

Концепция развития яхтинга в Республике Крым и г.Севастополе



Авторы:

**Марков А. А.
Тамойкин И. Ю.
Малько В. В.
Шпилевой С. В.**

Версия 25.07. 2014 г.

**Ялта-Севастополь
2014**

Содержание.

1. Основные понятия и термина
2. Анализ существующей ситуации.
3. Концепция развития яхтинга.
 - 3.1. Предложения по изменениям в законодательстве.
 - 3.2. Схема расположения марин и портов-убежищ.
 - 3.3. Предложение по механизмам реализации концепции
 - 3.4. Некоторые экономические выкладки
4. Выводы.

1. Основные понятия и термины:

Яхтинг – весь комплекс существования разнообразных отечественных и зарубежных маломерных и прогулочных судов, судоводителей, экипажей и клиентов, организованных мест дислокации со всей инфраструктурой обслуживания в привязке к разнообразным направлениям человеческой деятельности в приморских 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.

Марина - яхтенный порт (стоянка) с инфраструктурой, на акватории которого обеспечивается круглогодичная (без экипажа) стоянка плавсредств (парусно-моторных, моторных яхт, катеров и лодок), а также гарантированное предоставление определенного комплекса 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 и т.п.).

Инфраструктура марины - офис управления марины, коммунально-хозяйственный блок (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, вертолётдромы, концертные площадки и т.д.).

Яхтенная гавань – то же, что и марина, но без части присущих марине услуг.

Яхт-клуб – собрание яхтсменов по интересам, в т.ч. и в месте дислокации их судов.

База-стоянка маломерного флота – то же, что и марина, но без возможности полноценного приёма судов более 10-15 м длиной, без пункта оформления пересечения границы, при обязательном наличии части услуг, присущих марине.

Порт-убежище - охраняемая акватория, доступная для захода яхты в период навигации для обеспечения защиты при штормовых условиях.

2. Анализ существующей ситуации.

По состоянию на март 2014 г. в Крыму существует около 300 баз-стоянок маломерного флота и прогулочных яхт, из которых только 8 баз в Севастополе и Балаклаве могут частично или полностью называться яхтенными портами (маринами). Только на этих стоянках ежегодно находилось постоянно или транзитом более 800 парусно-моторных и моторных яхт длиной до 40 м. Большая часть судов имела иностранную регистрацию права собственности. Нахождение яхт под иностранным флагом во внутренних водах Крыма до недавнего времени регламентировалось Порядком пропуска яхт через государственную границу, который был утвержден Постановлением Кабинета Министров Украины от 29.08.2002 №1274. Несмотря на то, что этот документ входил в противоречие с некоторыми нормативными документами более высокого юридического статуса, в т.ч. с Налоговым Кодексом Украины, его положения применяли в приказном порядке, благодаря чему происходило хотя бы какое-то развитие международного яхтинга в Крыму. Из-за растущего спроса за последние 10 лет было заложено 5 новых яхтенных гаваней в Севастополе и 2 - в Балаклаве (в дополнение к существующей там с 1996 г. марине «Золотой Символ» - первой частной организации такого рода в черноморском регионе бывшего СССР). Делались попытки создать новые яхтенные стоянки в Керчи, на оз. Донузлав, реанимировать достройку марины в Алуште. В 2011 г. ВР Автономной Республики Крым в составе Украины была утверждена программа развития яхтинга. При всех положительных моментах она имела три серьёзных недостатка: (а) была направлена на обслуживание интересов олигархических кланов (создание стоянок для судов крупных капиталистов Украины); (б) не учитывала интересы МО; (в) была построена на дотационном принципе (государство должно было выделить более 300 млн. € для строительства сети из 11 марин, по сути, закрытого типа, 4 яхтенных стоянок и 4 заправочных станций). Поэтому развития взаимосвязанной инфраструктуры яхтинга в целом по Крыму не происходило, несмотря на неуклонный рост общей численности маломерного флота (ок. 5000 судов) и всё повышающийся спрос на морские перевозки и прогулки. Это обусловлено тем, что все упомянутые яхтенные стоянки были организованы в естественно-закрытых бухтах и /или на базе ранее

построенных гидротехнических и причальных сооружений, что не требовало капитальных инвестиций с нулевого этапа.

