

КОНЦЕПЦИЯ РАЗВИТИЯ ЯХТИНГА В КРЫМУ: СОЗДАНИЕ ИСПЫТАТЕЛЬНОГО ПОЛИГОНА ДЛЯ БИЗНЕСА И ЗАКОНОТВОРЧЕСТВА В ТУРИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

В. В. Малько, А. А. Марков, И. Ю. Тамойкин

Межрегиональная общественная организация «Ассоциация развития яхтинга», г. Ялта;
Общественная комиссия по развитию яхтинга при Госдуме ФС РФ, г. Москва

Содержание

1. Важнейшие используемые термины и понятия
2. Некоторые социально-экономические показатели развития яхтинга в средиземноморско-черноморском бассейне (по открытым источникам 2010-15 гг.)
3. Основные правовые проблемы, препятствующие развитию яхтинга в России и предложения способов их решения.
4. Цели и задачи проекта.
5. Выводы.

1. Важнейшие используемые термины и понятия.

База-стоянка маломерного флота – оборудованная в соответствии с требованиями законодательства круглогодичная или сезонная стоянка для безмоторных, парусных, парусно-моторных и моторных маломерных судов без пункта пропуска через государственную границу.

Инфраструктура марины - офис управления марины, коммунально-хозяйственный блок (в возможных сочетаниях: душевые, туалеты, прачечная, гостиничный комплекс для экипажа, пассажиров и туристов, обучающие, спортивные и детские морские центры, магазины, барно-ресторанный комплекс, офисы яхтенных брокеров, компаний по обслуживанию и ремонту яхт, мастерские, склады, автостоянки, вертолётодомы, концертные площадки и т.д.).

Маломерное судно (МС) – в соответствии с законодательством РФ – судно длиной до 20 м и предназначенное для отдыха на воде; в мировой практике максимальная длина МС определяется 24 м.

Марина - яхтенный порт (стоянка) с инфраструктурой, на акватории которого обеспечивается круглогодичная или сезонная стоянка плавсредств (парусных, парусно-моторных, моторных яхт, катеров, лодок и других безмоторных и моторных плавсредств) с экипажем или без него, с возможным предоставлением определенного комплекса или отдельных услуг (погранично-таможенное оформление, безопасная стоянка и навигация, охрана, полноценный гостиничный сервис, бытовые услуги, утилизация отходов, техническое, транспортное и информационное обслуживание, предоставление средств связи, услуги по судовому снабжению, в т.ч. заправка топливом, водой, продуктами питания, ремонтные работы и т.п.) (**Рис. 1**).

Рисунок 1. Современная крупная хорватская Марина «Далмация»

(источник: <http://www.201m.ru/program/sight.html>)



Парусный спорт – вид спорта, связанный с использованием парусных и парусно-моторных маломерных судов.

Федерация парусного спорта – общественная организация, сфера деятельности которой связана с развитием парусного спорта.

Чартер – возможность аренды яхты в туристических целях в яхтенном порту вне зависимости от гражданства арендатора со всем сопутствующим комплексом услуг.

Яхта – прогулочное судно для отдыха и автономного плавания более 6 м длиной, как правило - с санузлом, кухней, спальными каютами и другими удобствами. Спортивные парусно-моторные и моторные яхты не обязательно соответствуют этому определению.

Яхтинг (в широком понимании термина) – весь комплекс существования разнообразных отечественных и зарубежных маломерных и прогулочных судов (в т.ч. яхт, катеров, лодок), их владельцев, судоводителей, экипажей, пассажиров и клиентов, организованных мест дислокации со всей инфраструктурой обслуживания в привязке к разнообразным направлениям человеческой деятельности в прибрежных регионах (туризм, сфера обслуживания, в т.ч. - строительство и купля-продажа судов, трансфертные, гостинично-хозяйственные услуги, снабжение продовольственными и непродовольственными товарами, концертная деятельность и т.п.) во взаимосвязи с социально-экономическими (в т.ч. – правовыми) условиями.

Яхт-клуб – в различных формах самоорганизация яхтсменов и владельцев яхт по интересам, в т.ч. и в месте дислокации их судов.

2. Некоторые социально-экономические показатели развития яхтинга в средиземноморско-черноморском бассейне (по открытым источникам 2010-15 гг.)

