

ТЕНДЕНЦИИ И НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СУДОСТРОЕНИЯ ДЛЯ ОТДЫХА, ТУРИЗМА, СПОРТА

Бревнов А.А.

Стаття присвячена виявленню тенденцій і визначенню напрямків розвитку човнів, катерів, яхт, гідроциклів, плавучих дач, будинків, плавотелів, плавресторанів, офісів, що можуть будуватися на вітчизняних суднобудівних і судноремонтних підприємствах, що мають вільні потужності, при цьому країна може не залежати від імпортних постачань цих плавзасобів.

Растущий жизненный уровень части населения Украины позволяет ему разнообразить отдых, больше путешествовать, больше времени уделять спорту, в том числе и с помощью водных видов транспорта: лодок, катеров, яхт, гидроциклов.

Лодкой называют небольшое деревянное, пластмассовое, алюминиевое или резиновое плавсредство (судно), перемещающееся с помощью двух весел, паруса или подвесного мотора. Если на лодке установлен один или два стационарных мотора, то такое плавсредство называют катером. Четкой границы разделения лодок и катеров нет, обычно, катер больше по размерениям лодки. Моторные катера длиной более 10 м (более 33 футов) называют яхтами, а длиной более 19 м (более 60 футов) - мегаяхтами.

Рынок плавсредств для отдыха, туризма, спорта вырос до 65 млн. долларов США в год и продолжает увеличиваться на 10-15 % ежегодно [7].

Вопросам развития судостроения посвящены труды Алексева Ю.В., Андреева П.А., Бакаева В.Г., Бородянского А.И., Дормидонтова Ф.К., Жучкова Б.Н., Замаховской А.Г., Коледова Г.М., Кротова Ю.Е., Логачева С.И., Логинова С.П., Чабровского В.А., Челнокова А.М., Черненко Р.М. и др.

Однако, развитию специфического малотоннажного судостроения, флот которого предназначается для отдыха, туризма, спорта, внимания уделяется крайне недостаточно, особенно в современных быстро меняющихся условиях.

Сказанное обуславливает актуальность темы данной статьи.

Целью настоящего исследования является выявление тенденций и определение направлений развития судостроения для отдыха, туризма, спорта.

По данным Регистра судоходства Украины в стране используется в настоящее время 85 тысяч единиц моторных лодок, катеров, яхт и других малотоннажных судов. Величина их вроде бы значительная, но сравнивая ее с количеством таких же судов только в одном городе России Самаре, где таких судов 30 тысяч, можем говорить, что маломерный флот Украины находится только в начале своего развития.

Динамика продаж плавсредств для отдыха, туризма, спорта в Украине за последние шесть лет показана в таблице 1.

Наиболее востребованными малотоннажными судами для определенных нами задач многие годы остаются моторные катера в ценовом сегменте \$ 40-60 тыс.

Распределение этих плавсредств по регионам Украины неравномерное. Например, 40 % моторных катеров приходится на Киев, по 9 % - на Днепропетровск и Одессу, по 8 % - на Крым и Харьков, по 7 % - на Запорожье и Донецк, по 2 % - на Херсон и Львов и 8 % - на остальные регионы.

Таблица 1

Объем продаж плавсредств для отдыха, туризма, спорта

Наименование плавсредств и место постройки		2003 г.		2004 г.		2005 г.		2006 г.		2007 г.		2008 г.	
		шт.	млн. \$	шт.	млн. \$	шт.	млн. \$	шт.	млн. \$	шт.	млн. \$	шт.	млн. \$
Катера моторные	Построенные в Украине	240		300		340		380		450		500	
	Импорт		1,7		2,7		4,2		5,0		6,2		
Яхты	Построенные в Украине	19	27	28	35	40	50	45	65	52	74	63	91
	Импорт		2,7		4,8		6,6		8,2		9,1		
Гидроциклы	Импорт	110		170		240		300		400			

60 % моторных яхт находятся в Киевском регионе, 20 % - в Днепропетровском, 10 % - в Донецком и 10 % - в других регионах.

Наибольшее количество гидроциклов приходится на приморский регион, на Одессу и Крым - 40 %, на Киев - 30 %, на Днепропетровск - 10 %, на остальные регионы - 20 %.

Важным элементом любого плавсредства является мотор. Он может быть украинским от "Мотор Січ" - МС40ЭД, российским - "Нептун" или "Вихрь", китайским - "Sail", американским - "Меркурий", канадским - "Johnson" или "Evinrude", японским "Selva", или каким-то другим. Выбор двигателя зависит от предпочтений покупателя: экономичности, скорости движения, надежности, удобства в эксплуатации.

