



10

Сочи. Заходи — не бойся

МИХАИЛ ЛОЗАКОВИЧ, АННА БИНЕК

Авторы этой статьи — члены экипажа моторной яхты, совершившей большой переход из Санкт-Петербурга в Сочи. Рассказ об опыте стоянки в этом городе и обзор местной яхтенной инфраструктуры, надеемся, будет полезен яхтсменам, планирующим туда свое плавание.

Сочи — город молодой, ему всего 177 лет. Его история началась в 1838 году. В те времена, согласно проекту Кавказского военного штаба, создавалась Черноморская береговая линия, представляющая собой ряд укрепленных военных фортов от Анапы до границы с Турцией. Тогда на территории современного Большого Сочи были заложены четыре форта.

В 1860–70-х годах активно велось заселение Кавказского Причерноморья. Этому всячески содействовал наместник Кавказа великий князь Михаил Николаевич. Благодаря ему в регионе появились крупные землевладельцы, а на месте современного Дагомыса было основано императорское имение. Открытие в 1902 году Мацестинских минеральных источников положило начало «городу исцеления, силы и счастья».

Становление Сочи как курорта, увеличение количества населения и отдыхающих требовало дальнейшего совершенствования и развития путей сообщения, и в 1936 году с сооружения свайного пассажирского причала началось строительство морского порта.

В 1954 году Сочинский порт открылся для пассажирских судов и стал для интуристов парадным входом в СССР.

Бум популярности Сочи пришелся на годы «перестройки», а дефолт 1998 года сыграл для курорта положительную

роль, резко увеличив приток отдыхающих. Город медленно, но неуклонно набирал популярность. Сочи трижды претендовал на Зимнюю Олимпиаду (2002 г., 2006 г.) и наконец в 2014 году стал местом ее проведения.

ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Наша долгая дорога с Балтики завершалась переходом Синопа (Турция) – Сочи. Черное море пересекали по приятной длинной волне, в окружении стай дельфинов, в прекрасном настроении. Возвращаемся домой, в Россию!

Гадали, как встретит нас этот город. Собранная информация была противоречивой: отзывы питерских яхтсменов были сплошь негативного толка: «сочувствуем...», «бюрократия, коррупция и закрытое море». С другой стороны, слава олимпийского города, реноме Жемчужины Кавказа, и это настраивало на оптимистический лад.

К Сочи подходили на закате — солнце золотом отражалось в окнах высотных зданий, а вдали возвышался величественный хребет Кавказских гор. Но странным выглядело совершенно пустое море: ни рыбацких шлюпок, ни парусов, ни моторных красавиц. После Синопа, где в бухте пришлось буквально расталкивать рыбацкие лодки, вид безжизненного моря удивлял и вызывал беспокойство. Позже мы поняли, что это нормальная для Сочи картина.

ТАМОЖНЯ

На рейде простояли 4 часа, так как диспетчер запретил вход в порт. В Сочи необходимо за сутки подать уведомление о пересечении границы, а у нас такой возможности не было. К причалу встали за полночь. По телефону вызвали агента.

– У-у-у, ребята, у нас знаете как все сложно! Сами ни за что не разберетесь. Столько требуют бумажек, вплоть до анализов бабушки. Но я вам помогу...

Заполняйте пока формы IMO о припасах на судне, переписывайте все: вилки, ложки, наволочки, бытовую технику. Нужно задекларировать количество топлива и воды...

– Но мы ведь просто пересекаем границу, а не делаем растаможку.

– Вы ничего не понимаете, у нас тут свои правила. Давайте, как я говорю, — настаивал агент. — И обязательно на каждой странице поставьте судовую печать!

– У нас нет печати на прогулочной яхте.

– Хм, тогда это проблема. Придется на каждом документе написать «судовой печати нет», подпись и расшифровку. Оформлять временный ввоз будем не по пассажирской таможенной декларации, а по таможенной декларации на транспортное средство.

