



В июле Эстонская ассоциация судостроителей собрала журналистов на острове Сааремаа, чтобы познакомиться с яхтенной индустрией страны. Помимо производства прогулочных судов, особое внимание было уделено развитию инфраструктуры, о чем рассказал Виллу Ватсфелд, председатель правления компании Saarte Liinid Ltd.

Если на сайте sadamaregister.ee открыть интерактивную карту эстонских портов, то возникает ощущение, что по количеству марин Эстония входит в пятерку лидирующих стран. Шутка ли: 223 стоянки на 1,3 млн человек! Однако в жизни все оказывается не так радужно, и лишь 48 марин соответствуют тому, что во всем мире принято считать яхтенным портом. Это значит, что на берегу присутствуют не шаткие мостки с несколькими подвезанными рыбацкими лодками, но капитальный причал, где без опасения повредить корпус могут швартоваться прогулочные яхты, и хотя бы минимальный набор услуг.

Большая часть современных эстонских марин расположена западнее Таллинна, в том числе на крупных островах Сааремаа и Хийумаа, тогда как северное побережье страны фактически пустое. Это создает проблему для прогулочных судов, которые следуют из стран западной части Балтийского моря в Россию и наоборот. Особенно это касается парусных яхт, не способных преодолеть сотню-другую

миль за дневной переход, поэтому сейчас яхтенный трафик преимущественно ориентирован вдоль северного берега Финского залива, где стоянок достаточно.

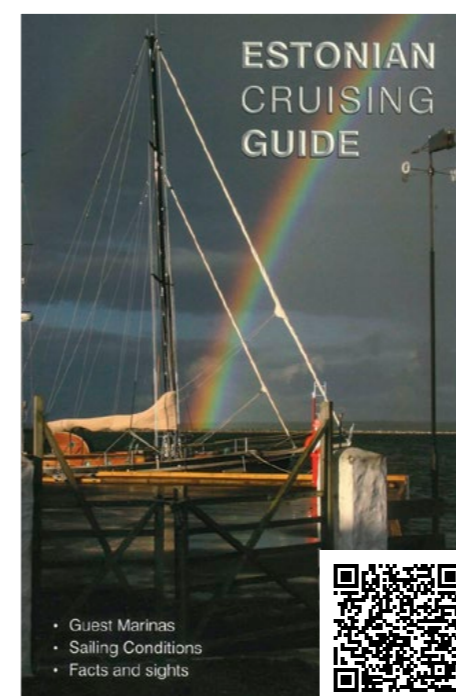
Еще одна «дырка» находится между латвийским Вентспилсом и Курессааре, столицей острова Сааремаа. Яхтам, идущим из Германии и Польши или из Скандинавии в обратном направлении, на этом участке за день приходится покрывать большие расстояния, что для многих весьма некомфортно. Напомню, речь идет не о перегоне лодок, а о туризме, когда люди никуда не торопятся, останавливаются в интересных местах, рыбачат, купаются, ужинают в ресторанах и не готовы путешествовать в режиме курьерского поезда.

В 2014 г. эстонское Министерство экономики и сообщения приняло программу развития морского сектора до 2020 г., где, помимо поддержки занятых в нем компаний, заявлено о создании сети яхтенных стоянок, в которой маринки отстоят друг от друга на ±30 миль. Это стало первым примером признания в Эстонии на государственном уровне важности развития яхтенной инфраструктуры. Тем не менее спустя три года ситуация не сильно изменилась: бюрократические препоны, неясность с финансированием и непонимание, как воплотить принятый план в жизнь, сделали свое дело. В течение семи лет Евросоюз планирует инвестировать в развитие эстонских марин всего € 7 млн, и даже соб-

ГЛЯДЯ В БУДУЩЕЕ

В каком направлении и какими темпами развивается яхтенная инфраструктура Эстонии?

