

БОЛЬШЕ ЛОДОК, ХОРОШИХ И РАЗНЫХ?

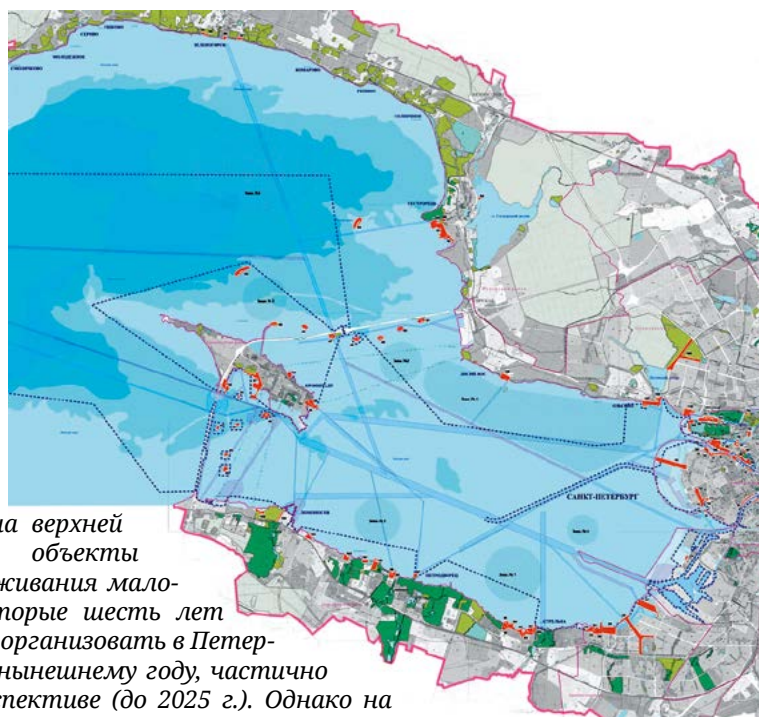
АЛЕКСАНДР АНИСЕНКОВ

Одним из результатов рабочей поездки премьер-министра России Дмитрия Медведева в Крым 15 июня явилось следующее поручение: «Минтрансу России, Минкультуры России, Минэкономразвития России, МИД России, МЧС России, ФСБ России, ФТС России, Ростуризму представить в Правительство Российской Федерации предложения по созданию благоприятных условий для развития яхтинга в прибрежных зонах Российской Федерации».

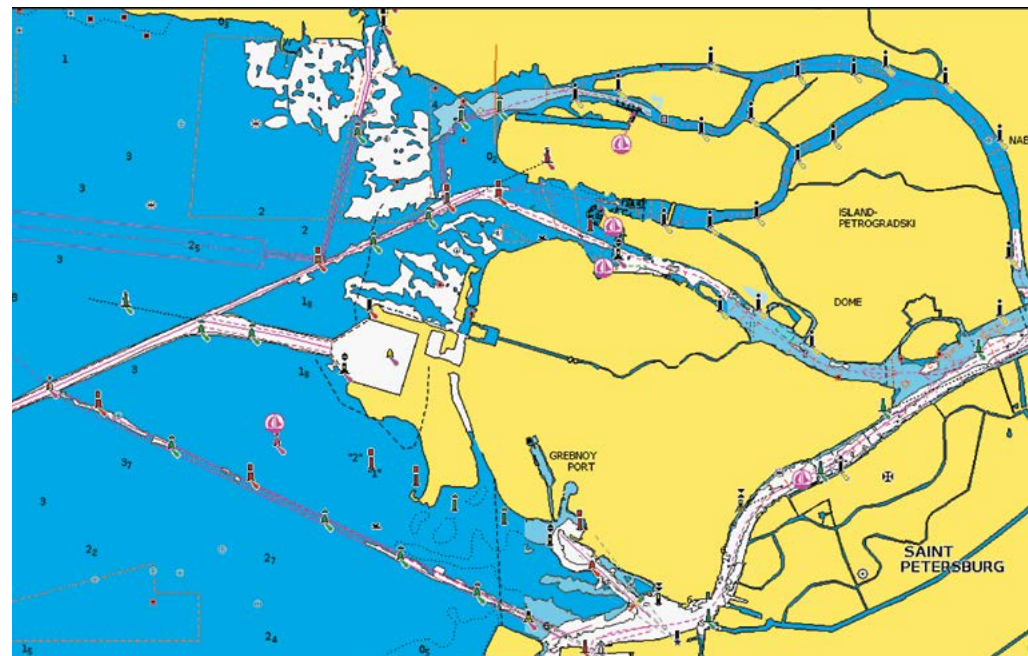
Об этом сообщил официальный сайт правительства. Быть может, это не про нас? «Яхтинг — активный вид водного спорта, связанный с яхтами. В широком смысле яхтинг означает стиль жизни, связанный с морем и яхтами, в современном понимании — с любимыми судами, предназначенными для спортивных или туристических целей и отдыха». Ага, значит про нас, про всех. Парусных и моторных, надувных и жестких, больших и маленьких, быстрых и не очень. Про капитанов и, что самое важное, про тех, кто только мечтает ими стать.

