

# Размышления о портах-убежищах

Вадим Волостных. Фото Алексея Даняева

*Я начал эту статью в марине Карлскруны, куда пресловутый июльский «мокрый шторм», затопивший Северную Европу, загнал нашу яхту «Шанс». Наверху бесновался ветер, шумел дождь, а я, уютно устроившись за штурманским столом, трудолюбиво обрабатывал статистику о балтийских яхтенных гаванях. В иной ситуации у меня просто не хватило бы на это ни времени, ни желания, а здесь анализировал ее не без удовольствия. В гавани думается именно о гаванях...*

Всякий раз, когда на тусовках разного уровня – от посиделок в кокпите до заседания Морского совета – речь заходит о развитии яхтенной инфраструктуры, все согласны, что число мест базирования необходимо наращивать, но стоит заикнуться о том, что их следует строить на хорошем европейском уровне, как слышишь: «Ну, брат, хватил! Куда уж нам до Европы!».

Конечно, это преувеличенное представление о европейских гаванях формируют и доморощенные «европейцы», не плававшие западнее Толбухина, но нуждающиеся в хрустальной мечте, и прокатившиеся по Средиземноморью на чартерной яхте пижоны, и даже мы сами, реально плавающие по Балтике.

Что мы видим за границей? Прикинув, куда «Шанс» заходил за последние пять лет, я сам поразился: ведь Котка, Ханко, Нюнесхамн, Вестервик, Висбю, Карлскрона, Хуннебостранд, Сванемолленхавн, Драгор и др. – это элитные марины. В иные мы попадали крайне редко и случайно. Вот по этим-то гаваням «голубого флага» и судят... Стоит перечитать хотя бы статью В. Гретова в № 209 «КиЯ», которую отличает восторженный тон описания элементарных рутинных процедур в хорошей марине.

А каково живется, точнее, каково базируется среднему европейскому яхтсмену? Где объективный критерий, позволяющий сопоставить качество нашей и зарубежной яхтенной инфраструктуры? В Европе ищут такой аршин, создавая формальные системы классификации и оценки. Лично мне известны две из них – британская и скандинавская, принятая в странах Северного Союза, кстати, весьма схожие между собой.

Европа разнообразна. Нет смысла сравниваться ни с ласковым Средиземноморьем, ни с суровой Атлантикой. Нас интересуют сходные по климату страны; вот и обратимся к побережью относительно спокойной, но зато замерзающей Балтики.

Точного количества яхт и гаваней в ней не знает никто; статистические дан-



ные разных стран отрывочны и несводимы. Приятное исключение – Швеция, где «Svenska Krussakklubben» ежегодно выпускает «Gasthamns Guiden», в котором дается подробнейшая и притом свежая информация обо всех гаванях, предоставляющих места для гостевых яхт. Давайте, поэтому, считать Швецию типичной европейской страной (бассейна Балтийского моря, естественно) и обратимся к тамошней статистике.

В справочнике за 2007 г. зарегистрировано 485 гаваней, из них 247 – на Балтийском побережье. Подчеркну, что все они – настоящие яхтенные порты, а не примитивные лодочные стоянки, которых тысячи. Эти 485 гаваней располагают 30–35 тыс. стояночных мест. Где же базируется еще чуть ли не миллион малых судов? Либо в частных гаванях яхт-клубов, куда посторонним хода нет, либо в необорудованных местах вдоль городских набережных, на задворках коммерческих портов, в отдаленных шхерах и т. д. Таким образом, в рассматриваемых балтийских гаванях швартуется менее четверти шведских яхт, и в них практически не бывает малых моторных судов. Для остальных перспективы в этом плане намного хуже. Начнем с того, что из 8.8 млн. шведов 2.6 млн. (каждый третий) хотят иметь судно; главным препятствием к осуществлению этих планов называют отнюдь не недостаток денег, а трудности с базированием.

Как же обстоят дела в элитной четверти? Я обработал статистику лишь по 247 балтийским, за исключением запад-

ного побережья и внутренних водных путей. Сколько же услуг может предложить идеальная марина? Скандинавская система классификации насчитывает их 33, британская – 32 (рис. 1).

