

# САРАТОВСКИЙ ФЕНОМЕН

АРТЁМ ЛИСОЧКИН

*Опубликованная в предыдущем номере журнала аналитическая статья, посвященная проблемам российской яхтенной инфраструктуры, ожидаемо произвела большой общественный резонанс. Ряд ее положений, затрагивающих причины дефицита мест базирования нашего изрядно выросшего малого флота, сразу вызвал у меня из памяти один из возможных способов решения этого насущного вопроса, давно отработанный за рубежом. И более того, даже представленный у нас в России — пусть и в одном-единственном городе, но зато более чем полноценно.*



**Н**е будем строить предположения, почему так называемые «сухие марины» (а именно о них и пойдет речь) пока являются визитной карточкой одного только Саратова. Так уж, наверное, «карта легла», приведя к единому знаменателю многочисленные экономические, организационные и даже географические факторы. Да плюс наверх сработал «эффект соседа»: когда видишь жизнеспособность какого-либо проекта собственными глазами, то испытываешь стремление не только использовать удачную идею, но дать ей дальнейшее развитие.

Не буду скрывать, что рассчитываю на подобный эффект и от данной публикации,

поскольку глубоко убежден: саратовский опыт достоин распространения по всей территории страны, где владельцы прогулочных судов либо теснятся на унаследованных еще с советских времен стоянках, либо просто предоставлены сами себе. Веские аргументы в пользу предлагаемого решения, естественно, последуют.

Словосочетание «сухая марина» для многих прозвучит скорее как поэтический оксюморон — нарочитое столкновение противоречивых понятий. Какой же порт без воды? Для «кораблей пустыни», что ли? Однако противоречив этот международный термин только на первый взгляд — примерно как «сухой спирт» или «сухой лед». Да, крепкий коктейль с позвякивающими на дне стака-

на прозрачными кубиками из них не замутишь (даже при добавлении воды), но при этом первый исправно горит, а второй — исправно охлаждает. Вот и «сухая марина», не располагая привычным ковшом, уставленным многочисленными причалами, тем не менее способна предоставить владельцам базирующихся в ней судов весь набор услуг классического яхтенного порта. Больше того, у лодочной стоянки такого типа есть и свои собственные преимущества.

Впервые я услышал термин «dry marina» еще в начале нынешнего века, когда по приглашению итальянской Ассоциации малого судостроения UCINA посетил специальный семинар по этой теме, а также принял участие в пресс-туре, посвященном «сухим» стоянкам.

Конечно, у каждого свои представления о том, что такое «мало» и что такое «много», но в те времена Италия (а UCINA традиционно пользовалась крепкой государственной поддержкой) была всерьез обеспокоена нехваткой яхтенных портов и стояночных мест — особенно на севере Адриатики, на протяженном участке побережья от Равенны до Триеста.

Главную проблему составлял дефицит естественных укрытий (бухт или небольших заливов), а также мелководье местных лагун, требовавшее значительных инвестиций при постройке марин «классического» образца. Именно поэтому в основу своей политики UCINA поставила «сухую» схему. Что для это нужно? Большой участок земли у берега для трейлеров и кильблоков, хороший слип и прокопанный к нему неширокий фарватер. Ну и соответствующее оборудование, естественно.

По большому счету, «сухой мариной» можно обозвать и просто десяток лодочек, лежащих на пляже, но ту же 45-футовую яхту на раз-два с берега не столкнешь. Как показало знакомство со строящимися и уже построенными итальянскими маринами такого типа, ограничений по габаритам яхт практически не существует — все зависит от размера и грузоподъемности четырехколесного П-образного подъемника. Две-три минуты — и даже 60-футовая яхта уже на воде, возле небольшого «транзитно-посадочного» бона. Автомобиль владельца, предупредившего о своем появлении телефонным звонком, въезжает на территорию. Всё, готово, можно отправляться в плавание.

А вскоре после этого я оказался в Саратове и поначалу испытал нечто вроде дежавю: на берегу Волги в районе села Шумейка, откуда стартовал очередной тест, зарождалась «сухая марина» наподобие тех, которые я только что видел в Италии! Уставленная катерами на трейлерах асфальтированная площадка; капитальный слип с «Нивой» в качестве буксировщика на боевом дежурстве; единственный на тот момент причал для посадки-высадки...

