



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 14 октября 2021 г. № 2897-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Концепцию развития яхтенного туризма в Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Концепция).

2. Финансовое обеспечение расходных обязательств, связанных с реализацией Концепции, осуществлять в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных федеральным органам исполнительной власти и органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации в федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период.

3. Федеральным органам исполнительной власти и органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации при планировании и осуществлении мероприятий по развитию яхтенного туризма в Российской Федерации учитывать положения Концепции.

4. Ростуризму совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти до 1 марта 2022 г. представить в Правительство Российской Федерации проект плана мероприятий по реализации Концепции.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 14 октября 2021 г. № 2897-р

К О Н Ц Е П Ц И Я
развития яхтенного туризма в Российской Федерации
на период до 2030 года

I. Общие положения

Концепция развития яхтенного туризма в Российской Федерации на период до 2030 года (далее - Концепция) определяет цели и приоритетные направления развития яхтенного туризма в Российской Федерации в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также с учетом международных норм, стандартов и сложившейся практики.

Основными целями Концепции являются популяризация и развитие яхтенного туризма на морских и речных объектах в Российской Федерации, разработка предложений по созданию сети марин (районов интенсивного яхтинга) и создание условий для расширения возможностей и повышения качественного уровня яхтенного туризма, водных видов спорта и прибрежного пассажирского судоходства, создания комфортной и доступной рекреационной среды, роста внутреннего и въездного туризма.

Основными задачами Концепции являются:

- развитие индустрии яхтенного туризма;
- разработка предложений по созданию условий для развития яхтенного туризма, обеспечивающего безопасное яхтенное и каботажное сообщение;
- разработка предложений по развитию современной комфортной туристской среды вокруг объектов яхтенного туризма;
- увеличение инвестиционной привлекательности береговой зоны, основанное на создании новых рекреационных объектов яхтенного туризма;

формирование направлений совершенствования правового регулирования в сфере яхтенного туризма с учетом международных договоров Российской Федерации и общепризнанных норм международного права, а также лучших мировых практик поддержки, стимулирования и организации яхтенного туризма;

обеспечение доступности яхтенного туризма для значительного количества граждан Российской Федерации;

разработка предложений по привлечению иностранных туристов в сферу яхтенного туризма на территории Российской Федерации;

формирование направлений развития системы государственной поддержки предприятий малого и среднего бизнеса, участвующих в создании инфраструктуры яхтенного туризма и яхтенных туристских продуктов;

создание условий интеграции концептуальных решений в комплексное развитие береговой зоны на территории субъектов Российской Федерации;

разработка предложений для проектирования объектов яхтенной инфраструктуры и гостинично-туристической сферы;

разработка предложений для определения площадок для строительства необходимой инженерно-транспортной инфраструктуры в целях развития яхтенного туризма;

повышение инвестиционной привлекательности объектов сферы обслуживания и отдыха;

разработка предложений по совершенствованию образовательных программ в сфере туризма и яхтинга;

разработка предложений для роста частных инвестиций в яхтенную и сопутствующую ей инфраструктуру.

II. Основные понятия

Для целей настоящей Концепции используются следующие понятия:

"акватория" - водное пространство в пределах естественных, искусственных или условных границ;

"бербоут-чартер" - договор фрахтования судна без экипажа. По договору фрахтования судна без экипажа судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить фрахтователю в пользование и во владение на определенный срок не укомплектованное

экипажем и неснаряженное судно для перевозок пассажиров или для иных целей;

"маломерное судно" - судно, длина которого не должна превышать 20 метров и общее количество людей на котором не должно превышать 12;

"марина (яхтенный порт)" - многофункциональный градостроительный комплекс, включающий в себя защищенную от неблагоприятных погодных условий акваторию с причалами, береговой территорией (естественной или искусственно созданной), здания и сооружения сервисной и ремонтной базы для обслуживания яхт, экипажей и туристов, в том числе гостиницы, заправочные комплексы, санитарные зоны, магазины и иные объекты сервиса. Марина (яхтенный порт) создается в соответствии с международным стандартом ISO 13687:2014;

