

# ЗОЛОТЫЕ ЯКОРЯ, ГОЛУБЫЕ ЗВЕЗДЫ

**Анна Шумейко,**  
российский эксперт Global Marine Business Advisers (GMBA), инспектор по моринам  
International Marine Certification Institute (IMCI)

В этой статье речь пойдет о международных системах классификации и сертификации яхтенных стоянок и возможном их применении в нашей стране. Автор уже много лет профессионально занимается этой темой и, без сомнения, является одним из наиболее компетентных специалистов в данном вопросе.

*Limassol Marina, первая на Кипре обладательница Голубого флага и платинового якоря TYHA*



В конце 2021 г. распоряжением правительства РФ была утверждена «Концепция развития яхтенного туризма в Российской Федерации на период до 2030 г.». В документе говорится о необходимости развития инфраструктуры яхтенного туризма. В то же время в нашей стране еще нет нормативной базы, определяющей весь спектр требований к моринам и яхтенным стоянкам: ее разработка, увы, находится в зачаточном состоянии.

Еще в 2009 г. в Санкт-Петербурге была выработана отраслевая схема развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории города, которая, помимо прочего, включила в себя новую для России классификацию яхтенных стоянок, разделяющую их на пять классов: «A», «B», «C», «D» и «E». За основу был взят критерий наличия предоставляемых услуг. Разработчики опирались на зарубежный опыт классификации яхтенных гаваней по системе «Морина Голубой звезды» (Blue Star Marina). По аналогии с гостиничными звездами, она в значительной мере ориентирована на полноту и качество услуг, а также наличие того или иного сервиса.

Существуют и другие отечественные предложения по классификации яхтенных портов (морин). В частности, по «поколениям», предложенная Н. А. Гришиным. Он разбил все морины на четыре группы исходя из истории развития их компоновочных решений и функционального назначения.

Наверное, прежде чем «изобретать велосипед» в этой сфере, целесообразно познакомиться

с международным опытом. Сертификация качества услуг морин — вопрос развития туризма. Это хорошо понимают в Европе, поэтому там появились специальные сертификаты.

Система классификации и сертификации «Морина Голубой звезды» была разработана и управляет Международным морским сертификационным институтом (IMCI), некоммерческой организацией, авторизованной ЕС. Она построена на четкой и прозрачной системе критериев, охватывающих вопросы безопасности, технической оснащенности, внутренней навигации, соблюдения санитарных требований, качества обслуживания клиентов, уровня организации кейтеринга и развлечений в морине. Оценивается также общий менеджмент, организация утилизации бытовых отходов, зимнего хранения и технического обслуживания судов (если этот сервис имеется). Система представляет собой независимую оценку соответствия морины критериям, четкое ранжирование от одной до пяти «Голубых звезд», продвижение морин, прошедших сертификацию. Программа получила распространение в Европе: сегодня более 30 европейских морин имеют такой сертификат.

Другая популярная программа — «Золотой якорь» (Gold Anchor) — международная система сертификации морин, разработанная британской Ассоциацией яхтенных гаваней (The Yacht Harbour Association, TYHA). Программа оперируется двумя организациями: TYHA (отвечает за Европу и Ближний Восток) и Marine Industries Association (отвечает за Азию Австралию, Новую Зеландию). На данный момент это самая развитая и масштабная система.



Porto Montenegro — один из европейских обладателей «платинового» рейтинга

Во всем мире по ее программе сертифицировано более 150 морин, каждой из которых присваивается от двух до пяти якорей, а самые лучшие получают платиновый якорь.

Конечно, существующая система — в первую очередь маркетинговый инструмент, и владельцы морин ориентируются на максимальный уровень в рейтинге. Но достичь этого нелегко: «платиновый» статус имеют пока только семь морин, из них пять расположены в Азии и две — в Европе. На рынке известно, что данная сертификация достаточно строгая, и высокое положение в рейтинге является гарантией качества инфраструктуры и менеджмента морин.

