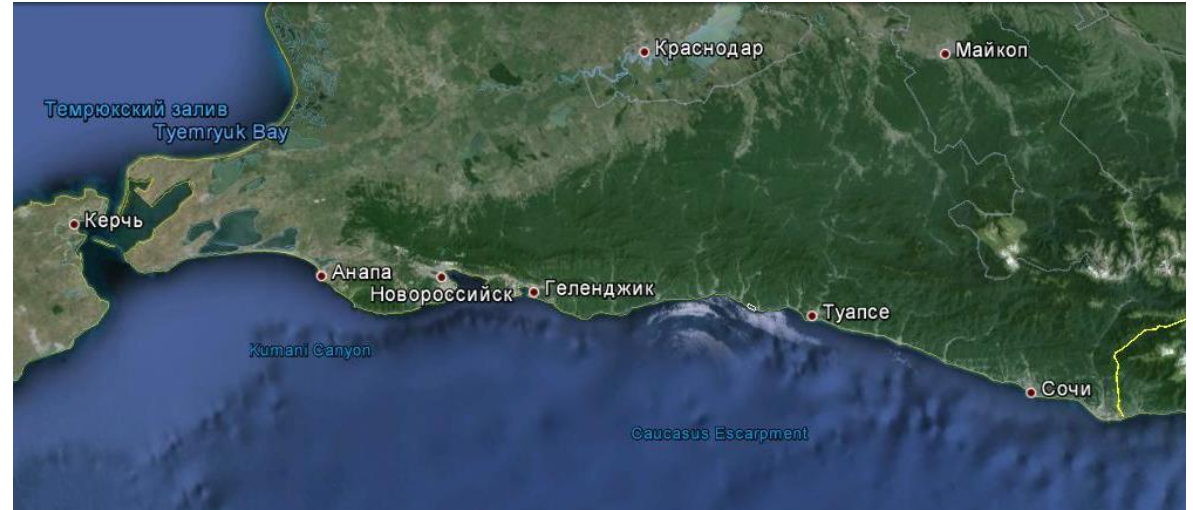
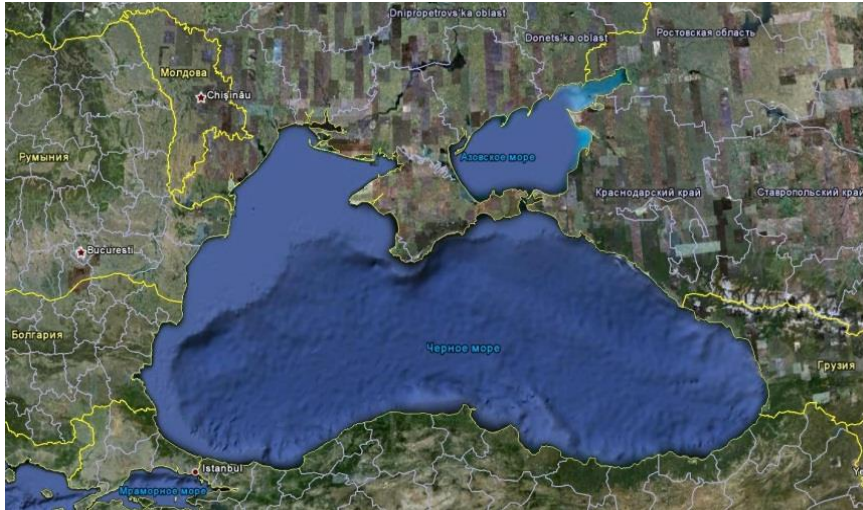


Яхтинг на Черноморском побережье России. Градостроительные аспекты

На рубеже 3-го тысячелетия Россия располагает почти четырехсоткилометровым участком Черноморского побережья, протянувшимся от Керченского пролива до границы с Грузией. Находясь в границах так называемого “Критского коридора”, Черноморское побережье является стратегически важным элементом транспортной системы, связывающей Россию и Северную Европу со странами Средиземноморья.



Одними из основных элементов приморской курортно-рекреационной индустрии и прибрежного судоходства (малого каботаж) являются **объекты инфраструктуры яхтинга**. Современной мировой практикой функционирования морских курортов подтверждается доминирующее положение объектов яхтинга в широком спектре рекреационных объектов. Для того, чтобы курорт стал действительно морским, а не просто приморским, необходимо в полной мере задействовать огромный рекреационный потенциал моря.

Основой для развития яхтинга на побережье являются яхтенные порты (марины) различных типов. Существующие на сегодняшний день на Черноморском побережье России марины абсолютно не в состоянии удовлетворить даже минимальные потребности побережья в развитии яхтинга.

Опыт Испании, Франции, Турции, Швеции и других стран наглядно демонстрирует, что яхтинг вносит значительный вклад в национальную экономику. При этом приток яхт в европейские, и особенно Средиземноморские марины в последние годы все увеличивается, чего нельзя сказать об адекватном увеличении количества стояночных мест.

