

Что нам стоит клуб построить?

«Потенциал для развития яхтенного бизнеса в России есть: накоплен опыт проектирования и строительства марин, растет численность маломерного флота. Остается только устранить преграды, стоящие на пути развития этого бизнеса», – к такому выводу пришли участники первой международной конференции «Девелопмент яхт-клубов», которая состоялась в Москве 22–23 октября.



Марина в загородном комплексе «Гелиопарк Эммаус клуб Отель» (Тверская область)

«Белые пятна» и «черные дыры»

Одной из основных целей мероприятия, организатором которого выступила Национальная академия девелопмента и градостроительства (Москва), стало выявление причин, препятствующих развитию яхтенного бизнеса в России.

«Если на водном пути следования из Москвы в Сочи у вас нет друзей, то пройти этим маршрутом на яхте будет хлопотно: на всем его протяжении нет плавучих заправочных станций, негде пришвартовать яхту на ночлег и пополнить запасы питьевой воды, некуда выбросить мусор», – такой вывод сделал из своего летнего похода на собственной яхте депутат Государственной Думы Аркадий Баскаев.

По мнению заместителя начальника ГИМС МЧС России Николая Дяблова, главной причиной слабого развития нормальной яхтенной инфраструктуры

является отсутствие узконаправленных законов, призванных регулировать организацию и деятельность яхт-клубов. В своей работе инвесторы и владельцы марин ориентируются на требования Водного и Земельного кодексов, при этом ни в одном из этих законов даже не встречаются термины «яхт-клуб», «марина» или «яхтенный порт».

Расплывчатость же понятий сделала невозможной продолжение работы законодотворцев: новый Водный кодекс вступил в силу 1 января 2007 г., а соответствующие ведомства до сих пор не разработали нормативные требования к объектам маломерного флота. Именно по этой причине за последние два года в Москве и Московской области не подписано ни одного договора на водопользование, по одному заключено в Санкт-Петербурге и Самаре.

Еще один тормоз в развитии яхт-клубов – это механизм приобретения

инвестором земли для реализации своего проекта. Пути здесь два: покупка права аренды участка на торгах либо целевое выделение земли. Правда, например, в Северо-Западном федеральном округе с 2007 г. по распоряжению губернатора «целевка» отменена, и право аренды на все земельные участки можно реализовать только с торгов. А, как известно, торги – это повод многократно увеличить первоначальную стоимость участка. Таким образом, инвестор, у которого в основном есть ресурсы для освоения земли, не в состоянии отдать неоправданно большую сумму, до которой вырастает цена аренды земли на аукционе.

Но получение земли – это только полдела. Далее следует согласовать документы с огромным количеством инстанций. Так, для сдачи проектной документации в службу государственного строительного надзора и экспертизы

необходимо пройти почти два десятка различных организаций. Процесс этот нужный и, как считают сами строители, выполнимый. Однако нужно считаться и с местным региональным законодательством, которое в некоторых случаях оказывается более значимым и сильным, чем федеральное.

Намерения местных властей, устанавливающих дополнительные требования, благие: ужесточить контроль над предприятием, деятельность которого связана с водопользованием. В то же время сказывается негибкость отечественной законодательной системы. В начале 90-х гг. тогдашний губернатор Московской области подписал постановление, запрещающее эксплуатацию маломерных судов на подмосковных водохранилищах. Парадоксально, но факт – большая часть яхт-клубов Москвы с конца 30-х гг. находится именно на водоемах Подмосковья. На сегодняшний день документ официально не отменен, и любой нынешний местный чиновник, по субъективным соображениям решивший затормозить строительство яхт-клуба, может прибегнуть к действию этого запрета.

По мнению эксперта в области береговых технологий Павла Новоселова (Москва), первоочередной задачей заинтересованных лиц или структур должно стать четкое определение марины, яхт-клуба и яхтенного порта. Затем потребуются законодательная инициатива о включении в профильные отечественные законы пунктов, регулирующих деятельность подобных объектов. С такой инициативой готов выступить депутат Госдумы Аркадий Баскаев. Будучи также президентом Региональной ассоциации яхт-клубов и владельцев маломерных судов, он планирует рассмотрение вопросов развития яхтенной инфраструктуры на заседаниях правительства Москвы и Московской области. Поскольку эти вопросы актуальны для многих городов России, А. Баскаев предложил полномочия своей общественной организации расширить до уровня всероссийской, так как это поможет консолидировать силы всех заинтересованных в решении прежде всего назревших проблем законодательного характера. В самые короткие сроки организаторы конференции представят депутату про-

граммный документ, который станет стартовым.

По доходу и расход

По данным ГИМС МЧС России, сегодня в нашей стране зарегистрировано 1.2 млн. маломерных судов. При этом около 80% из них – это недорогие моторные лодки, владельцы которых – люди среднего социального слоя.

В то же время цены на стояночные места в России значительно превышают стоимость стоянки у причала в яхт-клубах ближайших соседей – Прибалтики и Финляндии. Например, средняя цена стояночного места для 12-метровой лодки в месяц в Петербурге и Москве составляет от 9 тыс. руб. В яхт-клубах Латвии 12-метровую яхту можно поставить в пересчете на российские деньги в среднем за 2000 руб. в месяц, в Финляндии – за 3400 руб. Собственно, это и есть та адекватная сумма, которую способны и готовы платить владельцы недорогих плавсредств.

