

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность исследования. Потребность в строительстве яхтенных комплексов - марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края, стала очевидна в последние десятилетия в связи с увеличением мобильности населения, изменением потребностей россиян, увеличением потока иностранных туристов.

Россия существенно отстает в обустройстве прибрежных территорий и создании развитой сети яхтенных комплексов - марин, которые могли бы сыграть важную роль в экономике региона.

Марина - это градостроительная модель, которая включает в себя акваторию, участок суши, причалы, стоянки, эллинки и основное здание или комплекс зданий и сооружений, тогда как под яхт-клубом подразумевается только непосредственно объект, здание или сооружение.

Яхтенный туризм является важной составляющей морского туризма и одним из наиболее динамично развивающихся, приоритетных и прибыльных видов туризма во всем мире. Однако состояние развития яхтенного туризма на территории Черноморского побережья Краснодарского края на сегодняшний день значительно отстает от развитых стран мира и не соответствует требованиям современного яхтинга, по причинам множества нерешенных проблем, которые препятствуют развитию данного вида туризма и не дают Кубани достичь мирового туристического уровня.

Природно-климатические, трудовые и материально-технические ресурсы Краснодарского края создают предпосылки для развития данного направления туристического бизнеса.

Создание единой сети яхтенных комплексов - марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края даст толчок к развитию яхтенного туризма на территории Азовского моря и позволит объединить Черное и Азовское моря в единый Средиземноморский бассейн, с дальнейшим развитием данного вида туризма во внутренних водах России.

Территория Черноморского побережья, рассматриваемого региона, обладает значительным природным и культурно-историческим, рекреационным потенциалом. Эти условия открывают широкие возможности для организации всех видов отдыха: лечебного, оздоровительного, спортивного, познавательного.

Исходя из этого, становятся актуальными вопросы архитектурной организации новых яхтенных комплексов - марин, оптимизации планировочных структур уже существующих при сохранении экологического равновесия рекреационных территорий.

Степень разработанности проблемы. Вклад в развитие рекреационной архитектуры внесли - Лобанов Ю.Н., Панченко Т.А., Полянский А.Т., Преображенский В.С., Родичкин Н.Д., Стаускас В.П., Сычева А.В., Хромов Ю.Б., и др.

Исследованием рекреационной архитектуры на Юге России занимались следующие авторы: Есаулов Г.В., Мелик-Пашаев А.И., Новоселов П.Н., Панченко Т.А., Полянский А.Т., Шевченко Л.П. и др.

Среди архитектурных исследований, посвященных вопросам формирования и развития марин, следует выделить работы: Антуфьева А.Д., Велева П., Гусева Н.Л., Логвинова В.Н., Мелик-Пашаева А.И., Некрасова Б.А., Новоселова П.Н., Туполевой А.Н. и др.

Некоторые аспекты яхтинга рассматривались в трудах: Казарезова А.Я., Ларкина Ю., Линского Н., Романовского Г.Ф., Троицкого В.В. Однако, не достаточно уделено внимания архитектурному формированию объектов яхтенного туризма на территории Черноморского побережья России в современных социально-экономических условиях.

Сложившаяся ситуация диктует необходимость разработки научно-обоснованных рекомендаций по архитектурным решениям яхтенных комплексов - марин, направленных на создание благоприятных условий для отдыха и сохранения неповторимых по красоте ландшафтов Черноморского побережья Краснодарского края.

Объект исследования. Яхтенные комплексы - марины.

Предмет исследования. Архитектурные решения яхтенных комплексов – марин.

Цель исследования состоит в: разработке рекомендаций по выявлению научно-обоснованных принципов архитектурной организации яхтенных комплексов - марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края.

Задачи исследования:

- анализ региональных особенностей Черноморского побережья Краснодарского края, влияющих на архитектурную организацию марин;
- обобщение отечественного и зарубежного опыта проектирования и строительства яхтенных комплексов - марин;
- исследование существующего состояния марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края;
- разработка рекомендаций по архитектурным решениям марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края;
- экспериментальное проектирование марин на Черноморском побережье Краснодарского края на основе разработанных рекомендаций.

Границы исследования: Пространственная граница охватывает территорию Черноморского побережья Краснодарского края.

Научная новизна исследования заключается в разработке рекомендаций по архитектурным решениям марин на Черноморском побережье Краснодарского края:

- предложена классификация марин для рассматриваемого региона;
- разработаны 4 типа функционально-планировочных моделей яхтенных комплексов – марин;
- даны рекомендации по архитектурным решениям марин на территории Черноморского побережья Краснодарского края.

Методика исследования включает в себя: анализ литературных, методических, нормативных источников и проектных материалов; натурные

обследования и фото-фиксацию; социологические обследования яхтсменов и консультации с руководителями яхтенного бизнеса.

ГЛАВА 1. РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЧЕРНОМОРСКОГО ПОБЕРЕЖЬЯ, ВЛИЯЮЩИЕ НА АРХИТЕКТУРНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ МАРИН.

1.1. Природно-климатические условия.

Территория Черноморского побережья России образована системами хребтов Западного Кавказа, примыкающей к ним полосой предгорий и узкой лентой пляжной зоны, расположена на такой же географической широте (43' - 45' с.ш.), что и курорты Адриатики, Итальянской и Французской Ривьеры. Протяженность Черноморского побережья Краснодарского края от Таманского полуострова до граница с республикой Абхазии, составляет около 400 км с учетом изрезанности береговой линии. Примерно 145 км прибрежной территории входят в состав Большого Сочи (Российская Ривьера). Российский участок Черноморского побережья рассматриваемого региона расположен в крайней северной части субтропического пояса. Полоса Анапа-Туапсе - один из двух сухих субтропических регионов. Полоса Туапсе - Сочи - единственная в России и самая северная в мире область влажных субтропиков. Климатические условия района изменяются от умеренно-влажного приморско-степного на севере (около Анапы), приморско-горного (около Геленджика) до влажного субтропического (около Сочи) [18].

В ландшафтном отношении можно выделить низменную степную Анапскую часть, побережье на севере района и гористое побережье с субтропической растительностью на остальной части территории. На Анапском побережье находятся обширные (60-400 м в ширину и 35 км в длину) песчаные пляжи. На остальной территории в основном тянутся галечные пляжи, их площадь ограничивается горами, вплотную подступающими к морю. Высота расположенных у побережья гор Западного

Кавказа увеличивается с севера на юг от 600 до 1100 м. На участках Дивноморское - Джанхот, Джубга - Агрива, Лоо - Дагомыс можно отыскать среди скал удобный спуск к морю и укрыться на каменистом или галечниковом пятачке. В таком интимном диком отдыхе тоже есть своя прелесть [18].