В целом объяснить сложившуюся ситуацию следует: отсутствием серьезной правовой базы (1) для пользования маломерным флотом под любым флагом, (2) для крупных инвестиций в развитие яхтинга и сопровождающих разнообразных туристических услуг, (3) ситуацией на Украине в целом, где фактически была построена сверхкоррупцированная государственная система, не способствовавшая развитию бизнеса и здоровой конкуренции.

В то же время существуют объективные причины для очень успешного развития яхтинга в Крыму, а именно: (а) благоприятные климатические условия для яхтинга и разнообразных видов туризма и оздоровления, обеспечивающих сезон в течение 7 месяцев (напр., как в Италии и Франции); (б) преимущество географического положения Крыма в Черном море на транспортных путях из Средиземного моря и Атлантики через Босфор и из Европы через Дунай во внутренние воды России и Украины (Азовское и Каспийское моря, реки Днепр, Дон, Волга); (в) наличие большого количества объектов туристического показа и назначения в самом Крыму, которые могли бы быть интересными для туристов, перемещающихся водным транспортом; (г) наличие большого количества собственников дорогой недвижимости в Крыму – граждан России, Украины, стран СНГ, Израиля и т.п., которые уже являются владельцами яхт или собираются их приобрести; (д) за счет создания взаимосвязанной инфраструктуры яхтенных стоянок в Крыму возможность запуска яхтенного маршрута вдоль побережья Черного моря (Турция – Грузия – Россия – Украина – Румыния – Болгария - Турция).

Особо отметим, что яхтенная инфраструктура для маршрута, указанного в п. (д), уже имеется практически на всем протяжении за исключением акватории Крыма. Именно этот факт, неоднократно обсуждаемый организаторами и участниками международного яхтенного ралли «Каура» в 1998-2004 г.г. (до 80 яхт в один заход!), послужил одной из причин отказа международного яхтенного сообщества включить Крым в широко используемые яхтенно-туристические маршруты. В 2014 г. в РФ была принята программа по созданию сети яхтенных стоянок на Черномоском побережье Кавказа, где в качестве базовой марины уже существует и развивается яхтенный порт «Сочи Имеретинский». Перспективы же крымского побережья обладают не меньшей яхтенно-туристической ёмкостью, чем стремительно развивающееся в этом направлении черноморское побережье Турции. Укажем, что общая финансовая нагрузка на транзитные и чартерные яхты в Турции принесла в 2010 г. более 2,9 млрд. € поступлений, а в 2023 г. ожидается 14,6 млрд. €.

3. Концепция развития яхтинга.

3.1. Предложения по изменениям в законодательстве.

В настоящем разделе авторы в первом приближении проанализировали законодательства РФ на предмет возможности инвестирования в гидротехнические сооружения (как правило, это основная затратная часть при строительстве яхтенной инфраструктуры) и особенности законодательства, связанные с заходом и нахождением яхт под иностранными флагами в территориальные воды РФ и плаванием во внутренних водах РФ (что определяет заполняемость марин яхтами) и представили рекомендации по законодательным актам, необходимым для развития яхтинга в Крыму и Севастополе на основе опыта стран, имеющих бесспорный опыт в этом направлении бизнеса (Черногория, Турция, Хорватия).

