УДК 911.3

Іванов О.В.

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЯХТИНГА В УКРАЇНІ

В статті викладено проблеми розвитку яхтинга в Україні та приклади створення яхт-клубів європейського стандарту.

The purpose of this article is to present the problems of development of yacht tourism in Ukraine and models of building the yacht clubs with European levels.

Актуальність проблеми. На сьогоднішній день яхтинг в Україні малорозвинений. Країна має безліч ресурсів для його розвитку, але законодавство на кожному шляху зупиняє яхтсменів з інших країн. Тому необхідно переглянути ситуацію, яка склалася навколо яхтинга, виявити недоліки та вирішити їх.

Виклад основного матеріалу. Яхтинг для України є перспективним напрямком туризму. Середземне море на сьогодні переповнене яхтсменами, які в пошуках нових вражень. Україна для них – екзотика, потрапити в державу не складно, використовуючи турецькі протоки. Так як і нашим яхтсменам нескладно вийти в інші моря, що омивають Європу. Крім мальовничого морського узбережжя, Україна для яхтсменів цікава і тим, що є можливість пройти через півкраїни по Дніпру. Можна спуститись по Дунаю, наприклад, із Німеччини, і вийти через українську частину дельти у Чорне море. Через Азовське море можна прямувати по Дону до Волги. Варіантів безліч.

Проблеми розвитку яхтинга в Україні:

1. Недостатня кількість інформації у нашій країні про ринки, де по-справжньому розвинений яхтинг, а також відсутність інформації на цих ринках про наші яхт-клуби, умови прийому яхтсменів.

2. Друга причина, що дуже стримує розвиток яхтинга – законодавство держави, особливо в тій частині, що стосується прикордонної служби. У всіх розвинених країнах прийнято, що перший пункт заходу яхти, якщо ти

йдеш вздовж узбережжя країни, є й останнім. Більше ніде відмічатись не потрібно. В Україні таке апріорі неможливе, тому що будь-яке судно під іноземним прапором досі сприймається органами контролю як потенційно вороже. І кожен відхід із кожного пункту нашого узбережжя повинен супроводжуватись оформленням знову всіх документів. Для того, щоб іноземна яхта зайшла у наші внутрішні водні шляхи, необхідний ще окремий дозвіл Департаменту морського і річкового транспорту, для пошуку контрабанди, нелегалів, в той час коли існує велика кількість більш надійних і апробованих засобів. Таким чином, внутрішні води України закриті для туристів, які хотіли б побувати в нашій державі. Сьогодні навіть українські досить забезпечені громадяни, купуючи дорогі яхти, реєструють їх під іноземним прапором, щоб не платити наші фантастичні митні збори. Отже, їм також необхідно запрошувати дозвіл для проходу у внутрішні шляхи.

3. Інфраструктура обслуговування яхтинга нерозвинена. Таких яхт-клубів, як в Одеському порту або у Балаклаві під Севастополем, в Україні 6. Побудувати нові клуби дуже складно, враховуючи постійний ріст цін на землю, особливо у зоні узбережжя. За цим показником Україна перегнала французьку Рив'єру. Сьогодні тільки відчайдушні ентузіасти можуть займатись у нашій країні розвитком яхт-клубів. Варто відмітити нещодавно створене і єдине державне підприємство яхтингового профілю – Чорноморський яхт-клуб в Одесі. У клубі було проведено поглиблюючи роботи дна, придбані нові плавпричали, закуплені яхти дитячого яхтингового спорту, прийняті на роботу тренери і т.д. Завдяки цьому яхт-клуб сьогодні виходить на зовсім новий рівень.

Необхідно зробити все можливе для залучення в Україну яхтенних туристів й для розвитку внутрішнього яхтинга. Світова практика демонструє, що кожна яхта залишає гроші в тому місці, де вона стоїть, а це великі гроші. Законодавство України заважає залученню яхтсменів з усього світу в країну, щ в свою чергу перешкоджає надходженню грошей в бюджет.

Міністерство транспорту в 2006 р. приклало багато зусиль для того, щоб просунути постанову Кабінету Міністрів про спрощений порядок заходу яхт в територіальні води України. Але цей документ був зупинений державними прикордонною та митною службами.

Створювати та розвивати яхт-клуби в Україні дуже складно. Існує великий ризик інвестицій в даний сектор, що відлякує потенційних інвесторів. Маса проблем пов'язана з придбанням землі. Наприклад, державне підприємство «Чорноморський яхт-клуб», розташований в Одесі, був створений за наказом Міністерства транспорту та зв'язку наприкінці 2005 року шляхом виділення його із структури Одеського морського порту. Державному підприємству набагато простіше переоформити документи по використанню землі, а що стосується приватної особи – то все набагато складніше. Ситуацію погіршує стрімкий ріст ціни на землю в прибережній зоні.

