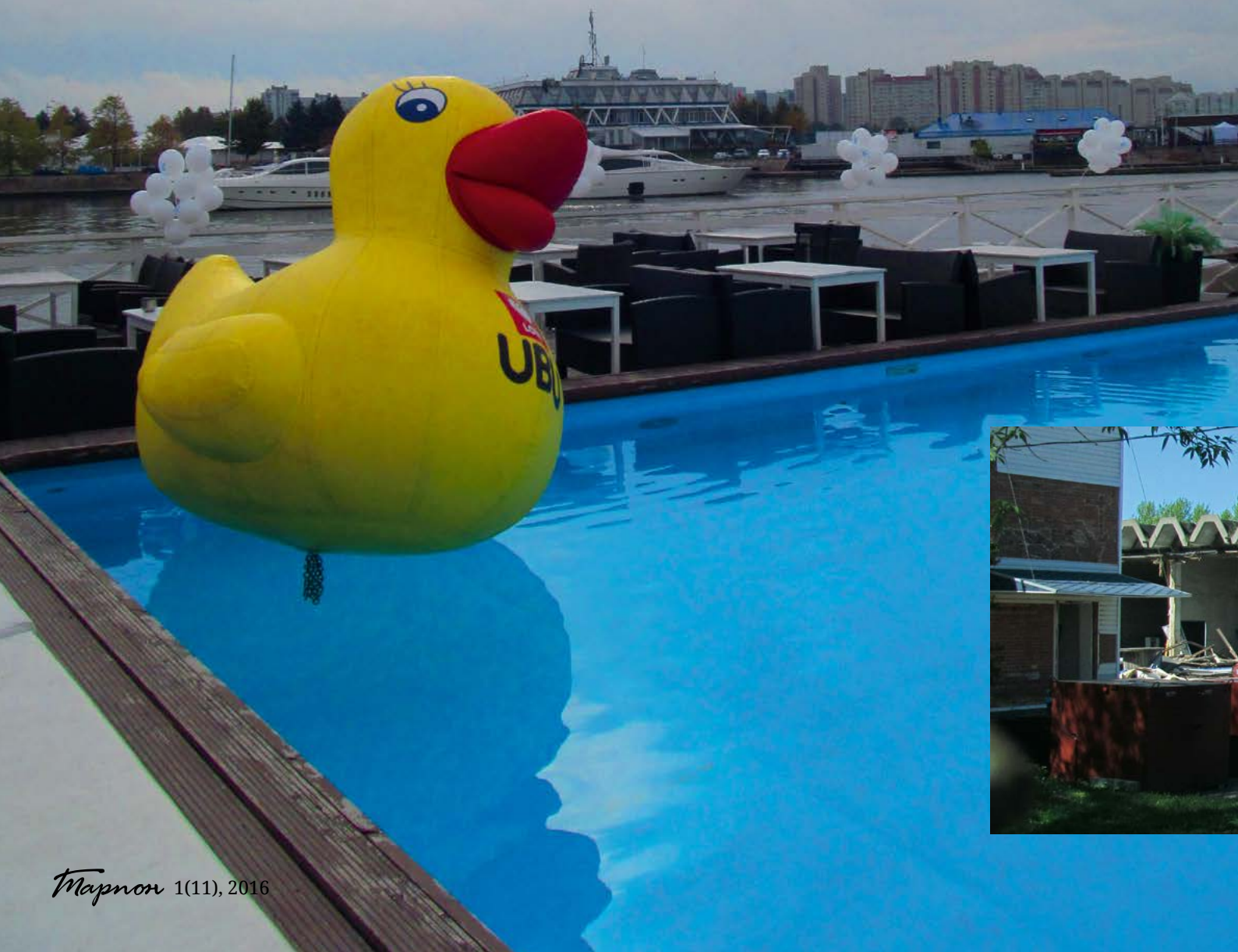
*Почему осенью 2015 года яхтенная общественность превратилась в растревоженный улей?*

*Все дело в том, что в течение одной навигации Северная столица практически лишилась сразу трех своих яхт-клубов. Основания для их закрытия были разными, но сам факт ярко осветил неприятную тенденцию, давно намечившуюся в городе Петра.*

**Н**е стоит думать, что в Санкт-Петербурге в полном соответствии с наименованием «Морская столица России» яхт-клубов столько, что и не сосчитаешь. Даже если рассматривать термин «яхт-клуб» как просто место, гавань, где может базироваться флот малых судов, лодок, катеров и яхт, то и их в городе на Неве совсем не много. Причем большая часть, как это ни странно ныне звучит, — следы еще советской эпохи. В те годы, согласно написанным вступлениям к яхтенным руководствам, парусный спорт считался не увлечением богатых, а вполне себе народным занятием. Он, кстати, таким и остается. К примеру, среди моих знакомых капитанов есть слесарь, портной, кровельщик и даже полотер. Практически как в детской считалке

«На золотом крыльце сидели...». Так что давайте не будем говорить о владельцах яхт как об очень обеспеченных людях. Все они разные. Разные, как и их суда.