В соответствии со ст. 11 Водного Кодекса РФ водные объекты, предоставляются в пользование, в т. ч. для строительства причалов, судоподъемных, судоремонтных и других гидротехнических сооружений. При этом между собственником водного объекта (государство, субъект федерации, муниципалитет) и пользователем заключается договор водопользования. Согласно ст. 39 Кодекса водопользователи вправе осуществлять строительство гидротехнических и иных сооружений на водных объектах. Порядок государственной регистрации гидротехнических и иных сооружений, расположенных на водных объектах, определяется Федеральным Законом «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» (ст. 22.1).

Для стимулирования инвестиций в строительство марин было бы целесообразно предоставлять льготы по оплате за пользование водным объектом - акваторией яхтенной стоянки, а также налоговые льготы для предприятия, инвестирующего в строительство яхтенных портов.

В РФ контроль за плавсредствами в районах акватории с пограничным режимом (прибрежная зона Крыма) осуществляет пограничное управление ФСБ РФ в соответствии с Приказом ФСБ РФ № 515 от 15.10.2012 г., в котором утверждены Правила пограничного режима. Его буквальное исполнение приведет к сокращению пассажироперевозок и морских прогулок, оттоку и ликвидации части прогулочных судов за ненадобностью. П. 3.6. Правил предусматривают обязательное уведомление погранслужбы о выходе за 4 часа до выхода, обязательное уведомление по приходу и в случае отказа от выхода. П. 3.4. обязывает письменно уведомлять погранслужбу о смене места стоянки. По всему ялтинскому участку зарегистрировано около

1300 плавсредств, из которых в Ялтинском заливе находятся сотни судов, и все они замыкаются на одну погранзаставу. Получается, что соблюдение Правил при выходе на рыбалку превращается в фикцию (для судовладельцев, пограничников, дежурных по базам-стоянкам, туристов). Следует изменить подобную практику. Пограничные службы должны контролировать пересечение границы РФ, а не перемещение плавсредств в пределах зоны прямой видимости в прибрежной зоне. 2,5-мильную (как вариант - 4-х мильную) прибрежную зону движения судов надо определить свободной от пограничного контроля, сохранив обязательное оповещение лишь при условии выхода судна за пределы этой зоны. Следует отменить письменные уведомления о вдольбереговых перемещениях плавсредств со стоянки на стоянку без выхода за пределы 2,5-мильной зоны. Такое давно практикуется в большинстве приморских стран без ущерба для их безопасности. Надзор за безопасностью судоходства в этой зоне будет осуществлять водная полиция и ГИМС, для чего необходимо внести соответствующие изменения и дополнения в Федеральный законопроект «О безопасности судоходства маломерных судов». Также для повышения ответственности судовладельцев за безопасность судоходства необходимо предусматривать обязательное страхование маломерных плавсредств.

Порядок нахождения прогулочных судов под иностранным флагом в яхтенных портах территориальных водах РФ (определяется Постановлением Правительства РФ) должен учитывать следующие принципиальные моменты: (а) яхты, следующие в территориальные воды с пересечением границы РФ, и находящиеся на них лица проходят пограничный, таможенный и санитарно-карантинный контроль в яхтенных портах Республики Крым, указанных в специально утвержденном перечне, обновляемом 1 раз в 3 года. В этих маринах должен иметься пункт проведения пограничного, таможенного и санитарно-карантинного контроля; регистрация и оформление должны проводиться по принципу «единого окна» в ближайшей марине по ходу движения яхты; члены экипажа и пассажиры судна из стран, не имеющих соглашений о безвизовом посещении РФ, после первого прохождения пограничного контроля при открытии границы должны иметь право находиться на территории населённого пункта порта захода в течение 3 суток без визы и так – в следующем порту захода вплоть до порта закрытия границы при обязательном требовании оформления специального паспорта временного пребывания (shor-pass) в каждом порту захода на весь экипаж и пассажиров судна при условии соблюдения условия постоянного нахождения на судне с 22-00 вечера до 06-00 следующего утра (о чём внести изменения в ст. 27 Федерального Закона «О порядке выезда из Российской Федерации и порядке въезда в Российскую Федерацию» и в ст. 5 Федерального Закона «О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации»); в случае непрохождения пограничного контроля членом экипажа он должен находиться на борту

