МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

кафедра международного туризма и менеджмента

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

ТУРИСТСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ СТРОИТЕЛЬСТВА СПОРТИВНОГО ГОНОЧНОГО КОМПЛЕКСА КЛАССА «ФОРМУЛА 1» В РОССИИ

Работу выполнил студент\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Зубенко А.В.

ПОДПИСЬ Ф.И.О.

Группа \_\_\_, факультет географический, специальность 061100

Руководитель работы\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ преподаватель Кузина О.А.

ПОДПИСЬ ДОЛЖНОСТЬ Ф.И.О.

КРАСНОДАР 2002СОДЕРЖАНИЕ

## ВВЕДЕНИЕ………………………………………………………………………..3

1. СУЩНОСТЬ ПРОЕКТОВ…………………………………………………….7
2. ТУРИСТСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ…………………………………………...17

2.1. Степень развития туристской инфраструктуры…….…………..17

2.2. Экологическая сторона проекта…………………………………20

2.3. Транспортная доступность…………………………….…………22

2.4. Влияние имиджа страны…………………………………………23

1. ПРИМЕРЫ ИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА………………………………….25

ЗАКЛЮЧЕНИЕ………………………………………………………………….29

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА…………………………………………30

ПРИЛОЖЕНИЯ

ВВЕДЕНИЕ

Кольцевые автогонки в классе «Формула 1» появились не один десяток лет назад, уже тогда имея под собой значительную предысторию развития в других классах автомотоспорта и подавая не меньшие перспективы на будущее. Являясь примером умелого маркетинга, высоких технологий и изначально глубокого потенциала аттрактивности, к нашему времени «Формула» стала одним из самых популярных в мире спортивных зрелищ, составив серьезную конкуренцию такому, казалось бы, несомненному лидеру в этом секторе, как футбол.

Для России история автогонок началась еще на рубеже девятнадцатого и двадцатого веков, когда последний русский царь Николай II, известный в то время почитатель спорта и своего рода спортивный меценат, выразил поддержку развитию автомотоспорта в России. В итоге уже в 1904 году российская команда «Руссо-Балт» стала чемпионом мира в этом виде спортивных состязаний, а в 1914 году под патронажем царя в Лигове под Санкт-Петербургом было проведено гран при России. Уже в те времена Российское государство не было примером для подражания в области стабильности и безопасности, однако, несмотря на все страхи, наша страна заработала тогда на иностранных туристах 25 млн. золотых рублей.

Последующие события явно не способствовали развитию событийного туризма международного уровня, и о подобных проектах забыли до 1980 года, когда обрадованному успехами Московской Олимпиады Леониду Ильичу Брежневу предложили провести в столице самые престижные автогонки мира. Генеральному Секретарю предложение пришлось по душе, однако дальше красивых виражей на бумаге дело не пошло, и о чаяниях Леонида Ильича вскоре забыли, по видимому, посчитав их далеко не первостепенными (впрочем, так оно и было, учитывая продолжавшуюся внешнеполитическую конфронтацию, выразившуюся даже в самом святом – Олимпиаде). Конечно, «Формула» в те времена стала бы очередной точкой соприкосновения враждующих режимов и превратилась бы в поле политических, а отнюдь не спортивных схваток. Прибавим к этому совсем «дикую» с точки зрения западного человека экономику и закрытость границ для граждан не совсем дружественных Советскому Союзу стран.

В общем, перспективы трасы, не говоря уже о международном туризме в целом, в восьмидесятых годах были более чем туманны.

До России «Формула» окончательно добралась, пожалуй, лишь в начале девяностых годов, когда национальные телекомпании приобрели права на телевизионную трансляцию гонок. Именно с тех времен и стала формироваться многотысячная армия поклонников этого своеобразного вида спорта. По видимости, любители нашлись и среди «сильных мира сего»: политиков и крупных бизнесменов, что выразилось в появлении целого ряда проектов "своей" Формулы. Кто-то желал увидеть любимый вид спорта у себя на родине, кто-то предвкушал большие инвестиции и еще более весомые доходы от дальнейшей эксплуатации трассы.

С тех пор попытки построить автодром Ф-1 в России предпринимались неоднократно. Если произвести некий экскурс в историю, получится следующая картина. В прошлом году московское правительство намеревалось построить трассу протяженностью в 5 км в Новоподрезково. Проект стоимостью $200 млн. предусматривал также поле для гольфа и автостоянку на 40 тыс. машин на территории площадью 90 га. Была создана некоммерческая организация с на редкость "кратким" названием - "Дирекция по реализации проекта строительства автодрома трассы "Формула-1" и гольф-поля с инфраструктурой" Однако этот проект так и остался на бумаге. В 1998 году губернатор Тулы решительно настроился на строительство автодрома, даже представил инвестора - некоего ливанца по имени Куайдер фон Хайдебранд унд дер Лаза, который якобы вложил в это предприятие $130 млн. Но на самом деле ливанец денег не дал, и о почине губернатора благополучно забыли. Проект в Ярославле также оказался неудачным - компания "Карринг-Инвест" получила в 1994 году землеотвод под Ярославлем и построила вокруг участка забор. На этом все строительство закончилось: Карринг-Инвест разорился. АО "ЛогоВАЗ" в 1996 году планировало привлечь кредит в $80 млн. под строительство трассы для "Формулы" неподалеку от города Чехова - в деревне Новый Быт. Но не удалось найти средства. В 1993 году пытались построить автодром на 300 тыс. зрителей в Калининграде. Проект носил громкое название "Российская корона". Нашлась даже фирма-инвестор, которая готова была вложить деньги, но так и не вложила. Макс Мосли, президент FIA, насчитал 17 заявок подобного рода, все попытки вовлечь Россию в автогонки закончились ничем.

Но постепенно активисты действительно перешли от слов к делу, и проект стал формироваться в реальных действиях, документах. Тендер прошли два проекта: Санкт-Петербургский («Пулковское кольцо») близ аэропорта Шереметьево (прил. 2) и Московский. В последнем случае пришлось даже выбирать между двух предложений: строительство в Молжаниново – Новоподрезково рядом с аэропортом «Шереметьево» и в Нагатинской пойме Москвы-реки. В итоге правительство остановилось на последнем варианте. Процесс подготовки строительства, как и строительство в дальнейшем, особо не оглашались. Пресса освещала предмет периодически, основываясь на скудных данных, изредка поступающих от основных действующих лиц.

Налицо осторожность в высказываемых экстраполяциях. Изредка сквозь ряды оптимистов-патриотов просачивались негативные заявления, состоящие в утверждении бесперспективности проекта и клеймящие его участников обвинениями в недальновидности, непрофессионализме, экономическом эгоизме и растрате и без того не богатых финансовых ресурсов страны. Так ли это, каковы плюсы и минусы строительства трассы в создавшейся к данному моменту политической и социально-экономической конъюнктуре? Столь ли удачными и беспроигрышными оказались подобные предприятия в других странах, участвующих в индустрии гонок? На эти и другие вопросы призвана ответить настоящая работа. Независимо от исхода исследования будет выполнена и отнюдь не второстепенная задача – наиболее полно осветить состояние проекта и привлечь внимание к, возможно, одному из наиболее приоритетных в будущем направлений событийного туризма в России.