Хотелось бы верить, что публичное признание самого существования проблемы, равно как и поиски ее решения не станут очередной пропагандистской акцией. И чиновники поручение выполняют. Возможно, кто-то из них прочтет и этот материал, являющийся своеобразным продолжением статьи «Почему все плохо и кого обвинять?» из №3/2015 журнала «Капитан-Клуб». Не могу согласиться с авторами, подытожившими публикацию следующими словами: «Товарищи яхтсмены, проявите сознательность — покупайте больше яхт». Сопоставление всей России со странами развитой аквакультуры мне также представляется не совсем корректным. А вот сравнение нашего Северо-Западного региона, областей, граничащих с Финляндией, близких ей по географии и климату, дает весьма интересные результаты. Уж никто не будет спорить, что и уровень жизни, и уровень развития ее общества вполне могут послужить примером для многих стран.

Без статистики, однако, нам опять не обойтись. Согласно ей, на 7 жителей 5,4-миллионной Финляндии приходится одна лодка. Любая, как подлежащая местной регистрации, так и нерегистрируемая. В скобках замечу, что регистрируется в Финляндии всё, что длиннее 5,5 м и с мотором более 20,4 л.с. И еще: для управления судном до 24 м там не нужно проходить никакую подготовку. «Права» нужны только профессиональным шкиперам. Ситуация в России очень напоминает кризис пятилетней давности. И цифрами, и тенденциями. С одной лишь существенной разницей. Изменения в законодательстве привели к значительному увеличению у нас доли нерегистрируемых лодок. В разы. Для выяснения истинного соотношения регист-



Красные отметки на верхней схеме обозначают объекты базирования и обслуживания маломерного флота, которые шесть лет назад планировалось организовать в Петербурге — частично к нынешнему году, частично в более далекой перспективе (до 2025 г.). Однако на сегодняшний день электронная картография предлагает гостям города, прибывшим по воде, всего лишь пять марин, гарантированно обеспечивающих общепринятый уровень гостевого сервиса.



рируемых и не подлежащих регистрации корпусов мы проводили опросы среди производителей, продавцов и инспекций ГИМС. Цифры, в зависимости от местных условий, колеблются от 20 до 50 (!) процентов. Со средней цифрой 30% согласно подавляющее большинство опрошенных. А РБК.research прямо отмечает, что в течение 2013 г. в ГИМС МЧС России по субъектам РФ была проведена регистрация 65 467 маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, что на 34,5% меньше по сравнению с 2012 г., после вступления в силу 36-ФЗ. И здесь не только «бэбл-бум» надувнушек, стойкое уменьшение спроса на металл и переориентация предпочтений потребителя на стеклопластик стало тенденцией на рынке легких корпусов до 200 кг. Причем «сегмент стальных лодок и катеров, а также лодок и катеров с комбинацией из алюминия со стеклопластиком, теряет свои и без того небольшие доли на рынке», отмечает РБК.research, говоря и про корпуса тяжелее 200 кг. «Торжество композитов» исследователи объясняют прежде всего их финансовой доступностью для самых разных категорий потребителей. От себя замечу, что от кризисов всегда более всего страдает именно «средний» сегмент рынка. Спрос же на дорогие «пароходы» практически всегда неизменный.