"тайм-чартер" - договор фрахтования судна вместе с экипажем на время;

"яхта" - маломерное, прогулочное палубное моторное, спортивное парусное, парусное или парусно-моторное судно, технически оснащенное и предназначенное для отдыха, спорта и развлечений, в том числе плавания с проживанием и питанием, имеющее закрытые помещения для размещения экипажа и туристов предельной численности;

"яхтинг" - активный отдых и спорт с использованием яхт, индустрия по строительству (производству), эксплуатации и обслуживанию яхт.

III. Международный опыт развития яхтенного туризма

Яхтенный туризм является важной составляющей морского туризма и одним из наиболее динамично развивающихся, приоритетных и прибыльных видов туризма с учетом международной практики.

Яхтенный туризм характеризуется наличием и развитием следующих основных элементов:

инфраструктурные объекты (марины (яхтенные порты) и стоянки, заправочные станции, ремонтные базы);

яхтенный флот (региональный и в виде судов въездного яхтенного туризма);

субъекты контроля въездного и выездного яхтенного туризма (таможенная и пограничная службы);

кадровое обеспечение и информационная поддержка, развитие прибрежной инфраструктуры.

Международный опыт строительства марин (яхтенных портов) показывает, что они становятся ключевым градообразующим объектом

береговой зоны. Строительство марин (яхтенных портов) при сбалансированных программных проектных решениях автоматически приводит к тому, что территория марины (яхтенного порта), являясь притягательным туристским центром, формирует интенсивную урбанизацию территории, развитие застройки с объектами рекреационного назначения - гостиницами, ресторанами, магазинами и курортным жильем.

Марины (яхтенные порты) включают следующие базовые элементы:

защищенная акватория, оснащенная причалами и обеспечивающая безопасную стоянку судов;

технологические здания (сооружения) и оборудование, обеспечивающие сервисное обслуживание плавательных средств;

здания (сооружения) и оборудование, обеспечивающие сервисное и рекреационное обслуживание экипажей, пассажиров судов и посетителей марин (яхтенных портов).

Марины (яхтенные порты) являются градообразующими объектами, запускающими процессы интенсивного освоения прилегающих территорий, способствуют появлению предприятий сервисного и ремонтно-бытового обслуживания. Рядом с маринами (яхтенными портами) появляются жилые кварталы как для персонала марины (яхтенного порта), так и для проживания судовладельцев, семей членов экипажей, владельцев и сотрудников бизнеса в сфере яхтенного туризма и сервисного обслуживания. Вся застройка, включая марину (яхтенный порт), требует инженерно-технического и транспортного обслуживания, что приводит к развитию инженерной инфраструктуры и дорожно-транспортной сети.

Мировая индустрия яхтинга включает сотни тысяч яхт, разветвленную сеть марин, судостроительные верфи, чартерные и сервисные компании, которые являются ключевыми элементами системы популяризации морского туризма и повышения престижа соответствующих стран (регионов).

В частности, в Италии действуют 114 марин (яхтенных портов) на 39900 мест в совокупности, в Греции - 241 марина (яхтенный порт) на 670000 мест, в Испании - 329 марин (яхтенных портов) и стоянок на 112000 мест, в Хорватии - 72 марины (яхтенных порта) на более чем 16500 мест.

Опыт ряда стран, в том числе Испании, Франции, Греции, Турции, Хорватии, Польши, Эстонии, демонстрирует, что яхтенный туризм при

соответствующем уровне развития вносит значительный вклад в национальную экономику.