По этому показателю яхтенные гавани отчетливо делятся на шесть групп. Не вдаваясь в детальную классификацию, взглянем на крайности. На правом фланге – дюжина марин (4.9% общего числа), чей набор услуг превышает 30. Все 33 удовольствия предоставляют только две – Нюнесхамн и Нючелинг. В этой же группе – и столь знакомые нам Висбю, Вестервик, две Карлскроны и несколько гаваней на «продвинутом» юго-западе Швеции, в которых не удалось побывать. К этому же уровню шведский справочник относит и близлежащие финские Ханко, Усуикаупунки, Экенес (Таммисари). Эта-то «золотая дюжина» и формирует у нас представление о марине европейского уровня. Здесь – обширные гавани (100–300 мест), хорошо защищенная стоянка, полное благоустройство, интересное в туристском отношении местоположение.

А вот на левом фланге – 31 (12.6%) гавань, оказывающая до пяти услуг, но, увы, – далеко не Рио-де-Жанейро. Представьте себе причал на 10 мест вблизи единственного гранитного «лба», где нужно швартоваться с отдачей собственного якоря. Ни гальяна, ни мусорного бачка, не говоря уже об электричестве и питьевой воде. И за эту радость просят 7 евро в сутки против 16–25 евро в маринах «золотой дюжины». Таковы

Бортшер, Стенсборг, Альтаппен. Слышали о таких?

Зачем я так много пишу об услугах? Поверьте, совсем не для того, чтобы разрушить хрустальную мечту доморожденных европейцев, которым будет больно узнать, что там, на Западе, реальность здорово уступает их фантазии. Хочется убедить читателя в следующем:

– зарубежный яхтсмен не настолько избалован, что не идет к нам по причине недостаточного количества и разнообразия услуг;

– преимуществ большого столичного города позволяют нам в Петербурге предложить за счет городской инфраструктуры 12–15 видов услуг без каких-либо усилий со стороны самого клуба (аптека, стоматология, продовольственные магазины и т. д.), а лишь проинформировав гостя о них.

Кстати, «птичка» в справочнике означает не наличие соответствующей услуги на территории самой марины, а возможность ее получения. Так, менеджер Хольмзунда (кстати, это марина из «золотой дюжины», 31 услуга) скромно указывает: «Ветеринар – 18 км». Он прав: мы позвоним – и доктор Айболит придет с визитом к вашему пёсику.

В конце концов, не в услугах потребительско-туристского толка привлекательность для иностранного и особенно русского яхтсмена. «Обойдусь я без банкомата, без стоматолога непосредственно в яхт-клубе и без железнодорожного вокзала». Нужны услуги базового, технического, характера (назовем их видами сервиса, что ли).