Берега Кавказского Причерноморья отличаются слабой изрезанностью, простотой и плавностью очертаний. Во многих местах имеются абразионные (размываемые) берега. Такой участок расположен между Сочи и Мацестой. С размывом берегов и оползнями ведется активная борьба. Волноломы, защитные стенки, буны - отличительная черта береговых пейзажей. Кое-где отроги горных хребтов подходят прямо к берегу, образуя вдающиеся в море мысы и причудливые скалы: Утриш, Индокопас, Кодош, Парус, скала Киселева - интересные объекты, постоянно посещаемые туристами. Между Анапой и Хостой немало риасовых заливов, возникших в результате опускания берегов и заполнившихся наносами многочисленных горных рек. Береговые морские галечниковые равнины, выдвинутые в море в виде широких плоских мысов (Адлеровский, Сочи-Бытх), тоже образованы в результате аккумулятивной деятельности рек. Удобные для жизни риасовые побережья и широкие мысы почти сплошь застроены и заняты пышной вечнозеленой субтропической растительностью [15].

Севернее Анапы побережье значительно отличается. Здесь распространены низкие песчаные лиманные берега. Некоторые из лиманов отрезаны отрезались песчаными косами и представляют из себя соленые озера. Благовещенская и Бугазская косы - уникальные природные образования на севере региона. Чуть дальше к северу, на южном обрывистом берегу Таманского полуострова, большой интерес для туристов представляют мысы Панагия, Железный Рог и расположенная между ними древняя Тмутаракань [15].

Уникальная особенность Черноморского побережья - расчлененный рельеф, сочетающийся с зеленью и многоцветьем своеобразного

растительного покрова. Зеленый растительный покров, яркие краски цветов и плодов, расчлененный рельеф создают совместно уникальное пейзажное разнообразие, оказывают благотворное, успокаивающее воздействие на человека [9].

Низкие узкие выровненные участки вблизи моря заняты каштановыми лесами с вечнозеленым подлеском и обилием экзотических субтропических растений: пальм, юкк, акаций, магнолий, лиан. На севере региона прямо к морю подходят богатые разнотравные степи. Повсюду встречаются сады и виноградники, плантации цитрусовых, чая, тунга [18].

Поражает разнообразие флоры этого региона. Здесь произрастает около 6000 видов растений. Среди них более сотни таких растений, которые встречаются только в Причерноморье. Таковы, например, тис, самшит, лицундская сосна. Немало здесь и реликтовых растений - свидетелей давно ушедших геологических эпох - лавро-вишня, рододендрон понтийский, падуб колхидский. Этими и многими другими удивительными растениями можно любоваться в многочисленных парках и скверах приморских городов, во время экскурсий в дендрарии и лесопарки, в уникальную хостинскую тисо-самшитовую рощу [11].

Район располагает запасами гидроминеральных ресурсов, которые представлены различными типами минеральных вод и лечебных грязей. Наиболее часто встречаются сульфидные воды мацестинского типа. В курортных зонах Кудепсты используются иодобромные воды, Чвижепса - мышьяковистые и углекислые железистые воды, Анапы - азотные метановые, в которых содержатся иод и бор [25].

Значительные месторождения лечебных грязей имеются в северной части района. Это прежде всего иловые сульфидные грязи Витязевского лимана и озер Соленого, Чумбурка, Голубницкого. Здравницы Сочинского курорта снабжаются целебными глинистыми железистыми илами из Имеретинской бухты [25].

Важнейший курортный фактор Причерноморья - влажный субтропический климат средиземноморского типа. Период с наиболее комфортными для отдыха погодными условиями длится здесь с 7 - 10 мая по 20 - 25 октября. В эти сроки в течение каждого месяца отмечается более 20 дней с наиболее благоприятной для отдыха и лечения погодой: температура и влажность воздуха, скорость ветра и осадки, облачность и солнечное сияние находятся в оптимальном для человека соотношении: 2200 - 2400 часов в году сияет солнце, за теплый период случается всего 8-12 пасмурных дней. Черноморская цепь хребтов Большого Кавказа амфитеатром окружает прибрежную полосу, ограждая ее от проникновения холодных ветров с севера и востока. В свою очередь, влажный морской воздух свободно приходит с запада, смягчая зимний холод и летний зной. Вместе с циклонами с моря сюда приходит большое количество осадков [18].

Для климата Причерноморья характерны мягкая, с неустойчивой погодой дождливая зима со среднемесячными температурами воздуха $+2$ $+8^{\circ}$ С и очень теплое - с температурами $+20$ $+24^{\circ}$ С - лето, в течение которого преобладает устойчивая ясная или малооблачная сухая погода. Дневные температуры даже зимой иногда поднимаются до $+15$ $+20^{\circ}$ С, а летом - до отметки $+30$ $+32^{\circ}$ С. Однако жара легко переносится, благодаря бризам и близости гор. Среднегодовые температуры воздуха - $+12$ $+14^{\circ}$ С - самые высокие в России [18].

Годовое количество осадков увеличивается от 600 - 700 мм на севере до 1500 - 1600 мм на юге Причерноморья, а на склонах гор даже до 2500 мм. Но это не должно смущать отдыхающих: большая часть осадков выпадает в холодное время года - с ноября по март. Самые сухие месяцы - май, июнь, июль. Тем более, что летом дождь не доставляет особых неприятностей - 1-2 часа теплого ливня с грозой, и вновь светит солнце. Черное море, накатывающее теплые чистые соленые воды на многокилометровые пляжи, - настоящее богатство региона [16].

Иногда купанию препятствует штормовая погода и сильное волнение. Обычно за теплый период бывает, 15-20 дней с волнением более 3 баллов. Особенно часто штормит на севере региона - в окрестностях Анапы. Напротив, в Цемесской и Геленджикской бухтах, высокие волны очень редкие гости [9].

Помимо купания, Черное море представляет широкий спектр развлечений и возможностей для активного отдыха: плавание с аквалангом и подводная охота, виндсерфинг и водные лыжи, прогулки на яхтах и морские рыбалки. Большинство пляжей Черноморского побережья прекрасно оборудованы для разнообразного отдыха. Раздевалки, индивидуальные топчаны и тенты, водные аттракционы, пункты проката - неперенные атрибуты любых пляжей. На многих пляжах есть специальные зоны строгого медицинского контроля [16].

Мощный природный лечебный фактор Причерноморья - минеральные воды и иловые грязи. С сульфидных хлоридно-натриевых вод Мацесты фактически начиналось в 1902 году курортное дело в России. Помимо сульфидных, здесь имеются углекислые минеральные воды. Особую ценность имеет содержащая мышьяк углекислая вода в Движепсе - "Сочинский нарзан" [25].

Количество живописных памятников природы в Причерноморье поистине неисчислимо: грязевой вулкан Карабетова Сопка, Кизилташский лиман, озеро Абрау, заповедные рощи сосны пицундской в Джанхоте и Дивноморском, Пшадские и Агурские водопады, глубокие ущелья, Греческие и Мамедова щели, горы Плахо и Ахун, Орлиные скалы и Тхабские столбы.