Любая яхтенная гавань при условии членства в одной из перечисленных выше ассоциаций может подать заявку на участие в программе Gold Anchor. Вначале проводится самостоятельная оценка соответствия заявленным критериям. После этого составляется заявление о предоставлении определенного уровня рейтинга. Далее представитель ассоциации проверяет реальное положение дел, и на основании его отчета принимается окончательное решение. Правда, перед подачей заявки морина уже должна просуществовать несколько лет, чтобы можно было оценить уровень работы с клиентами и получить отзывы о предоставленном сервисе. Оценка состояния рейтинга морин происходит регулярно — раз в три года.

Сама система основана на соответствии нормам «Руководства по проектированию, строительству и эксплуатации яхтенных гаваней», выпущенного ТУНДА. Этот труд

включает все аспекты работы морин — от расстановки судов до общих вопросов ее продвижения на рынке. Его можно с успехом применить при организации новой яхтенной гавани, чтобы заведомо соответствовать заявлению рейтингу по всем пунктам технических требований.

Обе системы сертификации, о которых шла речь, являются добровольными и негосударственными. Они еще мало известны в России, несмотря на то что уже достаточно большое количество отечественных судовладельцев держат свои яхты за рубежом.

Существует и третья международная программа аккредитации морин — «Голубой флаг». Здесь во главу угла поставлена забота об экологии. Эта международная программа работает с 1985 г. и достаточно хорошо известна в нашей стране. У нее три направления: сертификация пляжей, морин и индивидуальных судовладельцев. Ее основной фокус — забота о чистоте пляжей и водоемов, рациональное потребление природных ресурсов, экологический менеджмент, управление утилизацией отходов, экологическое образование и безопасность. Для получения аккредитации «Голубого флага» морина должна соответствовать определенным экологическим и управлением нормам. В 2007 г. «Голубой флаг» присвоили яхт-клубу «Балтиец» (Санкт-Петербург), в 2009–2011 гг. аккредитацию этой организации прошла морина «Терийоки» (Зеленогорск Ленинградской обл.). Однако в дальнейшем их статус не поддерживался. В 2020 г. сразу 24 российских пляжа (один в Ялте, два в Калининградской обл., остальные

в Сочи) удостоились чести поднять «Голубой флаг». Сейчас в программу «Голубого флага» вовлечены 47 стран, аккредитовано более 4600 пляжей и морин.

Затраты на сертификацию морин логично относить на ее маркетинговые расходы. К примеру, цена сертификата «Золотой якорь» складывается из ежегодной оплаты членства в Ассоциации яхтенных гаваней и собственно процедуры сертификации, проводимой раз в три года. Совокупные затраты на три года составляют примерно 7–8 тыс. фунтов стерлингов. Стоимость сертификации «Голубого флага», которую также нужно подтверждать раз в два года, составит порядка 1500 евро.

Таким образом, единой, признанной всеми системы классификации яхтенной инфраструктуры и стандартизации услуг морин в мире не существует.

В 2014 г. в рамках работы европейской группы International Marina Committee (IMC) — рабочей группы в структуре ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) — были разработаны и предложены унифицированные требования к яхтенным стоянкам. В 2017–2020 гг. Международной организацией по стандартизации (International Standard Organization) были утверждены и вступили в силу четыре стандарта ISO, описывающих требования к яхтенным стоянкам.

ISO — независимая негосударственная организация, которая на основе сотрудничества стремится разработать и принять для своих участников единую форму классификации яхтенных стоянок. Сегодня в ее состав входят 163 страны. Россия была одним из ее основателей. Русский язык — один из трех официальных языков ISO наряду с английским и французским.

Соответственно, в 2017 г. были утверждены Национальные стандарты Российской Федерации в отношении инфраструктуры маломерного флота. Их ввод в действие был проведен приказами Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии по целой группе ГОСТов в отношении инфраструктуры маломерного флота. Этот набор состоит из пяти документов.