судна в течение всего времени стоянки в порту захода; все суда под иностранным флагом, пересекающие границу РФ, учитываются уполномоченными органами по действующему законодательству РФ; (б) на владельцев яхт (уполномоченных лиц), находящихся в территориальных водах и (или) поднятых на берег в портах прибытия не должна распространяться уплата таможенного залога, предусмотренного ст. 140 Федерального Закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации»; при оформлении яхты оплачивается только разрешение на право пользования акваторией РФ в виде единой формы, выдаваемой на сроки: 1 мес., 6 мес., один год; данный сбор вносится единоразово по сроку пребывания и длине яхты; предусмотреть продление сроков действия указанных разрешений (регистраций) на срок до 2-х лет путем внесения повторного сбора без выхода за пределы территориальных вод РФ; размеры сбора для регистрации, ее продления и аннулирования предлагается увязать с такой градацией длины судов - 7-12 м; 12-17 м; 17-24 м; свыше 24 м; (в) определить перечень обязательных документов, которые должны находиться на яхте: - документы, подтверждающие тип и назначение судна, право плавания судна под флагом государства, в котором зарегистрировано судно, соответствие судна международным техническим требованиям или техническим требованиям государства регистрации судна; - список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна; - документы или их легитимные копии, подтверждающие право владения судном; (г) предусмотреть обязательную лоцманскую проводку для яхт водоизмещением до 1000 брутто-тонн только для участков, на которых из-за навигационной, гидрометеорологической обстановки, интенсивности судоходства, характера грузопотоков и иных причин условия плавания представляют повышенную сложность; перечни таких участков устанавливаются и обновляются Министерством транспорта РФ. А обязательную лоцманскую проводку для яхт водоизмещением до 1000 брутто-тонн использовать только на участках территориальных вод, на которых из-за навигационной, гидрометеорологической обстановки, интенсивности судоходства, характера грузопотоков и иных причин условия плавания представляют повышенную сложность; перечни таких участков территориальных вод устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации и обновляются в соответствии с действующим законодательством.

Необходимо законодательно закрепить и обновить яхтенные термины и понятия (напр., база-стоянка маломерного флота, марина, порт-убежище, прогулочное судно, чартерное прогулочное судно, яхтенный туризм, и т.п.).

Примером эффективного внедрения удачных инициатив в указанной области могут служить законодательства Черногории, Хорватии, Турции.

3.2. Рекомендуемая схема расположения марин и портов убежищ.

Исходя из общепринятой мировой практики создания яхтенной инфраструктуры, фактических метеорологических, орографических факторов, прибрежных глубин и береговой линии, наличия туристических объектов, соответствующих транспортных и иных инфраструктур, предлагается размещать марины вдоль побережья Крыма на расстоянии, не превышающем 50-60 миль (расстояние дневного перехода парусной яхты при средних погодных условиях). При этом между маринами желательно наличие 1-2 портов-убежищ. Таким образом, если двигаться с запада на восток, марины и порты-убежища целесообразно было бы разместить в таких местах: 1) в р-не оз. Донузлав, порты-убежища – в пгт. Черноморское и г. Евпатория соответственно; 2) марины в г. Севастополе, марина в г. Балаклаве, порты-убежища - в б. Ласпи-Батилиман и в пгт. Симеиз или б. Голубой залив соответственно, 3) марина в г. Ялте, порты-убежища в пгт. Артек, Гурзуф; 4) марина в г. Алуште, порты-убежища в пгт. Партенит (б. Чукурларская, Карасанская) и г. Судак, пгт. Новый Свет (б. Судак-Лиман) соответственно, 5) марина в г. Феодосии, пгт. Орджоникидзе, порт-убежище в пгт. Курортное; 6) марина в г. Керчи (обслуживание ещё и части акватории Азовского моря), порт-убежище в р-не пгт. Приозёрное. Такая концепция обеспечивает безопасное хождение плавсредств на участке от б. Ярылгачская (пгт. Черноморское) на западе Крыма до Керченского пролива на востоке.