Прикладом для створення яхт-клубів в Україні може слугувати підприємство «Чорноморський яхт-клуб», який поставив перед собою завдання – перетворити старий яхт-клуб в сучасну марину. Безумовно, без серйозних інвестицій не обійшлося. Був підписаний договір з іноземною компанією про співпрацю на 20 років за умови, що інвестор протягом 3 років вкладе 50 мільйонів гривень на реконструкцію та розвиток вітрильного спорту. Було закуплено плавучі італійські мостики, які збільшили кількість місць для зупинки яхт від 120 до 300 одиниць. Відбулось будівництво елінгів, обладнуються місця зупинок. Було проведено каналізацію, підведено газ. Крім того, закуплено 35 яхт, 10 човнів, на яких провели вже кілька регат. Розроблено програму регат на цілий рік. Сьогодні клуб робить особливий акцент на розвиток дитячого яхтинга. В «Чорноморському яхт-клубі» налагоджений учбовий процес та тренування юних яхтсменів.

Однак створення одного яхт-клубу європейського рівня не зможе змінити ситуацію в країні навколо яхтинга.

Серйозна проблема для залучення яхтсменів – досить обмежена кількість місць, куди можуть прямувати туристи на яхтах. Наприклад, у Греції, Туреччині майже в будь-якому напрямку в межах 100 миль яхтсмени можуть знайти марину, навіть декілька. В Україні ж відстань між поодинокими маринами величезна. Для нормального розвитку має працювати ціла мережа марин з супутньою інфраструктурою: ресторанами, кафе, тренувальними комплексами, тенісними кортами і т.д.

В Україні існує також «Морський клуб ТЦФ» - приватне підприємство, яке орендує приміщення в Одеському порту. Яхт-клуб поки що перший та єдиний в Україні, який відповідає європейським стандартам у відношенні яхт-клубів й забезпечує повни сервіс по обслуговуванню яхт, безпечну стоянку яхт на воді і в плані погодних умов, і в плані охорони, а також зимове збереження яхт (до 26 одиниць) в теплому закритому елінгу. В цьому елінгу можуть знаходитись яхти до 44 футів. Поки такого подібного приміщення в Україні немає. Взимку елінг забитий майже повністю, адже яхтсмени хочуть, щоб їх яхти отримувалися в комфортних умовах. Є також ще одне крите приміщення, але без опалення, де можна зберігати близько 10 яхт будь-якого розміру.

Але в цілому розвиток яхтинга в Україні потерпає від великої кількості безглуздих обмежень, які залишилися з часів «залізного занавесу». Наприклад, традиційно розпорядженням обласного управління відкривається й закривається навігаційний період. Цей документ майже не дозволяє виходити яхтам у море у зимово-осінній період. Хоча існують яхти необмежені ні в погодних умовах, ані в районі плавання.

Існують і більш серйозні проблеми. Для того, щоб вийти на яхті в море, необхідно оформити масу документів. Це судова роль, на яку ставиться дозвіл портнадзору. Також необхідно поставити печатку й у санітарних лікарів. Потім прикордонники обов'язково мають поставити печатку, мало того – капітан повинен надати їм документи тих, хто хоче

вийти в море. Якщо яхта під іноземним прапором, то необхідна ще й відмітка митників.

Для того, щоб все це оформити, необхідний час. А якщо яхтсмени хочуть вийти ще в інший день у море, то вся ця процедура повторюється. Україна має перейняти приклад інших держав світу, в яких яхтинг розвинений дуже добре, й приносить прибуток до держбюджету. В Туреччині, наприклад, порядок наступний: якщо яхтсмен перетинає кордон – він оформлює документ, який називається транслог, заплативши при цьому 30 доларів (в країнах, де яхтинг більше розвинений – за це гроші зовсім не беруть). Потім прикордонники й митники на місці ставлять печатки, й вже з цим документом можна плавати де завгодно, та й скільки завгодно.

Яхтинг у всьому світові – бізнес з великим прибутком. Але цього не розуміють українські чиновники. В той же час зацікавленість в Україні велика. Для більшості європейців ця земля невідома. За оцінкою турецьких яхт-менеджерів, яхтинг приносить в державний бюджет чверть всіх доходів від туризму.

Існує ще прибутковий бізнес – чартерний, коли місцеві компанії, які купили яхти, здають їх в оренду. Так, наприклад, в Греції тільки чартерний бізнес, який нараховує 4,5 тисячі яхт, приносить майже 2 мільярди доларів на рік. Але в Україні неможливий розвиток такого бізнесу через законодавство, в якому написано що на судні під українським прапором не може бути капітаном іноземець. А орендувати яхту з чужим екіпажем далеко не всім подобається.

Висновки. Отже, в України є всі можливості та ресурси для розвитку яхтинга. Але спочатку необхідно переглянути все законодавство, що стосується вітрильного спорту в країні, та переробити його за європейськими стандартами. Також необхідно створити сприятливі умови для інвестування в цей сектор туризму. Після того, як будуть зроблені всі необхідні кроки, яхтинг почне розвиватися стрімкими темпами, адже Україна – досить невідома для світових яхтсменів.

1. http://www.skipper.kiev.ua 2. http://www.fairway.net.ua 3. http://www.yachting.mk.ua 4. http://www.ukryachting.net 5. http://www.stugna.kiev.ua