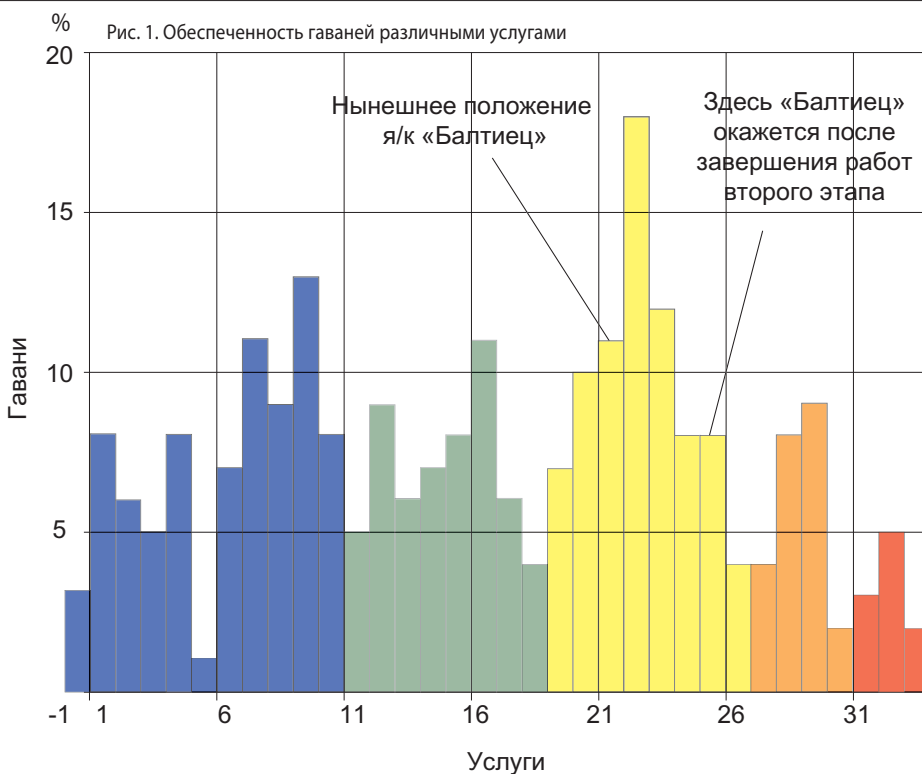


Из 33 я выделил 12 и попытаюсь проанализировать их более детально (рис. 2). Нужные электричество и питьевая вода доступны в 87–88% марин; неожиданно широко распространена зарядка газовых баллонов (58%), эта операция полезна для нас, но отнюдь не для иностранных гостей, кому наш пропан-бутан все равно не подходит.

Столь же естественна востребованность паркинга для автомобилей (75%). А вот о трейлерных слипах (здесь их называют рампами, что, видимо, правильное) разговор особый. В лучших маринах количество моторных судов не достигает 10% – лес мачт сплошной, без разрывов. Да и смотрятся моторные, по правде, чужеродно. Вот в гавань входит «Princess-38» и, попав после нескольких неудачных заходов между выстрелами, приступает к душераздирающей процедуре швартовки. Экипаж, громко голоса, буквально ползает по неудобной палубе, пытаясь дотянуться с высокого борта до низко расположенных рымов на выстрелах. А в кокпитах яхт появляются многочисленные зрители, наслаждающиеся зрелищем. «Мелочи» у причалов глубоководных гаваней практически не бывает. Ладно, крупные моторные яхты, видимо, «гнездятся» в столицах и больших городах, в заведениях типа стоковского КМК. Но в шхерных Финляндии и Швеции, в отличие, скажем, от Германии и Дании, объективная потребность в малых мотолодках и катерах сохранится; и где же их базировать?

В Карлскроне, например, кроме трех «настоящих» яхтенных гаваней я насчитал три десятка примитивных лодочных стоянок, а затем сбился со счета. Лодки стоят на буйках вдоль городских набережных, у мостков в камышевых заводях, у дверей вилл, на якорях вдали от берега и т. д. Все чаще среди них торчат и мачты яхт. Инфраструктуры – никакой, нет даже бачков для мусора. Но если в 30-тысячной Карлскроне с ее изрезанной береговой линией и хорошо защищенной акваторией это худо-бедно решает проблему, то как быть в других местах?

И путь решения проблемы четко обозначился: «мелочь» пересаживается на трейлеры. Лодка может храниться на даче, автостоянке или специальной площадке вдали от моря (в «сухом порту», как выражаются в нашем Комитете по транспортной и транзитной политике), а для ее нормальной эксплуатации нужны лишь слип-рампа и место, где можно оставить автомобиль с трейлером, пока хозяин резвится на волнах. Нужно ли говорить, как это актуально именно для



нашего города. Ну, а в Северной Европе 68% марин охвачены этим видом сервиса – очень показательно.

Следующие места занимают два вида услуг – обслуживание парусного вооружения (мачтовый кран) и двигателей. Можно отметить лишь преобладание парусного над моторным и похвалить качество кранов, очень простых и удобных в эксплуатации.