– Мы же не грузопассажирское судно, а частная прогулочная яхта! — пытались возразить мы.

– Эх, если бы вы знали, как у нас тут все непросто. Сами страдаем, — вздыхал агент.

Оформление кипы бумаг толщиной в два сантиметра заняло три часа. Только ранним утром удалось закончить все формальности.

Впоследствии оказалось, что своими некомпетентными действиями агент сильно усложнил нам жизнь, и от его «помощи» пришлось отказаться.

Разобраться самим в хитрой схеме оплаты сборов было достаточно тяжело, но мы с этим справились. Главное – помнить, что все выходы в море (и входы по возвращении) платные, оплачивать по безналичному расчету и лучше сразу несколько выходов наперед, квитанции можно взять в управлении капитана порта. Лоцманский, маячный и навигационный сборы также оплачиваются по безналу – квитанции в управлении Росморпорта. Ставки портовых сборов, взимаемых в порту Сочи, можно проверить на сайте www.rosmorport.ru.

Что касается бумажек для таможни, то для выяснения действительного порядка вещей пришлось обратиться в правовой отдел Сочинской таможни (Сочи, ул. Гагринская, 12), где было получено разъяснение, что для временного ввоза иностранной яхты, оформленной на физическое лицо, предоставляются только три документа:

– пассажирская таможенная декларация;

– судовая роль;

– документ, подтверждающий правообладание яхтой (судовой билет, договор bareboat-чартера).

Точно такой же список документов, как и на Балтике. Однако, по словам представителей Сочинской таможни, пунктами пропуска могут утверждаться дополнительные документы. На всякий случай, формы IMO, которые могут потребовать на сочинском пункте пропуска, можно скачать по адресу: www.imo.org.

ПОГРАНИЧНЫЕ ПРАВИЛА

Вечером выход в море запрещен. Максимальное удаление от берега — две мили. Многие районы часто закрыты для судовождения. Перед выходом в море необходимо лично отвезти судовую роль и копии документов на яхту в пограничную часть, которая находится в Дагомысе. Уведомление пограничников можно производить по телефону сначала за сутки, затем за час до отхода и непосредственно перед выходом.

Так что, если вы путешествуете на яхте, особенно под иностранным флагом, о спокойном визите в Сочи можете и не думать. Правильно уведомить диспетчера и кучу инстанций практически невозможно, для этого нужен местный агент, знакомый с сочинскими «интересами». В целом сложилось впечатление, что нагромождение местных правил и бумаг создано только лишь для того, чтобы приходящие яхты нанимали и содержали агентов.

ЭТА ПЕСНЯ ЗАПРАВКОЙ ЗОВЕТСЯ

Выбор стоянки пал на яхтенную гавань «Сочи Гранд Марина» в самом центре города, построенную к Олимпиаде-2014, которая позиционируется как единственная в России мари-на премиум-класса.

Обычная заправка яхты запомнилась нам надолго. Только на подготовку к ней у нас ушел целый рабочий день, с утра до вечера. Все напоминало сюжет сатирического киножурнала «Фитиль» советских времен, обличающего бюрократический аппарат уездного города. Все люди в кабинетах были предельно серьезны и уверены в важности выдаваемых бумажек. Маршрут пролегал между зданиями диспетчерской, капитанерии, офиса портнадзора и банка.

Нужно было:

1. Заключить в коммерческом отделе порта договор на стоянку и оплатить место, предъявить квитанцию об оплате.

2. Написать заявление директору порта о включении яхты в график движения судов.

3. Ксерокопии отнести диспетчеру порта, в коммерческий отдел и администрацию порта.

4. Заключить договор на оплату корабельного сбора (включая 4 подпункта: заявление, подпись директора, оплату, предъявление чека об оплате).

5. Заключить с портом договор на бункеровку.

6. Написать заявку на бункеровку в порту (поставить подписи пожарного, эколога, директора порта).