Италия. Общая протяжённость побережья – ок. 7600 км, количество марин – 114, количество стояночных мест – не менее 39900. Количество яхтенных туристов в год – не менее 700 тыс. чел. ежегодно. Количество чартерных компаний – ок. 350. Только в Лигурии на 230 км побережья - 28 полноценных марин с общим количеством швартовых мест более 12600, причём в Генуе, крупнейшем портовом центре Италии с населением ок.

600 тыс. чел. – 4 крупных марины (более 300 швартовых мест в каждой) и 7 поменьше, а поблизости есть ещё 10.

Греция. Общая протяжённость побережья – почти 13700 км, количество марин – 241, количество стояночных мест – не менее 670000. Количество чартерных компаний – ок. 600.

Испания. Общая протяжённость побережья - ок. 1600 км; общее количество маломерных судов – ок. 200 000 (на 2007 г.), причём в 1997 г. их было ок. 150 000; общее количество марин и стоянок – 329 на 112 тыс. мест. К 2020 г. ожидается увеличение стояночных мест до 200 тыс.

Турция. Общая протяжённость побережья – ок. 6900 км (средиземноморского – ок. 5300 км, черноморского – ок. 1600 км). Марин (Средиземное и Мраморное моря) – 29, общее количество швартовых мест – 10347. Всего своих яхт, катеров и лодок на побережье – более 80 000. Яхтенный туризм приносит ок. 25 % прибыли от всего туризма (2010 г. - 2,9 млрд. Euro, к 2023 г. ежегодно ожидается не менее 14,6 млрд. Euro). Занимала 3-е место (на 2010) в Европе по производству яхт после Италии (37 % от мирового объёма) и Голландии (11 %); имела более 360 компаний по строительству, ремонту и переоборудованию яхт, катеров и лодок с годовым доходом не менее 300 млн. Euro; стоимость строящихся яхт - от 15 тыс. до 12 млн. Euro; на 10 верфях ежегодно строили до 10 мегаяхт до 50 м длиной. Все показатели показывают тенденцию к новому росту благодаря правительственным программам по освоению черноморского побережья.

Хорватия. Является одной из успешных стран с развивающейся экономикой, в которой государство активно поддерживает яхтенный туризм, что обеспечивает важнейшие поступления в бюджет и занятость населения. Общая протяжённость побережья (с островами) - ок. 5800 км. Количество марин – 42. Количество стояночных мест в маринах – более 16 500. **Внедрена особая форма управления хорватскими маринами в виде сети АСИ-марин (50 % всех марин страны) с государственным участием – яркий пример успешного государственно-частного партнёрства: государство стимулирует контролируемое развитие яхтинга, насыщая рынок услуг в сфере морского туризма, увеличивая численность маломерного флота, трудоузанность населения и производственно-обслуживающие отрасли, создавая конкурентное поле для других инвесторов и получая мощный финансовый источник для формирования бюджета.**

Россия (Черноморское побережье). Длина черноморского побережья Краснодарского края – ок. 421 км, общее число оборудованных стояночных мест для яхт составляет ок. 1500 (с учётом 930, введённых к Олимпиаде-2014). При этом в 2015 г. в «Сочи Гранд Марине» стояло 42 больших яхты, а в 2013 г. на всём краснодарском побережье было зарегистрировано не более 300 судов, соответствующих понятию «яхта», 4 марины и 15 баз-стоянок, которые могли принимать яхты, тогда как всего во всём Южном федеральном округе на 2014 г. на учёте состояло более 173 000 маломерных судна и 657 баз-стоянок маломерного флота. Подавляющая часть зарегистрированных судов – это лодки и катера преимущественно до 7-10 м длиной. Для сравнения: в Москве и Московской области на 2010 г. было зарегистрировано около 1500 скоростных моторных яхт длиной более 7 м морского исполнения при среднегодовом содержании в 3-6 тыс. USD в год и общегодовым рынком услуг в 8 млн. USD. При этом граждане РФ только за стоянку и обслуживание своих яхт за границей ежегодно оставляли, как минимум, 200 млн. Euro. **Часть владельцев вышеупомянутых судов и им подобные в РФ являются потенциальными активными пользователями марин на юге РФ.**

Россия (Республика Крым и город федерального значения Севастополь). Объективные причины для успешного развития яхтинга в Крыму: (а) благоприятные климатические условия, обеспечивающие сезон в течение 7 мес. (сравнимо с условиями