В дореволюционном Санкт-Петербурге яхт-клубы тоже были разными — демократическими и совсем нет. Деление людей на сословия давало о себе знать. Первый в России высочайше утвержденный яхт-клуб Санкт-Петербурга был открыт в 1846 году и официально именовался Императорским Санкт-Петербургским яхт-клубом. В нем состояли представители высшей аристократии и чинов флота. Но уже в 1860 году был основан вполне демократический Речной яхт-клуб. Членов его объединяло увлечение любительским мореплаванием и гонками под парусами. Яхт-клубы собирали





под свое крыло в первую очередь владельцев судов, были местом, где они могли держать свои яхты, и к 1913 году в городе и его ближайших пригородах их насчитывалось более десятка.

В советском Ленинграде ситуация изменилась. Парусные яхты в большинстве своем стали судами не частными, а государственными, яхт-клубы — ведомственными, но в дополнение к ним образовалось большое количество стоянок маломерных судов, где держали свои лодки, яхты, катера частные владельцы. Все было не так плохо, как можно подумать. В городе по оригинальным проектам были построены три яхт-клуба: Центральный (Яхт-клуб профсоюзов), яхт-клуб Кировского завода и яхт-клуб Балтийского Морского пароходства. Это были целые комплексы со всей необходимой инфраструктурой: причалы, туалеты, душевые, учебные классы, эллинги для зимнего хранения и ремонта, мастерские. Современная, по тем годам, архитектура, размах советских «строителей коммунизма»...

Мало того, это может показаться странным, но и о владельцах маленьких судов государство проявляло заботу: в Ленинграде этим заведовал комбинат бытового обслуживания населения «Невские зори». В городе были оборудованы летние стоянки судов (на реках Ждановка и Карповка), большая площадка зимнего хранения в Пьяной гавани, там, где сейчас к устью Большой Невки выходит Яхтенная улица. Тогда это было совсем дикое место на окраине.

Но времена СССР прошли, и страна вступила в новый период развития. Город рос, и в новых условиях земли, имеющие выход к воде, стали особенно привлекательны для строительства различного рода элитных комплексов недвижимости и развлекательных центров. Увы, они стали теснить городские стоянки маломерных судов, яхт-клубы, гребные клубы. При этом мало какой рекламный плакат подобного комплекса обходился без идиллического изображения водной глади, заполненной белокрыльми парусниками.

И начался обратный отчет. Число яхт-клубов и стоянок стало стремительно уменьшаться. Протесты общественности практически ни к чему не приводили, разве что удалось отстоять яхт-клуб «Балтиец», который переместили с одного места на другое. С карты города исчезли студенческие яхт-клубы Корабелки и Института водного транспорта, прекратили свою деятельность или испытывают большие

сложности яхт-клубы «Молния», Кронштадтский и Лахтинский, удобную гавань на Васильевском острове потерял 55-й яхт-клуб ВМФ, было закрыто несколько стоянок маломерных судов. Оставшиеся гавани и стоянки, как погорельцев, принимали людей и суда, лишённые своих причалов и мест зимнего базирования.

Казалось, на тревожную тенденцию обратила внимание власть — строительство новых стоянок и яхт-клубов в рамках программы «Паруса России» было призвано исправить сложившееся положение. И даже, как ни удивительно, в Санкт-Петербурге нашлось достаточно много мест, где их можно было бы построить. Правительство Санкт-Петербурга приняло постановление №151 от 17.02.2009 г. «Об отраслевой схеме развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга», которая была утверждена постановлением №783 от 07.07.2009 г. Но как-то не сложилось, не задалось. Несмотря на появление нескольких новых гаваней, счет оказался не в пользу яхтсменов.

Что же случилось в 2015 году? Нельзя сказать, что сразу три заметных яхт-клуба города были закрыты. Нет, де-юре они вроде бы остались на месте, но де-факто стали чем-то иным. Чем? Попробуем разобраться.

Владельцы Морского яхт-клуба (бывший яхт-клуб БМП) заявили о его реконструкции. Но, как оказалось, речь идет о строительстве на его территории элитного жилого комплекса под названием «Императорский яхт-клуб». В связи с этим под снос пошли все эллинги и мастерские яхт-клуба, исчезла площадка зимнего хранения судов. В перспективе останутся причалы на реке — и только. Но зато, как говорил герой известного фильма, «все чинно и благородно». Мало того, в выпущенном рекламном буклете, описывающем жизнь в резиденциях этого комплекса, упоминается «частный парк» на площади три гектара. Похоже, что он будет разбит на месте двух расположенных неподалеку яхт-клубов — «Невы» и «Невки», которым просто не повезло с соседством на полуострове Безымянный. Что, еще минус два? И так, о яхт-клубе как таковом можно забыть. Остается элитный жилой комплекс на берегу с возможностью держать у его причалов яхты постояльцев. Куда их девать на зиму, где отремонтировать и обслуживать — непонятно.