7. Созвониться с заправкой и узнать, сколько осталось топлива, договориться на определенное время.

8. Написать заявку на количество топлива (за подписью директора порта).

9. Оплатить заранее по безналичному расчету нужное количество топлива (за это еще взимается комиссия 3%) и не забыть занести квитанцию об оплате в коммерческий отдел.

10. Взять в управлении капитана порта чек-лист на заправку.

11. Снять копии всех документов для отчетности;

12. Прежде чем перешвартоваться на акватории марины для заправки, оказалось необходимо вызвать по радию сначала «Сочи трафик-контроль», а затем диспетчера порта, и спросить разрешения на перешвартовку.

13. Топливо полилось в бак после заполнения чек-листа, заземления яхты и предъявления разрешения от пожарных.

14. При перешвартовке на свое место снова нужно было спросить разрешения у «Сочи трафик-контроля», а затем у диспетчера порта.

15. Отнести в администрацию порта чек-лист, и как бонус к приключениям — оплатить счет на 4600 руб. за час работы судна-нефтесборщика, которое по правилам порта дежурит рядом с заправкой.

Самое интересное, что на этом приключения не закончились. По прошествии трех дней к нам на яхту с проверкой явилась транспортная прокуратура и попросила предъявить техническую документацию, чтобы уточнить размер наших топливных баков. Далее прокуратура сверила количество задекларированного при въезде топлива и его количество, взятое нами на заправке. По местным правилам нельзя вывезти больше топлива, чем ввез. То есть, приходя из-за границы с пустыми баками, при выходе ты должен уйти без топлива. Абсурд.

ЯХТЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Удивительно, но спустя несколько месяцев мы поняли, что в Сочи совсем не чувствуешь море. Вспомните, кто бывал, любой маленький городок, деревушку на Балтике, где сразу понимаешь, что ты у моря — по одежде местных людей, по дизайну общественных заведений, по тематике ресторанов. В Сочи этого пока нет, а преобладающий стиль во всем — южная пестрота.

По данным ГИМС, в районе Большого Сочи зарегистрировано около 4000 судов, но море даже в хорошую погоду пустынно. Исключение составляет акватория Центра парусного спорта, занимающегося подготовкой спортсменов-олимпийцев, — там регулярно проводят различные парусные регаты.

Однако в ближайшие годы, судя по заявлениям чиновников, ситуация может измениться: Краснодарский край

привлекает инвестиции для создания яхтенных гаваней. В Сочи их сейчас две: «Сочи Гранд Марина» и яхтенный порт «Имеретинский», и по состоянию на начало 2015 года в городе имеется около 350 стояночных мест.

«СОЧИ ГРАНД МАРИНА»

*Константин Сащенко, управляющий «Сочи Гранд Марина»,
Группа компаний «Буревестник»:*

Наш яхтенный порт является хорошо защищенным от непогоды местом. В «Сочи Гранд Марина» могут разместиться 250 яхт, в том числе шесть яхт длиной от 40 до 50 м. На технической зоне марины могут одновременно находиться до 20 судов длиной до 20 метров. Имеется заправка, сборник загрязненных вод, ремонтная база. В планы управляющей компании входит благоустройство причалов, сервисной инфраструктуры и южной галереи здания морского вокзала. «Сочи Гранд Марина» рассматривается и как место проведения морских фестивалей, международных и национальных яхтенных регат.

Поскольку «Сочи Гранд Марина» находится в границах морского порта Сочи, все наши гости обязаны выполнять правила стоянки в морском порту и подчиняться обязательным постановлениям по порту Сочи. Несмотря на все сложности, Группа компаний «Буревестник» делает все возможное для облегчения жизни яхтсменов. Мы оказываем посильную помощь судовладельцам и капитанам яхт, в том числе по взаимодействию с государственными и контролирующими органами: пограничной службой, службой капитана порта, таможей, ГИМС. Достигнуты договоренности о присутствии представителей пограничной службы в офисе марины.