Франции); (б) наличие хорошо защищённых природных бухт (Западный Крым: оз. Донузлав; Юго-западный Крым: Севастопольская, Карантинная, Стрелецкая, Омега, Камышовая, Казачья, Балаклавская бух.; Восточный Крым: п. Орджоникидзе: Двужкорная бух., акватория г. Керчь); (в) наличие протяжённых открытых участков Южного, Восточного и Западного берегов Крыма по сложности освоения вполне сопоставимы с турецкими на Черном море; (в) преимущество географического положения Крыма на транспортных путях сообщения; (г) достаточное наличие туристически значимых объектов культурно-исторического и природного характера; (д) наличие в стране и Крыму достаточного количества состоятельных людей, имеющих или собирающихся приобрести недвижимость и/или яхты в Крыму или других районах Азово-Черноморского побережья России, что автоматически вызовет необходимость маршрутизации яхтенных путешествий вдоль всего побережья; (е) введение в оборот ранее не освоенных участков как международных туристических яхтенных маршрутов черноморских стран (Турция – Грузия – Россия – Украина – Румыния – Болгария), так и отечественных, внутрироссийских за счет создания сети яхтенных стоянок в Крыму; (ж) наличие большого количества прогулочных судов и устойчивая тенденция к их росту; (з) наличие уже имеющихся яхтенных стоянок и баз-стоянок маломерного флота; (и) растущая популярность морского туризма во всём мире, а на побережье Черного и Азовского морей России – в частности (увеличение количества прогулочных судов требует увеличения количества стоянок); (к) наличие особых условий хозяйственно-финансовой деятельности для Республики Крым и г. Севастополя в составе РФ; (л) наличие объектов МО РФ и ФСБ (в т. ч., гидротехнических сооружений), которые могут использоваться (в т.ч. и через аренду) для стоянок маломерного флота; (м) наличие стратегически важных объектов гражданского и двойного назначения (в т.ч. – гидротехнических сооружений), требующих поддержания должного состояния; (н) имеющиеся марихозяйственные объекты, маломерный рыболовецкий флот и перспективы марихозяйственного развития, требующие увеличения обслуживающих плавсредств и мест их стоянок.

Длина черноморского побережья Республики Крым – 867 км (Севастополя – 146 км).

До 1991 г. развитие яхтинга в Крыму осуществлялось в трёх направлениях: (1) наиболее развитом – спортивно-техническом (парусный спорт, в осн. - в г. Севастополе), (2) стихийно-кооперативном (создание и эксплуатация баз-стоянок маломерного флота для стоянки и хранения лодок и катеров длиной 6-12 м, находящихся в частной или корпоративной собственности граждан и организаций), (3) функционировании баз-стоянок, используемых рыбколхозами исключительно или совместно с другими собственниками МС. Государственная политика отсутствовала, лишь в 1989-91 гг. была сделана попытка разработки комплексной программы развития яхтинга в г. Севастополе, угаснувшая после развала СССР.

1991-2014 гг. На 2014 г. общее количество МС – **ок. 12 000**, из которых **ок. 5 000** приходится на г. Севастополь; общее количество баз-стоянок – **ок. 300** (на Севастополь приходится **ок. 26**, из которых только **8** баз имеют признаки «марины» и обеспечивают стоянкой не более **400** яхт), не имея заложенных перспектив развития. Большинство баз-стоянок маломерного флота развивалось по принципу «гаражного кооператива», где при наличии общих правил и требований осуществлялась застройка и эксплуатация комплекса в личных интересах владельцев, редко совпадающих с необходимостью дальнейшего развития базы, в т.ч. и в качестве инфраструктуры для увеличения потока туристов.

Плановое развитие яхтинга. В 2000-2008 гг. в рамках частного проекта развития яхтинга мариной «Золотой Символ» (Балаклава) предпринимались успешные попытки планирования и начала строительства двух марин на оз. Донузлав и в г. Керчи, проводились фестивали по винд- и кайт-сёрфингу мирового уровня. Инициатива после смены собственников была свёрнута. Т.о., наличие частной инициативы в таких проектах

может принести лишь локальный эффект в зависимости от желания собственника. Такой подход не может служить основой государственной программы развития яхтинга в условиях РФ.

