

ПОЧЕМУ ВСЁ ПЛОХО И КОГО ОБВИНЯТЬ?

МАКС ЛЕРМАН, ФИЛИПП ФОКС

Граф Бенджамин Дизраэли когда-то сказал: «Существует три вида лжи: ложь, наглая ложь и статистика». Минуло пара веков, сменились тысячелетия, а его заявление не утратило своей справедливости.



Наличие существующей рукотворной гавани позволяет несколько сократить объем требуемых инвестиций, но такое везение выпадает нечасто. При финнах в «ковше» приморского городка Терийоки (ныне Зеленогорск) тоже располагался яхт-клуб, которому сейчас не только дали новую жизнь, но и вернули историческое название.

АЭРОФОТО: АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Глядя на статистику о количестве, качестве и мощности маломерного флота Российской Федерации, учитывая численность населения, прислушиваясь к многочисленным байкам о баснословно богатых россиянах, остается только удивляться, почему в России так плохо развита яхтенная инфраструктура и индустрия отдыха на воде в принципе. Прежде чем обвинять «кровавый режим» и «советское наследие», давайте попробуем разобраться.

Согласно статистике (которая врет очень изобретательно, а именно — дает факты, ко-

торые вообще ничего не значат в отрыве от контекста) в РФ на 93 человека приходится одно маломерное судно, не используемое в коммерческих целях. Пессимисты всплеснут руками: «Девяносто три! Девяносто три! Карл! О чем еще можно говорить?!» Оптимисты же спросят: «А как там дела обстоят у проклятых басурман?»

У проклятых басурман дела обстоят по-разному. Впереди планеты всей (что вполне ожидаемо) находится Финляндия. Там на одну отдельно взятую лодку стремятся попасть всего 7 человек. Чисто теоретически можно погрузить все население Финляндии

на яхты, катера и байдарки — и все они уплывут куда-то навстречу собственному счастью. Например, в Новую Зеландию, где одно судно приходится на 9 человек. Пессимисты торжествуют, оптимисты почесывают затылок. А сколько человек стоят в очереди, чтобы попасть на борт судна в богатой Германии? Там-то уж точно все гораздо лучше, чем у нас. Ан нет. В богатой Германии на одно маломерное судно приходится 165 человек. Ой. Ну ладно, пес с ней, с Германией, там выхода к морю нет. Бургеры предпочитают сосиски с пивом, а не катера и яхты. Вот итальянцы знают толк в отдыхе на воде. Там марини на каждом углу,



АЭРОФОТО: АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Питерский яхтенный порт «Геркулес» — еще один из примеров реконструкции заброшенной гавани, в которую некогда заходили в основном баржи-«грязнухи», занимавшиеся намывом прибрежных территорий. Как и в случае с Терийоки, инвесторами двигали скорее энтузиазм и преданность морскому делу, нежели сугубо прагматические устремления.

по четыре штуки в городе. В Италии — 98 человек на судно. Еще раз «ой». Ладно, англичане, англичане-то точно не подведут! У них вообще остров! У них должно быть больше лодок, чем людей. Англия — 114 человек на одно маломерное судно.

Пессимисты немедленно отреагируют, мол, это все «кровавый режим». Наши бедные-несчастные, третируемые судовладельцы терпят лишения и невзгоды, за огромные деньги приобретают катера и яхты, чтобы потом столкнуться с бесконечными проблемами и отсутствием инфраструктуры. Ходить некуда и нельзя, везде препоны. И вообще у нас 93 человека на судно. Но давайте отбросим статистику (которая уверяет нас в том, что все хорошо) и посмотрим на сухие цифры (которые говорят об обратном).

В 2014 году в Российской Федерации было зарегистрировано 1 497 327 судов. Из них около полумиллиона — байдарки, каноэ и прочие безмоторные суда. Вычленив из оставшегося

Лодочная стоянка в небольшом волжском городке, уцелевшая с советских времен. По словам местных жителей, главная разница лишь в том, что однотипных «дюралек» было в ней тогда не в пример больше. За бензином, как и встарь, ездят с канистрами на автомобильную бензоколонку.



АЭРОФОТО: АРТЁМ ЛИСОЧКИН

Кооператив «для своих» в одной из удаленных от цивилизации шхер Ладожского озера — пример использования естественного укрытия на водоеме, отличающемся довольно буйным нравом. Потребовалась только установка причалов и «экологических» боновых заграждений. Иной инфраструктуры пока не видно.

миллиона моторные и парусные яхты (для простоты причислим к яхтам суда от 35 футов длиной) не представляется возможным. Можно только предполагать, основываясь на собственных наблюдениях, что их не более 30%. Впрочем, это не играет никакой роли. Даже если в России миллион яхт (чего, разумеется, нет), ситуация все одно плачевная. Вот смотрите. В объединенной и, безусловно, загнивающей Европе 6 000 000 судов. Это включая байдарки и каноэ, но их там не в пример

меньше, чем у нас. Теперь самые активные могут взять глобус, а самые ленивые — припомнить наизусть размеры территорий Евросоюза и Российской Федерации. Если кто-то не только ленив, но и страдает склерозом, напомним: территория Российской Федерации несколько больше территории Евросоюза.