А вот проблема бункеровки (снабжения топливом) отодвинулась на скромное восьмое место, хотя в наших питерских дискуссиях считается едва ли не важнее электричества и пресной воды. То ли столь гипертрофированное внимание к «заправке» – пережиток «водно-моторной»\* эпохи, то ли «недожиток» новых русских, переносащих на приобретаемое судно автомобильные привычки. Местные яхтсмены относятся к этому много спокойнее. Вот гордый владелец стоящей рядом со мной новенькой, всего неделю от роду, «Hanse-371» сбегал с канистрой на близлежащую автозаправочную станцию и без всяких отрицательных эмоций заливает солярку в цистерну. А дело, между прочим, происходит в марине, относящейся к «золотой дюжине».

Напомню, что птичка в графе «дизельное топливо» у 43% марин означает лишь возможность получить соляр в данном пункте. А источник... Это может быть и автозаправка в радиусе до 3 км

\* Какой точный термин, не имеющий аналогов в других языках, нашел наш великий и могучий для этой категории людей: не моряк, не судоводитель, а так – «водномоторник».

(!), и кубический сварной бак с краном, ключ от которого, оказывается, хранится у буфетчицы соседнего бара, и т. д. Правда, в местах с большой плотностью яхтенного «населения» – Хельсинки, Стокгольм – проблема легко решается за счет «независимых» бункеровочных станций, принадлежащих нефтяным компаниям. Полноценными собственными бункеровочными причалами располагают от силы 20–25 марин, и это действительно – признак элитарности. Впрочем, местные капиталисты, воспитанные на критерии «стоимость – эффективность» не капризничают, требуя всего и сразу, а смотрят на вещи трезво: это дорого и нерентабельно для марин, редко посещаемых прожорливыми моторными монстрами.

Обеспеченность судоподъемными и ремонтными средствами была бы вполне достаточной, если бы большинству яхт не приходилось зимовать вдали от своих гаваней – на территории верфей, на отдаленных от моря площадках (в Свендборге, Дания – на вершине холма, возвышающегося над городом), вдоль набережных и возле домов владельцев. В результате развился своеобразный вид сервиса: грузовик-платформа с гидравлическим краном, способным поднять (спустить) у вертикальной стенки яхту весом до 5 т, а затем отвезти-привезти ее хоть к вашему дому, хоть на удаленную площадку. Так что возможность зимовки непосредственно на территории гавани – наше несомненное и важнейшее преимущество, здесь мы давно и прочно впереди Европы всей или, по меньшей

мере, северной ее части. Другое столь привычное для нас преимущество – это наличие рундуков, вызывающее черную зависть западных яхтсменов, которым данное удобство почти недоступно.

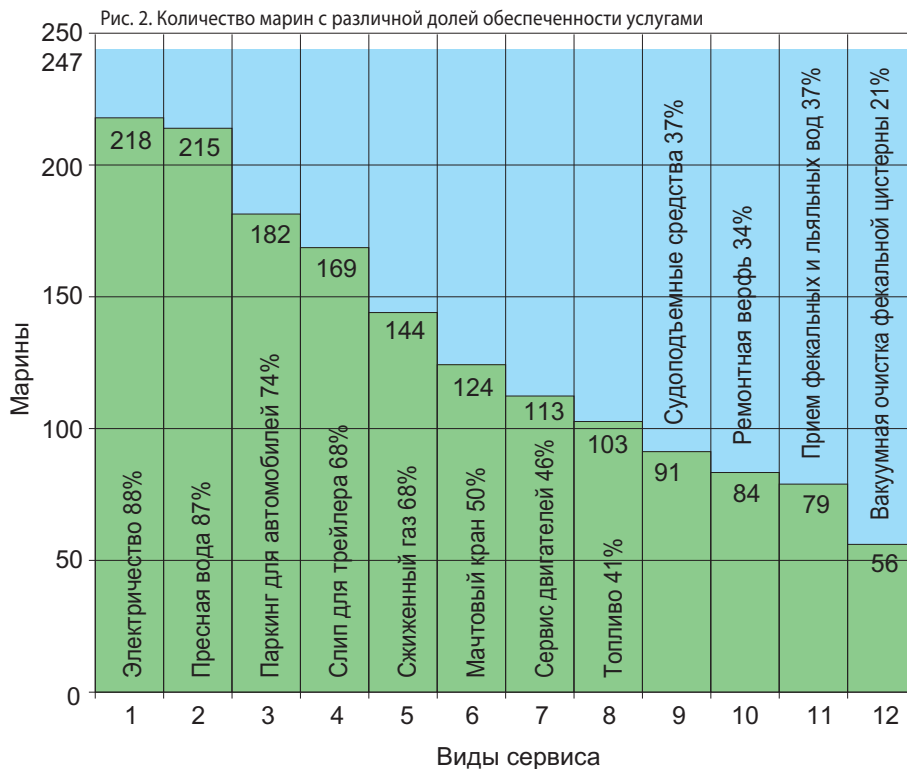
А вот положение с льяльными водами (32%) и фекальными массами (22%) внушает надежду. Пожалуй, мое поколение яхтсменов уйдет из жизни прежде, чем соответствующие требования станут жестко обязательными и нас перестанут пускать в Европу без фекальных цистерн с вакуумной очисткой.