В 2011 г. в Автономной Республике Крым в составе Украины была утверждена программа развития яхтинга. При всех положительных моментах она имела три серьезнейших недостатка: (а) была направлена на обслуживание интересов олигархических кланов (создание стоянок для судов крупных капиталистов Украины без учёта интересов других владельцев маломерных судов); (б) не учитывала интересы обороны; (в) была построена на дотационном принципе со скрытой целью последующей приватизации (**государство должно было выделить более 300 млн. Euro для строительства сети из 11 марин, по сути, закрытого типа, 4 яхтенных стоянки и 4 заправочных станции**).

В 2014 г. авторами была разработана принципиальная Концепция развития яхтинга в Крыму.

Выводы: (1) налицо колоссальное отставание отрасли яхтенного туризма на юге России от большинства благополучных стран средиземноморского бассейна; (2) существует мощный внутренний потенциал развития яхтинга на черноморском побережье; (3) существуют причины нормативно-законодательного характера, препятствующие развитию яхтинга в России – иначе ниша давно была бы занята ввиду её высокой доходности и престижности.

3. Основные правовые проблемы, препятствующие развитию яхтинга в России предложение способов их решения.

Действующее законодательство создаёт большие сложности плаванию яхт под отечественным и иностранным флагом по водным путям Российской Федерации, что существенно тормозит развитие яхтенного туризма.

3.1. В области иностранного яхтенного туризма:

Законодательно-нормативные акты, требующие комплексного решения:

3.1.1. Введение правового определения понятия «яхта».

В правовой системе России отсутствует четкое определение плавсредств, осуществляющих так называемое яхтенное судоходство. В различных отраслях российского права и в разных нормативно-правовых актах эти плавсредства определяются как «маломерное судно», «прогулочное судно», «спортивное судно», «спортивное парусное судно», «яхта». Перечисленные определения не имеют четкой системы, не взаимосвязаны, объемы понятий зачастую пересекаются или взаимно исключают друг друга. У разных ведомств определение такого плавсредства строится на абсолютно разных принципах и основаниях: понятие «маломерное судно» у МЧС РФ основывается на длине корпуса, «прогулочное судно» в КТМ РФ определяется по цели использования, а «спортивное парусное судно» - по виду движителя и одной из целей использования, слово «яхта» фигурирует лишь эпизодически в Налоговом кодексе РФ и не имеет вообще никакого определения (!).

По мнению авторов, в Таможенном кодексе ЕАЭС необходимо применить термин «яхта», выделив из общего термина «**транспортное средство для личного пользования**». Термин «яхта» будет наделяться собственным содержанием, тем самым снимая непонимание в виде объяснимого отторжения (странами участниками союза ЕАЭС) при согласовании всех предложений, связанных с усовершенствованием нормативов касающихся яхт, но прописанных в качестве «**транспортного средства для личного пользования**», приравнивая к этим средствам автомобили, летательные аппараты и др., у которых свое, особенное место со своими нормативами.

Так, например, в Женевской конвенции в Договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г. специально оговаривается, что при применении настоящей Конвенции под "транспортным средством" следует понимать автомобили с

полуприцепами, прицепами и полуприцепами. Таким образом, в Конвенции понятие "транспортное средство" наделено самостоятельным содержанием, независимо от его определения в национальном законодательстве государств.

Необходимо разработать и законодательно ввести правовое понятие «яхта», объединяющее и систематизирующее все вышеуказанные противоречащие друг другу определения. Введение единого правового понятия яхты позволит создать четкую систему разделения яхт в зависимости от целей и видов использования (коммерческое или некоммерческое, прогулочное, туристическое, спортивное, культурно-историческое), видов двигателей (мотор, парус, весельное, пр.), размеров (длина корпуса и пр.), вместимости, мощности, мореходности, автономности и т.д.

Введение в законодательство понятия «яхта» потребует внесения соответствующих изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС, Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) и в Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (КВВТ РФ).

3.1.2. Единая система классификации яхт.

Для создания единой системы определения яхт в зависимости от видов, размеров, двигателей, целей и пр., требуется создать единую систему классификации яхт, унифицированную с системами основных мировых классификационных обществ в целях недопущения разногласий при взаимном определении класса яхты в международном судоходстве. На данный момент в России существует одновременно четыре (!) системы классификации таких плавсредств, противоречащих друг другу: правила классификации РМРС, РРР, ГИМС МЧС РФ и Правила классификации и освидетельствования спортивных парусных судов.