Музей флоры и фауны Кавказа и Музей природы Кавказского биосферного заповедника.

Стоит отметить, что курортно-рекреационный потенциал вместе с климатическими условиями и рельефом местности Черноморского побережья действительно позволяет говорить о серьезном конкурентном преимуществе данной территории в сравнении со странами

Средиземноморья. Однако только наличие благоприятных природных факторов недостаточно для формирования устойчивого преимущества территории. На комплексное полноценное развитие влияет и другая группа факторов, которая неотъемлемо связана с конкретной территорией: экономические, политические, социально-культурные, оказывающие не меньшее влияние на территорию, чем географические факторы природной среды.

1.2. Культурно-исторический потенциал.

На Черноморском побережье Кавказа находится немало ценнейших памятников истории и культуры. Многие из них имеют общероссийское и мировое значение. Это поселения первобытных людей и многочисленные дольмены - древние погребальные сооружения в виде огромного размера каменных глыб и плит, поставленных вертикально, которые встречаются вблизи Геленджика, Аугбы, Аше, Адлера. Следы эллинистской цивилизации - развалины античной крепости в Красной Поляне, городища VI-V в. в. до н. э. в Новомихайловском, в Чеконе. Памятники периода начала русской колонизации - ворота Анапской крепости, построенной в 1783 году, Геленджикское укрепление 1831 года и др. В Причерноморье много памятников, связанных с революционным и военным прошлым этого края. Самый грандиозный из них - мемориальный комплекс героям II Мировой войны на Малой Земле рядом с городом-героем Новороссийском. На берегах Черного моря жили и отдыхали выдающиеся люди России. Многие здания в Сочи, Туапсе, Геленджике, Анапе связаны с их жизнедеятельностью. В Джанхоте находится дом-музей писателя В. Г. Короленко, в Адлере - памятник декабристу А. А. Бестужеву-Марлинскому, литературно-мемориальный музей Н. А. Островского в Сочи и др [18].

К числу памятников этого периода относятся поселения, могильники, курганы, городища расположенные в городах: Анапа, Новороссийск, Геленджик, Сочи и других небольших поселениях. Здесь же находятся

уникальные музейные учреждения известные по всей России: таманский музейный комплекс (археологический музей, Дом-музей М.Ю. Лермонтова), археологический музей в Анапе и античный памятник Горгииппия, комплекс военно-исторических памятников и экспозиций Новороссийского исторического музея-заповедника, Геленджикский историко-краеведческий музей и его филиал в пос. Джанхот, Дом-музей А. А. Киселева в Туапсе, Сочинский литературно-мемориальный музей Н. Островского и др [16].

Экскурсионные автобусные или пешеходные туры организуются из всех населенных мест Черноморского побережья и посещают такие места, как долина реки Жене, Макхотский хребет, водопады, дольмены - сложенные из громадных каменных плит и места погребения древних людей [25].

Культурно-исторический потенциал района довольно разнообразен. Он представлен находками археологов вблизи городов Анапа и Туапсе, руинами старинных крепостей, разнообразными образцами архитектуры курортных зданий. Самые загадочные объекты - дольмены - древние каменные погребальные сооружения возрастом от 2 до 6 тысячелетий до н.э. [18].

С животным миром этого уголка России и других районов планеты можно познакомиться в зоопарках, дельфинариях и обезьяньем питомнике в Адлере. Интересны музей флоры, фауны и минералогии Западного Кавказа в Красной Поляне и музей природы Кавказского биосферного заповедника.

В городах имеются концертные залы, театры и музеи разнообразной тематики. Пользуются популярностью Анапский археологический музей-заповедник, Геленджикский историко-краеведческий музей, музей военной техники в Новороссийске и другие [1].

В Новороссийске много археологических и исторических памятников. Так же здесь расположен старейший завод России по производству игристых вин "Абрау-Дюрсо". На заводе создан специальный музей, имеется дегустационный зал. Также известно своими виноградниками местечко Мысхако, где вызревает лучший виноград сорта Каберне-Совиньон

в России. Винзавод "Мысхако" - один из лучших производителей вин нашей страны, наряду с отдыхом и лечением в Новороссийске развит исторический и познавательный туризм - город-герой является одним из самых посещаемых мест, связанных с боевыми действиями на Западном Кавказе в годы Великой Отечественной войны [4].

В течение года проводится множество фестивалей. Самые знаменитые: КиВиН в Сочи (январь, ежегодно), Пивная ярмарка (май, ежегодно), кинофестиваль «Кинотавр» (начало лета, ежегодно), «Бархатные сезоны в Сочи» (октябрь, ежегодно). В Сочи проходит фестиваль аэробики и Кубок Восточной Европы по бодибилдингу, организуются Всероссийские соревнования по спортивной гимнастике. Также популярны международный фестиваль скульптур «Песчаные иллюзии», ежегодный открытый фестиваль кино стран СНГ и Балтии «Киношок». В Геленджике ежегодно проводятся костюмированный карнавал, открывающий курортный сезон и фестиваль искусств «Южные ночи». Раз в два года работает гидроавиасалон, на котором представляются новинки отечественной авиации, организуются воздушные шоу [4].

Территория Краснодарского края - одна из семи особых туристско-рекреационных зон России. Здесь расположен Кавказский государственный биосферный заповедник, который занимает 263,5 тыс. га и является частью международной сети заповедников. На северо-западном склоне Большого Кавказа создан Сочинский природный национальный парк, имеющий более 100 исторических памятников от эпохи раннего палеолита до позднего Средневековья. В Таманской станице находится знаменитая Тмутаракань - восточный форпост Киевской Руси. По мере развития территорий приоритет конкурентного роста смещается с существующих факторов (природная среда и историческое наследие) к вновь создаваемым факторам (экономика и социальная база). В современных условиях конкуренции в международном туризме за монетизацию существующих турпотоков уже недостаточно иметь только рекреационную базу. Необходимо смещать приоритет в сторону

развития инфраструктуры и трудового капитала, которые вместе составляют индустрию туризма. Влияние региональных факторов отражено на схеме. Как видно, региональные факторы непосредственно формируют индустрию туризма. Так, рекреационные и культурно-исторические ресурсы являются необходимой базой для развития туризма [18].

1.3. Социально-экономические условия и инфраструктура.

Рекреационный потенциал Причерноморья многогранен, для него характерна исключительно высокая насыщенность познавательными объектами, как природными, так и культурно-историческими. Здесь имеются наиболее благоприятные условия для оздоровления и спортивного туризма. 400-то километровая полоса побережья почти сплошь застроена санаториями, пансионатами, туристическими базами и отелями - плотность инфраструктуры отдыха самая высокая в России. Все это предопределяет общероссийскую и международную значимость рекреационного района и позволяет ему успешно выполнять оздоровительную, познавательную, спортивную и лечебную функции [20].