Как видим, яхтенная гавань хорошего европейского уровня в Питере – дело вполне реальное, и, к примеру, наш «Балтиец» с его общим количеством услуг – 22 и 7 пунктами технического сервиса, а также ЦЯК, яхт-клубы БМП или Стрельнинский уже вошли, по скандинавской классификации, в хорошую «желтую» группу балтийских марин.

Подождите радоваться. До сих пор речь шла только о наборе услуг, номенклатура коих необязательна, а оцениваются они по двойной системе: есть – нет. Но существует еще и набор строго обязательных параметров, оценка которых ведется в баллах. Их немного, всего четыре: безопасность, среда, гальюны, душ.

По критерию безопасности 5 баллов получает гавань, обеспечивающая надежную, спокойную стоянку при любых природных катаклизмах – ураган, наводнение и т. д. Кстати, таковых здесь всего 21%. Еще 44% предоставляют нормальные условия стоянки при ветрах, обычных для данного района. А вот стоянка в оставшейся трети уже неудобна, а порой – при ветрах определенных направлений – опасна. Оценка учитывает и удобство подходов, и свободу маневрирования в гавани при различных ветре и волнении, и надежность швартовых устройств, пожарную безопасность и т. д. По этому критерию наши лучшие клубы смотрятся вполне достойно.

Самый сложный критерий – «среда». Он подразумевает экологическое состояние гавани, интенсивность движения (трафик) судов и автомобилей, внешний вид сооружений и зданий, порядок, организация приема гостей и сервиса, информация о достопримечательностях и окрестностях и т. д. Таким образом, это, в первую очередь, оценка организации службы в гавани, и она не может не быть субъективной. Тем не менее, по моим наблюдениям, и здесь место в первой четверти европейских марин вполне достижимо для питерских клубов. Выражаясь бюрократическим языком, эта



позиция закрывается с получением клубом «голубого флага».

А вот наличие душа и гальюнов оценивается количественно. Так, для получения отличной оценки на 10 гостевых мест нужно иметь одно «очко», а затем в пропорции 2/20; 3/30; 4/40; 5/50; 6/70; 7/100; 8/130 и т. д. плюс 1 на каждые 50 мест при хорошем качестве. Наблюдение показывает, что такая пропорция гарантирует отсутствие очередей даже в часы пик. Норматив душевых рожков выглядит так: 1/20; 2/40; 3/60; 4/80; 5/110; плюс 1 на 50 мест при хорошем обеспечении горячей водой и т. п. Эти нормативы относятся только к гостевым яхтам; для судов, постоянно базирующихся в гавани, потребность в «удобствах» намного ниже.

Не берусь оценивать ситуацию в других клубах и выставлять им оценки по скандинавской или иной шкале. В «Балтийце» мы взяли курс на достижение «хорошего» европейского уровня и, естественно, отслеживаем продвижение к нему. Сегодня клуб находится (см. рис. 1) в «желтой» зоне, а с завершением работ второго этапа – постройкой заправки, получения «голубого флага» и т. д. – окажется уже вблизи границы отличной, «оранжевой» группы, войдя в первый квантиль (20%) балтийских марин.