1. СУЩНОСТЬ ПРОЕКТОВ

Исходя из оценки собственного туристского потенциала трассы, можно выделить следующие ее характеристики:

1. Вместимость, то есть количество единовременно принимаемых туристов;
2. Ландшафтные характеристики;
3. Длина трека;
4. Скоростные характеристики;
5. Динамичность;
6. Вероятность внештатных (аварийных) ситуаций во время гонки;
7. Безопасность;
8. Многофункциональность.

# По этому плану и проведем оценку технической стороны проекта.

# Большая часть этих характеристик кажется на первый взгляд сугубо специализированными и не имеющим непосредственного отношения к туризму, однако именно они являются порой определяющими для любителей автоспорта при выборе конкретного тура. И уж тем более их необходимо учитывать туристскому агенту при осуществлении мер по продаже тура.

Итак, туристы. Так или иначе, это важнейшая, если не единственная причина появления имеющихся проектов. Вполне понятно, почему так много подобных разработок в разное время пытались осуществить в разных городах России. Количество туристов, путешествующих по миру вдогонку за этапами чемпионата, причем зачастую далеко не бедных, поистине велико и равняется (в зависимости от автодрома и покупательской конкуренции местных жителей) от нескольких десятков до ста и более тысяч. Доходы от них велики и составляют существенную долю местных бюджетов. Что касается России, то здесь можно услышать самые оптимистические отзывы. В частности, председатель комитета по туризму города Москвы Григорий Антюфеев, являющийся официальным куратором проекта, говорит о ежегодно посещении столицы туристами в количестве от ста тысяч, с учетом же иных соревнований и самых радужных расчетов Москве надо быть готовой принять до четырехсот тысяч иностранных и российских любителей автоспорта в год. Если же говорить о технических возможностях автодрома, то московский проект предполагает размещение 160 тысяч зрителей на расположенных вдоль треков трибунах, не считая мест для прессы и тому подобного. Питерский проект, в отличие от своего конкурента, не имея финансовых преимуществ, за исключением разве что патронажа президента России В.В. Путина, не спешит открывать карты. Однако, судя по некоторым признакам, его потенциал в принятии туристов несколько больше.

Визуальная аттрактивность ландшафтной составляющей пока оставляет желать лучшего. Причем преимущество здесь все-таки у аутсайдера - проекта «Пулковское кольцо». Расположенный в пригородной зоне, комплекс не будет подвержен недостаткам техногенного характера, характерным для урбанизированных территорий. С другой стороны, пейзажное разнообразие прилегающих к Санкт-Петербургу территорий вряд ли может быть оценено в превосходной степени, чему способствует отсутствие водных объектов, слабая пересеченность и залесенность территории. Рельефность проектной зоны оценивается несколько лучше, причем исходя не только из оценки зрительной перцепции ландшафта, но и с технической стороны: проходящая вдоль будущей трассы Пулковская гряда образует своего рода природный амфитеатр высотой 38 метров, как будто специально созданный для грандиозных зрительских трибун.

Проект «Нагатино» первоначально вообще напугал специалистов «Формулы 1». Дело в том, что Нагатинская пойма всегда была промышленной зоной и использовалась просто как огромная свалка шлака, вырабатываемого несколькими предприятиями, находящимися по периметру. Отсюда и с первого взгляда полное отсутствие хоть какой-нибудь перспективы в росте аттрактивности. Тем не менее, московские власти утверждают, что смогут справиться с этой проблемой и вроде как даже ликвидировали в районе пару промышленных предприятий. Если же абстрагироваться от современного состояния предназначенной под проект территории, представление меняется почти на противоположное. Несмотря на то, что комплекс будет находиться почти в самом центре Москвы, цивилизация практически не оказала пагубного воздействия на Нагатино с точки зрения внешнего вида. Плюсами здесь является то, что территория располагается в излучине Москвы-реки (практически Нагатино – это остров), что увеличивает визуальную аттрактивность, и замечательное контрастирование живой природы с современным городом. Частично в этом заслуга московского правительства, проводящего политику облагораживания внешнего вида города.

Длина трека составляет еще одну проблему российского проекта. От протяженности трассы зависят многие другие ключевые характеристики, такие как скорость, разнообразие пересекаемого треком ландшафта, количество и вместимость трибун, рекламная площадь и – косвенно – аварийность автодрома.

Так, наиболее привлекательные для любителей «Формулы 1» трассы «Spa» в Бельгии, «Hokkenheim» в Германии, «Monte-Carlo» помимо других преимуществ обладают еще и значительной протяженностью. Правилами Международной Федерации Автоспорта (FIA) эта величина закреплена в рамках от трех до семи километров. Пулковский проект в этом отношении выдерживает все требования, т.к. не ограничен по периметру ни природными, ни техногенными объектами, за исключением, пожалуй, дорожной сети, что легко поправимо. Несколько иная ситуация в Москве. Предназначенная под строительство территория жестко обстроена по периметру жилыми кварталами, не позволяющими удлинить трек, и по площади равна примерно 120 гектарам (для сравнения, площадь подобного комплекса в Маньи-Кур занимает 350 га). В результате проектирования, изначально предполагавшего протяженность в 3.5 километра, длина трека была в последствии увеличена до 4.7 км с возможностью расширения до 6.8 км (по видимости, за счет перераздела территории в ущерб остальной, нетехнической инфраструктуре; в этом случае следует ожидать застройки правой части поймы, ранее зарезервированной).

Скоростные характеристики трассы занимают краеугольное положение во всей концепции автомобильных гонок. Благодаря многолетним научным исследованиям, касающимся ходовых качеств болидов: аэродинамики, шинных технологий, конструкции двигателей и систем управления – современные автомобили способны развивать огромную скорость, сравнимую разве что с авиационной. Порой FIA даже вынуждено идти на запрет некоторых нововведений, дабы воспрепятствовать повышению аварийности гонок.