Для создания единой системы классификации яхт необходимо кодифицировать существующие в России четыре системы классификации яхт (РМРС, РРР, ВФПС, ГИМС МЧС РФ) и скоррелировать их с ведущими международными аналогами (RYA, MCA, LR, RINA, etc.).

3.1.3. Единая система регистрации яхт и ведения государственного реестра.

Помимо наличия сразу четырех систем классификации яхт, не менее абсурдная ситуация сложилась и с регистрацией таких плавсредств и прав на них. На сегодняшний день существует одновременно четыре (!) разных органа исполнительной власти, осуществляющих регистрацию.

Так же одновременно существует и четыре системы надзора за эксплуатацией таких судов – по количеству регистрирующих органов.

Необходимо создать единую унифицированную систему классификации и регистрации яхт, предусматривающую возможность нескольких видов (спортивная, частная, коммерческая, историческая яхта) и способов регистрации (уведомительный, заявительный, разрешительный, временный и т.д.).

Предлагается внести изменения в КТМ РФ и КВВТ РФ, утвердить правила регистрации и ведения реестра Правительством РФ.

3.1.4. Унифицированная система стандартов обучения и дипломирования яхтенных судоводителей и персонала

Для формирования и развития яхтенной отрасли необходимо также создать единую систему подготовки и дипломирования (сертификации) яхтенных судоводителей, а также прочих специалистов, соответствующую создаваемой единой системе классификации яхт. На данный момент этих систем тоже несколько и не существует даже порядка взаимного

признания дипломов между ними, не говоря уже об отсутствии регламентированного порядка взаимного признания иностранных судоводительских яхтенных дипломов при заходе иностранных яхт во внутренние водные пути РФ. Помимо единой системы дипломирования (сертификации) требуется разработать единые стандарты преподавания и аккредитации отраслевых учебных заведений, чтобы гарантировать единое качество подготовки.

Данный вопрос решается на уровне принятия соответствующего постановления Правительства РФ.

3.1.5. Нормативное регулирование коммерческой эксплуатации яхт

Коммерческая эксплуатация яхт в России сильно зарегулирована, регуляция этого процесса чрезвычайно плохо проработана, запутана и крайне неэффективна, что создает, большой сегмент экономических отношений, находящихся в «серой зоне» и создающий благодатную почву для коррупции. **Требуется нормативно урегулировать порядок коммерческой эксплуатации яхт, что позволит вывести из тени существенный сегмент рынка, повысить собираемость налогов, безопасность мореплавания, и привлечь инвесторов в отрасль бизнеса - яхтинг.**

Для решения вопроса требуется внести изменения в Таможенный кодекс ЕАЭС, КТМ РФ и КВВТ РФ, а также принять соответствующие постановления Правительства РФ.

3.1.6. Максимальное снижение совокупного таможенного платежа при импорте яхт в Россию и страны Евразийского экономического союза.

В России производится крайне малое количество яхт. Особенно это касается сегмента яхт с длиной корпуса от 6-8 метров. Установленная на данный момент ставка совокупного таможенного платежа (НДС + пошлина) при импорте яхт составляет 41% от цены яхты и является, по-сути, запретительной. Ввиду крайне высокой ставки подавляющее большинство граждан РФ и других стран ЕАЭС, приобретая яхты за рубежом, предпочитают хранить и обслуживать их там же, регистрируя их под различными «удобными» флагами. По этой причине количество яхт увеличивается очень медленно, мест и специалистов для ремонта относительно мало и хорошая часть больших яхт (длиной 16-35 м) ремонтируется по пути в Европу (Турция, Греция, Италия). Бизнес считает, что рынок застыл, в российскую яхтенную отрасль не приходят деньги, как следствие, она не развивается. Сейчас отток яхт почти приостановился, и стоянки медленно пополняются уже за счёт отечественных судовладельцев, перегоняющих суда с материковой части РФ и адаптированных к сложностям нашего законодательства и не имеющих намерения перейти в более удобные порты за рубежом. Большая часть таких яхт, правда, имеет российский флаг.