Данные на середину июля 2015 г. гласят, что в России состоит на учете 1 507 225 маломерных судов, из них моторных 1 051 433, гребных 401 111, парусных 5571, несамоходных 13 717. В областях, граничащих с Финляндией и имеющих схожие с ней климатические и природные условия, ситуация следующая: Санкт-Петербург — 1 лодка на 83 чел., Ленинградская обл. — 1/20, Карелия — 1/12, Мурманская обл. — 1/28. Питер плюс Ленобласть — 1/75. «Удивила» Калининградская область — 1/40. А показатель по всей РФ — 1/78.

Если наложить эти данные на доходы населения, то картина становится еще интереснее. Средняя заработная плата в Питере на треть больше, чем в Карелии, Ленинградская область и вовсе демонстрирует ее резкое снижение после очередного кризиса. А количество маломерных судов здесь вполне сравнимо с нашими «богатенькими» соседями. Из чего я делаю два очевидных вывода. Во-первых, доходы — не главный фактор уровня развития аквакультуры, или «яхтинга», а во-вторых, мой родной Санкт-Петербург еще в большом долгу перед малым флотом.

И уж поскольку именно здесь поле непаханое для выполнения «наказов партии и правительства», то речь дальше пойдет именно о городе на Неве.

Население Петербурга, родины флота российского, «окна в Европу», Северной Венеции, гордящейся своими морскими традициями, ныне составляет 5,19 млн человек. В Хельсинки, столице провинции нашей общей в прошлом империи, живет чуть более 620 тысяч. Электронная навигационная карта Хельсинки предлагает капитану 25 марин на выбор. На аналогичной карте Питера их... пять! И ведь это не просто кружочки на карте, обозначающие места, где горожане держат свои лодки. Это сигнал об оказываемой услуге — транзитной стоянке судна в европейском понимании этого термина. С береговой инфраструктурой.

«Принимая во внимание, что государственные границы Эстонии и Финляндии морем ежегодно пересекают до 20 тысяч яхт, можно рассчитывать, что при условии оказания соответствующего сервиса Санкт-Петербург ежегодно могут посещать до 10 тысяч яхт с 40–50 тысячами яхтсменов на борту. Санкт-Петербург с его культурно-историческими ценностями всегда будет являться центром притяжения для большинства иностранных туристов, в том числе совершающих плавания на яхтах по Балтийскому морю. Это обстоятельство позволяет сделать вывод о необходимости создания современной инфраструктуры международного яхтенного туризма на территории Санкт-Петербурга и включения российских яхт-клубов в европейскую сеть яхтенных портов (марин), образующую общеевропейскую дугу Балтийское море – Северное море – Атлантический океан. Расчеты свидетельствуют о том, что при нахождении каждой яхты в акватории Финского залива до пяти дней на территории Санкт-Петербурга потребуется около 100 современных оборудованных объектов базирования и обслуживания маломерного флота».