Кавказско-Черноморский район имеет довольно развитую рекреационную сеть. Вдоль морского побережья расположены курортные города и поселки. Здесь можно выделить четыре курортные зоны, которые сформировались вокруг Анапы, Геленджика, Туапсе и Сочи. Каждый из этих городов является туристским центром [10].

Санаторно-курортное хозяйство Кавказско-Черноморского района насчитывает около тысячи предприятий. Это современные благоустроенные центры туризма и отдыха, в последнее десятилетие их материально-техническая база многократно возросла. Развивается сеть кемпингов и площадок для парковки автомобилей и установки палаток, как в городской зоне, так и в курортных поселках. На каждом курорте есть экскурсионное бюро, отделения связи и почты, интернет-кафе, теннисные корты, ночные

клубы, дискотеки, сувенирные магазины, салоны красоты, кинозалы и т.п. [15].

В связи с проведением в 2014 году зимних Олимпийских игр в Сочи возведено множество курортных, оздоровительных и спортивных комплексов, в которых могут отдыхать любители активного отдыха.

Кавказско-Черноморский район имеет огромные возможности для занятия разнообразными видами спорта, в том числе и экстремальными: альпинизм, скалолазание, дайвинг, виндсерфинг, яхтинг, парапланеризм, водные лыжи, кайтсерфинг, аквабайк и другие. Любители активного отдыха так же найдут себе занятие - каньонинг, рафтинг и джиппинг, пешие походы, прогулки на лошадях, катание на катамаране и кораблях, рыбалка и охота. В туристских центрах построены аквапарки, отремонтировано большое количество детских лагерей. В высокогорьях можно заниматься зимними видами спорта большую часть года, а на побережье летними, практически круглый год [18].

Во все крупные города района можно добраться как самолетом (в Краснодаре, Анапе, Адлере есть аэропорты международного класса), так и поездом (пять направлений железных дорог). Перевозкой пассажиров занимаются «Авиационные линии Кубани» и «Новороссийские авиалинии». В Красную Поляну летают рейсовые вертолеты и следуют маршрутные автобусы. Имеются морские и автовокзалы, в Анапе - международный пассажирский порт для малотоннажных судов [1].

Несмотря на значительное развитие курортного хозяйства, и туризма в районе, его возможности используются не полностью. Это связано с рядом причин. Нередко санитарное состояние побережий бывает критическим и временно приходится закрывать пляжи [16].

Государственное регулирование регионального туризма осуществляет Департамент по курортам и туризму администрации Краснодарского края.

Виды туризма, развиваемые в Кавказско-Черноморском рекреационном районе:

- курортно-оздоровительный туризм;
- пляжный туризм;
- детский туризм;
- спортивный туризм (горнолыжный, дельтапланеризм и т.д.);
- экологический туризм;
- культурно-познавательный (экскурсионный) туризм;
- этнографический туризм.

Рекреационная специализация экономики Черноморского побережья Краснодарского края диктует особый подход к разработке долгосрочной стратегии развития региона с учетом климатических изменений. Существенная составляющая рекреационной экономики – туризм – в отличие от многих других отраслей не приводит к истощению природных ресурсов, и это обстоятельство является большим преимуществом Черноморского побережья, в значительной степени упрощая разработку системы природоохранной стратегии. Геополитическое положение Юга России как части европейского и азиатского континентов – один из факторов, потенциально привлекательных для туристов всего мира. При всех своих нерешенных проблемах и недостатках Черноморское побережье России можно рассматривать как территорию, чрезвычайно выгодную для инвестиций в туристскую (шире - рекреационную) сферу экономики. В Краснодарском крае разработана и реально воплощается в жизнь концепция развития рекреационного потенциала [22].

Черноморское побережье — единственная зона субтропиков на территории РФ. Субтропический климат и уникальные высокогорные курорты создают благоприятные возможности для развития туризма, в том числе — международного. Плодородные земли, запасы полезных ископаемых, границы с иностранными государствами благоприятствуют развитию хозяйственных и внешнеэкономических связей. Однако выгодное географическое положение имеет и обратную сторону. Из-за удачного местоположения и благоприятного климата края плотность населения здесь в

несколько раз превышает среднюю по РФ, а хозяйственная деятельность человека интенсивно разрушает естественные ландшафты [16].

Несмотря на значительное развитие курортного хозяйства и туризма в районе, возможности используются не полностью. Это связано с рядом причин. Нередко санитарное состояние побережий бывает критическим и временно приходится закрывать пляжи. Еще в большей степени отрицательно сказывается нестабильность политической обстановки и межнациональные конфликты [14].

В перспективе, Причерноморский район может увеличить прием отдыхающих, лечущихся и туристов в 10 раз. Это позволит превратить рекреационное хозяйство района в одну из основных отраслей экономики.

Сегодня государственными структурами разрабатываются планы развития рекреационных зон, были одобрены некоторые проекты по строительству курортной недвижимости. Наиболее перспективными с точки зрения развития рекреационной недвижимости являются регионы, располагающие четырьмя основными компонентами, определяющими потенциал развития: мультиформатность (наличие потенциала для нескольких видов туризма), федеральное значение, соответствие стадии развития рынка и наличие базы для развития на следующих этапах. Аналитические исследования показали, что очень перспективной зоной для развития рекреационной недвижимости является Черноморское побережье. Главной целью государственной политики в области туризма является создание в Российской Федерации современного высокоэффективного и конкурентоспособного туристического комплекса, обеспечивающего широкие возможности для удовлетворения потребностей российских и иностранных граждан в разнообразных туристических услугах [15].

Перед географией туризма в России встала задача поиска путей повышения конкурентоспособности страны на мировом туристском рынке, переориентации туристских потоков – возвращения соотечественников и привлечения иностранных туристов в российские туристские центры,

формирования высокоэффективного туристского комплекса, обеспечивающего, с одной стороны, широкие возможности для удовлетворения потребностей российских и зарубежных граждан в разнообразных туристских продуктах, а с другой – значительный вклад в развитие экономики России, в том числе за счет увеличения количества рабочих мест, налоговых поступлений в бюджет, притока иностранной валюты, сохранения и рационального использования культурного и природного наследия [15].