При этом:

- порты в Черноморском и Евпатории уже существуют, необходимо определить порядок приема транзитных яхт, выделить и подготовить места швартовок и якорных стоянок с доработкой и достройкой соответствующей инфраструктуры;

- по оз. Донузлав имеются предпроектные проработки и освоенный на начальном этапе участок береговой линии; яхтенный порт будет находиться во внутренней акватории, поэтому серьезных вложений в гидротехнические сооружения не потребуется, при этом марина даст дополнительный импульс к развитию всего региона;

- в г. Севастополь и г. Балаклава имеются действующие и строящиеся марины, в т.ч. марины «Золотой Символ» в Балаклаве и «Царская пристань» в Севастополе;

- в б.Ласпи-Батилиман имеются гидротехнические сооружения в виде поврежденного штормом 1992 г. мола длиной около 100 м и др. причальных сооружений, которые возможно реконструировать в свете предлагаемого проекта;

- по району б. Голубой залив (пгт. Симеиз) имеются предпроектные проработки;

- по г. Ялта имеется рациональное и эффективное во всех отношениях предложение по строительству марины в грузовом порту г. Ялта

ориентировочно на 200 яхт, при этом грузопассажирские функции порта сохраняются, а в перспективе имеются возможности для развития портовых сооружений и увеличения мест для парковки яхт)

- в пгт. Гурзуф уже имеется порт-убежище Артек, а также предпроектные проработки по строительству марины в центре пгт.;

- в г. Алушта имеется проект и уже выполнены работы по строительству марины, степень готовности по гидротехническим сооружениям - 30-35 %;

- по г. Феодосия и пгт. Орджоникидзе имеются 2 уже существующих порта, необходимо принять решение по их участию в программе общекрымского яхтинга;

- в г. Керчи уже имеется порт;

- на протяжении береговой полосы от г. Феодосия до г. Керчь в силу специфических особенностей региона (военно-морской полигон, природный и археологический заповедники и т.д.) портовые сооружения отсутствуют, но с учетом перспектив развития в сфере яхтинга и туризма было бы целесообразно предусмотреть создание порта-убежища;

- на всём побережье от пгт. Черноморское до г. Керчь уже работает большое количество баз-стоянок маломерного флота, часть из которых по своему расположению и уже имеющейся инфраструктурой вполне могли бы участвовать в предлагаемом проекте после соответствующих доработок и реконструкций.