Для неторопливого путешествия на рыбалку достаточно будет легкого, экономичного, маломощного двигателя. Отдых с коллективом в выходной день или туристическое путешествие потребуют более мощного, скоростного мотора.

Сравнительные характеристики широко применяемых моторов для малых плавсредств приведены в таблице 2 [2].

Таблица 2

Сравнительная характеристика некоторых марок лодочных моторов

Марка	Страна - производитель	Кол-во тактов	Мощность, л.с.	Масса, кг	Цена, тыс.грн.
Selva Naxos 9,9 C	Италия	2	9,9	30	10
Sail F 15 L	Китай	4	15	47	11
Sail OTH15S	Китай	2	15	36	9,1
"Нергун"-23	Россия	2	23	44	7,4**
Yamaha 25BWCS	Япония	2	25	56,5	17,94**
Mercury F25M EFI	США	4	25	71	23,75
Selva Antibes 30E.ST.C.	Италия	2	30	52	16,24**
Suzuki DT 30 SM	Япония	2	30	56	14,64
Yamaha 30HWCS	Япония	2	30	56,5	18,72**
Honda BF30D4 SRTU	Япония	4	30	72	32,05**
Mercury F40M	США	4	40	93	26,638
Tohatsu 40 C	Япония	2	40	59	21,315
Evinrude 40 E-Тec	Канада	2	40	105	38
МоторСіч-МС40ЭД	Украина	2	40	64	11**
Selva Madeira 50E.ST.L.S.	Италия	2	50	72	24**

Выделившись из парусного спорта в Украине начал развиваться специфический вид туристических услуг - яхтинг, как возможность путешествовать по морям с удовольствием на парусных, моторных или парусно-моторных яхтах индивидуально или в составе друзей.

Наиболее известными строителями яхт и катеров в Украине являются: "Судостроительный завод "Плаз"" (г. Мариуполь), "Мастер" и "Орион" (г. Черкассы), "А.В.Л." (г. Севастополь), "Ориана" и "Александр Яхт" (г. Харьков), "Адамант" (г. Киев), яхт-верфь "Навигаль" (г. Николаев) и другие. Странно, но крупные судостроительные и судоремонтные предприятия не считают возможным строить

малотоннажные суда, хотя делать это они вполне могут и их мощности простаивают из-за недостатка заказов.

Как правило, яхты строят по заказам, на выполнение которых уходит год или полтора года времени. Стоимость заказа определяется размерениями и конструктивными особенностями яхт в \$ 60-300 тыс. Но в мире известны яхты стоимостью по 100 и 200 млн. долларов США (табл.3.) [1, 4, 7].

Таблица 3

Самые дорогие яхты мира

Название	Стоимость, млн. USD	Длина, м	Владелец	Примечание
"Леди Моура"	210	104,85	Саудовский принц Насер аль-Рашид	Оснащена скоростным катером на подводных крыльях
"Аль-Мансур"	Около 200	122	Президентская яхта Саддама Хусейна	20 лет назад это была самая дорогая в мире яхта
"Александр"	150	122	Греческий магнат Яннис Лацис	Изначально это был круизный пароход
"Пелорус"	120	115	Роман Абрамович	Часть днища судна выполнена из стекла для возможности наблюдения подводного мира
"Абдул Азиз"	109	147	Король Саудовской Аравии Фахд ибн Абдель Азиз	Пока это самая большая яхта в мире

Самой дорогой, по оценкам экспертов, станет мегаяхта "Eclipses", заказ на постройку которой, разместил в Германии Роман Абрамович. Ориентировочная стоимость ее определяется суммой в \$ 300 млн. [4].

Наибольшее количество яхт в мире находится под флагом США - более 573 тыс. шт.; под флагом Франции - более 47 тыс. шт.; Японии - более 34 тыс. шт.; Германии - более 26 тыс. шт.; Италии - более 19 тыс. шт.; Швеции - более 10 тыс. шт.; Швейцарии - около 350 шт.; Украины - более 300 шт.

Широкую известность среди любителей водной стихии получили в последние годы гидроциклы - плавсредства для отдыха и путешествий по воде.

Гидроцикл - водный мотоцикл, как игрушка, забава, источник адреналина и удовольствия представляет собой лодку длиной 3,0-3,5 м, с двумя, тремя местами для смельчаков и мощным двигателем в 200-250 л.с., способным обеспечить скорость до 130 километров в час.