Основу экономического потенциала Краснодарского края составляют агропромышленный, топливно-энергетический, транспортный, курортно-рекреационный комплексы, машиностроение, лесное хозяйство, деревообработка и мебельное производство, промышленность строительных материалов. Машиностроительную продукцию выпускает свыше 100 предприятий края. В ее структуре металлорежущие и деревообрабатывающие станки, приборы и средства автоматизации, различные сельхоз. машины и запасные части к ним, электродвигатели, насосы, нефтепромышленное, геологоразведочное оборудование, компрессоры, холодильная промышленная техника, продукция для нужд железнодорожного транспорта, бытовая техника и другие. В лесной и деревообрабатывающей отрасли работают крупные и средние предприятия, вырабатывающие пиломатериалы, древесностружечные плиты, паркет, мебель. Общая площадь сельхозугодий в крае 4,7 млн. га, из них 3,9 млн. га пашни, 76 тыс. га садов, 34 тыс. га виноградников, что составляет 2,2% сельхозугодий и 3% пашни Российской Федерации, но количество произведенного валового сельхоз продукта составляет 6% валовой сельхозпродукции Российской Федерации по видам продукции. Важнейшей составляющей экономики Краснодарского края является санаторно-курортный комплекс. Край уникален и неповторим, с прекрасными возможностями развития курортов. Его уникальность в Черноморских и Азовских водах, в разнообразии растительного и животного мира, в сочетании климатических факторов, в обилии горных лесов,

природных и историко-археологических памятников. Речная сеть насчитывает более 13 тыс. рек, считая самые малые притоки. Водные ресурсы составляют: общий сток 23,2 куб.км., в том числе местный сток 16,8 куб.км. и приток 6,42 куб.км. Основные реки: Кубань – исток ледники Эльбруса, впадает в Азовское море, ее длина – 941 км, из них более 630 км в пределах территории края. Притоки реки Кубани: Уруп, Лаба, Белая, Псекупс, Адагум; площадь бассейна 57900 кв.км. Степные реки: Керпили, Бейсуг, Челбас, Ея впадают в Азовское море. Реки Черноморского побережья: Мзымта, Сочи, Шахе, Шапсуго, Пшада впадают в Черное море [3].

Выводы:

1. Черноморское побережье Краснодарского края обладает значительным культурно-историческим потенциалом, основные объекты которого расположены в крупных населенных пунктах.

2. Мягкий субтропический климат Черноморского побережья Краснодарского края положительно влияет на увеличение сезонности функционирования марины до 8 месяцев (с марта по декабрь).

3. Разнообразный рельеф местности характеризуется пологими берегами от Таманского полуострова до Анапы, где расположены песчаные пляжи и лиманы, за Анапой преобладают обрывистые скальные берега, подходящие к урезу воды, зачастую не имеющие береговой полосы.

4. Развитая инфраструктура способствует благоприятному развитию яхтенного туризма на территории Черноморского побережья Краснодарского края.

5. Природно-климатические, культурно-исторические и социально-экономические особенности территории Черноморского побережья Краснодарского края благоприятно влияют на развитие яхтенного туризма и создание единой сети яхтенных комплексов – марин.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ОПЫТА ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СТРОИТЕЛЬСТВА И ЭКСПЛУАТАЦИИ МАРИН.

2.1. Современные тенденции по размещению, вместимости, функциональной организации марин.

За рубежом парусный спорт возник раньше всего в странах с развитым мореплаванием – в Англии и Голландии. Зарождение его тесно связано с профессиональным плаванием на небольших парусных судах, где преимущество в скорости позволяло успешно конкурировать, например, в рыболовстве или лоцманской службе. Спортивный интерес, возникший в процессе улучшения ходовых качеств таких судов, проведение гонок между ними привели к созданию специальных судов, предназначенных только для любительского плавания, которые стали называться яхтами.

Первоначальное понятие «яхт-клуб» означало комплекс сооружений, предназначенных для занятий парусным спортом, хранения и ремонта парусных судов и такелажа. Ныне данное определение утратило свое первоначальное значение. По причине малоизученности данной проблематики четкое определение современного яхт-клуба отсутствует [37].

В состав яхтенного центра входят: сервисный центр, эллинг для хранения яхт и катеров, административно-гостиничный корпус, отель с торгово-выставочным комплексом, гавань, открытая береговая стоянка для яхт, гостевая автостоянка, а также развлекательный комплекс, состоящий из сауны, кафе-бара, бильярдной и боулинга [37].

Проведем сравнительный анализ яхт-клуба как спортивного сооружения и преобразованного яхт-клуба – яхтенного центра. В то время, когда яхт-клуб считался спортивным сооружением, его территория включала гавань для летней стоянки судов и участок на суше для ремонта судов и хранения их зимой. К основным сооружениям яхт-клуба относились помещения для хранения судов (эллинги), парусная станция с кают-компанией, учебными классами, раздевалками, судейскими,

административными и другими помещениями. Кроме того, на территории яхт-клубов могло размещаться: общежитие для кратковременного пребывания членов яхт-клуба, дом боцмана и младшего персонала, мастерские для пошива и ремонта парусов, трибуны, навесы для транспорта, кладовые для хранения инвентаря и горючего, спортплощадки, солярии, пляж, сигнальная и учебная мачты, вахтенная будка [31].

Проведем анализ яхтенных центров. На формирование и развитие яхтенных центров влияет ряд факторов:

- социально-экономические – отражение спортивно-досуговых потребностей всех категорий населения и отдыхающих;
- градостроительные – величина территории, отведенной под строительство яхтенного центра, его конфигурация (компактная, протяженная); транспортные связи (вблизи транспортных магистралей); размер ближайшего города, плотность и характер окружающей застройки;
- природно-климатические – затопляемость территории, направление ветра, климатические условия;
- экологические – состояние воздушного и водных бассейнов.

1. Социально-экономические факторы.

На основе анализа отечественного и зарубежного опыта проектирования и строительства яхтенных центров выявлены следующие социально-экономические факторы, которые влияют на их формирование:

- сезонность эксплуатации, которая влияет на функционирование яхтенных центров (круглогодичного и сезонного типа), для функционирования в зимний период яхтенные центры сезонного типа дополнительно предлагают зимние виды отдыха;
- время, затраченное на дорогу, влияет на формирование яхтенных центров таким образом, что вновь проектируемые яхтенные центры появляются в структуре города;
- спортивно-досуговые потребности всех категорий населения и

отдыхающих или только некоторых категорий, что влияет на формирование яхтенных центров. Например, некоторые яхтенные центры зарекомендовали себя как семейные с тихой, уютной атмосферой, другие,

наоборот, создают условия для более молодого контингента отдыхающих,

функционируют шумные клубы, работающие допоздна;

– уровень комфорта также влияет на формирование яхтенных центров, так как усложняющиеся потребности каждого отдельного человека и непрерывное расширение диапазона его интересов, вкусов, привычек влекут за собой необходимость предусмотреть свободу выбора той или иной формы отдыха, что осуществимо только в условиях специально организованной многофункциональной среды [32].

2. Градостроительные факторы.

Градостроительные факторы определяют размещение яхтенных центров в структуре прибрежно-рекреационного района или города. Выявлены следующие градостроительные факторы:

- размер ближайшего города;
- местоположение в структуре города;
- плотность и характер окружающей застройки (при расположении в структуре города);
- величина территории, отведенной под строительство яхтенного центра;
- конфигурация этой территории.

Современные крупные яхтенные центры размещаются преимущественно в специально выделенных прибрежно-рекреационных районах, однако фактор времени, затраченного на дорогу, в последнее время становится очень важным, появляются яхтенные центры, включенные в структуру города (на периферии и в пригороде) [31].