Яхта – это не только и не столько предмет роскоши, сколько способ судовладельца, его гостей или арендаторов потратить немалые деньги на особый и престижный вид туризма, свой отдых и содержание судна. И эти деньги могут идти в экономику России, а не за рубеж. Необходимо лет на десять снизить размер совокупного таможенного платежа до 5-7% от цены яхты, чтобы развить отрасль. По нашему мнению, именно в существующей ситуации в Крыму и всей России эта отрасль может развиваться от обратного. Когда существенно увеличивается количество яхт, лодок, катеров, за ними обязательно появляются структуры по их ремонту и обслуживанию. Через несколько лет осуществления ремонтных работ высокотехнологического оборудования на яхтах (особенно крупных) в этих фирмах появляются высококвалифицированные специалисты, и некоторые ремонтные базы начинают пробовать себя в производстве яхт, вначале комбинируя и копируя существующие аналоги, а затем разрабатывая собственные

проекты. Этот сегмент судостроения позволяет экспериментировать и, неизбежно допуская ошибки, учиться, используя деньги заказчиков для покрытия расходов. Высокая рентабельность этого производства позволяет даже начинающим компаниям оставаться с прибылью. Эти производители, кооперируясь, иницируют строительство новых стоянок и т. д. Если добавить к этому наличие огромной площади внутренних акваторий страны и солидную емкость внутреннего рынка, то всегда будет поддерживаться спрос на плавсредства различного назначения. Это подтверждается результатами анализа аналогичного рынка США, Европы и личным опытом участия одного из авторов в строительстве и эксплуатации яхт в Европе.

Решение этих вопросов достигается путем внесения поправок в Таможенный кодекс ЕАЭС.

3.2. Проблемы, решаемые отдельными нормативно-правовыми и законодательными актами.

В области иностранного яхтенного туризма:

3.2.1. Упрощение временных разрешений на плавание в территориальных водах для яхт под иностранным флагом (Transit Log или другие существующие виды разрешений.).

Такая практика много лет существует в разных средиземноморских странах с традиционно развитым яхтенным судоходством. Это позволяет, с одной стороны, резко упростить все процедуры оформления входа и выхода иностранных яхт и снизить бюрократическую нагрузку на соответствующие органы власти, а с другой – наполнять бюджет за счет дополнительных поступлений от продажи таких разрешений, что увеличивает финансовые потоки и количество рабочих мест в регионе.

Для введения такой практики требуется внести изменения в КТМ РФ и КВВТ РФ, в НК РФ, а также принять соответствующие подзаконные акты.

3.2.2. Адаптация Правил плавания по внутренним водным путям для яхт под иностранными флагами

Притоку иностранных яхт в Россию препятствуют действующие Правила плавания по внутренним водным путям России (ППВВП). Несмотря на то, что Министерством транспорта РФ была проведена серьезная работа по изменению ППВВП для целей захода иностранных яхт, в Правилах остались фактически заградительные нормы, которые невыполнимы для большинства иностранных яхт. Это касается требования иметь в экипаже от одного до двух русскоговорящих судоводителей для каждой иностранной яхты, заходящей во внутренние водные пути РФ, ВТО, что практически невозможно по причинам: (а) отсутствия на большинстве яхт резервных мест для размещения дополнительных членов экипажа; (б) специфики эксплуатации яхт, в т.ч. и нежеланием вторжения новых непостоянных членов команды во внутреннее пространство сложившегося экипажа и, тем более, судовладельца и его гостей. Это частично подтверждается примером необходимости прохождения Суэцкого канала с лоцманом на яхте (два этапа по световому дню не всегда в приятной компании).

Для решения этого вопроса предлагаем принять изменения в ППВВП РФ.

3.2.3. Создание системы миграционных карт (выдачи ShorePass) для выдачи виз и проставления отметок о пересечении границы для иностранцев, прибывающих в Россию на яхте.

Чтобы решить эту проблему, необходимо ввести в оборот миграционные карты (местные разрешения ShorePass) для иностранцев, прибывающих в Россию на яхтах и на пассажирских судах. Все отметки и штампы будут ставиться именно в миграционную

карту. Такая практика существует, например, на демаркационной линии, разделяющей Кипр.

Решается посредством принятия соответствующего постановления Правительства РФ и приказов Погранслужбы и ФМС РФ.

