

Светлана Хабирова. Фото К. Константинова

Зимняя стоянка: высокий дефицит при невысоком качестве

Уличный постой

Современные технологии консервации двигателя и систем яхт позволяют хранить их на улице, под тентом. Существуют специализированные фирмы, которые оказывают услуги по консервации яхт, однако стоить это будет в Москве и Петербурге от 45 тыс. руб. В других городах России – от 28 тыс., но там, как правило, эта услуга редко пользуется спросом: судовладельцы сами консервируют системы судна.

Большинство яхт-клубов способно обеспечить своих клиентов местами для зимней стоянки, однако условия такого хранения устраивают далеко не всех судовладельцев. Во-первых, стоимость такой стоянки под открытым небом на территории яхт-клубов в Москве и Петербурге – от 4 тыс. руб. в месяц, в Самаре и Нижнем Новгороде – от 2 тыс. руб., но приемлемость цен нивелируется главным недостатком: на редкой стоянке вам будет гарантирована сохранность яхты. Именно по этой причине судовладельцы из Москвы и Петербурга предпочитают ставить лодку на зиму в Скандинавии: в пересчете на российские деньги цена – та же самая, а о сохранности лодки и говорить не стоит, так как это само собой разумеется.

По мнению ряда экспертов, причина отсутствия нормальных условий на открытых стоянках – в нежелании руководства клубов развивать внутреннюю инфраструктуру. Так, петербургский Центральный яхт-клуб (ЦЯК) – единственный в городе, в распоряжении которого на основании долгосрочной аренды находятся 11 га свободной земли. Таким образом, уверенность в завтрашнем дне открывает возможности для развития инфраструктуры.



В Москве и Санкт-Петербурге владельцы яхт вынуждены заботиться о зимней стоянке своего судна с самого начала навигации, поскольку спрос на места в теплых эллингах значительно выше предложения, отсюда и цены, которые намного превышают среднеевропейские. Вследствие этого многие из них на зимовку уходят за границу. В российских городах, что находятся в глубине страны, от добра добра не ищут и хранят яхты на открытых стоянках, закрыв тентами, или в холодных тещинных гаражах.

Правда, долгое время работы по благоустройству территории не велись, клиенты клуба расхаживали на зиму по другим стоянкам, вводили свои яхты за рубеж, и лишь небольшое количество катеров разрозненно зимовало на трейлерах в ЦЯКе. Наконец нынешней осенью руководство клуба начало оборудовать организованную открытую зимнюю стоянку. Цена – средняя по городу: от 5 тыс. руб. в месяц, но стоянка заполнена на 30%, так как привлечением клиентов ее организаторы не занимались. В навигацию 2009 г. руководство ЦЯК планирует проводить рекламную кампанию, что при наличии оборудования для спуска-подъема судов, обеспечении сохранности и разумных ценах может сделать эту площадку конкурентной заграничным стоянкам на открытом воздухе.

Катера во многих городах России, например, в Самаре, Тольятти, Тюмени, судовладельцы предпочитают хранить на автостоянке. При той же

цене, что и в клубах, судовладелец получает гарантию сохранности своего катера. С холодными крытыми стоянками для них дело обстоит проще, поскольку их организация не требует больших вложений. Владельцы ангаров больше заботятся об обеспечении своих клиентов полным спектром услуг: от подъема катера из воды и мойки подводной части корпуса до его спуска на воду весной следующего года. Клиент избавляется от хлопот по погрузке трейлера, крана, все вопросы с постановкой на зиму решаются в клубе, во время подъема катера. Так как ангар зарабатывает только в течение полугодия, предприниматели, как правило, арендуют его именно на этот срок или в течение лета развивают на этих площадях какой-либо другой вид бизнеса. Цены на такие стоянки, включающие полный пакет услуг и гарантию сохранности, оправданны: чаще всего они раза в 1,5 – 2 выше стоимости стоянки на воде.

Пустите погреться!

На форуме нашего журнала несколько раз за сезон читатели поднимают вопрос о необходимости теплого хранения яхт. Где зимовать судну, зависит от материала, из которого сделан его корпус. Речь идет прежде всего о стеклопластиковых судах «сэндвичевой» конструкции, когда между слоями пластика проложен либо пенопласт, либо двухкомпонентная пена. За время навигации через микротрещины в стеклопластике в пену попадает влага. Поскольку коэффициент теплового расширения у пластика и пены разный, такой «бутерброд» плохо переносит переходы через «ноль» градусов. Каждая пережитая яхтой зима добавляет скрытых повреждений, приводит к развитию осмоса. После двух-трех зимовок скрытые повреждения растут в геометрической прогрессии. Таким яхтам нужно зимовать только в отапливаемом помещении.