Например, в Турции яхтенный туризм рассматривается как один из инструментов укрепления экономики страны, являясь частью морского сектора, и играет важную роль в туристской деятельности, принося около 25 процентов доходов от всей сферы туризма, размер которых, как ожидается, составит к 2023 году не менее 14,6 млрд. евро. Страна занимает третье место в Европе по производству яхт, имеет более 360 компаний по строительству, ремонту и переоборудованию яхт, катеров и лодок. Правительство Турции возлагает большие надежды именно на развитие этого вида туризма, реализуя ряд мер его государственной поддержки:

обеспечение реализации всех процедур, связанных с въездом на территорию государства яхты под иностранным флагом, осуществляется единым государственным органом;

доходы, полученные от яхтенного туризма, инвестируются в развитие инфраструктуры этого сектора экономики;

последовательно проводится политика снижения налогообложения владельцев яхт;

фрахт прогулочных судов не облагается налогом на добавленную стоимость;

для компаний, занимающихся сдачей прогулочных судов, а также судов под иностранным флагом в аренду (чартер) введена патентная система налогообложения;

приобретение топлива и бункеровка яхт осуществляются беспошлинно;

разрабатываются технические стандарты обработки "трюмных вод" и утилизации твердых отходов;

предусмотрено формирование образовательного центра для яхтенного туризма.

Международный опыт в области яхтенного туризма включает также мероприятия, стимулирующие увеличение устойчивости яхтенного туризма путем уменьшения прямого сброса отходов в море. Отмечается повышенное внимание к программам сертификации и проектам экологической осведомленности, таким, как "Голубая Карта" ("Blue Card"), сертификация CE ("CE Inspection & Certification"), "Голубой Флаг" ("Blue Flag"), "Золотой Якорь" ("Gold Anchor"), "Одиссея Голубой Туризм" ("Odyssea Blue Tourism") и проект "Сеабин" ("Seabin").

Востребованы проекты по созданию тематических морских музеев на судах. Например, историческое судно "Великобритания", стоящее в марине (яхтенном порту) в г. Бристоле (Великобритания), привлекает около 125 тыс. посетителей ежегодно. Музей исторического судна королевского флота "Васа" в г. Осло (Норвегия) - самый посещаемый музей Скандинавии. Рядом с территорией марины (яхтенного порта) в г. Виктория (о. Ванкувер, Канада) находятся сразу 3 музея - исторический колесный пароход времен освоения Аляски, музей восковых фигур и Национальный историко-краеведческий музей.

В мире широко распространено информационное сопровождение яхтенного туризма путем выпуска путеводителей для туристов по морским и внутренним водным путям. Карты и справочники разработаны как первый источник информации при планировании путешествия. Справочники охватывают сеть водных путей по странам и предоставляют полезную информацию для всех, кто интересуется внутренним судоходством как видом туризма, а также для растущего числа водных энтузиастов. Буклеты, прилагаемые к картам, включают множество цветных фотографий и крупномасштабных карт отдельных областей.

IV. Современное состояние развития яхтенного туризма в Российской Федерации

Яхтенный туризм на территории Российской Федерации на сегодняшний день находится на стадии развития, имея огромный потенциал экстенсивного развития за счет природно-климатических, трудовых и материально-технических ресурсов страны.

В последние десятилетия в связи с увеличением мобильности населения, изменением потребностей россиян, увеличением потока иностранных туристов потребность в строительстве марин (яхтенных портов) стала очевидна.

В Российской Федерации насчитывается более 2,8 млн. рек общей протяженностью 12,4 млн. километров, из которых внутренние водные пути (судоходные участки рек) составляют около 102 тыс. километров, имеется 67 морских портов, часть из которых может быть использована для яхтенного туризма, а также протяженная береговая полоса.

По данным Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, в Российской Федерации зарегистрировано более 1,5 млн. маломерных судов (2021 год).

В России к центрам яхтенного туризма можно отнести Краснодарский край, ряд приволжских городов, гг. Севастополь, Москву, Санкт-Петербург, Приморский край, Республику Крым, Республику Татарстан, Ростовскую, Ленинградскую, Архангельскую, Калининградскую области.