Информация по заходу

За сутки до прихода следует подать уведомление по телефону офиса марины: +7 (988) 150-20-01. На входе получить «добро» от «Сочи трафик-контроля» (УКВ, 11-й канал), затем разрешение от диспетчера порта (УКВ, 12-й канал).





ЯХТЕННЫЙ ПОРТ «ИМЕРЕТИНСКИЙ»

*Максим Кондратенко, генеральный директор
компании-оператора яхтенного порта «Имеретинский»:*

Все наши причалы оборудованы колонками для энергоснабжения яхт и помпами для откачки загрязненных вод, а экипаж после захода в марину может принять душ и воспользоваться услугами прачечной. Пока у нас нет собственного заправочного комплекса, но он в планах развития порта. Есть круглосуточная вахтенная служба. Мы встречаем и сопровождаем на место стоянки яхты, заходящие к нам впервые, берем на себя оплату сборов администрации морского порта Сочи — все это уже включено в стоимость стоянки. Для работы с иностранными яхтами в порту «Имеретинский» создана собственная агентская служба, которая за небольшую плату берет на себя решение всех формальностей.

В будущем наш яхтенный порт сможет принимать до 430 яхт. Сейчас в нем оборудованы 42 стояночных места.

Главной проблемой развития яхтинга в регионе Сочи я считаю чрезмерную бюрократизацию всех вопросов, связанных с заходом яхт в российские порты. Это и процедура пограничного контроля, и получение разрешения на движение судов в портах. Простой пример: каждый выход судна сопровождается запросом и выдачей разрешения трех разных служб и организаций. Мы стараемся оперативно взаимодействовать и с портовыми службами, и с пограничниками, чтобы максимально облегчить нашим клиентам решение этих вопросов. Но в целом, по нашему мнению, задача государства — максимально упростить вопросы плавания маломерных судов, чтобы яхты не уходили от нас на стоянку и обслуживание в Турцию и Грецию.

Информация по заходу: www.imeretinskiyport.com

Артем Яблоков, яхтсмен,

совладелец яхтенного магазина «Лавка яхтсмена»:

«Лавка яхтсмена» — единственный в Сочи специализированный магазин. Судя по объему продаж за последние годы, рывка в развитии водных видов спорта в Сочи не произо-

шло, хотя большие надежды в связи с подготовкой и проведением Олимпиады были. Марины в Сочи есть, но лодки сюда пока не идут. Думаю, и здесь нам необходима государственная программа. Нужно развивать сеть марин по российскому побережью. Сейчас, если у тебя есть яхта в Сочи, на ней некуда идти. Удаление от берега 2 мили, а ближайший нормальный порт — Новороссийск или Утриш. Туапсе пока можно рассматривать только как порт-убежище...

Послесловие

В целом наши ожидания — как отрицательные, так и положительные — оправдались. Действительно, бюрократия цветет буйным цветом. Местную кавказскую поговорку «Заходи — не бойся, выходи — не плачь» мы выучили сразу. Однако в Сочи невозможно не влюбиться: прекрасный климат, великолепная природа и буйная растительность, которая так к лицу городу. Плюс к этому — хорошие транспортные развязки, реконструированные объекты городской инфраструктуры, чистота улиц и гостеприимство местных жителей.

Сравнивая морской Сочи с хорошо знакомым нам Питером, можем сказать, что на Балтике яхтсмену живется свободнее и проще.

Любой яхтсмен особенно ценит то чувство свободы, которое пьянит его при каждом выходе в море. И в Сочи мы с грустью обозреваем пустынную акваторию, в которую, как оказалось, не так-то просто выйти. А ведь моряки должны быть там, на воде, а не копаться в многочисленных бумажках.

Мы очень надеемся, что люди, прилагающие большие усилия для развития яхтинга в этом замечательном регионе, создадут такую инфраструктуру, которая привлечет сюда яхты буквально со всего света. Чудесный город Сочи этого действительно достоин.