В зависимости от расположения и градостроительной ситуации можно выделить размещение загородное, пригородное и в структуре города. При размещении яхтенного центра в структуре города используют принцип освоения неудобных или резервных территорий. Яхтенный центр часто контрастирует с переуплотненной планировкой жилых кварталов городов и представляет собой самостоятельное архитектурно-пространственное образование с четко выраженной планировочной структурой, имеющей в своей основе так называемые «марины» [40].

Пригородное размещение яхтенного центра характерно для больших мегаполисов. Как правило, они находятся в пределах полутора-двухчасовой доступности. Загородные яхтенные центры могут располагаться в соответствии с наличием насыщенной рекреационной инфраструктуры, большой степени развитости транспортной сети, высокой плотности маршрутов. Из множества критериев размещения яхтенных центров выделяют: удобный подход с воды, необходимую глубину фарватера, хорошую стоянку судов, защищенную от большой волны. На организацию и структуру яхтенного центра оказывают влияние взаимосвязь с другими комплексами и районами отдыха, базирующимися на использовании других (неводных) ресурсов, экономического потенциала территории и т.п. [40].

3. Природно-климатические факторы.

При выборе места проектирования яхтенного центра учитываются многие природно-климатические факторы:

– затопляемость территории (средствами, препятствующими затопляемости, служат: обвалование территорий со стороны реки, водохранилища или другого водного объекта; искусственное повышение рельефа территории до незатопляемых планировочных отметок; регулирование и отвод поверхностных сбросных и дренажных вод с затопленных, временно затопляемых территорий);

– природные особенности – характер природного окружения (ландшафт и вид подстилающей поверхности земли, растительность,

живописность холмов и лесных массивов, особенности береговой линии, пляжи, естественные возможности для занятий спортом, ловли рыбы и т.д.);

– климатические условия – радиационное, температурно-влажностное и аэрационное состояние окружающей среды (тепловая солнечная радиация, температура, влажность, скорость и направление движения ветра). Направление ветра являются специфическим и важным фактором формирования яхтенного центра, которое определяется на основе данных повторяемости направлений ветра в годовом и суточном ходе (розы ветров, преобладающий ветер), вероятности и непрерывной продолжительности скоростей ветра различных градаций, направления и скорости ветра [48].

4. Экологические факторы.

Немаловажная роль принадлежит состоянию воздушного и водных бассейнов:

– состояние воздушного бассейна – формируется под влиянием переноса загрязняющих веществ с сопредельных территорий, а также под влиянием выбросов передвижных и стационарных источников (промышленные предприятия, магистрали с интенсивным движением автомашин);

– состояние водных бассейнов – сброс сточных и ливневых вод без очистки;

– состояние почв, грунтов имеет важнейшее значение для оценки экологического состояния той или иной территории;

– озеленение территории – зеленые насаждения выполняют самые разные функции, главные из которых: оздоровление воздушного бассейна, снижение уровня шума, запыленности и загазованности воздуха, улучшение микроклимата, защита от ветров. Формирование новых «контактных элементов», обеспечивающих связь с водными пространствами, имеющих важное структурно-планировочное значение, явится стимулом к развитию яхтенных центров, а также привлечению инвестиций в рекреационную зону города и международный туризм [29].

Для любого типа яхт-клуба главной задачей выступает выбор места. В зависимости от водных путей яхт-клубы могут быть морскими, речными, озерными. Привязка клуба к территории и акватории всегда индивидуальна. Правильно выбранное место позволяет избежать дополнительных трат при строительстве, эксплуатации клуба, повышает рентабельность и окупаемость. Следует обращать внимание, что местоположение стоянки диктует ее будущее функциональное назначение [28].

В зависимости от того на какой тип яхт ориентируется яхт-клуб рассчитываются площади для стоянок, хранения плавсредств. При решении этой задачи определяется сам тип яхт-клуба, какие задачи он будет решать, какая будет у него инфраструктура. Тип яхты в первую очередь определяется ее назначением и районом плавания, а также конструкцией корпуса и вооружения. Необходимо точно понимать, для какого типа яхт проектируется яхт-клуб [26]. Для этого рассмотрим существующую классификацию яхт-клубов как зданий, сооружений и комплексов на основе проведенной аналитической и исследовательской работы по следующим видам оснований:

1. По функциональному признаку,
2. По возрастному критерию,
3. По типу сервиса и предоставляемым услугам и классу судов.

По **функциональному назначению** здания, сооружения и комплексы яхт-клуба можно подразделить на две основные категории: спортивные и рекреационные.

В основную задачу спортивных зданий, сооружений и комплексов яхт-клуба входит спортивная подготовка населения. Спортивная подготовка может осуществляться как на любительском уровне, так и профессиональном. В соответствии с задачами, спортивные яхт-клубы подразделяются на:

- олимпийские яхт-клубы;
- яхт-клубы дальнего спортивного плавания;
- гоночные (крейсерские) яхт-клубы;

- гоночные яхт-клубы для проведения гонок по замкнутым дистанциям.

В функции рекреационных яхт-клубов входит предоставление населению различных услуг и форм досуга. В зависимости от характера досуга, особенностей предоставляемого сервиса рекреационные яхт-клубы классифицируются как:

- развлекательный
- туристический;
- обучающий;
- ботель.

Следующей категорией для классификации яхт-клубов может выступать возрастной критерий. В зависимости от данного критерия яхт-клубы делятся на:

- взрослые;
- детские;
- семейные (смешанные).

Как спортивные, так и рекреационные яхт-клубы могут разделяться по этому типу классификации – «возрастная категория»: на взрослые, детские яхт-клубы и семейные (смешанные), с последующим делением по функциональному назначению. Например: спортивный детский яхт-клуб или туристический яхт-клуб для взрослых. В яхт-клубах в классификации по функциональному признаку в категории «рекреационный яхт-клуб» часто можно встретить семейную (смешанную) классификацию по данному возрастному основанию. Чаще всего можно встретить яхт-клубы, в большем процентном соотношении, ориентированных на взрослых, но при себе имеющие подразделения для обучения детей. Это связано с функционально–эксплуатационной особенностью яхт-клуба рекреационно-развлекательного типа. В современной жизни необходимы и просто стоянки для судов, и современные яхт-клубы, оснащенные по последнему слову техники. Яхтинг - не увлечение, а полноценный стиль жизни. Люди, увлеченные

яхтингом, ожидают от современного яхт-клуба полный комплекс услуг по хранению и обслуживанию водно-спортивной техники и должный сервис.

Классификация по типу сервиса и предоставляемым услугам - следует заметить, что в настоящее время в нашей стране в связи с активным строительством элитных поселков, в их состав для обеспечения статуса элитарности входит и наличие яхт-клуба, если имеется водная акватория. Исходя из зарубежного опыта в связи с этим, яхт-клубы разделяют на 4 категории по предоставляемому типу сервиса (набор предоставляемых услуг) [10].