Поскольку основная статья дохода яхт-клуба – средства от продажи стояночных мест, можно предположить, что сам по себе такой клуб окажется нежизнеспособным. Денег, собранных с «постояльцев», едва хватит на содержание штата работников стоянки. А на какие средства яхт-клубу строиться и развиваться? Зарубежный опыт показывает, что клубам не выжить без поддержки муниципалитета. Так, все яхт-клубы Финляндии – общественные организации. Понимая социальную значимость таких объектов, городские власти сдают им в аренду территории практически бесплатно, так же как и все причальные сооружения, собственником которых является город. А вот ремонт причалов – обязанность хозяина.

Как показывает многолетняя зарубежная практика, социально направленные клубы – вовсе не обуза для городского бюджета. По словам председателя правления «Applied Technology and Management Inc.» Эдварда Моджелевски, в Северной Америке и Европе популярны яхт-клубы, которые способны принимать клиентов разных социальных слоев. В таких маринах – один подходной фарватер, с которого элитные и рыбацкие катера расходятся

к своим причалам, находящимся в противоположных сторонах бухты. Стоимость стояночного места для небольших катеров, владельцы которых выходят в море исключительно на промысел рыбы, составляет 40% стоимости стояночного места для элитных яхт. Ремонт и содержание причальной инфраструктуры в рыбацком секторе клуба осуществляется за счет общего клубного бюджета, который пополняется в основном из средств более обеспеченных клиентов. При этом рыбаки обязаны продавать часть свежего улова на рынке, торговая инфраструктура которого предоставляется владельцем клуба. Компромисс найден: рыбаки получают доход от продажи рыбы и морепродуктов, а владельцы дорогих яхт имеют возможность покупать свежую рыбу по ценам, несколько ниже средних городских. Состоятельные судовладельцы довольны таким сервисом, в подобные яхт-клубы стоит очередь из клиентов. Как видим, яхт-клуб большой прибыли в городской бюджет не приносит, но и убытков от него нет. А есть только довольные горожане – яхтсмены и рыбаки, которые могут заниматься любимым делом, а также гости города, выбирающие благоустроенные набережные в качестве излюбленного места для прогулок.

Таким образом, при создании социально значимых яхт-клубов город решает несколько задач. Как пояснил командор «Водно-моторного клуба №1» Олег Канаев (Санкт-Петербург), только на базе таких водно-моторных и яхтенных клубов, а не коммерческих, можно развивать детский и массовый спорт, а значит, реализовывать соответствующие социальные программы. Кроме того, за счет ресурсов таких клубов в городе будет решена проблема дефицита стояночных мест. Впоследствии это приведет к снижению средней стоимости стояночных мест. Муниципалитет же получит гарантии того, что береговые линии в границах города используются по назначению, полноценно и эффективно. При этом город остается собственником гидротехнических сооружений и, следовательно, сможет менять арендатора в случае невыполнения им условий соглашения или нецелевого использования участка.

Участники конференции вспомнили о социальном проекте, который реализовывался в Ленинграде в 70-х гг. Тогда администрация морской столицы задалась целью развивать технические виды спорта, в том числе водно-моторный. Для этого были созданы условия для возникновения социально направленных клубов. В рамках этой программы было организовано специальное проектное бюро для планировки клубов. Земля под такие объекты выделялась в бессрочное пользование, затем предоставлялись льготы по арендной плате.

Этот хорошо забытый механизм реанимировала и оптимизировала администрация Тверской области. По словам помощника губернатора Тверской области Николая Иванова, администрация области сейчас формирует рынок коммерческой земли под размещение яхт-клубов, по преимущественному праву в рамках действующего законодательства выкупая прибрежные земли сельхозназначения. Затем на-

значение этих участков меняют на рекреационное и выставляют их на сдачу в аренду или на продажу. Таким образом местная администрация влияет на формирование цен на рынке земли, удерживая их на разумном уровне. Инвесторам-строителям яхт-клубов предоставляются компенсации по кредитам, а также налоговые льготы, причем после трех лет целевого использования инвестор может оформить участок в собственность. Региональная администрация взяла на себя функции рекомендательного органа, координирующего развитие инфраструктуры для объектам маломерного флота, поэтому перенасыщения однотипными клубами не произойдет.

Благодаря созданию таких благоприятных условий для развития бизнеса в настоящее время в области действует шесть яхт-клубов, еще пять находятся в стадии строительства: проведение целенаправленной политики делает регион привлекательным для притока капитала.

Интересным и полезным для россиян оказался «итальянский механизм», с которым познакомил управляющий директор «MarTech» Андреа Ритосса (Италия). В зависимости от объема инвестиций, вложенных в строительство клуба, земля предоставляется в аренду на срок от 50 до 70 лет. Кроме того, клубы имеют земельные налоговые льготы.

Сейчас, в условиях мирового финансового кризиса, когда инвесторам сложно получить кредиты на строительство, заявки на участие в торгах перестали поступать, и разговоры о развитии яхтенного бизнеса могут показаться несвоевременными. Специалисты прогнозируют замедление роста численности отечественного маломерного флота в будущем году. Но наличие достойной инфраструктуры в отечественных яхт-клубах и разумные требования таможенных и пограничных законов могут привлечь в страну серьезные деньги путем развития иностранного туризма.

СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КЛУБ - 25 ЛЕТ WWW.STK-PATRIOT.RU

«ПАТРИОТ» **MERCURY** #1 On The Water

Silver MASTER ALUMINIUM BOATS МНЭВ и К^о Uttern

**СИЛА
КРАСОТА
ИНТЕЛЕКТ**

**70
MERCURY
ЛЕТ**

ФАНАТОВ «MERCURY», С ЮБИЛЕЕМ И НОВЫМ ГОДОМ!