Мои размышления прерывает визит соседа по причалу, британского яхтсмена. Тони Гарретт вдвоем с женой Кристиной на 28-футовой яхточке «Tobias» постройки 1969 г. возвращаются из Петербурга в Лондон. На счету бывалого моряка – трансатлантический

переход на этой же яхте, другие дальние плавания. Есть о чем поговорить, но разговор естественно переходит на питерские впечатления. Он с английским юмором вспоминает, как в ресторане где-то около «Ленэкспо» съел самый дорогой в своей жизни обед за 90 фунтов стерл. Перевозу разговор на наши яхт-клубы, набор услуг, сервис и т. д. И тут Тони внезапно произносит пятнадцатиминутную эмоциональную лекцию о гальюнах и душах... «Главное – внимание к деталям!» – вещает он. Затем следует подробная инструкция, каким должно быть сочетание индивидуальных и коллективных (семейных) душевых кабин, как устраивать стоки, располагать полки, сохранять сухими ноги при надевании штанов и т. д. Я, конечно, знал, сколь важную роль в западной цивилизации играет культ отхожего места, но чтобы до такой степени...

И все же путь наших яхт-клубов к европейскому признанию лежит через гальюны и души; с остальным дело обстоит не так уж плохо. Полагаю, что если город волнуется проблема привлечения для иностранных яхтсменов, то следовало бы подарить нескольким яхт-клубам «удобства» (по 15 «очков» и 10 душевых рожков), чтобы снять остроту проблемы на ближайшие полвека! Все остальное может быть сделано самими клубами на малобюджетной основе, главным образом организационными методами. Именно с этой точки зрения полезно попристальнее изучить опыт западных марин. Как же живут и управляются зарубежные балтийские марини и яхт-клубы?

Нужно начать с их тесной связи с государственными и особенно местными властями. Мне не встречались клубы и марины, владеющие территорией и, тем более, акваторией на праве собственности. Если есть необходимость в строительстве сложных и дорогостоящих гидротехнических сооружений – набережных, молов, капитальных пирсов и т. д., то они возводятся за счет местного бюджета либо – реже – путем обременения инвесторов, строящих порты (Висбю, Драгор).

Затем возможны два принципиальных решения – муниципалитет сам управляет гаванью или сдает ее в аренду коммерческой марине либо яхт-клубу. Возникают, естественно, бесчисленные варианты с субсидиями, льготами и т. д. применительно к местным условиям. Рассмотрим конкретные примеры.

В юго-восточном пригороде Копенгагена, по соседству с аэропортом, расположены гавань Драгор и одноименный поселок. Драгор – классическая муниципальная марина. Старая, рыбацкая, существует с 1597 г. С угасанием рыболовства в ней стали размещаться яхты, но и немногие промысловые суда продолжают тут базироваться. В 70-х гг. XX в. муниципалитет построил новую гавань на 750 круизных яхт; с постройкой моста через Зунд освободился паромный ковш; затем удалось приспособить для стоянки малых судов ров вокруг старого форта. В результате флот – от «Оптимистов» и каноэ до 62-футовых парусных яхт – численностью 2050 единиц обеспечен не только причальным фронтом, но и площадками для зимнего хранения. Зрелище впечатляющее! Все очень скромно, но порядок идеальный. Бережно сохраняются исторические объекты. А управляет этим гигантским хозяйством штат из... пяти человек: харбормастер, его помощник, делопроизводитель (на полставки) и двое рабочих – умельцев, мастеров на все руки. Одного из них, немолодого и очень солидного, я застал за уборкой гальюнов и душей. Их мастерская и бытовые помещения отлично оборудованы, но к яхтам они никакого отношения не имеют. В дополнение к этому штату летом нанимают двух студентов для сбора платы за стоянку гостевых яхт. А они в прошлом году провели свыше 8000 судов-суток, т. е. раз в 20–30 больше, чем во всем Петербурге. В то же время отдельного гостевого причала в Драгоре нет.