Естественно, что возможности каждого конкретного болида зависят от степени эффективности применяемых командой технологий, но реальная скорость, ради которой, собственно, и собираются на трибунах тысячи зрителей, зависит от конструкции гоночного трека. Скоростная трасса отличается, при всех других равных показателях, протяженностью прямых участков, количеством и крутизной поворотов. Оба имеющихся на данный момент проекта удовлетворяют этим требованиям, что вкупе с уверениями Григория Антюфеева обещает сделать московский Гран-при одним из самых захватывающих из имеющихся на данный момент 33 лицензированных автодромов. Стоит, правда, упомянуть, что в свете крупных инцидентов последних лет, повлекших смерть нескольких человек, не раз появлялись предложения ограничить скоростные возможности болидов, дабы тем самым застраховать себя от повторения трагических событий. Однако, понимая, что такой ход неизбежно приведет к уменьшению привлекательности и популярности гонок, дирекция FIA предусмотрительно отказалась от радикальных мер в этом направлении. Некоторые изменения, теме не менее, были сделаны: так, посредством дополнительных нависных щитков под кузовом автомобиля, понижающих его аэродинамику, была несколько снижена скорость. Это привело к уменьшению аварийных ситуаций на трассе, приводящих к травмам гонщиков, но значительно не изменило общее впечатление от соревнований. А посему фактор скорости в ближайшем будущем останется определяющим, и в случае, если обещания ответственных лиц не окажутся напрасными, действительно принесут широкую известность автодрому в Москве, что обязательно, несмотря на иные негативные факторы, должно положительно сказаться на туристских доходах столицы.

Проект «Пулковское кольцо» не спешит опубликовывать свои расчетные характеристики, что еще раз говорит о его туманных перспективах, а потому можно лишь догадываться о скоростях этой трассы из имеющихся чертежей.

В заключении следует упомянуть, что стремление к скорости присуще не всем автодромам мира. Во-первых, скорость может идти вразрез с динамичностью и, во-вторых, стремление к безопасности привело некоторых инженеров снизить скоростные возможности трассы. Пример – трасса в Японии, считающаяся одной из самых безопасных.

Точка обгона – это участок трассы, представляющий в нормальных условиях гонки возможность для атаки и последующего обгона. Именно наличие и эффективность таких точек на треке придает ей столь любимую зрителями интригу. Во всем должна быть динамика, которая во многом и создается умением использовать трассу в целях обгона. Большинство гоночных треков этого класса в мире имеют одну такую точку, в очень редких случаях таких мест два – это максимум для современного автоспорта. По заявлению же специалистов ОАО «Нагатино», организации, занимающейся строительством (приложение 4), таких точек на трассе в Москве будет три, что делает ее уникальной в этом смысле.

Возможность многократных обгонов на одном круге повышает состязательность гонки и тем самым повышает ее зрелищность. Конечно, такая динамичность Гран-при будет причиной беспокойства для участников чемпионата, однако по достоинству будет оценена зрителями.

Одно из негативных явлений любого вида спорта – это, конечно, опасность развития внештатных (часто аварийных) ситуаций. В условиях высоких скоростей аварии нередко заканчиваются ранениями или даже смертью гонщиков, обслуживающего персонала, а в некоторых случаях даже зрителей. И в любом случае даже незначительная ошибка пилота почти однозначно приводит к выводу болида из строя, что приносит многомиллионные убытки командам. Но, так или иначе, именно разлетающиеся в пыль сверкающие автомобили многократно увеличивают общее впечатление от гонки. Причины этого кроются в особенностях человеческой психики, в особенности же такое отношение к зрелищу присуще именно спортивным болельщикам. Сложно сказать, что именно сформировало такой механизм оценки: генетическое ли пристрастие человека к насилию или целенаправленное формирование спроса на подобные зрелища их устроителями, - но стоит считаться с такими проявлениями хотя бы в проведении теоретической оценки (естественно, что изначально аварийная трасса просто не была бы лицензирована соответствующими организационными отделами FIA, имеющими жесткие требования относительно безопасности участников чемпионата).

Сложно говорить, станет ли русский Гран-при известен как «убийца болидов». Можно лишь предполагать, что вероятность этого существует как следствие высокой динамичности. Стоит надеяться, что красивые моменты не будут омрачены несчастными случаями.

Тема аварийности неразрывно связана с вопросами безопасности. Безопасность же на подобных мероприятиях может быть подразделена на связанную непосредственно с заездами и направленную на нейтрализацию возможного воздействия криминогенного характера.

К первому относятся характеристики элементов гоночного комплекса, связанные со способностью вызвать аварийную ситуацию либо такой ситуации противостоять.

Вот только краткий список несчастий последних лет, случившихся вследствие недостаточных требований к конструкции болидов и трасс.

1997 год, чемпионат Ф-1, Гран-при Бельгии, Спа-Франкоршам – оторвавшееся колесо убило одного из т.н. комиссаров гонки.

Июль 1998 года, чемпионат Cart, «Мичиган-500», США – обломки разбившихся на скорости свыше 400 км/ч болидов, преодолев 4,5-метровое ограждение, обрушились на зрительские трибуны, послужив причиной смерти трех и ранений шести человек.

Август 1998 года, там же – в результате столкновения пятнадцати машин только чудом удалось избежать жертв.

Май 1999 г., серия Indy Racing League, Шарлотт, США – в результате идентичного с мичиганским случая град обломков, преодолев 4.57-метровую стену, стали смертельными для троих зрителей, еще восемь ранено.

Сентябрь 2000 г., чемпионат Ф-1, Гран-при Италии, Монца – оторвавшееся колесо смертельно ранило пожарного.

Март 2001 года, чемпионат Ф-1, Гран-при Австралии, Мельбурн – убит судья гонки, осколками ранено еще 11 зрителей.

И это – без учета травм, причиняемых самим пилотам. Так, в результате отрыва подвески погиб талантливейший гонщик Айртон Сенна, получил перелом бедра многократный чемпион мира Михаэль Шумахер, так и не получивший в результате в 2000 году свой очередной титул, в 2001 году обеих ног лишился Алессандро Занарди.

Естественно, что подобные случаи не остаются без внимания. Практически каждое серьезное происшествие становится причиной расследования и последующих ужесточений требований к безопасности используемых конструкций. В результате появились такие нововведения, как выполненные из сверхпрочного волокна страховочные тросы, служащие дополнительным креплением для колес. Такой трос, в принципе, должен выдерживать нагрузку до пяти тонн и даже больше, однако на практике не всякая авария с лучшей стороны показывала эффективность нового крепления – в некоторых случаях тросы рвались, как нитки, - что привело к увеличению их количества до двух на каждое колесо. Однако после упомянутого случая 2001 года, когда не помогло и это, следует ожидать очередных новшеств.

Тем не менее, выполненные из нового материала (p-phenylene-2,6-benzobisoxazole, или Zylon), по прочности превышающего сталь и углеволокно, увеличили в парном исполнении предел сопротивления механическому воздействию до десяти тонн, и теперь некоторые борцы за безопасность предлагают оснастить страховкой антикрылья и прочие навесные элементы конструкции болидов.