«Цифры, лодки, маломерный флот, статистика... Скучно!» — воскликнет угомленный читатель и будет абсолютно прав. Перейдем к интересному. А именно — к деньгам. >>>



В свое время одним из главных факторов, подстегнувших развитие прибрежной инфраструктуры на Украине, стало открытие внутренних водных путей для прогулочных судов под иностранными флагами. Строительство марин в поселке Новая Каховка на Днепре началось сразу после принятия соответствующего закона.



Когда в необходимой пропорции смешались историческая известность, природные красоты и навигационная доступность, марина по определению обречена на финансовый успех. Однако, кроме знаменитой Балаклавы, на полуострове есть целое множество не менее привлекательных, но не столь освоенных мест, еще только ожидающих «яхтенных» инвестиций.

Построить яхт-клуб стоит много денег. Для этого требуются значительные инвестиции. Любой инвестор хочет не просто получить свои деньги обратно, но и заработать на этом. Звериный оскал капитализма и все такое... В мире бизнеса существуют «быстрые» проекты и «длинные» проекты. Быстрые — отдача до трех лет, длинные — пять лет. Окупаемость яхт-клуба с 50 местами стоянки составляет — внимание! — около 30 лет. То есть, вы вложили (условно) один миллион (не важно в какой валюте) и обратно получите его через 30 лет. На 31-й год вам светит прибыль. Много ли

инвесторов выстроится в очередь за столь радужной перспективой?

В «загнивающей» Европе давно вывели формулу: для того чтобы яхт-клуб стал перспективным коммерческим проектом, в нем должно быть от 200 стояночных мест. Если их меньше — проект не имеет смысла.

Традиционная для Скандинавии картина, вполне объясняемая статистикой. Собственная марина имеется едва ли не в каждом маленьком городке или даже поселке. Кстати, если на глаз подсчитать количество лодок в ней и встретившихся по пути к причалам прохожих, то соотношение наверняка окажется не семь человек на одну лодку, как гласят официальные подсчеты, а семь лодок на одного человека. Как минимум.

«Так вот же ответ, — воскликнет внимательный читатель, — нужно строить большие марин, и не будет никаких проблем!» Но они есть. Вернемся к вопросу географии, размеру нашей родины и прочим скучным фактам. Давайте придумаем собственную статистику. Сколько лодок приходится на



Развитой сетью марин Италия во многом обязана государственной поддержке, а вернее, высокой активности и политическому весу национальной ассоциации морской индустрии (UCINA). Морская инфраструктура рассматривается здесь как залог благополучия итальянской экономики в целом.

один квадратный километр территории. Не важно, есть там вода или нет и насколько разбросаны населенные территории. У нас в России, пожалуй, этот контраст наиболее яркое, наряду с просторами практически необитаемой тайги есть относительно компактные, но перенаселенные мегаполисы, и все же для наглядности возьмем территорию в целом.

В Финляндии, например, это будет 2,06 маломерного судна на квадратный километр. На весь Евросоюз — 1,38 на квадратный километр. Там все близко. Пессимисты, трепещите! Оптимисты тоже. В Российской Федерации на один квадратный километр территории приходится 0,087 маломерного судна. Из этого следует, что на большинстве отечественных просторов нет абсолютно никакого смысла строить яхт-клуб на 200 мест, так как такая концентрация судов в одном месте маловероятна. Здесь уместно



вспомнить о том, что моторных судов на всю Россию всего миллион, из них как минимум половина «живет» в гаражах у судовладельцев, и тогда картина становится совсем грустной. А если залезть в статистику ГИМС МЧС и узнать о том, что по сравнению с 2013 годом количество судов уменьшилось, можно начинать плакать.

«Была бы инфраструктура — было бы больше лодок!» — скажут непобедимые товарищи (сложно сказать, к какой категории их можно причислить). Но откуда ей взяться, если она просто не нужна? В 2015 году в Москве и Московской области осталось две заправки: одна — в яхт-клубе МРП, вторая — в Северном Речном порту. Если вторая не зависит от сложных взаимоотношений с вкладчиками, требующими прибыли, то первая зависит, да еще как! По результатам — это убыточное предприятие, которое нельзя закрыть, ибо это нужно людям. И тут можно понять любого чиновника, который на вопрос «Почему не строят больше яхт-клубов в России?» ответит: «А зачем?».

Но все не так плохо, как мы обрисовали. К счастью, фанатов яхтинга в России больше, чем финансовых консультантов. Постепенно количество яхт-клубов и судовладельцев будет расти. Кто-то начнет с маленькой надувной лодки, кто-то — с 40-го круизера. Сейчас можно сказать только одно: «Товарищи яхтсмены, проявите сознательность — покупайте больше яхт!». ❖



С Британскими Виргинскими островами все понятно без дополнительных объяснений. Офшор! И в прямом, и в финансовом смысле этого слова. При том количестве яхт со всего мира, которые тут регистрируются и ходят под здеишим «удобным» флагом, размах местных марин вполне объясним. Пользуются всеми этими благами в основном иностранцы (фактические, не по флагу), но и местным тоже кое-что перепадает.