Стрельнинский яхт-клуб (яхт-клуб Кировского завода), один из старейших в городе, также готовится к рекон-





струкции. И тоже — «с элитным уклоном». По данным СМИ, ПАО «Газпром» по заданию ГК «Дворец конгрессов» приступает здесь к реализации проекта «Гостиничный комплекс с яхт-клубом в Стрельне». Судя по тому, что всем членам существующего яхт-клуба в ультимативной форме было предложено покинуть территорию к 1 ноября 2015 года, об их возвращении после реконструкции речь уже не идет. В итоге более сотни катеров и парусных яхт этой осенью рассеялись по берегам Невской губы. А ведь этот яхт-клуб был еще и буерным центром Санкт-Петербурга, и его зимний флот составлял около трех десятков ледовых яхт!

Относительно недавно построенный яхт-клуб «Крестовский» попал в другую историю. В связи с предстоящим в 2018 году чемпионатом мира по футболу было принято решение о благоустройстве южного берега Крестовского острова, по которому пойдет дорога к новому стадиону. Почему для этого нужно сносить небольшое здание яхт-клуба с учебными классами, не совсем понятно. Но во время подготовки номера оно уже было закрыто и замерло в ожидании сноса. При этом причальные сооружения яхт-клуба было разрешено оставить на месте.

Что же мы видим? Похоже, полное непонимание сути яхтенной гавани. Да, и об этом много раз говорилось, яхт-клуб — это не яхтенная гавань и не стоянка судов, а в первую очередь, некая общность людей, но, с другой стороны, нельзя представить себе современный яхт-клуб без гавани и необходимой береговой инфраструктуры. Причалы возле элитных домов так ими и останутся, причем не общедоступными, и тем, кто будет держать у них свои суда, рано или поздно нужно будет задуматься о ремонте, обслуживании, зимнем хранении. Так что только бесконечно далекий от этого дела человек может считать причалы на воде полновесной яхтенной гаванью, а глянец на бортах яхт — вечным. Все требует заботы и ухода.

Если учесть, что новые жилые комплексы, строящиеся на берегу петербургских рек, все чаще оборудуют собственными причальными линиями, рассчитывая таким способом привлечь внимание будущих покупателей, то впору подумать о некоем городском центре, осуществляющем услуги зимнего хранения и обслуживания судов, принадлежащих горожанам. Так и представляется огромная площадка с современным подъемно-транспортным оборудо-

ванием, обеспечивающим подъем и спуск, транспортировку, охрану, хранение, ремонт большей части городских маломерок. Пусть там будут секции для VIP и простых смертных, элитных и неэлитных яхт, с разным преysкурантом, условиями — главное, чтобы была возможность хранить яхты не в далеких странах, а здесь, у себя на родине, рядом с домом. Утопия? А может быть, выход, во всяком случае, вариант?

Нельзя сказать, что в Санкт-Петербурге совсем нет положительных примеров создания новых яхтенных гаваней и стоянок. Яхтенный порт «Геркулес», яхт-клубы «Форт Константин» и «Восточный» появились на карте города сравнительно недавно. Перспективная работа по созданию яхт-клуба в Сидоровском канале упорно ведется энту-

зиастами в Ломоносове. Но для огромного города этого явно недостаточно, особенно учитывая то обстоятельство, что «естественная убыль» количества яхт-клубов больше.

Перспективы развития водного туризма обсуждались на самом высоком уровне — на заседании президиума Государственного совета, состоявшемся 17 августа 2015 года. По результатам этого заседания президент России Владимир Путин поручил профильным министерствам и ведомствам в срок до 1 декабря 2015 года разработать комплекс мер, направленных на развитие речного и морского круизного туризма в РФ. В конце октября 2015 года в Санкт-Петербурге состоялся VII Международный форум «Водный туризм». Он проходил в рамках проекта программы партии «Единая Россия» «Санкт-Петербург — морская столица России». На нем в очередной раз были подняты многочисленные вопросы о мерах, направленных на развитие водного туризма в стране, и снова — в который раз — прозвучала обеспокоенность состоянием дел. В резолюции, принятой по итогам работы прошедшего форума, есть предложения и рекомендации в адрес представителей органов государственной власти по совершенствованию законодательства и государственного регулирования в сфере водного туризма. И, как нам кажется, развитие водного туризма невозможно без мер, способствующих росту числа гаваней для малых судов, во всяком случае, морской столице без них быть не пристало. А для этого очень важна четкая позиция властей и совершенное законодательство в этом вопросе. 