Харбормастер Бент Кофид объясняет: «Мы просто учитываем все временно свободные места. Понятие «мое место» отсутствует, всякий швартуется,

где укажут». И эта нехитрая организационная мера, проводимая твердой рукой Бентом, приносит клубу около 1.2 млн. датских крон ежегодно.

Бент, в прошлом морской офицер, руководит гаванью 28 лет и фактически создал современную первоклассную марину. Он охотно («Я ведь муниципальный служащий, у меня нет коммерческих тайн») рассказывает: «Расходы марины в 2006 г. официально составили 5.2 млн. датских крон в год, доходы – 4.0 млн. Разница покрывается из муниципального бюджета, ведь гавань – важнейший социальный объект и главная достопримечательность города, вокруг нас кормятся торговля, общепит, сервис и т. д.».

Не будем вдаваться в тайны муниципальной бухгалтерии (в марине даже нет своего бухгалтера, все централизовано); здесь наверняка наличествует некий внутрихозяйственный оборот. Обратимся к отдельно взятому яхтсмену. Базирование яхты полутонного класса обходится владельцу в 11 000 датских крон в год (из них 5000 – за швартовку на плаву и 6000 – за зимнее хранение на берегу) плюс отдельная плата за электричество.

А как же организована внутренняя жизнь коллектива? В нее харбормастер практически не вмешивается, хотя при нем и имеется чисто совещательный совет, в который своих представителей делегируют общественные организации. Именно их забота – жизнь в марине. Здесь действуют два яхт-клуба (так сложилось), которые проводят спортивную работу, учебу, обучают молодежь (40 «Оптимистов») и т. д., но не касаются инфраструктуры. Кроме того, здесь функционируют каноэ-клуб, дайверы, рыболовы и даже... охотники (в Даниито!). Моторники никаких организаций не образуют, они объединяются, когда что-то угрожает их интересам, а так это – «аморфная масса постояльцев». Сервисом же заняты независимые фирмы: ремонтная верфь, моторная мастерская, магазинчик яхтенных товаров, ресторан, рыбный ларек и т. д., арендуемые помещения у муниципалитета.

Какие же проблемы волнуют руководителя огромной муниципальной марины?

Во-первых, бурный рост размеров судов и их насыщенности электрооборудованием, что способствует многократному увеличению энергопотребления. «Теперь яхтсмен выскакивает на причал со швартовым концом в одной руке и штепселем – в другой». Сети никогда не

проектировались на такие нагрузки и требуют замены, а это ужасно дорого.

Во-вторых, яхтсмены мечтают о рундуках. Поскольку Драгор располагает значительным, по европейским меркам, резервом территории, здесь планируется построить первый блок стандартных (2×3 м) рундуков и сдавать их яхтсменам. Мой рассказ о нашем стандарте – 28 м<sup>2</sup> в непосредственной близости к местам швартовки и зимнего отстоя – вызывает у Бента, как, впрочем, и у других европейцев, грустную усмешку: «Ну, нам об этом мечтать не приходится».

А теперь обратимся к другой гавани «золотой дюжины» с очень схожим названием – Karlskrona Dragsu Utkik, но с диаметрально противоположным содержанием. Это естественная гавань, не нуждающаяся в каких-либо гидротехнических работах. Сюда, в 20-х гг. прошлого века из центра города был переведен ведущий свою историю с 1850-х гг. яхт-клуб. Обустроивался он собственными силами, создав инфраструктуру, отвечающую уровню «золотой дюжины». Сегодня в клубе – 130 стояночных мест, удивительно ровный судовой состав (парусные яхты длиной около 35 футов). Гостевые яхты принимаются в небольшом количестве, лишь на временно освободившиеся места. Есть простой, но удобный поперечный судоподъемный слип, хорошая площадка для зимнего хранения яхт, обширный клубхауз (аж полтора этажа!), в подвале которого оборудована хорошая общественная мастерская, рундуки-не



рундуки, но индивидуальные ячейки в общем складе. И при этом удивительно низкий уровень членских взносов – 3–3.5 тыс. шведских крон в год. Правда, периодически собираются целевые взносы. Дело в том, что в клубе нет ни одного наемного работника; правление существует на общественных началах. Посторонние специалисты или фирмы нанимаются только для выполнения конкретных работ. Такой вот аутсорсинг!