Таким образом, как на международном, так и на российском национальном уровне появились утвержденные термины и определения, а также требования к проектированию, строительству и эксплуатации яхтенной инфраструктуры. Этот факт вносит определенную ясность и дает основу для составления технических заданий на проектирование и строительство новых яхтенных портов.

В то же время выполнение технических требований не единственное, что определяет стандарты и уровень обслуживания в туризме. Качество сервиса, экологическая

Шербур. Яхтенный порт Chantereine — обладатель пяти «Золотых якорей» и «Голубого флага»



безопасность и осведомленность, удовлетворенность пользователей, уровень образования и квалификация персонала, уровень цен и прочие критерии остаются размытыми. В сфере яхтенной инфраструктуры в нашей стране сегодня не существует официальной системы стандартов услуг, как, например, в сфере гостиничного бизнеса. Поэтому судовладельцу, желающему выбрать лучшее место для стоянки своего судна, приходится ориентироваться на рекламные заявления самих яхтенных портов, мнение других судовладельцев или собственный анализ ситуации. Но все это необъективные условия выбора.

Кто-то может сказать, что при текущем дефиците оборудованных гаваней в нашем отечестве судовладелец будет рад любому приличному яхт-клубу, где безопасно и чисто. Не думаю, что это правильный подход. Во-первых, проектируются и строятся новые марины, владельцы которых желают позиционировать свои проекты как лучшие в регионе и перетянуть к себе самую состоятельную клиентуру. Во-вторых, требование к повышению качества инфраструктуры и сервиса исходит от самих судовладельцев, тех, кому есть с чем сравнить на основе собственного опыта. Пока при текущем дефиците мариин уровень цен на услуги в нашей стране явно завышен, а вот качество этих услуг оставляет желать лучшего. В-третьих, так как в вопрос развития яхтенной инфраструктуры все чаще втягивается государство (на строительство привлекается государственное финансирование), требуется создать и утвердить национальные стандарты классификации мариин, чтобы сделать отрасль более прозрачной, понятной потребителю — как отечественному, так и зарубежному, определить единые правила маркетинговой игры.

В Испании яхтенные стоянки используют новый стандарт UNE188004, разработанный Институтом качества туризма Испании (ICTE) и Испанской конфедерацией ассоциаций парусных клубов (CEACN). Он регулирует деятельность сектора парусного спорта и позволяет мариинам получать сертификат туристического качества «Q». Во Франции Федерация мариин (FFPP) запустила сертификацию «Качество обслуживания / Качество туризма» в сотрудничестве с Министерством туризма Франции, и на сегодня 20 мариин получили их сертификаты.



Сейчас собственники мариин, уже существующих или строящихся, могут использовать международные программы сертификации, чтобы с помощью их систематизированных и строгих критериев наладить свою работу. Это как готовый «скрипт» для персонала марины. Любой яхтенный порт, даже если он не будет претендовать на получение официальной международной сертификации, но применит эти критерии в организации управления, получит отличную методику построения менеджмента. Список технических критериев, которым должна удовлетворять мариин, претендующая на международный уровень, доступен и может быть заложен в проект.



В России в настоящее время отсутствуют яхтенные гавани, прошедшие международную сертификацию. Но получение международного статуса может дать серьезный политический и общественный резонанс, а процесс получения подобного сертификата является прекрасным информационным поводом для привлечения к проекту внимания. При этом следует учитывать, что программа сертификации не носит эксклюзивный характер: любая другая российская мариин может пройти такую процедуру. Однако быть первым особенно почетно, да и других претендентов вряд ли будет много в силу слабого развития данного сегмента рынка и платного участия в программе.

Сертификацию стоит рассматривать не как самоцель, но как инструмент правильной организации менеджмента, маркетинга и клиентского сервиса. В этом случае процесс будет естественным этапом развития на пути к совершенству.