Другой проблемный элемент конструкции –открытость колес. Это своего рода визитная карточка Формулы, придающая ей эстетичной привлекательности, однако именно она не единожды становилась причиной серьезных аварий. Концепция гонки предполагает возможность контакта болидов, но в случае, если произошло касание переднего колеса автомобиля с задним колесом идущего впереди болида, происходит наложение крутящего момента, в результате чего позадиидущая машина подбрасывается в воздух. Проблема остается даже при ограничении скорости, а потому единственным решением было бы изменение конструкции корпуса. Еще в1968 году по инициативе швейцарского журнала Automobil Revue был образован международный консорциум специалистов, задавшийся целью создать безопасный «формульный» автомобиль. Конструкция созданного в последствии концепт-кара Sigma Grand Prix Single Seater F1 отличалась целым рядом интегрированных средств безопасности, главным из которых был энергопоглощающий «противоударный пояс» вокруг кузова, элементы которого были призваны предотвратить контакт с колесами машины при столкновении. Похожий проект предлагают и современные конструкторы (Алан Дженкинс), но уже в отношении последних болидов.

Некоторые нарекания вызывает также материал, применяемый в конструкции подвески, и некоторые другие элементы конструкции, которые ждут своей очереди.

Иной вопрос – безопасность трассы, и если конструкции самих болидов до поры до времени будут оставаться небезопасными, проблему сохранности жизни и здоровья зрителей решит конструкция автодрома. В опыте мировой гоночной индустрии безопасность трассы повышается за счет искривления трека т.н. S-поворотами (об этом уже упоминалось на примере Японии), установки заграждений нужной высоты в местах, соответствующих расчетному тормозному пути вылетевшего болида и т.п. Так или иначе, российские функционеры обещают соблюсти все меры безопасности. С учетом присущего последнему времени общественного напряжения, строители российской трассы, похоже, будут иметь яркие примеры ошибок в этой области.

Другая сторона безопасности касается криминогенной обстановки. Не хотелось бы говорить о лидерстве России в списке наиболее криминализованных стран, однако уровень преступности в нашей стране действительно оставляет желать лучшего. Прибавим к этому столь распространенный последние десятилетия терроризм, неэффективность современной системы защитных мер против которого показали недавние заокеанские события, получим картину, не внушающую оптимизма даже у наших сограждан, не говоря уже об избалованных иностранных туристах, видящих мир по ту сторону государственной границы через призму средств массовой информации, а они имеют склонность несколько приукрашивать и без того обильный негатив. Для подобных массовых мероприятий необходимо соответствующее обеспечение безопасности. И здесь, конечно, примером для подражания являются устроители последних Олимпийских игр в США, обеспечившие просто колоссальный уровень безопасности: тысячи полицейских, армия, камеры наблюдения, оптоволокно в канализационных люках, сотни датчиков химической разведки по всему городу, а с воздуха все это прикрывали патрули армейской авиации, спутники-шпионы и – невероятно – даже самолет контроля над воздушным пространством системы Avax, который и в боевых операциях не всегда применяется, не говоря уже о «светских мероприятиях». Все это обошлось устроителям в крупную сумму, и, стоит полагать, составило немалую долю в двух миллиардах долларов общих затрат. Сложно теперь говорить о целесообразности таких издержек, но впечатление это произвело соответствующее (что, впрочем, не помешало жителям Salt Lake City, забыв о своем мормонстве, устроить беспорядки на улицах). Естественно, что никто пока не собирается повторять заокеанский опыт в России (на это попросту не хватит материальных ресурсов), но должный уровень охранных мероприятий обеспечиваться должен. Не нам решать, как это должно воплощаться – в каждой сфере есть свои специалисты, - но на мой взгляд более светлые перспективы у «Нагатино». Комплекс сооружений органически вольется в систему безопасности города, находясь практически в самом его центре. А где, как не в Москве, поддержание правопорядка находится на должном уровне.

2. ТУРИСТСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Все вышесказанное относится к специфическим чертам данного направления, а в некоторых частях туризма касается лишь косвенно, объясняя пригодность (или непригодность) предмета к посещению зачастую посредством узкоспециальных технических терминов. Описанные черты во многом могут быть оценены лишь людьми искушенными в данном виде спорта и зависят исключительно от технического воплощения спортивного комплекса. Однако присутствие «своих», присущих только ему особенностей, не умаляет классических требований к комплексу со стороны современной индустрии туризма.

2.1. Туристская инфраструктура

В первую очередь это степень развития туристской инфраструктуры в месте расположения комплекса (гостиниц, мотелей, квартир для съема), автомобильных стоянок, предприятий общественного питания различных типов, магазинов розничной сети (сувенирных, продовольственных, хозяйственных и пр.) – того, что необходимо для пребывания в дестинации и поддержания нормальной жизнедеятельности, - и иных предприятий сферы услуг, как-то: кинотеатров, служб проката автомобилей, парикмахерских, бюро экскурсий и прочих организаций, необходимых для поддержания чувства комфорта у посетителей.

Естественно, что любой проект получал поддержку инвесторов, только имея финансовые перспективы, иначе говоря, привлекательность для туристов, а потому в обоих случаях туристская инфраструктура стоит чуть ли не наравне с основной темой. Схемы комплексов испещрены обозначениями гостиниц, кемпингов, стоянок (вплоть до вертолетных площадок в Нагатино).

Вот так, к примеру, выглядит туристская составляющая «Пулковского кольца»: наряду с непосредственно гоночными элементами находятся парк развлечений, водный развлекательный комплекс (аквапарк, океанариум), супермаркет, две гостиницы, мотель, два кемпинга, автомобильные стоянки (прил. 3). Для нескольких десятков тысяч туристов, конечно, немного, но в сравнении с современными масштабами туризма в нашей стране впечатляет. Так что если не иностранцам, то русским там бы понравилось.

В Нагатино примерно та же картина, с добавлением яхт-клуба (сомнительно, надо сказать, для Москвы-реки), казино, ресторанов, автотюнингового центра по продаже автомобилей Lamborgini, и т.п. В общем, налицо столичный оттенок проекта: не столько для души, сколько в поддержку богемы. Последнее, конечно, в финансовом плане несколько более привлекательно. Однако обещания рано или поздно сталкиваются все с тем же материальным фактором: в первом случае это обойдется лишь по первым расчетам более 140 млн. долл. (по некоторым данным общая стоимость составит до 1 млрд. долл.), во втором – опять тот же миллиард, за вычетом 160 млн. на треки с инфраструктурой. Естественно, что единовременная концентрация столь крупных денежных ресурсов представляется маловероятной, в связи с чем уже во второй половине 2001 года представителями ОАО «Нагатино» было объявлено первостепенности гоночного комплекса перед туристской инфраструктурой и переброской на него всех денежных средств. Из этого следует, что даже если каким-то образом одна из трасс будет введена в действие в указанные сроки, она окажется практически не готовой к приему туристов. И здесь необходимо использовать дополнительные ресурсы по размещению. Будучи основными деловыми и туристскими центрами России, Москва и Санкт-Петербург не имеют недостатка в средствах размещения. Но есть и минусы. В Москве и Санкт-Петербурге, к примеру, ощущается нехватка гостиниц именно туристского класса (до трех звезд), особенно обострившаяся в последние годы, когда возрос спрос на эти города. Гости уже не желают ютиться в ночлежках, коими зачастую являются несертифицированные гостиницы, но и на номера «люкс» у большинства попросту не хватает денег.