- Стоянка для яхт и катеров категории «рыбацкая слобода» или «гостевая гавань», причальные конструкции которой будут состоять из нескольких металлических понтонов (эконом класс). На такой стоянке может разместиться не менее 15 маломерных катеров, в основном рыбацких, и яхт до четверть тонного класса. Административный блок, по желанию, можно разместить на воде. Основным доходом от бизнеса будет арендная плата за стоянку [10].

- Яхт-клуб категории «Яхтенный порт» (бизнес класс). Минимум причальных конструкций. Здесь разместиться не менее 20 корпусов среднего размера яхт и катеров. Такая стоянка может включать в себя: Административный блок, слип или док для подъема-спуска катеров, кафе-бар, душ, туалет. Основным доходом от бизнеса будет плата за стоянку плюс дополнительные услуги [10].

- Яхт-клуб категории «Скандинавия» (Первый класс). Эта категория включает в себя наличие сервиса. В таком яхт клубе может входить следующий пакет услуг: заправка топливом, обеспечение водой, электричеством, ресторан, бар, мини-гостиница с душевыми, магазины, ремонтная база и т.д. Дополнительным источником доходов также может стать бизнес по продаже катеров, моторов и аксессуаров [10].

- Яхт-клуб класса-премиум «Монако». Это категория клуба предназначена для обслуживания престижной публики. По предлагаемым

услугам он сравним с 3 категорией, но уровень сервиса, капитальность причальных сооружений позволяет обслуживать круизные яхты [10].

Исходя из этого, видно, что такая классификация связана с типами судов. Вполне очевидно, что от типа судов зависит тип сервиса и предоставляемых услуг.

Основной функциональный состав:

- Стоянки яхт и катеров (причал, пирс);
- Основное здание клуба (Яхт-клуб, административная зона, учебная зона);
- Эллинги для ремонта и хранения судов;
- Мастерские по ремонту судов;
- Крытые площадки для хранения и ремонта судов в период навигации и зимнего периода и/или открытые площадки для хранения судов в период навигации и зимний период;
- Площадка для просушки парусов;
- Автостоянка.

Дополнительный функциональный состав:

- Зрелищно-развлекательная зона;
- Спортивно-оздоровительная зона;
- Учебно-развлекательная зона;
- Торговая зона;
- Зона предприятий общественного питания (кафе, рестораны);
- Гостиница;

Основной функциональный состав имеют все типы яхт-клубов независимо от их классификации. В зависимости от типа яхт-клуба могут только изменяться количественные характеристики: количество мест для хранения плавсредств, его габариты в зависимости от типа судов, длины причалов, пирсов, размеры зданий и сооружений, в зависимости от состава групп помещений входящих в них. Этот состав имеют и яхт-клубы категории «Рыбацкая слобода» и яхт-клуб класса - премиум «Монако». В

зависимости от классификации по функциональному признаку к основному составу добавляются необходимые для этого типа яхт-клуба зоны: учебная для обучающихся рекреационных яхт-клубов, гостиница для рекреационных яхт-клубов типа «ботель», спортивно-оздоровительная для спортивных яхт-клубов [37].

Яхт-клубы классифицируются по всем 3 типологическим категориям видам оснований. Любой яхт-клуб можно рассмотреть с точки зрения его функциональных особенностей, на какую возрастную аудиторию рассчитан, и какой тип судов и по какому классу он будет обслуживать. Из этого видно, что все три категории основания классификации взаимосвязаны между собой. В этих связях уже отражены возможные объемно-планировочного решения, композиционная структура зданий, сооружений и комплексов яхт-клубов. Можно предположить, какими помещениями, зданиями, сооружениями и комплексами из основных категорий общественных зданий и сооружений, административных и бытовых зданий, а так же какими группами производственных помещений может быть представлен тот или иной яхт-клуб [37].

На сегодняшний день не существует единой, принятой в мире классификации яхтенных портов или марин. Попытки классифицировать марину есть практически в каждой стране, где система марин развита или интенсивно формируется. В настоящее время в рамках работы европейской группы International Marina Committee (IMC) – рабочей группы в структуре ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) - разрабатывается система классификации марин в Европе с определением стандартов услуг. Приведем пример одной из наиболее известной классификации яхтенных портов, принятой в Скандинавских странах [23].

Скандинавская классификация (Швеция, Норвегия, Дания, Финляндия):

- Home harbour – базовый яхтенный порт с возможностями для постоянного хранения яхт;

- Cruising harbour – круизная гавань, обеспечивающая для гостевых яхтсменов возможность закупать продукты питания, получать технический сервис, отдых и ночную стоянку судов;
- Visit harbour – яхтенный порт с возможностями принимать гостевые яхты;
- Guest harbour – гостевой яхтенный порт, предоставляющий услуги высокого класса, минимум 10 гостевых мест;
- Service harbour – основное назначение – пополнение запасов продуктов, топлива, и т.д. Размещение гостевых яхт не всегда предоставляется;
- Visitors berth – места для гостевых яхт (гостевой причал) в пассажирских и рыболовных портах небольших городов;
- Excursion harbour – яхтенный порт в национальном парке или заповеднике, который используется кратковременно;
- Refuge berth – яхтенные порты, предоставляющие возможность ремонта или первой помощи в случае аварии;
- Shelter harbour – порто-убежище (от непогоды);
- Emergency harbour – гавань аварийных заходов.

Выделим из указанной классификации три типа яхтенных портов принципиально отличающихся как по набору предоставляемых услуг, так и по необходимым инвестициям для их создания:

1. Яхтенный причал – небольшой причал для гостевых яхт, набор услуг минимальный: порто-убежище от непогоды, кратковременный (1-2 дня) гостевой заход, подключение к электричеству и воде, туалет на берегу.

2. Яхтенная стоянка - небольшая гавань сезонного функционирования, предоставляющая базовые услуги: сезонная стоянка, гостевые места, заправка водой, электричеством, топливом, душ/туалет, кафе/ресторан. Преимущественно весь сервис расположен на причальных сооружениях.

3. Яхтенный порт – яхтенная гавань с расширенным набором услуг, включающим летнюю стоянку судов на воде, зимнее хранение на берегу, технический сервис, ресторанное и гостиничное обслуживание. Яхтенный порт подразумевает значительное использование береговой территории и может рассматриваться как полноценный инвестиционный проект спорта и рекреации [23].

2.2. Основные особенности генеральных планов марин.

В новых социально-экономических условиях продолжает играть важную роль проблема укрепление здоровья населения, обеспечение мест приложения труда, а также создание большей возможности для проведения досуга – приобщения населения к новому образу жизни. Таким связующим элементом может стать Яхтенный центр – место наибольшей социальной активности населения на морском побережье. Многофункциональный комплекс, включающий: здание яхт-клуба; сервисный центр, элинг для хранения яхт и катеров; административно-гостиничный корпус; бизнес-центр с отелем и торгово-выставочным комплексом; открытая береговая стоянка для яхт; гостевая автостоянка; досугово-развлекательный блок с барами, ресторанами, дискотекой и т.д. [14].

