

Кругозор

Санкт-Петербургское бот-шоу SPIBS, проводимое Морским яхт-клубом и журналом Motor Boat во второй раз, открылось в начале сентября на набережной Мартынова.

SPIBS и закон джунглей

Алексей Даняев





Открылось оно со всеми приличествующими моменту церемониями, включая перерезание ленточки, официальную часть и вольный осмотр экспозиции на плавающих причалах, устеленных красной дорожкой.

Здесь снова собралось практически все дилерское «ядро» Северо-Запада с его красивыми мотояхтами и катерами Princess, Azimut, Targa, XO, Selene, Parker... Были и наши Silver, Velvette и Winboat, и береговые стенды – все как полагается. Но собравшиеся на открытии специалисты отрасли ждали другого. Программа SPIBS предполагала «круглый стол» для представителей наиболее крупных яхт-клубов города, совмещенный с презентацией проекта капитальной перепланировки Безымянного острова.

Тема состояния питерских баз малого флота необычайно обострилась в уходящем году. Трудно сказать, почему застройщики береговых территорий так дружно взялись за дело – возможно, сказался прогресс в прокладке Западного скоростного диаметра КАД. Но факты таковы: из десятка наиболее заметных городских яхт-клубов сразу несколько попали в список притесненных. Стрельнинский выселяют осенью, у Крестовского отбирают берег, Морской клуб урезали и отняли эллинги, на очереди «Нева» и Речной, он же Центральный яхт-клуб. Причины схожие: дорогостоящие строительные проекты и элитное жилье на прибрежных землях оказываются делом более важным, даже государственным. Как в джунглях – побеждает сильнейший.

В дискуссии, которую вел главный редактор Motor Boat Антон Черкасов, высказались представители многих клубов и стоянок. И – уди-

вительно! – впервые мы обнаружили отсутствие единодушия в их речах.

Привычная уже тревога за судьбу мест базирования, высказываемая парусным сообществом, понятна. Число гаваней, подходящих килевым яхтам по глубине и наличию площадей для зимнего хранения стремительно сокращается, и даже закрытие детских парусных секций при клубах уже тому не препятствие. Строительные проекты, забирающие наиболее красивые прибрежные территории, предполагают такую доходность, что шансов общественным яхт-клубам с их околонулевой рентабельностью просто не оставляют. Ведь закона, охраняющего права яхтсменов, у нас нет.

Позитив прозвучал в выступлениях представителей клубов «Терийоки» и «Балтиец». «Нужно посто-

дателями при желании можно договориться, и все требования аренды соблюсти. Яхтсмены сами виноваты в своем нежелании развивать клубы. Проблема в отсутствии комплексного подхода и неадекватности предлагаемых услуг, на доходы от которых можно было бы развиваться».

Момент разума внес наш соотечественник, владеющий яхт-клубом в финской Котке: «Ключ к судьбе любого яхт-клуба – доброжелательное отношение к нему местных властей. Социальный клуб нерентабелен в принципе». Уж если в от века мореходной Финляндии отношения властей и яхтсменов строятся таким образом, какой особый велосипед хотим изобрести мы?

И в очередной раз прозвучал призыв к яхт-клубам объединяться в ас-



Фото автора

янно работать и действовать, укрепляя доверие к клубу и со стороны города, и со стороны судовладельцев», – сказал член правления проф. В. В. Волостных. Его «Балтиец» на сегодня – наиболее прочно стоящая на ногах независимая стоянка-клуб. Еще более независимо держался командор яхтенного порта «Геркулес» В. А. Любомиров: «С законо-

социацию, чтобы общими усилиями, делясь опытом, юристами и связями, отстаивать право на существование. Помогут ли борьбе с общим «пожаром» частные эпизоды продления жизни того или иного клуба? Как сказал тот же В. Волостных, «Пора потребовать нормального, выстроенного с нуля законодательства о яхтинге в РФ» 📌