Следовательно, спрос на современные марины на Средиземноморье, в т.ч. на Черном море в ближайшее время гарантирован, очевиден и весьма высокий экономический потенциал яхтинга, который в России почти не задействован. В результате теряется возможность привлечения значительных инвестиций в целый сектор престижного и прибыльного морского туризма, основу которого составляет яхтинг.

Таким образом, сегодня очевидна острая необходимость разработки программы комплексного развития курортов Черноморского побережья в части яхтинга и прибрежного каботажного судоходства.

Для Черноморского побережья России выбор компоновочного решения и функционального назначения отдельных комплексов сооружений, входящих в состав марин, обуславливается, помимо естественного режима побережья, целым рядом других условий:

- а) марина должна обеспечивать удобную и безопасную эксплуатацию и стоянку катеров и яхт при любых погодных условиях;
- б) территория марины должна обеспечивать размещение комплекса зданий и сооружений, соответствующих назначению марины по спектру предоставляемых услуг;
- в) строительство марин должно производиться с минимально возможным изъятием городских земель в наиболее осваиваемой (и, соответственно, наиболее ценной) прибрежной зоне;
- г) строительство марин должно сводить к минимуму потери пляжной территории, дефицит которой города испытывают уже сегодня.

Марины – градообразующие объекты

Из международного опыта строительства марин становится очевидным, что марины являются мощными градообразующими объектами. Строительство марины при сбалансированных программных проектных решениях автоматически приводит к тому, что территория марины, являясь притягательным туристическим центром, по внешнему периметру неизбежно «обрастает» объектами рекреационного назначения – гостиницами, ресторанами, магазинами и т.д. В свою очередь, эти объекты способствуют появлению предприятий ремонтно-бытового и сервисного обслуживания. И, естественно, рядом появляются жилые кварталы как для персонала марины, так и для проживания судовладельцев, семей членов экипажей и просто любителей проживать в такой среде.

Вся эта застройка, как и марина, требует инженерно-технического и транспортного обслуживания, что приводит к развитию инженерных коммуникаций и дорожно-транспортной сети. Являясь доминантой нового градообразования, марина запускает процесс интенсивного освоения прилегающей территории. Всё это приводит к росту стоимости земли или права пользования ей. (Порт-Гримо, Порт-Камарг и т.д.)

Некоторые заблуждения инвесторов.

Некоторые инвесторы, не понимая истинных масштабов, специфики и технологии марин, считают, что марина может быть создана при каком-то объекте, являющимся их основной целью. Нам пришлось сталкиваться с такими заказчиками и разъяснять им, что марина является значительно большим по масштабу и стоимости объектом, чем, например, сетевой отель «Шератон» или группа из пяти элитных коттеджей. Кроме того, зачастую заказчику приходится объяснять, что, если проектировать марину на несколько мегаяхт, то на ее акватории разместится еще несколько десятков стояночных мест для яхт среднестатистических размеров.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Представленные предложения по формированию прибрежной зоны курортной рекреационной системы Черноморского побережья России позволяют сделать следующие выводы:

1. Концептуальные предложения по созданию современных объектов яхтинга соответствуют современному международному уровню развития аналогичных объектов и являются актуальными для всего Черноморского побережья.
2. Предложенный авторами подход по формированию прибрежной зоны как единой курортной рекреационной системы целесообразно развить на все Черноморское побережье России.
3. Концептуальные и проектные разработки рекреационных пляжных комплексов и объектов инфраструктуры яхтинга могут быть использованы в качестве прототипов для аналогичных по функциональному назначению перспективных объектов на других участках побережья.
4. Для формирования современной максимально комфортной среды и обеспечения высокого инженерно-технологического уровня функционирования побережья необходимо решить комплекс следующих задач:

4.3. ОЦЕНКА ОСНОВНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

В результате воплощения концептуальных предложений на Черноморском побережье России будут достигнуты следующие результаты:

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ	<ul style="list-style-type: none"> - принципиально качественное улучшение функционального использования прибрежной рекреационной зоны; - предупреждение бессистемной застройки прибрежной полосы; - изменение архитектурного облика рекреационно-урбанизированных комплексов внесением новых элементов; - создание района интенсивного яхтинга как элемента Средиземноморского морского туризма.
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ	<ul style="list-style-type: none"> - значительное повышение привлекательности региона для туристического контингента широкого спектра; - привлечение инвестиций на побережье; - стимулирование развития новых отраслей промышленности в регионе; - увеличение гостиничной емкости морских городов-курортов.
СОЦИАЛЬНЫЕ	<ul style="list-style-type: none"> - создание новых рабочих мест в различных городских сферах - строительстве, бытовом обслуживании, общественном питании и др.; - развитие периферийных районов побережья; - полноценное задействование рекреационных ресурсов в климатолечении.
ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ	<ul style="list-style-type: none"> - оздоровление территории побережья и приурезовой акватории; - позитивное влияние на литодинамику побережья и развитие биоценоза.