Правда, руководитель компании «Кроссвинд» Темур Рухая упомянутый термин только тогда от меня и услышал и о зарубежном опыте такого рода не знал — идея возникла сама собой. «В какой-то момент я понял, что мало строить и продавать катера, — сказал Темур. — Людям надо их где-то держать. Оставшиеся с советских времен стоянки пришли в полный упадок, да и новому качеству флота они уже не отвечали. Территория, ко-»





тору удалось получить, расположена на берегу узкой протоки, так что организовать классическую стоянку на воде не получалось по определению. Так мы и пришли к «сухому» варианту». Система была уже знакомой: телефонный звонок из города, и заранее спущенная на воду и заправленная лодка дожидается владельца у «транзитного» причала.

На сегодняшний день возможности марин «Кроссвинд» ограничивает только площадь территории. Прибавилось количество причалов (большие лодки длиной 12–17 м все-таки держат на воде), появились второй слип, выросли коттеджи для желающих провести время на природе... Но сам принцип работы «по звонку» остался прежним.

А спустя четыре года в Саратове, на бере-

*Как показывает знакомство с итальянскими «сухими маринами», размерных пределов для принимаемых судов практически не существует — здесь с одинаковой легкостью выдернут из воды и поставят на площадку и 30-футовик, и яхту категории «супер».*



гу Усть-Курдюмского залива появилась еще одна марина такого типа — даже масштабнее, особенно если учесть, что на ее территории располагается верфь, строящая хаусботы. Ее услугами мне довелось воспользоваться не раз во время редакционных тестов. Чтобы пересечь из одной лодки в другую, мне не требовалось даже уходить с причала: вооруженные трактором ловкие швартовщики утаскивали на слип протестированную лодку едва ли не в тот момент, когда на воду соскальзывал объект очередного теста.



*На первый взгляд, обстановка вполне привычная. Однако снимок сделан в одной из итальянских «сухих марин», а причал, по которому идут люди, — на самом деле не причал, а помост, расположенный на суше. «Пришвартованные» к нему лодки на кильблоках и трейлерах подключены к береговому электропитанию и водопроводу, и на некоторых из них даже живут.*

Когда речь зашла о преимуществах «сухих марин», руководитель компании «Лодка Хаус» Юрий Андреев был во многом солидарен с саратовским основоположником этой схемы Темуром Рухая: для многих российских регионов, особенно «речных», это может быть единственным выходом из положения.

Итак, попробую вкратце изложить высказанные аргументы:

- площадку со слипом можно расположить на любом подходящем участке берега, даже возле узкой протоки;
- расходы на дноуглубительные работы сведены к минимуму;
- проблем с обустройством причалов и их хранением в межсезонье на порядок меньше;
- на суше проще осуществлять техническое обслуживание лодок;



*Американские масштабы сказались и на устройстве заокеанских «сухих марин». Небольшие лодки здесь и вовсе хранят в несколько ярусов, словно контейнеры с товаром в гипермаркете. И водитель погрузчика с длинными «вилами» доставит вашу лодку со стеллажа с такой же легкостью, с какой продавец магазина на таком же погрузчике снимает с верхней полки палету с приглянувшейся вам кафельной плиткой.*

будет по праву считаться настоящей «сухой мариной»: владелец лодки не должен прилагать никаких усилий к тому, чтобы его лодка оказалась на воде или была поднята обратно на сушу. Все, что от него требуется, — это просто сообщить, что он собирается на воду (в том числе и заранее, по телефону). Все остальное должны сделать вооруженные соответствующей техникой профессиональные сотрудники марин.

Все еще сомневаетесь в том, что яхтенный порт может быть «сухим»? ❖

- хранение на берегу предохраняет лодки от обрастания;
- проще организовать качественную охрану лодок;
- лодки можно разместить более компактно (требуется меньшая площадь);

- зимнее хранение ничем не отличается от летнего;
- пожалуй, только этого краткого перечня вполне достаточно. Но требуется единственное условие, при соблюдении которого площадка со слипом и небольшим причалом