3.3. Предложение по механизму реализации концепции

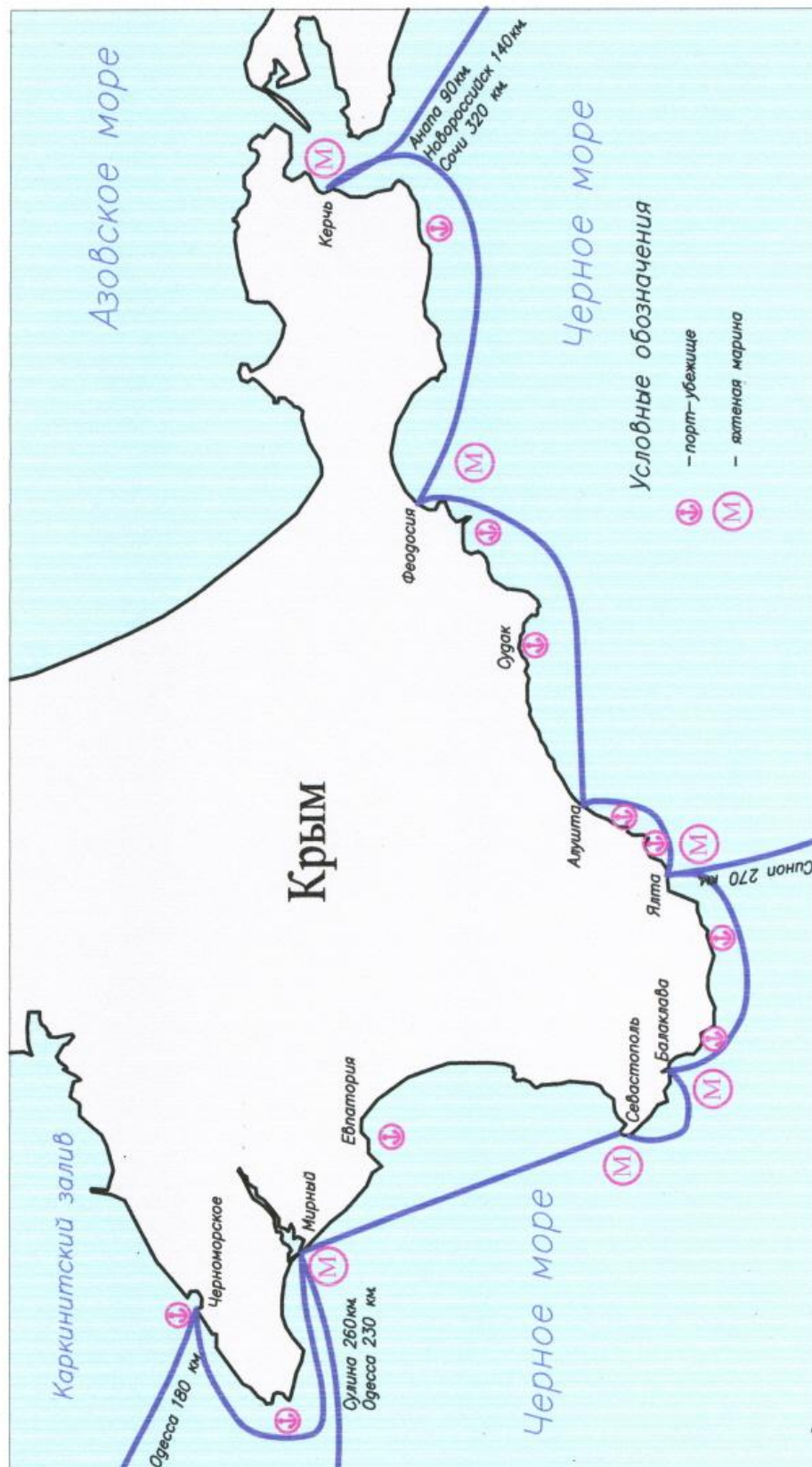
Предлагается схема создания общекрымской (севастопольской) управляющей компании на базе государственно-частного партнёрства для эффективного управления за реализацией концепции в существующих условиях от этапа предпроектных изысканий и поиска наиболее рациональных механизмов взаимодействия государства, имеющих арендаторов, собственников и инвесторов до этапов строительства, эксплуатации и объединения марин в единую сеть. Только таким образом можно добиться, чтобы во всех маринах и портах-убежищах, входящих в предлагаемую настоящей генеральной концепцией общекрымскую структуру яхтинга, действовали единые стандарты по обслуживанию яхт и их экипажей, включая онлайн-информацию о порядке пересечения границы РФ, правилах плавания в территориальных и внутренних водах РФ, наличии свободных мест, условиях плавания на маршруте и текущих изменениях в маринах и портах-убежищах, предлагаемых услугах и об инфраструктуре

марин на едином специальном общекрымском информационном ресурсе разрабатываемой яхтинг-структуры.