Так, в Ленинградской области расположено 70 причальных конструкций для швартовки маломерных судов. Услуги аренды катеров и яхт, а также услуги приема, швартовки, заправки и хранения маломерных судов оказывают более 12 яхт-клубов, одна марина (яхтенный порт). В Ленинградской области реализуется проект "Гостевые причалы", основной целью которого является развитие транспортной инфраструктуры и сервиса для маломерных судов (яхт) на водных путях Северо-Запада России.

На территории побережья Черного и Азовского морей расположено до 300 объектов, обеспечивающих стоянку маломерных судов. В то же время на Черноморском побережье Краснодарского края расположено 9 объектов яхтенной инфраструктуры общей вместимостью до 600 судов, при этом только 2 из них - специализированные современные марины (яхтенные порты) "Сочи Гранд Марина" и порт "Имеретинский".

В Краснодарском крае разработана концепция развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье, в рамках которой предполагается реализация инвестиционного проекта строительства сети марин (яхтенных портов) в городах Черноморского побережья (в гг. Анапе, Новороссийске, Геленджике, Сочи и Туапсинском районе). В рамках подпрограммы "Морской и речной транспорт" государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы" реализуется проект реконструкции морского порта Геленджик, в состав которого входит марина (яхтенный порт) на 250 стояночных мест (яхт-клуб, эллинг).

Ключевым проектом развития г. Севастополя является проект "Комплексное гражданское развитие района Балаклавской бухты как международного центра туризма", включающий создание марины (яхтенного порта) и сопутствующей инфраструктуры, благоустройство набережных и прилегающей территории.

В г. Севастополе и в Балаклавской бухте 8 баз на 800 судов длиной до 40 метров реконструированы и оборудованы до уровня современных марин (яхтенных портов).

Современный яхтенный туризм в Российской Федерации может быть структурирован по следующим основным направлениям:

использование для отдыха на воде или путешествий как внутри страны, так и за ее пределами спортивных парусных и прогулочных судов (яхт), принадлежащих физическим лицам;

участие в спортивных соревнованиях по водным видам спорта на спортивных парусных и прогулочных судах (яхтах), принадлежащих участникам соревнований, спортивным и иным организациям, организаторам соревнований;

предоставление прогулочных судов для отдыха на воде или путешествий в чартер или бербоут-чартер (аренда с экипажем или аренда без экипажа) физическим лицам или организациям.

Услуги в области яхтенного туризма в Российской Федерации предоставляются в виде:

предоставления места стоянки (временной стоянки) яхты;

услуг по ремонту, содержанию и снабжению яхт;

услуг судоводителей (шкиперов) яхт;

услуг по бункеровке яхт;

туристских услуг туристам (путешественникам), осуществляющим путешествие на судах (яхтах), в местах временной стоянки на маршруте путешествия;

предоставления спортивных и прогулочных судов во временное пользование (аренду) с экипажем (тайм-чартер) или без экипажа (бербоут-чартер).

V. Основные направления развития яхтенного туризма в Российской Федерации

Для развития яхтенного туризма в Российской Федерации необходима реализация федеральных и региональных программ по разработке и внедрению системы экономических и иных стимулов, создающих условия для притока частных инвестиций в индустрию яхтенного туризма.

С целью расширения функциональных возможностей марин (яхтенных портов) и развития яхтенного туризма требуется учитывать следующие основные принципы формирования проектов:

принцип градостроительной значимости. Марины (яхтенные порты) являются градообразующими объектами, формирующими прибрежную

рекреационную среду - "визитную карточку" городов, расположенных на море (реках, водоемах);

принцип архитектурной и природной интеграции (создание эстетичной среды). Инженерные сооружения и архитектурный облик марин (яхтенных портов) должны находиться в органичной взаимосвязи с природным ландшафтом и сложившейся градостроительной средой при одновременном создании дополнительных объектов гостинично-туристического сектора, включая увеличение площади озеленения общественных пространств (парковых зон);