3.2.4. Разрешение передачи управления яхтой под иностранным флагом, временно ввезенной на территорию РФ, третьим лицам.

Решается путем внесения изменений в Таможенный кодекс ЕАЭС.

Следует отметить, что уполномоченные представители таможенной службы РФ и ЕАЭС в целом проявляют понимание к существующим проблемам и готовность их решения при проявлении соответствующей регулятивной роли высших эшелонов власти.

3.2.5. Есть вопросы к таможенным формальностям во время получения сменных и запасных частей к механизмам и электронике, а также при замене изделий или блоков при гарантийных поломках.

В области внутреннего яхтенного туризма:

3.2.6. Необходимо закрепить бесплатное пользование акваториями за арендаторами, собственниками баз-стоянок МС хотя бы на 10 лет с момента начала деятельности в случае нового строительства, а для всех ныне существующих на 10 лет, напр., с 2017 г.

Решается путем внесения соответствующих поправок в Водный Кодекс РФ.

3.2.7. При реализации нового строительства баз-стоянок МС в Республике Крым и городе федерального значения Севастополе предусмотреть облегченное налогообложение хозяйствующего субъекта на срок сначала реализации проекта до момента истечения 3-5 лет после ввода в эксплуатацию первой очереди объекта (в полном запроектированном виде).

Решается путем внесения соответствующих корректировок в Закон о СЭЗ для Республики Крым и города федерального значения Севастополь.

4. Цели и задачи проекта.

4.1. На основе государственно-частного партнёрства ввести в эксплуатацию на побережье п-ова Крым управляемую сеть марин и баз-стоянок для (1) получения новых высокодоходных источников для всех участников проекта, (2) развития внутреннего и внешнего морского туризма со смежными производственными и обслуживающими отраслями, (3) реконструкции или создания объектов двойного назначения, в т.ч. для предотвращения их выведения из государственного оборота в прибрежной зоне в районах базирования частей ЧФ, ФСБ и МЧС, а также на участках, ранее не используемых для этого (Южный, Западный и Восточный берег Крыма).

4.2. Роль государственной власти в предлагаемом проекте: (1) выделение или содействие в получении необходимых земельных участков на побережье и/или имеющихся гидротехнических сооружений (собственность, аренда или пользование); (2) создание управляющей компании с государственным участием (хотя бы на первых этапах реализации проекта) для привлечения инвестиций и последующего управления комплексом; (3) контроль за благоприятным климатом при реализации проекта (в рамках действующего законодательства с инициативой возможных изменений в нём при необходимости); только при таких условиях инвесторы быстро смогут реализовать задуманное.

4.3. В разных районах Крыма есть профильные объекты, уже имеющие часть необходимых условий (недострой, удобные гидротехнические сооружения и т.п.) для строительства крупных марин.

4.4. для создания компактных баз-стоянок вполне подходят неудобницы, складки и склоны гористой местности и т.п. Причём создание таких баз стоянок в относительно депрессивных или слаборазвитых районах может быстро и резко изменить ситуацию к лучшему.

Роль государства заключается в создании благоприятных условий для реализации пилотных проектов в нескольких точках (напр., Севастополь, Ялта, Керчь, Донузлав) для создания маршрутной сетки перемещения судов. Речь идёт о выделении в любой форме пользования или владения необходимых земельных участков в прибрежной зоне и/или имеющихся гидротехнических сооружений. В случае необходимости государство может контролировать процесс реализации проекта в качестве соучредителя управляющей компании или имея долю в совместном предприятии.

Реализация такого предложения на объектах, где уже существует часть условий для создания будущей марины, с большой вероятностью позволит ожидать проявления доверия со стороны независимых инвесторов для реализации других яхтенных проектов. Заполнение стоянок судами в полном объёме ожидается в течение 1-3 лет после ввода в эксплуатацию швартовой зоны (т.е. возможно до окончания ввода всей инфраструктуры). Заполнение марин произойдет, в первую и основную очередь, за счёт отечественных туристов и частично прихода судов наших же граждан, под иностранным флагом, – в зависимости от лояльности геополитической ситуации на момент окончания строительства.