3.4. Некоторые экономические выкладки

Некоторые общие экономические показатели: (а) расчёт эксплуатации одного кв. метра водной поверхности под стоянку судов (при кормовой швартовке): 5 – 12 USD для судов до 20 м длиной; 20 USD и более – для судов более 20 м длиной; (б) приблизительный совокупный годовой доход от эксплуатации марины с развитой инфраструктурой на 100-300 яхт – 1-3 млн. долл. США; базы-стоянки маломерного флота с развитой инфраструктурой на 100-300 судов – 200-500 тыс. долл. США; (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): яхты – 3000-5000 единиц; катера и лодки – 13000-17000 единиц.

Схема
расположения марин и портов-убежищ на побережье Крыма.



4. Выводы.

Необходимо незамедлительно:

- изменить законодательную базу в части судоходства маломерного флота под российским и иностранными флагами, создав благоприятные условия для владельцев плавсредств, которые будут способствовать увеличению численности яхт и катеров в личном пользовании граждан РФ, а также развитию международного и внутреннего яхтенного туризма;

- разработать закон «О яхтинге в Российской Федерации» (или в качестве эксперимента – «О яхтинге в Республике Крым и г. Севастополе»), в который были бы сведены все основополагающие нормативные документы, касающиеся проектирования и строительства яхтенных портов, а также регламентирующие судоходство маломерного флота независимо от флага страны, где зарегистрировано право собственности на судно;

- внести соответствующие дополнения и изменения в существующие и разрабатываемые законодательные акты Российской Федерации, Республики Крым и г. Севастополя, создающие благоприятные условия для развития яхтинга (в т.ч. Законопроект об ОЭЗ в РК и г. Севастополе).

По мнению авторов настоящая концепция имеет следующие преимущества в сравнении с существующими:

1. Создание в кратчайшие сроки благоприятных условий для привлечения инвестиций в яхтинг.
2. Эффективное и рациональное использование государственной собственности при минимизации затрат из госбюджета и сохранении стратегически важных объектов в рабочем состоянии.
3. Создание новых рабочих мест, увеличение поступлений в бюджет за счет сборов и налогов, поступающих от яхт под иностранными флагами и предприятий, формирующих инфраструктуру марин.
4. Развитие различных видов бизнеса, связанных с эксплуатацией возможностей прибрежной зоны за счет создания яхтенных портов и портов-убежищ, в т. ч. туризма, морских перевозок, рыбного промысла, марикультуры, сферы обслуживания экипажей и пассажиров, культурно-массовых мероприятий и т.д.
5. Развитие различных видов водного спорта и деятельности в интересах подрастающего поколения и взрослых, в т.ч. военно-прикладного, патриотического, научного и культурного характера.

При разработки настоящей концепции авторы опирались на:

- имеющийся успешный опыт работы в различных сферах яхтинга,
- существующие на территории Крыма успешно-реализованные проекты в сфере яхтинга и организации отдыха на море местного, государственного и международного масштабов.
- имеющийся опыт проектирования, строительства и эксплуатации гидротехнических сооружений и яхтенных стоянок.
- предложения общественных организаций Крыма и Севастополя и значительной части яхтенного сообщества Крыма.

Централизованно-корректируемый конкурсный поиск инвесторов и последующее строительство марин и убежищ привлечёт зарубежные яхты, разовьёт отечественный яхтинг, приведёт к росту морских пассажироперевозок, даст мощный толчок к развитию сопутствующего бизнеса (строительство и продажа яхт, услуги по всему спектру обслуживания яхт и их экипажей, трансфертные услуги, туризм, гостиничный, концертный и рекламный бизнес, торговля продуктами питания, сувенирами и др. товарами, дайвинг.), спортивного яхтинга, детских яхтенных спортивных школ на базе построенных марин и т.д.

Реализация предлагаемой концепции создаст основу для развития яхтинга не только в Крыму, но и позволит загрузить недавно построенные и проектируемые марины на всем Черноморском побережье РФ, а также прилегающих внутренних акваториях,