Прошу прощения за длинную цитату, но ведь в ней каждая фраза — бальзам на капитанскую душу. В Питере уже, оказывается, поручение премьера выполнено! Причем заранее, еще шесть лет назад! Речь о Постановлении Правительства Санкт-Петербурга от 17.02.2009 г. «Об отраслевой схеме размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга». Большой, подробный, профес-

НЕТОНУШАЯ речная УКВ радиостанция

Предназначена для радиосвязи между судами на внутренних водных путях РФ, а также для диспетчерской радиосвязи

NAVCOM CPC-303A



НЕТОНУШАЯ



СВЕТОИДИКАЦИЯ



КЛИПСА 360°



ВЫБОР ПОДСВЕТКИ



СКАНИРОВАНИЕ



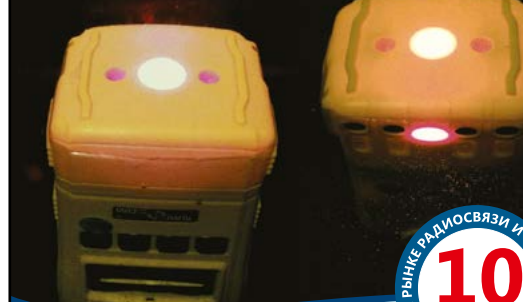
СТССS DCS КОДЫ*



ФУНКЦИЯ VOX

НЕ ТОПИТЕ СВОИ ДЕНЬГИ

Подробная информация на сайте www.navcom.ru



НА РЫНКЕ РАДИОСВЯЗИ И НАВИГАЦИИ 10 лет 2003-2013



Произведено компанией «НавМарин»
125599, Москва, 78 км МКАД, д. 14, к. 1, ТЦ «ДЕКСТЕР»
(495) 981-27-90, 984-22-96
Представитель в Нижнем Новгороде и Нижегородской области
ООО «РНК»: 603032, Нижний Новгород, ул. Каширская, 65
(831) 415-75-44
Представитель в Северо-Западном регионе ЗАО «Илада»:
190000, С.-Петербург, наб. реки Мойки, 90, офис 308
(812) 740-17-07

❖ ОТДАТЬ ШВАРТОВЫ

Каждый из красных значков на карте Хельсинки (всего их 25) говорит о том, что в обозначенных точках любой владелец прогулочного судна может гарантированно рассчитывать не только на гостевое стояночное место, но и на соответствующую сервисную инфраструктуру.



сионально составленный документ с конкретными адресами девяти (!) объектов. С разделением их на пять категорий, в зависимости от

технических и логистических возможностей. До... 2015 г. (посмотрим на календарь!), с перспективой на 2025 г. «По результатам анализа существующих в Санкт-Петербурге прибрежных территорий с точки зрения их функционального назначения и обеспеченности удобными и безопасными подходами со стороны акватории Финского залива выявлена необходимость и возможность размещения 42 новых объектов базирования и обслуживания маломерного флота общей площадью 1 839 903 кв. м, способных принять в межнавигационный период дополнительно около 8,2 тыс. маломерных судов. Таким образом, предусматривается увеличение в 2,4 раза площади территорий для объектов базирования и обслуживания маломерных судов».

У нас заезжего туриста любят и уважают зачастую больше, чем жителей самой Северной столицы. Пусть так. Но пока для него, пузатого, стараются, глядишь и мне, коренному ленинградцу, какая кроха от этого праздника жизни перепадет. Кто или что мешает превращать в жизнь решения, принятые еще при предыдущем губернаторе? Кризис? Но мы, вся страна, последние сто лет существуем в условиях катаклизма. И слушать фразу «ты живешь в такое сложное, но интересное для страны время» уже порядком надоело. Есть ряд совершенно конкретных шагов, которые можно и нужно было сделать уже давно, не дожидаясь подорожания нефти и прочих божьих милостей.