Особое внимание придаётся вопросам обеспечения безопасности страны. Для этого предлагается в каждой марине закладывать место и акваторию для постоянного или вероятного базирования мобильных подразделений МО, ФСБ, МЧС с соответствующими плавсредствами, что часто практикуется за рубежом. Такой подход позволит усилить мобильный контроль за побережьем в целом, а также за теми участками, которые ранее оставались сложными для осуществления такого контроля. Кроме того, любая марина в случае особых условий может рассматриваться в качестве оборудованного убежища и места временной дислокации соответствующих воинских подразделений.

Существует реальная возможность строительства марины, совмещенной с океанариумом (дельфинарием) и иными общественно-значимыми объектами, что принесёт существенный дополнительный экономический эффект.

4.5. Некоторые общие экономические показатели Концепции:

Примеры расчетов приведены в приблизительном эквиваленте, т. к. ценовая политика зависит от многих факторов.

1) в расчёт эксплуатации одного кв. метра водной поверхности под стоянку судов (при кормовой швартовке) принимается в **1-12USD/месяц** для судов до 30 м длиной;

- (б) приблизительный совокупный годовой доход от эксплуатации марины с развитой инфраструктурой на 100-500 судов принимается в **0,5-2** млн. USD; базы-стоянки маломерного флота с развитой инфраструктурой на 100-300 судов – **150-500** тыс. USD; такой сильный разброс величин определяется ёмкостью стоянки и степенью развития сопутствующей инфраструктуры, а также профессионализмом менеджеров создаваемых структур;

- (в) окупаемость объектов составляет от 3 до 10 лет и более (в зависимости от масштабов проектируемого объекта и наличия уже имеющихся гидротехнических сооружений);

- (г) общая ёмкость акватории Крыма и г. Севастополя) принимается для судов постоянного и транзитного происхождения (ежемесячно, при реализации общекрымского проекта по созданию сети марин): яхты – 3000-5000 единиц; катера и лодки – 13000-17000 единиц; **при реализации всего предлагаемого проекта при создании сети марин и баз-стоянок годовой доход от эксплуатации марин и баз-стоянок может составлять от 30**

млн. до 70 млн. USD при допустимом минимуме оказываемых услуг, при этом дополнительные косвенные доходы могут составить не меньшие величины.

5. Выводы.

5.1. Перспективность развития яхтинга в качестве высокодоходной отрасли морского туризма в черноморском регионе очевидна, как очевидно и сильное отставание России в этой высокодоходной отрасли туризма.

5.2. В Крыму есть все условия для успешного развития яхтинга.

5.3. Развитие яхтинга на черноморском побережье России перспективно как с помощью постановки отечественных судов, так и с привлечением судов под иностранным флагом, несмотря на существующие международные санкции.

5.4. Для получения ожидаемых результатов через пять лет после начала реализации проекта необходимо уже сейчас создать режим нормативно-законодательного благоприятствования на базе совершенствования уже имеющейся нормативно-правовой базы и принятия специальных законодательных актов федерального и регионального значения.

5.5. Особую роль при реализации проекта может сыграть государственно-частное партнёрство.

5.6. Интересы проекта совмещают частные интересы с вопросами обеспечения госбезопасности.

5.7. (а) Из-за большого числа смежных ведомств, уполномоченных на ответственные решения для действенного, быстрого и успешного развития яхтинга, (б) из-за чрезмерной зарегулированности и неэффективности действующего законодательства в этой сфере, (в) по опыту нескольких последних лет трудного продвижения предложений положительных средиземноморских примеров, адаптированных для условий России, предлагается провести пятилетний эксперимент в Южном федеральном округе (Республике Крым и городе федерального значения Севастополь) по созданию специальных благоприятных условий для развития яхтенного туризма под непосредственным кураторством главы исполнительной власти. В случае положительных результатов накопленный опыт можно перенести на всю Российскую Федерацию.

Большая часть материалов, являющихся основой настоящей переработанной концепции, была доложена в 2014-15 гг. на заседаниях Общественной комиссии по развитию яхтинга в Государственной Думе СФ РФ, различных конференциях федерального и регионального уровней, в виде резолюций и обращений различных комиссий по проблемам яхтинга, членами и участниками которых являлись авторы, а также нашла многократное отражение в СМИ федерального и регионального уровней.

Документ составлен на 11 листах 11.05.2016 г.

г. Севастополь – г. Ялта

Авторы:

Малько В. В. _____

Марков А. А. _____

Тамойкин И. Ю. _____