принцип оптимального насыщения территории. Объекты марин (яхтенных портов) должны предоставлять туристам максимальный комфорт и спектр сервисных услуг с учетом эффективного использования существующего рельефа и акватории;

принцип универсальности сооружений. Здания и сооружения марин (яхтенных портов) должны быть многофункциональны, что позволит рационально использовать территорию;

принцип градостроительной интеграции. Проекты марин (яхтенных портов) должны учитывать сложившуюся градостроительную ситуацию и предусматривать сочетание интересов инвесторов с интересами социально-экономического развития муниципалитетов и прилегающих территорий. Строительство марины (яхтенного порта) должно производиться с минимально возможным изъятием городских земель в наиболее ценной прибрежной зоне и сводить к минимуму потери пляжной территории, дефицит которой города испытывают уже сегодня;

принцип эксплуатируемости. Выбор конструктивно-компоновочного решения и функционального назначения отдельных комплексов сооружений, входящих в состав марин (яхтенных портов), обуславливается тем, что марина должна обеспечивать удобную и безопасную эксплуатацию и стоянку катеров и яхт при любых погодных условиях, поэтому территория марины (яхтенного порта), должна обеспечивать размещение комплекса зданий и сооружений, соответствующих назначению марины (яхтенного порта) по спектру предоставляемых услуг, так как составляющими элементами современной марины (яхтенного порта) являются технологический комплекс и комплекс по оказанию дополнительных услуг;

принцип эргономичности и безопасности. Необходимо создавать максимально комфортную среду для рекреантов, что невозможно без транспортного обслуживания объектов. Следовательно, требуется

формировать разделенные пешеходные и автотранспортные потоки с одновременным обеспечением их высоких качественно-эксплуатационных возможностей;

принцип экологичности. Оградительные сооружения марин (яхтенных портов), планировочные и инженерные решения должны улучшать экологическую обстановку прибрежной акватории, проектируемой и прилегающей территории;

принцип гостеприимства. При разработке концепций развития марин (яхтенных портов) необходимо учитывать интересы таких целевых групп, как яхтсмены (санитарно-бытовые услуги, бункеровка, удаление отходов, ремонт, оформление документов и регистрация и др.), туристы (культурно-познавательные маршруты, туристическо-информационные центры, ресторанные услуги, торговля, активные маршруты, транспортная доступность, доступность сервисных услуг, безопасность) и местные жители (комфортная среда, эстетическая привлекательность, тишина в вечернее время, безопасность, использование доступной территории как прогулочной зоны для желающих проводить время в необычном, привлекательном и удобном для посещения месте).

При проектировании марин (яхтенных портов) необходимо учитывать требования ГОСТ Р 57618.2-2017 "Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования (Переиздание)".

Деятельность по развитию яхтенного туризма должна осуществляться с учетом требований по обеспечению обороны страны и безопасности государства.

Дополнительным элементом марин (яхтенных портов) может являться инфраструктура для вдольберегового морского и речного пассажирского сообщения. Для этого в маринах (яхтенных портах) могут быть предусмотрены пассажирские терминалы линий местного и междугороднего сообщения со специализированным причальным фронтом. Указанные решения позволят обеспечить возобновление и безопасное функционирование вдольберегового пассажирского сообщения.

Еще одним дополнительным элементом марин (яхтенных портов) могут являться места базирования судов патрульно-спасательных служб (Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерства внутренних дел Российской Федерации и др.), которые осуществляют патрульно-спасательные операции на приемлемом удалении

от мест базирования, что минимизирует время реагирования, эвакуации и доставки пострадавших для их последующей транспортировки к местам оказания необходимой помощи. Эта задача может быть реализована только при наличии защищенных от внешнего воздействия акваторий и при соответствующем оснащении марины (яхтенного порта).