В Украине гидроциклы, или как их еще называют аквабайки, пока не производятся, несмотря на имеющиеся возможности и спрос, а импортируются из Канады и Японии. Лидер мирового рынка гидроциклов - канадская фирма Bombardier Recreational Products (BRP) производит их около половины всего количества в мире. Следом за ней идут известные японские производители гидроциклов, моторов, автомобилей "Honda", "Kawasaki", "Yamaha".

Растущее количество гидроциклов в Украине (табл. 1.) свидетельствует о их популярности среди украинцев. Собственники гидроциклов, покупающие их для сдачи в аренду на пляжах и в яхтклубах утверждают, что для их окупаемости необходимо 4-5 сезонов эксплуатации.

Новым направлением судостроения становится создание композитных гостиниц, ресторанов, офисов, клубов, домов отдыха, жилых домов, дач и установка этих плавсредств на водной поверхности прибрежной зоны морей и рек вблизи центров крупных городов. Дефицит свободной земли под застройку и ее дороговизна в городах предопределяют интерес инвесторов к освоению прибрежной акватории.

Эти плавсредства создаются, чаще всего, композитными, основанием которых служат железобетонные понтоны, а корпус и несущие конструкции - металлические [3, 5, 6].

Первую такую плавучую гостиницу "Баккара" построили на херсонском судостроительном заводе "Паллада". Гостиница рассчитана на 416 гостей - пассажиров, располагающихся в 2-х местных номерах - каютах. В железобетонном понтоне судна разместятся казино, служебные помещения для экипажа, энергетическая установка, кладовые, балластные, сточные и топливные цистерны, цистерны запаса пресной воды. На первом этаже (яруса) гостиницы разместится ресторан и главный холл. По пяти этажам (ярусам) гостиницы, помимо широких трапов, перемещение гостей, груза и экипажа предусмотрено с помощью двух пассажирских и двух грузовых лифтов.

"Баккара" построена по заказу "Козырной карты", предприятия, владеющего статью ресторанов, клубов и казино. В настоящее время в гостинице идут монтажные работы систем отопления, кондиционирования, освещения, водообеспечения, коммуникаций,

отделка помещений. Летом 2009 года "Баккара" вступит в строй и примет первых гостей - пассажиров.

Там же в Херсоне филиалом "Столичной судоходной компании", называемся до 2005 года Херсонским судоремонтным заводом им. Куйбышева, построен первый плавучий офисно-культурный центр площадью около 4500 квадратных метров по заказу импортера японских автомобилей Mitsubishi в Украину, известного предприятия "Niko", с поставкой его в Киев и размещением на Днестре, в районе Подола, вблизи речного вокзала.

Среди великого множества разновидностей маломерных судов существуют две из них, которые получают в настоящее время особенно интенсивное развитие. Это - плавучие топливные заправщики (бункеровщики) для всех видов водного транспорта и плавучие нефтемусоросборщики, собирающие по плавсредствам нефтеотходы, льяльные воды, грязные воды санитарных систем, бытовой мусор и передающие их на берег для утилизации.

На 85 тысяч малотоннажных судов, используемых в настоящее время в Украине и потребляющих более 4,1 млн. литров топлива в год, существует только пять плавзаправщиков (бункеровщиков), а нефтемусоросборщики обслуживают, в основном, приморскую акваторию. Эскадра маломерного флота увеличивается ежегодно на 10-15 %, а инфраструктура сервиса делает здесь только первые шаги, несмотря на незагруженные мощности судостроительных и судоремонтных предприятий, способных исключить дефицит малотоннажного флота в короткий промежуток времени.

В последние три - четыре года в Украину пришла мода на плавучие жилые дома.

Первый плавучий дом, как известно, был построен 6-10 тыс. лет назад. Согласно библейским сказаниям, это был Ноев ковчег. Тем не менее плавдома (дебаркадеры) - явление на отечественном рынке недвижимости (или движимости?) новое. Но его популярность стремительно растет. Для одних это способ показать диковинку друзьям, для других - возможность приблизиться к любимой стихии и ежедневно созерцать ее за своим окном, для третьих, наиболее малочисленной пока группы, - либеральной по цене и оптимальной по месторасположению способ решить жилищные проблемы.

Плавучие дома пользуются успехом во многих странах мира - в США, Канаде, Италии, Англии, Вьетнаме, Камбодже, Китае, индийском Кашмире. В США они появились в конце 40-х на озере Камберленд (США, Кентукки), а в Европе к тому времени их строили уже не одну сотню лет. Больше всего подобных домов - кораблей в Голландии, где они возведены в ранг национальной достопримечательности. Изначально жить

на воде вынуждены были те, у кого не было крова на суше. Но особенно широкое распространение плавдома (хаузботы) получили здесь после Второй мировой войны, когда нидерландские власти решили модернизовать флот, тем самым превратив списанные суда в жилища для бездомных. В 1960-1970 годах плавучие дома облюбовали хиппи. Сегодня же почти две с половиной тысячи амстердамских семей живут на воде. Из-за ограниченного количества причалов голландские хаузботы с каждым годом только дорожают, а стоимость номеров в плавучих отелях растет.