Мало этого: каждый член клуба отработывает 5–10 дней в год. Не выходит на суббота, чтобы, поковыряв пару часов лопатой и покалякав, как все неправильно организовано, тихо смыться, а продуктивно отработать полную смену или сутки. Они несут охрану и дежурство, выполняют хозяйственные работы, что-то строят и ремонтируют. От общего дела нельзя отлынить, да среди них этакого «нового шведского», произносящего: «Пусть мне сделают, я заплачу», и не найти. Им интересно друг с другом, нравится развивать свой клуб. Тут уж мне взгрустнулось: чтобы вырастить такой коллектив, нужно три-четыре поколения...

Ну, а те, кто не приемлет коллективизм, идут в коммерческие марины, где платят на порядок больше. В коммерческих маринах – ничего неожиданного. Поддерживают и развивают инфраструктуру, взимают плату с гостей, вымогают льготы и субсидии у властей и извлекают прибыль. Кстати, рентабельность этого бизнеса

невысока; главная приманка – низкая капиталоемкость. Первоначальные затраты либо прямо финансируются, либо кредитуются и субсидируются властями. Социальная значимость, понимаете ли... Может быть, именно по этой причине и марины, и яхт-клубы, легко сбиваются в союзы, ассоциации и т. д. В этих объединениях мало формализма. Они возникают в силу осознанной необходимости и делают только полезное: вырабатывают и отстаивают общую позицию во взаимоотношениях с властями, надзорными органами, экологами; обучают и повышают квалификацию персонала; издают справочники, пособия, рекламу.

Особенно выделяется среди них программа «Голубой флаг». Реализует ее некоммерческая неправительственная организация FEE – Фонд экологического образования, насчитывающая дочерние организации в 46 странах. Программа стартовала в Европе в 1987 г. со скромной целью – нацелить пляжи на выполнение требований Евросоюза к качеству воды. Идея оказалась удачной, распространилась и на марины, перечень критериев расширился, и сегодня «голубой флаг» – знак эксклюзивности. Руководители гаваней высоко ценят его и настоятельно рекомендуют и нам в России бороться за него.

В Копенгагене мне удалось посетить международный координационный комитет «Голубого флага». Работа поставлена серьезно: дважды в год заседает компетентное международное жюри,

присуждающие сначала сертификат пилотного этапа, а затем – и сам «голубой флаг». К началу 2007 г. уже 3200 марин и пляжей в 36 странах получили его. Получение его русским клубом сразу снимает вопрос, достигим ли у нас европейский уровень или нет? Пока только стоянка «Франкарди» имеет такой флаг, а «Балтиец» получил сертификат пилотного этапа. Что же, лиха беда начало.

На этой оптимистической ноте и хотелось бы закончить статью, которую я дописываю у таможенного причала Таллина, где, увы, снова пришлось укрыться. В город гостеприимные эстонцы, естественно, не пускают, а волны, перекатываясь через мол, стремительным домкратом хлещут по палубе, навевая мысли грустные.

Да, несколько яхт-клубов города уже приближаются к хорошему европейскому уровню и, несомненно, достигнут его в ближайшее время. Несколько сот судозаходов иностранных гостей мы можем принять на привычном для них уровне сервиса и услуг. Но ведь не для иностранцев же живем. А что же ждет нас? Генеральная схема предусматривает создание 2800 мест в действующих яхтенных гаванях и резервирует площадки для постройки еще 1000–2000 мест (яхтенных, а не моторных). А требуется нам, как известно, не менее 40 тысяч. Думаю, что наши яхтсмены, сегодняшние и будущие, согласились бы получить их, даже на нижесреднем европейском уровне.

