

ты», здесь также курсировало судно «Грифон» — в день выполнялось по два круговых рейса. Время в пути из Новороссийска в Геленджик составляло один час, из Геленджика в Сочи — четыре часа. Вместительность катамарана «Грифон» — 120 человек, судна «Комета» — 122 человека.

Стоимость взрослого билета по маршруту Новороссийск — Сочи составила 4 тыс. руб., Новороссийск — Геленджик — 600 руб., Геленджик — Сочи — 3,6 тыс. руб., что неприятно удивило многих отдыхающих. Одной из основных причин высоких цен на билеты оператор перевозок назвал стоимость самого судна — 350 млн руб. Сезон морских перевозок в регионе завершился 1 октября. О своих планах на будущий сезон компания не сообщила.

«Я думаю, что здесь совершенно точно не обойтись без участия государства, потому что это достаточно затратный вид транспорта. Не обойтись без дотаций и государства, и регионов. О необходимости развивать прибрежные пассажирские перевозки неоднократно говорил губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев», — отмечает советник губернатора Кубани Юрий Рысин.

При этом он уверен, что низких цен на морские перевозки, которые будут сопоставимы со стоимостью проезда на автобусе, вряд ли удастся добиться. «Чтобы охват этим видом транспорта был максимально широким, необходимо участие государства, регионов и муниципалитетов. В первую очередь необходимо развивать береговую инфраструктуру. Даже внутрирегиональные пассажирские перевозки у нас субсидируются, потому что иначе невыгодно. С морскими перевозками та же история», — отмечает он.

НИКУДА БЕЗ ГОСУДАРСТВА Одной из основных проблем, мешающих развитию яхтенного туризма в Краснодарском крае, эксперты, опрошенные "Ъ-Кубань", называют общую отсталость отрасли по сравнению с другими странами.

«Яхтинг бурно развивался во всем мире, кроме Советского Союза, еще в прошлом веке. Для советского гражданина слово "яхта" было равноценно космическому кораблю — далекое и непонятное, мало кто мог этим заниматься. Иметь свою яхту было недопустимо и не позволительно. Поэтому и мест для их стоянки не было. А за рубежом это все развивалось, поэтому мы в этом вопросе отстаем лет на 50, и сейчас нам надо все это наверстать — с учетом самого передового, что сейчас есть в пла-

не технологий, судостроения, методов эксплуатации таких судов, навигационных средств», — считает Николай Гришин.

Еще одна ключевая проблема — отсутствие необходимой береговой инфраструктуры: марин, пирсов, защитных молов. «Инвесторы и любители этого вида спорта не покупают яхты, потому что их некуда ставить, не развит яхтенный сервис», — отмечает директор компании Wind to Go Андрей Савченков.

Другая важная проблема — высокая стоимость строительства инфраструктуры. Каждая марина представляет собой автономный объект, стоимость строительства которого зависит от многих факторов — глубин, волнового режима, количества стояночных мест, программы и масштаба застройки.

«Но все проекты марин на нашем побережье — масштабные: за редким исключением их стоимость будет не менее 5–10 млрд руб., а самые крупные комплексы могут стоить свыше 200 млрд руб. В целом капиталоемкость реализации всей программы развития инфраструктуры яхтинга на Азово-Черноморском побережье края может составить более 800 млрд руб.», — заявил Николай Гришин.

Как рассказал президент Черноморской ассоциации развития яхтенного туризма и спорта, основатель парусного клуба Navelru Константин Муругов, в основном проекты развития яхтенного туризма — это частно-государственное партнерство, когда со стороны государства определяется участок под марину, строятся инженерные коммуникации, гидротехнические сооружения, а инвестор со своей стороны строит марину, причалы и береговую инфраструктуру: сервисные зоны, отели, рестораны, апартаменты, офисы и т.д.

Серьезным препятствием эксперты называют чрезмерную зарегулированность и устаревшее законодательство.

«Некоторые законодательные нормы действуют еще с Советского Союза. У нас даже нормативные акты Минсельхоза регулируют вопросы яхтинга. При этом в Европе, Турции и в других странах прекрасно понимают, что этот вид туризма создает целый пласт экономики», — добавляет господин Муругов.