С целью развития яхтенного туризма в субъектах Российской Федерации необходимо учитывать, что:

центральным элементом таких объектов является акватория марины (яхтенного порта) (панорамный вид на места швартовки яхт разного типа и размера). Часть туристов посещают марины (яхтенные порты) только с культурно-познавательными и рекреационными целями, без прогулки или путешествия на яхтах;

дополнительным элементом марины (яхтенного порта) является зона посадки-высадки для групповых прогулочных маршрутов на яхтах;

в маринах (яхтенных портах) и на прилегающих территориях могут быть созданы дополнительные привлекательные для туристов элементы, такие, как морские музеи и исторические корабли, иные комплексы на воде.

С целью обеспечения дохода от яхтенного туризма на прилегающей территории создаются объекты гостиничного хозяйства разного уровня и апартаменты, формируются предпосылки для создания новых предприятий общественного питания различного уровня, культурно-досуговых объектов (частных музеев, баров и дискотек, спортзалов и др.), специализированных и тематических объектов торговли, офисов туристических и чартерных компаний и многих других организаций малого и среднего предпринимательства, отвечающих практически любым запросам яхтсменов, туристов и посетителей марины.

Развитие музеев, конгресс-центров, спа-комплексов и иных объектов на прилегающих к маринам (яхтенным портам) территориях позволяет снизить сезонный фактор и повысить среднегодовые показатели загрузки гостиничных комплексов, расположенных в маринах (яхтенных портах).

В зависимости от размера марины (яхтенного порта) с целью охватного развития яхтенного туризма в состав инфраструктуры могут также включаться спортивные сооружения и конгрессно-выставочные объекты, многофункциональные трансформируемые комплексы.

Марины (яхтенные порты) нового поколения отличает активная деятельность в области водных видов спорта, в том числе парусного (во всех его разновидностях), воднолыжного, водно-моторного, дайвинга.

Наличие акватории, приятная окружающая среда и эксклюзивное пространство делают марину (яхтенный порт) оптимальным местом для проведения мероприятий различного уровня (регат, спортивных соревнований и сборов, бот-шоу, симпозиумов и конгрессов, а также парадов и карнавалов, соревнований по другим видам спорта, всевозможных выставок-продаж, корпоративных мероприятий, празднично-массовых мероприятий, фейерверков) и являются дополнительным стимулом для привлечения туристов.

Мероприятия и услуги марины (яхтенного порта) предлагаются для разных целевых групп, включают детские программы, социальные предложения на коммерческой или благотворительной основе.

Развитие яхтенного туризма на территории субъекта Российской Федерации имеет предпосылки повысить популярность такого места как для местного населения, так и для туристов, что в свою очередь вызовет приток инвестиций, приведет к трансформации окружающей территории, благоприятно отразится на экономике и внешнем облике муниципального образования и в целом изменит его имидж.

Для развития яхтенного туризма необходимо разрабатывать и продвигать совместно с туроператорами новые туристские маршруты, экскурсионные услуги, мультимодальные программы.

Развитие яхтенного туризма Российской Федерации возможно путем увеличения участия малого и среднего бизнеса с учетом использования существующих и новых федеральных и региональных программ поддержки (например, льготное кредитование, лизинговые программы приобретения оборудования и судов, субсидируемые или специальные таможенные пошлины и иное).

Деятельность по развитию яхтенного туризма, включая путешествия по внутренним водным путям России, должна обеспечиваться качественной информационной поддержкой.

VI. Нормативно-правовое регулирование в области яхтенного туризма

Нормативно-правовое регулирование использования маломерных судов в настоящее время осуществляется на основании отдельных положений Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Налогового кодекса Российской Федерации, Гражданского кодекса Российской Федерации, иных федеральных законов и нормативных

правовых актов, которые в совокупности не образуют целостной правовой основы для осуществления яхтенного туризма, что приводит к появлению избыточных требований в нормативных правовых актах различных органов исполнительной власти.

В тоже время Федеральный закон "Об основах туристской деятельности в Российской Федерации" не содержит норм, позволяющих применить их к организации туризма с использованием яхт.