На данный момент структура гостиничного комплекса обоих столиц имеет следующий вид (прил. 1).

Реально соответствующие международным нормам гостиницы составляют 70 единиц с общим количеством мест 20713. Это уже само по себе является недостаточным для приема ориентировочно до 100 тысяч постояльцев в одни выходные. А учитывая показатели заполняемости, достигающие в период проведения чемпионата (марта по октябрь) своего максимума (до 90% со средним показателем в 77,5%), совсем не ясно, на какой основе администрация Санкт-Петербурга собирается формировать туры. При этом необходимо помнить о допустимых пределах заполняемости гостиниц, превышение которых ведет к быстрому износу основных ресурсов.

Ситуация в Москве, фаворитке «формульного» состязания, ненамного более радужная. Так, к 2000 году в столице насчитывалось 185 гостиниц и общежитий на 73,6 тыс. мест, исключая гостиницы в ведении посольств, рынков и т.п. Среди гостиниц по классу преобладают трехзвездочные – 21,2% по числу и 41,7% по количеству мест. Доля четырех- и пятизвездочных отелей – 13,1% по количеству и 20,6% по вместимости. Много несертифицированных гостиниц, представляющих собой в основном бывшие общежития – 46,7%, по количеству мест – 19,3%. Основная проблема столичных гостиниц – их техническое состояние. За исключением отелей с четырьмя и пятью звездами, построенных или реконструированных в течение последних десяти лет, оно не соответствует современным требованиям. Только 20 – 25% гостиниц Москвы имеет техническое состояние, удовлетворяющее мировым стандартам. До 60% объектов уровня 1 – 3 звезды, построенных в 60 – 80е  годы, характеризуются физическим и моральным износом, неразвитой системой дополнительных услуг и низким уровнем сервиса. Степень износа некоторых гостиниц доходит до 70%, они требуют срочной реконструкции. Среди них: «Центральная» – 70%, «Пекин», «Мария», «Алтай» – более 60%. Еще несколько лет назад практически 35% гостиниц Москвы находились в критическом состоянии и требовали применения к ним специальных экономических мер.

В таких условиях представляется проблематичным проведение мероприятий, связанных с единовременным приемом больших количеств гостей. Даже учитывая возможность введения в строй спортивно-туристского комплекса в полном объеме, включающем в себя несколько объектов размещения различной категории, а также принимая во внимание вероятность использования частью туристов однодневного тура на посещение только воскресной гонки, без услуг по размещению (что представляется маловероятным, учитывая преодолеваемые расстояния.), следует признать, что без серьезных проблем первые годы работы не обойдутся. По всей видимости, количество первых туристов может быть искусственно ограничено объемом билетов, продаваемых иностранным агентам.

2.2. Экологическая сторона проекта

Любой техногенный проект так или иначе связан с вопросом экологии. В нашем случае экологический аспект следует рассматривать с двух сторон: оценка фоновой обстановки и оценка комплекса как активного субъекта загрязнения.

Как давний промышленный центр, Москва представляет собой в этом смысле проблемную точку. Исторический центр сильно загрязнен тяжелыми металлами, в т.ч. опасными веществами, как-то: цинк, кадмий, свинец, хром, никель, медь. Их концентрация во много раз превышает норму ПДК. Ни один из столичных водоемов фактически не соответствует экологическим критериям. Некоторые их водных объектов настолько загрязнены, что представляют собой угрозу для населения. В связи с явным несоответствием очистных мер требуемому уровню, ежедневно на станциях агрегации накапливается в осадках более 15 тонн тяжелых металлов, а более трех тонн поступает в водоемы города с очищенными сточными водами. Неуклонно сокращается обеспеченность населения зелеными насаждениями, составляющая на данный момент менее 18 кв. м при нормативе 24 кв. м насаждений на одного жителя. Практически погибли насаждения в тротуарных посадках по Садовому кольцу, проспекту Мира, Тверской улице и пр. Даже на широких бульварах, как Тверской и Гоголевский, где деревья посажены в несколько рядов, доля жизнеспособных насаждений составляет менее половины (45 – 50%). Общая загрязненность воздушного бассейна города продолжает возрастать и имеет уровни загрязнения, превышающие предельно допустимые. Характерным для воздушного бассейна города стало устойчивое загрязнение диоксидом азота (2,0 – 2,5 ПДК), формальдегидом (2,0 – 4,0), бензолом (2,2 – 3,4) и аммиаком (1,25 – 3,25 ПДК). Суточный расчетный выброс вредных веществ с учетом отработанных газов автотранспорта составляет около 3 тыс. тонн в сутки. Совместные выбросы всех столичных загрязнителей превысили 1,7 млн. тонн.

Что касается подобного воздействия на окружающую среду, то экологическая общественность выделяет пока только два фактора. В первую очередь, по мере строительства будут вырублены и заасфальтированы большие площади зеленых насаждений, о проблеме которых уже упоминалось выше. Уже отмечались протесты активистов местных экологических организаций. В принципе, трудно испортить то, чего нет вообще, т.е. такого ущерба, который могло бы принести необдуманное строительство комплекса в лесном массиве Бельгии или Германии, в Москве уже явно не будет. Несомненно, что проект послужит облагораживанию ландшафта, на данный момент загрязненного отходами промышленных предприятий, однако не послужит ли это причиной ухудшения и без того не идеальной экологической обстановки города, зависит уже от конечного воплощения проекта.

Иная проблема из этого ряда – шумовое загрязнение прилегающих территорий. Во всем мире соседство подобных объектов с жилыми кварталами обычно не практикуется. Исключение пока составляет лишь комплекс «Monte-Carlo», где гонка идет практически по улицам города. Кстати, именно повышенное шумовое загрязнение в свое время не позволило застроить жилыми домами зону Молжаниново – Новоподрезково близ аэропорта «Шереметьево». И если в «Пулково» такого соседства не предусматривается, то в Москве отдельные отрезки трассы будут проходить в непосредственной близости от жилых кварталов. Это потребует от строителей дополнительных капиталовложений. Так, намечается установка многослойных защитных экранов от шума, а также переделка столярки домов: застекление лоджий, установка специальных оконных рам и пр. (из интервью мэра Москвы Ю.М. Лужкова программе «Лицом к городу» (ТВ-Центр) от 26.02.2002 г).

По заявлению функционеров, принимаемых мер должно хватить на частичное сглаживание или даже полную нейтрализацию негативных воздействий комплекса на окружающую среду и здоровье граждан столицы и гостей города.