По словам CEO Burevestnik Group Андрея Бойко, существенные проблемы также связаны с требованиями таможенных и пограничных властей, что опять же вызвано несовершенством законодательной базы. Он отмечает, что никого не смущает, когда коммерческое судно (танкер, контейнеровоз) под оффшорным флагом заходит в российский



ФОТО: ИЗ СЕРИИ «ГРАЖДАНСКИЙ ДОСЬЕ»

порт для работы и не платит таможенных сборов и налогов.

«Однако яхта под иностранным флагом не может зайти на территорию РФ, тем более не может заниматься коммерческой деятельностью здесь без обеспечительных платежей и сборов. Как следствие, морская яхтенная инфраструктура и яхтенный туризм не получают колоссального импульса для развития», — подчеркивает эксперт.

Также он обратил внимание, что в настоящее время в российском законодательстве вообще отсутствуют понятия «яхтенный туризм», «яхтенный порт», «маломерный флот».

«Не думайте, что маломерным судном стоит считать весельную лодку, — к этой категории могут и должны относиться любые суда с пассажироместимостью до 20 человек, а это и яхты размером 20 и 50 метров», — уточняет господин Бойко.

«В целом, на мой взгляд, назрела необходимость создания Чартерного кодекса, где были бы собраны все правила и законы, касающиеся развития яхтенного туризма, чартера яхт и эксплуатации соответствующей инфраструктуры. Осложняет работу также отсутствие единых российских прав на управление парусными судами, а также остается открытым вопрос признания иностранных прав

ФЕСТИВАЛЬ «ДНИ АРХИТЕКТУРЫ» В РАМКАХ ЕЖЕГОДНОЙ ВЫСТАВКИ «ЮГБИЛД» В КРАСНОДАРЕ, ФЕВРАЛЬ 2020 Г.

на территории России. Игроками яхтенного рынка эти вопросы поднимаются уже не первый год, но пока, к сожалению, решения нет», — подчеркивает Екатерина Скудина (PROyachting).

«НАМ ГОВОРИЛИ: ВЫ СОШЛИ С УМА»

При этом эксперты отмечают, что реализация проектов морского транспортного сообщения и яхтинга положительно скажется на развитии туристической сферы в Краснодарском крае и в России в целом. У Краснодарского края есть преимущества, которые помогли бы региону конкурировать со многими зарубежными странами в борьбе за туристический поток.

«Для яхтинга и морских путешествий характерен поиск новых мест. Россия в этом плане будет совершенно новым местом, которое туристы для себя откроют. У нас ведь богатая история, культура и гастрономия. Поэтому есть все основания утверждать, что яхтинг привлечет иностранных туристов в том числе. Да и у наших туристов спрос тоже будет большой», — утверждает советник губернатора Кубани Юрий Рысин.

Представитель проектно-архитектурного бюро «ГОР-ПРОЕКТ» Николай Гришин напоминает, что, когда стали поднимать вопрос о строительстве первой марины в Сочи, многие сомневались в правильности этой идеи.

«Нам говорили: "Вы с ума сошли. Зачем вы это делаете? Марина на 300 яхт — у вас на всем море их 10 штук". В итоге сейчас она заполнена почти полностью. Кроме того, заканчивается строительство еще одной марины в Геленджике на 250 яхт. Так что все это будет востребовано и будет развиваться, как это опять-таки показывает передовой международный опыт. Нам даже ничего выдумывать специально не надо — просто использовать самые современные наработки и применять их у себя», — комментирует он.

Директор компании Wind to Go Андрей Савченков считает, что развитие активного морского сообщения помогло бы решить транспортные проблемы на подъездах к побережью в высокий туристический сезон. «Сейчас определенно есть сложности в передвижении по Краснодарскому краю, особенно по линии Черноморского побережья — например, от Анапы до Сочи. Это серпантин, пробки, огромное количество автомобилей. Но если бы было развито морское судоходство, большое количество туристов передвигались бы морским транспортом. Во-первых, это удобно. Во-вторых, отличная развлекательная активность, потому что есть возможность посмотреть на побережье с воды», — добавляет он. ■



ФОТО: АЛЕКСАНДР ЖИРЯНОВ

КАЖДАЯ МАРИНА ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ АВТОНОМНЫЙ ОБЪЕКТ, СТОИМОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА КОТОРОГО ЗАВИСИТ ОТ МНОГИХ ФАКТОРОВ