При этом российское законодательство, включая международные договоры Российской Федерации, не содержит определения термина "яхта".

Ограничение, установленное для прогулочных и спортивных парусных судов, по использованию их только в некоммерческих целях приводит к тому, что юридические и физические лица, являющиеся владельцами (пользователями) этих судов, осуществляют свою деятельность вне правового поля.

Ограничения размера длины маломерного судна в 20 метров в соответствии с действующими нормативами отличаются от стандартного размера длины маломерного судна, принятого в мире (24 метра).

Специального рассмотрения требует правовое регулирование, установленное Федеральным законом "О транспортной безопасности" в отношении использования маломерных судов в части обязанности держать на таком судне лиц, аккредитованных в установленном порядке для обеспечения транспортной безопасности этого судна.

Отдельно стоит отметить, что до настоящего времени в законодательных и иных нормативных правовых актах Российской Федерации отсутствуют положения, определяющие:

организацию навигационно-гидрографического обеспечения судоходства яхт на водных объектах Российской Федерации, используемых и пригодных исключительно для этих целей;

требования к объектам стоянки яхт и организации надзора за ними;
порядок расследования аварий и инцидентов с яхтами, а также правовое регулирование других менее емких аспектов, связанных с использованием маломерных судов;

понятие "яхта";

понятие "яхтенный порт";

четкое и однозначное определение норм и стандартов при проектировании и строительстве яхтенных портов, баз-стоянок, портов-

убежищ, плавучих заправочных станций, станций по сбору черных и серых вод и др.

Реализация Концепции требует формирования соответствующей "дорожной карты", предусматривающей внесение необходимых изменений в законодательство Российской Федерации в целях системного обеспечения развития яхтенного туризма.

VII. Основные вызовы развития яхтенного туризма в Российской Федерации

Для развития яхтенного туризма в Российской Федерации необходимо решение ряда основных задач, включая:

законодательное закрепление предмета регулирования яхтенного туризма для формирования комплексной системы его поддержки и стимулирования, в том числе на государственном уровне;

снятие ограничений функционирования яхтенной инфраструктуры в границах зон с особыми условиями использования, включая природные лечебные ресурсы, лечебно-оздоровительные местности, а также курорты и их земли, которые являются особо охраняемыми объектами и территориями;

формирование комплексной государственной программы поддержки яхтенного туризма в части развития яхтенной инфраструктуры, строительства марин (яхтенных портов), яхтенных стоянок, гидросооружений, включая создание искусственных гидротехнических сооружений (защитных молв, пирсов и др.) марин (яхтенных портов);

создание условий для прозрачности процедур и информированности граждан о возможностях использования как собственных, так и арендных яхт в целях яхтенного туризма;

создание комплексного туристского продукта в области яхтенного туризма, включая маршруты, сервисные услуги, информационные материалы для водных туристов (специализированные издания, путеводители, справочники, интерактивная навигация);

создание марин (яхтенных портов), инфраструктуры оказания сервисных услуг по ремонту и содержанию прогулочных и спортивных парусных судов;

создание механизма резервирования водных акваторий для реализации проектов по строительству марин (яхтенных портов) в связи

с длительностью прединвестиционного этапа проектов по созданию марин (яхтенных портов);

создание единых правил, исчерпывающих списков необходимых документов и единой упрощенной процедуры прохождения пограничного и таможенного контроля при пересечении государственной границы яхтами, маломерными, прогулочными и спортивными судами во всех субъектах Российской Федерации, включая процедуру таможенного оформления эксплуатации иностранных судов (яхт) гражданами России, иностранными яхтами, зафрахтованными по договору бербоут-чартера;

развитие инфраструктуры пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации для прогулочных и иных судов (яхт), являющихся, как правило, маломерными судами;

упрощение процедуры учета плавучих понтонов (основного элемента для развития яхтенной инфраструктуры);