2.3. Транспортная доступность

Транспортная доступность является важнейшей характеристикой любого туристского центра. Этот признак можно разделить на межгосударственный и внутренний. В первом случае это наличие и количество международных рейсов, а также удаленность центра от основных стран-поставщиков туристов. Не секрет, что обе российские столицы не страдают от недостатка транспортных связей с зарубежными странами, причем для нашего случая «Пулковское кольцо» даже имеет ряд преимуществ. Главное из них – близость западных границ (что особенно важно для команд, которым, если Гран-при пройдет в Северной столице не придется гонять грузовики через всю Восточную Европу) и особенно для Финляндии. Соотечественники Мики Сало, Мики Хаккинена и Кими Райконнена давно мечтают о собственном Большом Призе. Поэтому для финских болельщиков, которым достаточно переплыть на пароме Финский залив, либо проехать несколько сотен километров на поезде или машине, чтобы попасть в нашу Северную столицу, Большой Приз в Санкт-Петербурге может заменить вожделенный, но малореальный Гран-при Финляндии.

Что же касается внутренней обеспеченностью транспортной сетью, то расположение «Пулковского кольца» уникально. Он будет находиться между тремя шоссе: Таллиннским, Киевским и Московским, а к 2003 году будет готова дорога, которая соединит все эти пути со Скандинавией, а также магистраль из морского порта в аэропорт «Пулково», что всего в семи километрах от автодрома.

Место для трассы в Нагатино тоже выбрано весьма удачно: рядом пройдет третье транспортное кольцо, недалеко станции метро, Южный речной порт, не говоря уже об обещанной вертолетной площадке. Единственное, что портит впечатление, - это присущие Москве автомобильные пробки. По данным Комитета здравоохранения Москвы центральная часть города, где и располагается территория строительства, наиболее перегружена транспортом. Из анализа распределения транспортных потоков следует, что на Садовом кольце, к примеру, суммарная величина потока на отдельных участках в одном направлении колеблется от 3,5 до 6,7 тыс. автомобилей в час. И это в нормальных условиях!

2.4. Влияние имиджа страны

Интерес к России огромен. В одной из журнальных классификаций зарубежных стран английский автор представил Россию под определением «загадочная». Обладающая огромным туристским потенциалом, при том практически нетронутым, она все же незнакома иностранному потребителю. Но при всех преимуществах современную Россию знают на Западе как страну отсталую во всех отношениях: разрушенная экономика, непонятная культура, социальный кризис. Конечно, нет дыма без огня, но все же на взгляд среднего россиянина эти обвинения несколько преувеличены. Частично такое общественное мнение создано, вероятно, еще зарубежными идеологами времен Холодной войны, когда западной политической системе было необходимо объяснить обывателю причину и смысл своих действий, а частично - стремлением средств массовой информации к освещению наиболее негативных, а значит и впечатляющих, событий и явлений. Так или иначе, современная российская общественность столкнулась с проблемой своего исключительно негативного имиджа в большинстве зарубежных стран. Необходимы активные действия по искоренению таких представлений. И это должны быть не только устные убеждения мирового сообщества в стабильности конъюнктуры, но и нечто действительно эффективное. Такими мерами стали вложения в социальную рекламу на западном телевидении, наилучшим образом отображающую российскую действительность, проведение мероприятий международного уровня, участие в международной общественной жизни. Сюда войдет и Гран-при России по Формуле 1. И не случайно, что именно российские столицы станут хозяевами гонок.

Несомненно, что Москва, как, впрочем, и Санкт-Петербург, являясь деловыми, культурными и историческими центрами России, имеют наибольшую известность и популярность среди иностранных граждан. Эти города в наименьшей степени подвержены отрицательным стереотипам в глазах цивилизованного мира. Более того, являясь недоступными в течение многих лет, но, тем не менее, находясь в центре внимания глобальной политики (а, следовательно, и граждан), обе столицы имеют все перспективы стать основными туристскими дестинациями. Именно территориально-экономическое единство будущих комплексов с Москвой и Санкт-Петербургом, а не, скажем, с Сибирью или Кавказом, обещает способствовать более успешному продвижению будущих продуктов на международный рынок. Кроме того, построенный в соответствии со всеми международными нормами комплекс, как не что иное, сможет послужить созданию имиджа России как современной, высокоразвитой и цивилизованной страны.

3. ПРИМЕРЫ ИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА

На данный момент лицензированными автодромами обладают 33 города. Между ними распределяется право на проведение 17 Гран-при. Не все существующие трассы являются высокодоходными: наряду с пользующимися невероятной популярностью Monte-Carlo, Spa-Francorchamp, трассой в США существуют и такие проекты, как, к примеру, Hungaroring, до сих пор не окупивший затрат своих создателей. Тем не менее, прибыльность содержания подобных комплексов доказывает уже то, что только за последний (2001) год заявку на лицензирование домашних проектов подали в FIA пять новых государств. Европейские этапы чемпионата «Формулы 1» собирают 60 – 300 тысяч зрителей, а на Гран-при США приезжают до 500 тыс. болельщиков. Притом, что средняя себестоимость проведения Гран-при не превышает одного миллиона американских долларов, доход от проведения соревнований составляет от шести до пятидесяти миллионов долларов. А с учетом того, что договор на проведение ежегодных соревнований подписывается с FIA на несколько лет с возможностью продления, владельцам автодрома предоставляется возможность не только окупить затраты на строительство, но и получить немалую прибыль в первые же несколько лет по введению комплекса в эксплуатацию. Так, принятый бизнес-план предусматривает окупаемость автодрома в Нагатино в течение 6 – 7 лет.

Ярким примером введения в строй нового гоночного комплекса является сравнительно недавно построенный автодром Sepang в Малайзии. Первое Гран-при внушало опасения у владельцев в связи с небольшим наплывом туристов, однако уже в конце октября 2001 года премьер-министр Малайзии Махатир Мохамед заявил, что в текущем году Гран-при Формулы 1 принесло в казну государства 263 миллиона долларов, что гораздо больше, чем в свой дебютный год, почти вдвойне. В 2000 году гонку посетило на 90 тыс. человек больше, чем в неудачный девяносто девятый.

При этом необходимо учитывать, что даже на первый взгляд Сепанг не столь глобален, как, к примеру, московский проект. Он не включает в себя возможность доходов по линии ежедневной рекреации, столь широко предусмотренной в «родных» разработках. Если же говорить о Хунгароринге в Венгрии, то этот автодром бездействует почти круглый год, обеспечивая лишь ежегодные этапы, и не продуман в плане менеджмента. Ошибки эти учтены российскими разработчиками, и уже сейчас, быть может, «деля шкуру неубитого медведя», заключаются договоры на использование трассы в гонках других классов: картинг, спидвей и пр. А это в первую очередь означает аренду площадей, рекламу, продажу билетов, а значит – дополнительные доходы для владельцев и государственной казны.