И самое главное для властей — признание социальной значимости развития маломерного флота. Уход от стереотипа, что это развлечение для богатых. Да, удовольствие это не дешевое, но сейчас городского жите-

ля, мечтающего проводить время на воде, останавливает не стоимость судна. Яхтой, сравнимой по цене с дорогим автомобилем, пользуются, в отличие от последнего, многие десятилетия. Зачастую это несколько поколений семьи первого владельца, их друзья и родственники. Один корпус объединяет порой десятки людей, причем не самых плохих, поверьте, граждан. Все, что нужно, — надежно хранить судно на доступной в транспортном отношении стоянке летом и возможность обслуживать и ремонтировать его зимой. За разумные деньги. Напомню правило, по которому годовые расходы на содержание судна составляют 10% от первоначальной стоимости корпуса. Это затраты на топливо, стоянку и техническое обслуживание. Стоимость хранения судна должна быть сопоставима с расходами на хранение автомобиля на платной парковке. Ведь никто из отцов города не возражает против права обычных «жигулей» парковаться на набережной Фонтанки или около ЦПКиО? И есть понимание, что приехавший на этих «жигулях» пенсионер (врач, учитель, рабочий) захочет посидеть в парке на скамейке. И для этого скамейки там нужны. А почему с лодками должно быть иначе? И кто сказал, что это обязательно должны быть исключительно роскошные белые пароходы? «Невы державное течение»? Оно, похоже, накрепко засело в головах не одного поколения наших чиновников и градостроителей. А ведь это просто большой город на большой реке, на берегу большого моря. И здесь живут простые люди. И да, они завидуют финнам, у которых совсем рядом на воде... ну просто праздник какой-то!

Все, что нужно сделать, чтобы простая

питерская семья в свой выходной, приехав на метро, загорала в Финском заливе, вместо того чтобы кормить комаров на надувной лодке на Карельском перешейке, — это открыть несколько подконтрольных городу стоянок на воде. Не с целью отжать денег, а именно учитывая описанную выше социальную составляющую. И тогда и перед соседями стыдно не будет, и вернется на рынок «средний» лодочный сегмент. Производители спасибо скажут. И новые рабочие места будут. И деньги в бюджет. Причем напрямую. А затраты минимальные.

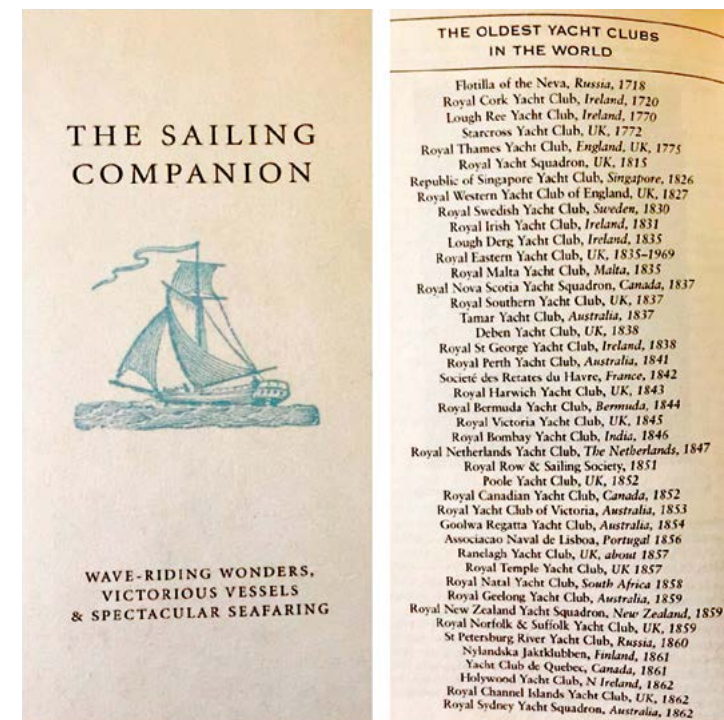
Место в центре стоит дорого, его и так мало — возразят мне. Согласен, но есть элементарное решение. Предлагаю его уже лет пять. Совершенно не обязательно хранить лодки рядом с местом стоянки. Представьте большую открытую охраняемую площадку в абсолютном любом месте города, куда ведет нормальная асфальтированная дорога. На ней две зоны: для хранения лодок на трейлерах (автомобильных прицепах) и для ремонтных работ, с ангаром (навесом) и соответствующими мерами пожарной и экологической безопасности. Трейлеры хранятся там постоянно. И капитан замечательно перевезет свое судно на зимнюю стоянку. Сделайте ее большой, и там сразу появятся и сервисные службы, и продавцы водной техники. Что нужно тогда сделать на воде и узеньком участке берега? Боны, будку охраны, биотуалет, слип, площадку, на которую может встать кран, и 15–20 метров свободного пространства для экстренных подъемов и ремонта. Всё! Кстати, Водный кодекс РФ отдает нам бечевник — прибрежное пространство на водоемах общего пользования — под рекреационные цели.