упрощение административных процедур при оформлении капитаном морского порта захода в морской порт яхт и прогулочных судов и выхода из него, включая побережье Черного моря;

создание условий признания иностранных сертификатов на управление прогулочными (маломерными) судами, выданных частными иностранными школами;

формирование комплекса национальных стандартов и иных документов по стандартизации в сфере яхтенного туризма, в полной мере позволяющих сформировать инфраструктуру марин (яхтенных портов) на основании готовых решений и развивать успешные практики в рамках одного региона, с последующим масштабированием на межрегиональный уровень;

создание плавучих заправочных станций или доступных с воды заправочных станций;

создание условий для отечественной отрасли строительства прогулочных судов (яхт), отечественного приборостроения для применения при эксплуатации спортивных парусных и прогулочных судов (яхт).

VIII. Кадровое развитие яхтенного туризма

Положением о дипломировании членов экипажей спортивных парусных судов, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации, установлен порядок подготовки и дипломирования

яхтенных рулевых и яхтенных капитанов. При этом дипломы на право управления прогулочными судами, спортивными парусными судами выдаются капитанами морских портов и капитанами бассейнов внутренних водных путей.

Положением о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации, уставлен порядок подготовки и дипломирования судоводителей прогулочных судов.

Вместе с тем в различных субъектах Российской Федерации подготовку яхтенных рулевых и яхтенных капитанов осуществляют как государственные организации (например, государственное бюджетное учреждение Краснодарского края "Центр олимпийской подготовки по парусному спорту"), так и общественные организации (парусная школа Череповецкой городской общественной организации "Федерация парусного спорта").

В связи с этим для реализации Концепции требуется разработка совместно с заинтересованными в развитии яхтенного туризма федеральными и региональными органами исполнительной власти комплекса мероприятий, направленных на совершенствование системы подготовки кадров в сфере яхтенного туризма, создание официальной системы подготовки (с выдачей дипломов) судоводителей прогулочных судов и спортивных парусных судов, яхтенных рулевых и капитанов.

IX. Основные показатели эффективности яхтенного туризма в Российской Федерации

В целях оценки эффективности развития яхтенного туризма в Российской Федерации могут быть установлены следующие показатели за определенный период (год):

количество маломерных судов и яхт, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации;

"средний возраст" маломерных судов и яхт, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации;

количество мест для стоянки судов (яхт) в субъекте Российской Федерации;

количество (в доступном расположении) пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации, способных оформлять суда (яхты), маломерные суда;

количество туристских маршрутов в области яхтенного туризма, разработанных и предлагаемых туристам в субъекте Российской Федерации;

количество судов (яхт), построенных на российских верфях;

количество российских и иностранных граждан, воспользовавшихся услугами в сфере яхтенного туризма;

количество иностранных судов (яхт), посетивших Российскую Федерацию.

Х. Реализация Концепции

Реализация Концепции осуществляется в 2 этапа:

на первом этапе (2021 - 2024 годы) предусматриваются формирование и реализация плана мероприятий ("дорожной карты"), включая анализ нормативной правовой базы, разработка нормативно-правовых актов, направленных на реализацию положений Концепции, разработка и корректировка соответствующих государственных программ Российской Федерации с учетом основных направлений реализации Концепции, а также создание маршрутов яхтенного туризма;

на втором этапе (2025 - 2030 годы) предусматривается дальнейшее совершенствование мер поддержки развития яхтенного туризма, в том числе реализация скорректированных мероприятий утвержденной "дорожной карты", а также анализ промежуточных итогов реализации Концепции, проектирования и строительства марин (яхтенных портов) и развития яхтенного туризма в Российской Федерации.

XI. Финансовое обеспечение

Финансирование мероприятий, предусмотренных Концепцией, предполагается осуществлять за счет средств федерального и регионального бюджетов в пределах бюджетных ассигнований, предусмотренных на соответствующий финансовый год и плановый период на указанные цели ведомству, к полномочиям которого относится соответствующее мероприятие.