Текст **Антон Черкасов-Нисман**



Большая часть современных эстонских марин расположена западнее Таллинна

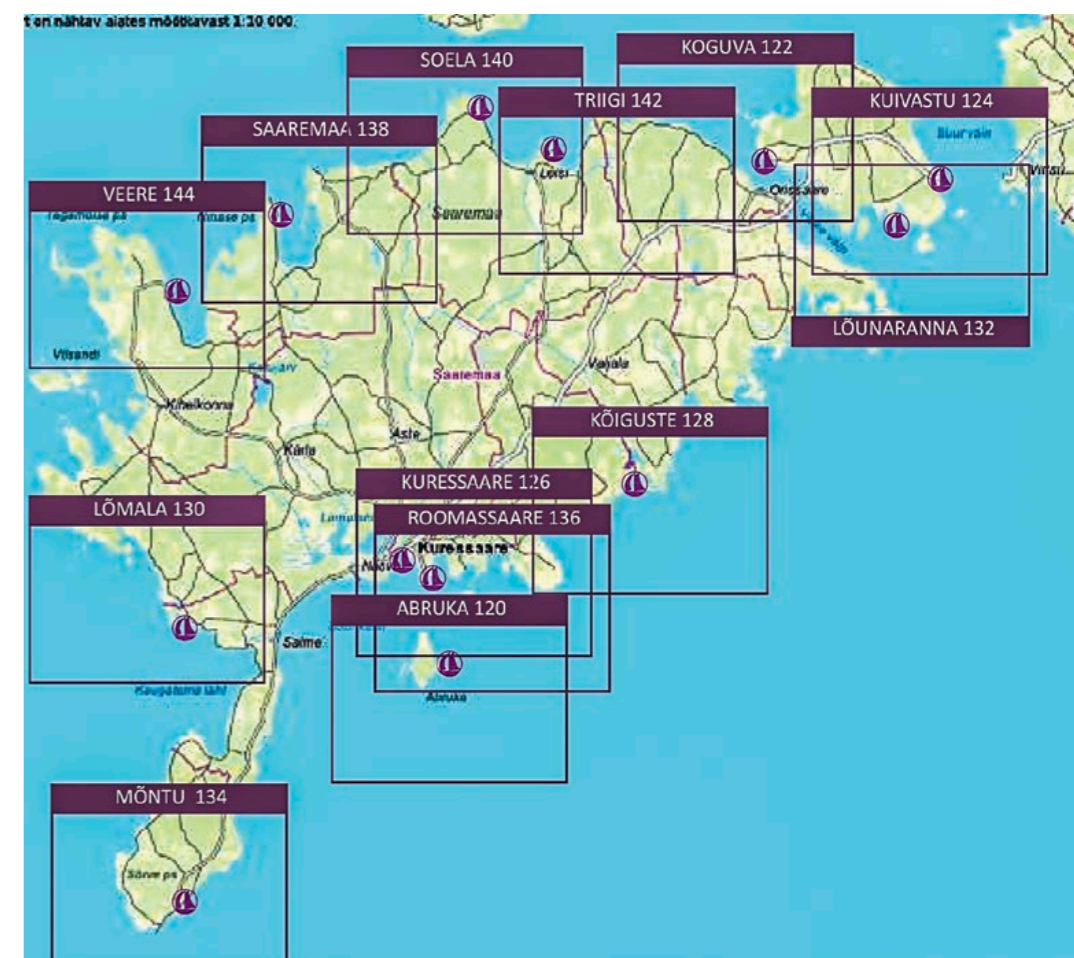


В отличие от России, марины в Эстонии — это не бизнес

зировались военные гидропланы, а сейчас нужно начинать все с нуля. Кроме того, компания заканчивает реконструкцию марины в частном порту Монту на самом юге острова. В следующем году сюда уже планируется заход флота известной Мухувийской регаты, которая одновременно является чемпионатом Эстонии по парусному спорту.

Несомненная польза развитой сети марин еще и в том, что им сопутствуют базы спасательных служб, и путешествовать вдоль побережья становится безопаснее. В Эстонии очень популярны спасдружины, и государство здесь тратится только на строительство помещений и покупку минимально необходимого инвентаря, тогда как местные жители добровольно несут вахту и на собственных лодках выходят на помощь терпящим бедствие.

В отличие от России, марины в Эстонии — это не бизнес. Здесь практически нет домашнего рынка, и большую часть весьма незначительного по нашим меркам дохода приносят следующие транзитом иностранные яхты. Тем не менее развитие не останавливается, и, например, всю прибыль от 16 портов, которые находятся в управлении Saarte Liinid, компания пускает на дальнейшее развитие инфраструктуры. Это просто инвестиции в будущее, и оно не за горами.



Досье Saarte Liinid Ltd.

Год основания
1994
Порты и марины
16
Стоимость дневной стоянки:
до 1 часа — бесплатно;
1–8 часов без ночевки — € 10

Стоимость суточной стоянки:
до 8 м — € 10; 8–10 м — € 20; 10–13 м — € 25; 13–20 м — € 30; свыше 20 м — € 3,5/м (вода, электричество, прием сточных вод и душевые включены)

Стоимость постоянной стоянки
в любой из SL марин — € 230–1300 за сезон
Парковка автомобиля:
€ 2/сут; € 20/мес.

Зимнее хранение:
€ 1/кв. м в месяц (открытое); € 4/кв. м в месяц (в помещении)
Использование крана:
€ 100/ч или € 25 за подъем

Использование слипа
€ 1 за подъем или спуск
Сайт
www.saarteliinid.ee

Контакты при инцидентах на воде:
Тел. +372 619-12-24 или 112
VHF канал 16
VHF-DSC канал 70
MV-DSC
частота 2187,5 кГц

ственные средства в том же объеме не позволят стране существенно продвинуться в строительстве 30-мильной сети. К тому же с 1 июля Эстония на полгода стала государством-председателем Европейского союза, поэтому многие ключевые чиновники уехали в Брюссель. До января министерство пустует, так что к следующему сезону больших изменений ожидать не стоит.

Хотя пусть даже небольшие, но положительные перемены в этом направлении внушают оптимизм, и уже определен список портов, на которые будут потрачены эти деньги. Среди них, кстати, марина Тойла, которая станет еще одной попутной точкой по маршруту из Петербурга в Таллинн и дальше, на запад.

Важно, что среди прочих требований к новым стоянкам присутствует минимальная глубина 2,5 м и обязательная

связь с муниципальной инфраструктурой, чтобы прибывающие яхтсмены не попадали с причала в «чисто поле». Посещение недорогих ресторанов с местной кухней, пивоварен, продуктовых магазинов, исторических мест и объектов экотуризма на берегу — именно это составляет часть досуга людей, путешествующих на яхтах. Разумеется, возможность принимать прогулочные суда — не единственный способ окупить построенные порты, поэтому, где возможно, будут действовать паромные переправы, пункты сервиса, сауны и другие виды бизнеса, которые, однако, не предусматривают приватизацию стоянки или ее части.

Одна из ключевых задач — замкнуть кольцо марин вокруг Сааремаа и Хийумаа, — усложняется мелкими, изобилующими камнями акваториями, где сложно выбрать место для новых стоянок. Тем не менее принадлежащая государству компания Saarte Liinid, занимающаяся строительством и управлением паромными и яхтенными портами регионального значения, не прекращает поиски вариантов. Недавно она выкупила бухту Паписсааре на западном берегу Сааремаа, где при Николае II ба-



С помощью ЕС страна планирует построить 30-мильную сеть портов