Нынче положение у нас таково, что не только новое не создается, но и со старым непонятно что происходит. Сейчас в ряд питерских яхт-клубов приходят новые собственники, инвесторы с соответствующими амбициями. И соответствующими ценами. Стрельна, откуда уже побежали капитаны, и Морской яхт-клуб, — свежие тому примеры. Конечно, вмешиваться в «споры хозяйствующих субъектов» не дело государства. Но составить здоровую конкуренцию подобным амбициям — прямая его задача. «Создать благоприятные условия для развития яхтинга», словами премьера. А вот пытаться получить от своих граждан, избирателей, сверхприбыли — вряд ли...

Поступайте последовательно и предсказуемо. Более половины моих знакомых со средними доходами, из тех, кто хочет новый паром, опасаются лишь одного — вложить большие, по своим меркам, деньги и оказаться в результате перед необходимостью либо продажи, либо унижительной беготни по оставшимся еще клубам в поисках нового места. И если власть продемонстрирует свою реальную заинтересованность в решении обсуждаемого в этой статье вопроса, равно как и преемственность и предсказуемость в принятии решений, мы «проявим сознательность — купим больше яхт». И много лодок, хороших и разных! ❖

КСТАТИ

Согласно этому популярному сборнику сведений о яхтинге (автор-составитель — Майкл Кендалл, впервые выпущенному лондонским издательством Pavilion Books в 2005 году и с тех пор неоднократно переизданному, старейшим (и, соответственно, первым в мире) яхт-клубом была «Невская флотилия», устав которой был утвержден Петром I 12 апреля 1718 года. Напомним, что в состав ее официально входила 141 частная яхта.



MOSCOW HOME Realty

ЭЛИТНАЯ ЗАГОРОДНАЯ НЕДВИЖИМОСТЬ



РЕЗИДЕНЦИЯ В «ЗАВИДОВО»

► дом 1500 кв.м ► участок 100 соток

На территории три жилых дома, дом приемов, спортзал и спа-комплекс, летняя площадка с баром, беседки, оборудованный пирс, гараж для машин и катеров, парковка для яхт, мини-пляж, вертолетная площадка (по ГОСТу). Дома с подогревом крыши, три телефонных номера, интернет, спутниковый прием каналов. Выполнен эксклюзивный ландшафтный дизайн: 5300 посадок (кипарисы, голубые ели, елки, сосны и др.), система подсветки деревьев, система освещения всей территории. Безопасность: подъездная дорога к объекту с двух сторон (два КПП), территория оборудована 16 видеокameraми, 22 прожекторами и 40 датчиками слежения, пожарной системой, системой автополива. Разработана система сброса воды и защиты берега.

Уважаемые Собственники домов и участков!

Если Вы хотите продать/сдать в аренду Вашу недвижимость на Рублево-Успенском, Ильинском или Новорижском шоссе, мы будем рады оказать Вам риэлторские услуги экспертного уровня. Компания «Moscow Home Realty» предоставит Вам персонального консультанта, который возьмет на себя все заботы по продаже/сдаче в аренду Вашей недвижимости.

БОЛЕЕ ПОДРОБНО НА САЙТЕ:
WWW.MOSCOWHOME.RU

+7 (495) 133-33-88
+7 (495) 796-33-44