Основная часть всех прибылей, конечно, получается организаторами за счет продажи билетов. В практике организации размещения посетителей на гонках Ф-1 обычно используют глубокую дифференциацию по видам и престижности мест. Обычно трибуны делятся на «Gold», где места стоять обычно не менее 300 евро, «Silver» и «Bronze». В зависимости от некоторых факторов зоны обычно разделены на подзоны. Различие состоит в наличии кровли, информационных и наблюдательных мониторов и иных услуг. Часть трибун выделена под стоячие места. В Германии, к примеру, эти места выделены в отдельную зону – «Green». Часто устроители классифицируют трибуны не только по классу предоставляемых услуг и удобству, но и по расположению относительно наиболее привлекательных отрезков трека. В Австралии, к примеру, в ценнике указаны «Prost Stand Turn 16», «Senna Stand Pit Straight», «Schumacher Stand Turn 15» и так далее. Такая система увеличивает ценовую дифференциацию и позволяет болельщикам лучше ориентироваться в предлагаемых вариантах размещения.

Предусмотрен широкий круг скидок. Это возрастные (в Австралии, к примеру, дети до 5 лет пускаются на стоячие места бесплатно, а до 15 – с большими скидками), оптовые (схема «10 одинаковых билетов + 1 бесплатно» там же), семейные, социальные (студентам, пенсионерам).

Билеты можно приобрести на каждый из четырех дней заездов в отдельности и на все четыре дня (с четверга по воскресенье) вместе. Причем разница между воскресным, исключительно «гоночным», и полным билетом невелика и составляет, например, в Австрии, 30 евро для любой зоны для взрослого билета и 15 – для детского.

Разброс цен находится в пределах от 30 евро за стоячие места до нескольких сотен долларов в VIP – зоне. Максимальная же стоимость, по данным телекомпании «НТВ» («Намедни» от 24.03.02) доходит до $40 000. Помимо прочего, в некоторых странах местные жители промышляют проведением желающих на гонку за 70 – 100 долл., что наряду со спекуляцией билетами представляет собой неплохую статью дохода для местного населения.

Еще одна статья дохода организаторов – реклама. Традиционными партнерами организаторов и команд в размещении рекламы являются такие гиганты индустрии, как Marlboro, West, Nike. Ежегодно компании платят миллионы долларов за аренду рекламных площадей. Но именно реклама вызвала нарекания со стороны общественности. Специализация основных поставщиков рекламы – табачных компаний – столкнулась с кампанией против курения, в результате чего в конце 2001 года было принято решение о запрете рекламы табачных изделий на чемпионатах Формулы 1. Запрет вступает в силу по окончании чемпионата 2006 года, после чего тематика рекламных плакатов поменяется. Теоретически это не должно сильно повлиять на доходы, но уже сейчас разгораются скандалы по поводу принятого решения.

Стоит упомянуть также и о косвенных успехах гоночной индустрии. Будучи одним из наиболее высокотехнологичных видов спорта, Формула 1 концентрирует в своих лабораториях огромные научные ресурсы, результатом чего становится регистрация больших количеств патентов и изобретений в науке и технике в сфере материалов, аэродинамики, безопасности, электроники, механики и пр. Родившиеся в недрах Формулы 1 новшества находят применение в жизни общества. Так, по заявлению официальных лиц английского правительства, сопутствующие результаты творчества инженеров команд и трасс составляет немалую долю технических нововведений Великобритании.

Не случайно также и то, что свои автодромы имеют все автомобильные державы мира (США, Япония, Германия и т.д.). Формула – это в первую очередь признак развитости страны в сфере автомобилестроения, а также один из факторов его развития. Не секрет, в каком положении находится в настоящее время автомобильная промышленность России. За исключением франчайзинговых компаний, производящих продукцию под марками Daewoo, Volkswagen т.п., российское автомобилестроение находится если не в упадке, то явно в отстающем положении по сравнению с мировыми уровнями. Сложно сейчас говорить об успехе Гран-при России, еще труднее делать прогнозы по поводу создания российской команды в этом классе гонок (хотя русские гонщики уже давно участвуют в более «младших» Формулах), но уже сделан заказ на создание российского болида. Стоит надеяться, что этот почин наилучшим образом повлияет на развитие автомобильной промышленности России и популяризацию ее имиджа за рубежом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Будущее национального проекта спортивно-туристского комплекса на базе гоночной трассы «Формула 1» день ото дня становится все более туманным. Однако исходя из вышесказанного следует сделать вывод о том, что при любом исходе предприятия проект останется одним из наиболее эффективных и перспективных. Он стал итогом многолетнего опыта в этом виде деятельности, выполненным с учетом всех предыдущих ошибок и, без всякого сомнения, принесет пользу стране как в финансовом понимании, так и в отношении проблемы межкультурных взаимоотношений. Проект соответствует всем международным нормам безопасности и комфорта. Время воплощения совпало с периодом разряженности дипломатических отношений со странами «первого эшелона» и в первую очередь с США, внешнеполитические лозунги которых последнее время переняло российское правительство. Мировой опыт показывает, что комплекс сам по себе доходен изначально. Умение же оптимально использовать его ресурсы аттрактивности зависит от качества менеджмента. Сумеет ли заказчик проекта обеспечить должный уровень управления и использовать все возможности имеющегося в наличии объекта, в такой ситуации составляет вопрос второго плана. Сам же комплекс иметь необходимо. Более того, уже практически решен вопрос о предоставлении права на национальное Гран-при, что дает возможность окупить строительство уже в первые годы по его окончании.

Комплекс должен быть построен, причем в ближайшее время, когда все способствует этому, иначе конъюнктура может измениться в худшую сторону, и о столь эффектном предприятии можно будет забыть, возможно, навсегда.

Так или иначе, туристским организациям необходимо уделять наипристальнейшее внимание как возможности включения России в индустрию «Формулы 1», так и этому популярнейшему виду спорта в целом.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Алексеев С. Ах, гостиница ты, моя гостиница!//Покупатель. - 2001. - №12.
2. Вострякова Л. Новый этап русской «Формулы 1».//Русский фокус. – 2001.- №7.
3. Маккавеев В. Пулковская параллель.//Формула. – 2001. - №7. – С. 66 – 67.
4. Туров О. Бумажные виражи русской «Формулы-1».//Еженедельник «Итоги». - 2001. - №14.
5. Чежегов Е. Сейчас или никогда.//Известия (выпуск «Москва»). - 2001. -№179.
6. http://www.buildinform.ru/stati/str\_mos/46\_1999/2.stm
7. http://www.raf.ru/pressa\_ring\_4.html
8. http://www.f1news.ru/interview/antufeev/11-04-2001.shtml
9. http://dvs.mos.ru/dvs\_rus/n\_poyma.htm
10. http://www.whatodo.ru/csn/04-2001/iview/iview2.htm
11. http://www.f1-racing.ru/magazine/2021/01.html
12. http://www.sport-express.ru/cgi-bin/se/pro\_list?98,0
13. http://formula-1.kulichki.net/news.shtml?3649
14. http://www.golos.ru/view/docs/doc\_read.php3?id\_object=256&id\_rubr=1231
15. http://www.kvs.spb.ru/press/rus/8.shtml

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Общие данные по гостиничному комплексу Санкт-Петербурга на 1 января 2001 г.