Такая популярность "домов-амфибий" объясняется тем, что большинство из них оборудованы всеми благами цивилизации: здесь есть электричество, газ, горячая вода, телефон, вне зависимости от того, переоборудованные ли это под жилье баржи или новостройки. Наиболее благоустроенные из них имеют полы с подогревом и оснащены по последнему слову техники [4, 7].

При всем этом главный козырь таких плавсредств - это, конечно же, романтика. Приятный плеск воды, тишина, возможность менять среду обитания, рыбачить и кормить уток, не выходя из дома...

Стоимость строительства такого дома без двигателя) - \$ 1500-2000 за квадратный метр, включая расходы на оформление в Регистре судоходства Украины. Внутренние отделочные работы в эту сумму не включены. Дальнейшая цена формируется индивидуально, в зависимости от пожеланий заказчика, используемых материалов и сложности выполнения работ.

Эти водные постройки обычно делаются полностью автономными. Электричество либо подтягивается с суши, либо ставится генератор. В понтонную часть врезаются два бака от одного кубического метра и больше. Один с водой, другой со сточными водами. Этого запаса, обычно, хватает - на месяц. Гарантийный срок эксплуатации такого экзотического жилья - не менее 50 лет [7].

Повышенная влажность, холод, поднимающийся от пола, шум воды, плачевные последствия замерзания реки и последующего ледохода нередко смущают желающих поселиться на воде. Хотя эти проблемы уже давно решены. При возведении дома используются влагостойкие материалы. Надводная часть строится из сэндвич-панелей и стеклопакетов. Большинство ценителей водной стихии стремится максимальное количество площади остеклить. Хотя внешняя отделка может быть какой угодно - от дерева до металла. Обогреваются хаузботы электроэнергией, водой, нагреваемой котлом или вентиляцией.

Хаузботы - плавсредства гораздо более просторные по сравнению с яхтами и катерами. Там имеется рабочий кабинет, столовая, спальня, гостиная... Размеры сооружения ограничиваются только условиями стоянки и возможными маршрутами перемещения.

Выводы. Как видим, объем спроса на маломерные суда увеличивается ежегодно на 10-15 %, появляются новые типы судов: яхты - для отдыха и туризма, гидроциклы - для развлечений, плавгостилицы, рестораны, офисы - для коммерческих целей, бункеровщики и нефтемусоросборщики - для сервиса плавсредств, плавучие дачи и дома - для отдыха и решения жилищных проблем. Как видим, спрос на исследуемые суда есть и он увеличивается.

В то же время свободные мощности судостроительных и судоремонтных предприятий, способных строить такие суда в больших объемах, не используются. Данное положение следует отнести к недостаткам работы маркетинговых и планово-экономических подразделений судостроительных и судоремонтных предприятий, которые уже давно могли показать количественно эффективность и прибыльность строительства малотоннажного флота на \$ 16 - 17 млн. в год, который сегодня импортируется в Украину.

Литература

1. Бородянський А. О розвитку малого судостроєння в Україні // Судоходство, 2003, № 1-2. - С. 34-35.
2. Голубовський Ю. Вместо сердца. Лодочные моторы // Бизнес, 2008, № 20.-С. 116-118.
3. Коледов Г. Анализ изменений мирового рынка судостроительной продукции // Судостроение, 2007, № 3. - С. 53-57.
4. Лях Е. Роман с яхтой // Личный счет, 2007, № 8. - С. 66-71.
5. Украина: панорама судостроения. Обзор // Судоходство, 2006, № 5. - С. 24-25.
6. Юрченко К. Судостроение Украины: от итогов к перспективам // Судоходство, 2004, № 10. - С. 17.
7. Яремчук В. Плавность года // Бизнес, 2008, № 13 (792). - С. 104-107.

Abstract

Brevnov A.A.

Tendencies and directions of development of shipbuilding for rest, tourism, sport

The article covers revealing of tendencies and definition of directions of development of boats, yachts, hydro cycles, ships as summer residences, houses, floating hotels, restaurants, offices that can be constructed at the domestic ship-building and ship-repair yards which have capacities that don't use properly allow country to not depend on import deliveries of these objects.