Есть яхты, корпус которых «морозостойчив», однако хозяева предпочитают хранить их также в тепле, так как от низких температур портится мебель и обшивка салона.

Еще часть судовладельцев сомневается в высокой квалификации специалистов фирм, занимающихся консервацией яхт, и, чтобы избежать хлопот и головной боли, они предпочитают хранить свои катера в отапливаемом помещении без особых подготовительных работ. При этом выбор мест, цен и условий теплой стоянки невелик.

Не каждый яхт-клуб может предложить своим клиентам такой сервис. Клубы, расположенные в городской черте, находятся на очень ограниченных территориях: понтоны – на воде, на берегу – лишь пост вахтенного и иногда кафе, места даже для открытого зимнего хранения нет. Остается искать место на коммерческих частных теплых стоянках. В Москве и Петербурге хранить яхту в тепле сегодня предлагают предприниматели, оборудовавшие для этого бывшие производственные площади или новые специализированные сооружения. Мест мало – цены высокие. Так, в Москве сегодня действуют два теплых эллинга – в клубе на Пироговском водохранилище и в поселке «Зеленый мыс». Общая площадь помещений – 10 тыс. м², что позволяет вместить до 140 яхт длиной 12 – 16 м. Из-за отсут-

ствия конкуренции хозяева эллингов установили цену в размере 2.5–3 долл. за 1 м² в сутки, тем не менее уже забронирована большая часть мест на зиму 2009/2010 г. В окрестностях Петербурга также есть несколько подобных стояночных объектов, которые предлагают места по таким же ценам.

По словам эксперта в области береговых технологий из компании «PNN Consulting» Павла Новоселова, проблема зимнего хранения особенно остра для мегаяхт. Так, если трейлерный катер можно поднять на берег и по автодороге доставить к месту зимовки, то место подъема из воды негабаритной яхты и теплая стоянка должны находиться в границах яхт-клуба. При этом редкий яхт-клуб того же Петербурга может похвастаться наличием крана грузоподъемностью более 50 т. К тому же в клубных эллингах существует ограничение по габаритам яхты: не более 8–10 м в высоту и 4 м в ширину.

С 90-х гг. мегаяхты стали принимать на хранение судостроительные заводы, но ввиду отсутствия конкуренции и огромного спроса на места производственники подняли цену на зимнее хранение до необъяснимых величин, условия же ценам не соответствуют. Так, на петербургском заводе «Алмаз» стоимость шестимесячной теплой стоянки составляет 15 тыс. евро, плюс 8 тыс. евро за спуск и подъем яхты. Еще 3 тыс. евро судовладелец должен потратить на стропы для этих процедур. Яхту устанавливают в работающем цехе, и к весне корпус и палубы покрывается толстым слоем металлической пыли. Заметим, что в Финляндии стоянка на тот же период с полным спектром услуг обходится российскому клиенту в общей сложности в 25 тыс. евро.

Невеста без места

Что мешает предпринимателям развить рынок «теплых» мест хранения судов? Препятствием в большинстве случаев становится нестабильное положение клубов. Даже если у него есть полгектара свободной земли, то ее не всегда можно использовать под строительство эллинга. Поскольку клубы занимают территории на основании краткосрочных договоров аренды, КУГИ и КГА не дают согласия на ведение капитального строительства на таких участках. А некапитальное, учи-

тывая объем необходимых вложений, инвесторов не интересует. И это при том, что яхт-клуб по известным причинам, упомянутым выше, является идеальным местом для строительства таких эллингов.

В то же время, например, в Петербурге все теплые зимние стоянки в перспективе до 2012 г. будут вынесены за пределы города, как правило, на сухопутные участки. Власти аргументируют это тем, что город не может отдавать большие площади дорогой земли под «гаражи». Но, по мнению экспертов, разумнее руками инвесторов реанимировать заброшенные производственные помещения, расположенные в городской черте. Инвестор облагородит прилегающую территорию и сам ангар, в городской бюджет пойдут налоговые отчисления, а судовладельцы получат возможность хранить свои яхты в нормальных условиях.

Очевидно, что дефицит зимних стояночных мест – открытых, закрытых теплых и закрытых холодных – создается искусственно. Сказывается и недостаток нормативно-правовой базы, не дающей инвесторам и клубам уверенности в завтрашнем дне. Это порождает отсутствие инициативы. Большую роль играет и всегдашнее русское желание «все сразу и сейчас». Так, финны окупаемость теплой стоянки в течение 8–10 лет считают нормальной, в России же, если через три года проект не приносит прибыли, его называют провальным.