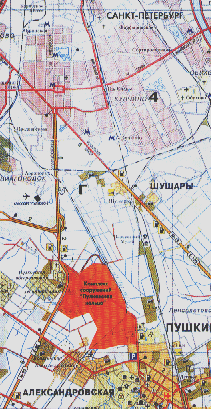
| Категория объектов размещения | **Количество объектов** | **Количество номеров** | **Количество мест** |
| --- | --- | --- | --- |

|  | **1998** | **1999** | **2000** | **1998** | **1999** | **2000** | **1998** | **1999** | **2000** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Первый класс** | 3 | 4 | 3 | 1 022 | 1 022 | 1 016 | 2 018 | 2 014 | 2 014 |
| **Средний класс** | 25 | 27 | 29 | 6 474 | 6 574 | 6 973 | 11 597 | 11 920 | 12 577 |
| **Экономический класс** | 34 | 36 | 38 | 4 338 | 3 609 | 3 033 | 6 715 | 6 715 | 6 122 |
| **ИТОГО:** | 62 | 67 | 70 | 11 834 | 11 205 | 11 022 | 20 330 | 20 649 | 20 713 |
| **Объекты размещения учебных и научных организаций** | 17 | 15 | 21 | 1 387 | 1 380 | 1 382 | 2 816 | 2 799 | 3 074 |
| **Учебные гостиницы** | 3 | 3 | 3 | 134 | 134 | 134 | 320 | 320 | 320 |
| **Ведомственные** | 30 | 21 | 30 | 898 | 709 | 1 571 | 2 128 | 1 722 | 3 900 |
| **ВСЕГО:** | 112 | 106 | 124 | 14 253 | 13 428 | 14 109 | 25 594 | 25 490 | 28 007 |
| **Пансионаты** | 8 | 8 | 8 | 2 143 | 2 143 | 2 363 | 4 342 | 4 342 | 4 699 |
| **ВСЕГО:** | 120 | 112 | 132 | 16 396 | 15 571 | 16 472 | 29 936 | 29 832 | 32 706 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

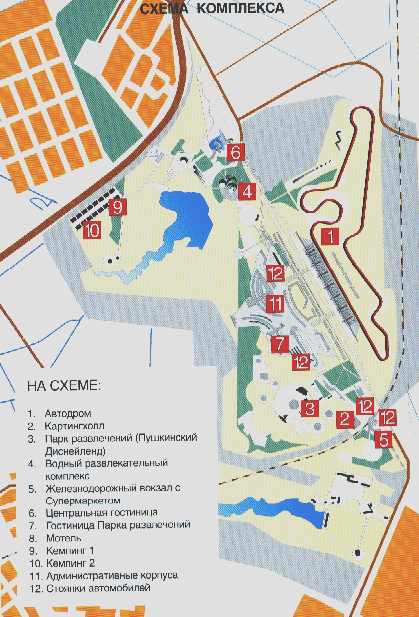
Рис.1. Карта Пулково

Комплекс сооружений «Пулковское кольцо»



ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Рис.2. Схема комплекса «Пулковское кольцо»



ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ПРАВИТЕЛЬСТВО МОСКВЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 19 сентября 2000 года N 745

О создании ОАО "Нагатино" по строительству автодрома "Формула-1"

С целью разработки концепции размещения и строительства многофункционального автодрома для проведения автогонок, в том числе и на трассе "Формула-1", с инфраструктурой в Нагатинской пойме на территории Южного административного округа, в соответствии с постановлением Правительства Москвы от 04.04.2000 N 250 "О проектных предложениях по развитию территории района Молжаниновский" Правительство Москвы

постановляет:

1. Принять предложение первого заместителя Премьера Правительства Москвы В.П. Шанцева, заместителя Премьера Правительства Москвы по внешним связям И.Н. Орджоникидзе и Комитета по туризму Правительства Москвы о создании открытого акционерного общества "Нагатино" (ОАО "Нагатино") с закреплением на начальном этапе 100% акций в собственности города Москвы с функциями заказчика разработки технико-экономического обоснования строительства и строительства многофункционального автодрома, в том числе и трассы "Формула-1", с инфраструктурой на территории Южного административного округа.

2. Комитету по туризму Правительства Москвы как заказчику по организации ОАО "Нагатино" выполнить все необходимые мероприятия по созданию открытого акционерного общества с участием города Москвы в соответствии с Положением о порядке участия города Москвы в хозяйственных обществах, утвержденным постановлением Правительства Москвы от 15.06.99 N 542 "О создании, реорганизации, ликвидации государственных и муниципальных унитарных предприятий и учреждений города Москвы и об участии города Москвы в хозяйственных обществах".

3. Департаменту государственного и муниципального имущества города Москвы выступить учредителем создаваемого ОАО "Нагатино" с уставным капиталом на первом этапе в размере 83490 рублей.

4. Заместителю Премьера Правительства Москвы И.Н. Орджоникидзе изыскать денежные средства для передачи Департаменту государственного и муниципального имущества города Москвы для внесения в уставный капитал ОАО "Нагатино".

5. Комитету по туризму Правительства Москвы представить на утверждение в Департамент государственного и муниципального имущества города Москвы предложения по персональному составу совета директоров ОАО "Нагатино".

Департаменту государственного и муниципального имущества города Москвы утвердить состав совета директоров общества.

6. ОАО "Нагатино" зарегистрировать учредительные документы в Московской регистрационной палате.

7. ОАО "Нагатино" после его регистрации оформить в Московском земельном комитете право пользования земельным участком по разработанной Москомархитектурой исходно-разрешительной документации в установленном регламентом порядке.

8. Установить ОАО "Нагатино" на период разработки проектной документации и строительства многофункционального автодрома ставку арендной платы за землю в размере 1800 рублей/га в год (1% от средней по городу).

9. Считать утратившими силу:

- постановление Правительства Москвы от 08.06.93 N 545 "О предложениях к концепции застройки городского общественного центра в Нагатинской пойме Москвы-реки (Южный административный округ)";

- постановление Правительства Москвы от 23.12.97 N 916 "Об организации ОАО "Нагатино" с целью реализации концепции по созданию Центра развлечений и досуга в Нагатинской пойме".

10. Контроль за выполнением настоящего постановления возложить на заместителя Премьера Правительства Москвы по внешним связям Орджоникидзе И.Н.

И.о. Премьера Правительства Москвы В.П. Шанцев

Текст документа сверен по: файл - рассылка мэрии Москвы.