Строительство таких общественных морских рекреационных центров откроет широкие возможности для развития различных видов спорта на воде, для развития международного туризма. А строительство яхтенных центров и небольших яхт-клубов создаст широкую палитру формирования морского фасада города. Все это создает особые, еще мало изученные требования к архитектурно-планировочной организации яхтенного центра, вызванного к жизни социальными условиями, научно-техническим прогрессом, современным развитием архитектуры и градостроительства [15].

В настоящий момент времени наблюдается активное строительство новых яхт-клубов, модернизируются старые, стартуют проекты яхтенных

портов в строящихся коттеджных поселках. Строительство яхт-клубов сегодня – актуальная тема для инвестиций российских девелоперов.

Необходимо отметить, что на данный момент в России не существует какой-либо нормативной базы, помогающей архитекторам при проектировании яхт-клубов. В настоящее время данной теме архитектурной наукой не уделяется должного внимания: не существует как таковой типологии яхт-клубов, нет четкого функционального состава помещений клуба, не отработана строгая терминология, заимствованные западные слова и обороты не могут дать четкого определения понятия, зачастую стороны, участвующие в процессе, не могут адекватно понять друг друга. В связи с этим при проектировании архитектор сталкивается с рядом существенных проблем и трудностей.

Яхт-клуб», как организация, может представлять достаточно крупный и многофункциональный комплекс, включающий в себя кроме стоянки для судов, их зимнего хранения и ремонта, еще и торгово-развлекательный центр с развитой инфраструктурой и спортивными сооружениями. Современный яхт-клуб культивирует не только парусный спорт, но представлен сегодня и моторной техникой. Как показывает анализ опыта проектирования, строительства и эксплуатации отечественных и зарубежных яхт-клубов, под «яхт-клубом» подразумевается некая организация, которая включает в себя акваторию, участок суши, причалы, стоянки, эллинки и основное здание или комплекс зданий и сооружений, управляющая этим большим и хлопотным хозяйством, то перед нами марина в своем сформированном виде. «Марина» - это градостроительная модель яхт-клуба. Но под «яхт-клубом» может подразумеваться только непосредственно объект, здания и сооружения [37].

Марина может размещаться в естественной защищенной от волн и ветра бухте или в искусственно созданной и огражденной от волн гавани. Береговая кромка и волнозащитные сооружения, определяя границы акватории марины, фактически задают архитектурное решение всей марины, план причалов, внутренних и подходных каналов, а также и расположение

основных береговых сооружений на территории. Это и есть – архитектура марины, генеральный план. В акватории гавани располагаются причальные сооружения, внутренние маневровые и входные каналы. На берегу можно видеть сооружения для подъема/спуска судов, заправочную станцию или площадку для подъезда бензовоза, площадки для судов, проезды и проходы, эллинги, сервисные помещения, отели, рестораны, магазины, спортивные, детские комплексы и т.д. [37].

Традиционно марины с искусственными защитными сооружениями обычно стараются сделать прямоугольными из соображений эффективного использования акватории. Очевидно, что любые «кривые» границы, особенно с малыми радиусами закругления, снижают эффективность и создают большие неудобства при маневрировании и швартовке у причалов. Современные технологии сооружения причалов с использованием серийно производимых модулей и блоков позволяет перераспределить расходы на строительство марины, уделив большее внимание защитным сооружениям, и поэтому создание новой гавани на подходящем открытом ровном берегу не представляет особых затруднений [37].

На морских акваториях вход в марину может быть защищен несколькими способами: продлевается внешний волнолом в виде крыла, либо перед ним насыпается каменный островок, либо устанавливается тяжелый плавучий волнолом. И это, конечно, должно быть сделано грамотно, правильно. Вход в гавань обозначается навигационными знаками, светящимися ночью, а если ко входу ведет канал с углубленным фарватером, то и канал обставляется обычно плавучими знаками – вехами и буями. Где-то на видном месте, возможно, при входе обычно выставляется футшток, по которому можно видеть гарантированную глубину в данный момент времени [37].

Территория правильно организованной марины разделена на зоны. Это разделение порой чисто условное, оно может быть организовано по функциональному признаку, например: техническая зона, санитарная,

спортивная, офис-ная и т.п., так и по доступу – открытая, клубная, VIP-зона и пр. Береговая кромка марины обычно оформляется в виде набережной, применяются разные способы защиты берега от ветровой, волновой эрозии и механических воздействий. Выбор зависит от особенностей данного места, вкусов и финансовых возможностей инвестора [17].

Часть набережной в парадной, клубной зоне, может быть прогулочной, с соответствующим красивым оформлением, другая часть, в технической зоне – рабочая, попроще. Выделение технической зоны крайне целесообразно. Именно здесь размещаются «грязные» сооружения и технологии, использующие специальное оборудование и машины, обслуживаемые исключительно квалифицированным персоналом марины. Посторонним лицам здесь находиться небезопасно, поэтому обычно в техническую зону допускаются исключительно представители владельцев, экипажи обслуживаемых в данный момент яхт [37].

В служебной же зоне размещаются офисные здания, портовый гараж, автостоянка для сотрудников, санитарный блок, столовая для сотрудников. Где-то, в удобном месте обязательно должна быть размещена диспетчерская – вахтенная служба, с хорошим обзором территории и акватории марины, автостоянка для клиентов обычно размещается отдельно [37].

В клубной зоне – клубный дом (клуб-хаус), с рестораном, залами для встреч и семинаров. В большой марине целесообразно иметь свой бизнес-центр, с магазинами, шоу-румами, офисами компаний ит.д. [37].

2.3. Анализ архитектурных решений марин.

Морская архитектура проста, рациональна и понятна. В основном при созерцании морского фасада наблюдаются плавные линии и мягкие очертания. Вписанность в окружающий пейзаж – одно из требований рекреационной архитектуры.

В условиях приморских территорий панорама – это восприятие облика застройки, ландшафта, дальних перспектив, охватываемое взором с одной точки или в динамике. Наличие акватории является весьма существенным условием панорамного восприятия береговой зоны. Для приморских курортов панорамное восприятие чаще всего осуществляется с фарватера моря (судового хода) [34].

Панорама и силуэт как форма проявления облика курорта производны в отношении общей системы его высотного построения. Их главная функция – формирование художественно-образной целостности курорта. Общие особенности, определяющие образ города-курорта: функциональное назначение территории, композиционная организация застройки, архитектурно-планировочная организация застройки, протяженность берега, характер и очертание рельефа [34].

Как известно, структурные и образно-художественные особенности панорамы приморской территории (города, поселка, комплекса) определяются природными различиями акваторий, характером и формами рельефа, спецификой исторического развития. С точки зрения глубины восприятия панорамы дифференцируются на одноплановые и многоплановые.

- с большого расстояния (дистанция около 1 км) – панорамное восприятие, прочитывается силуэт набережной, фронт раскрытия около 750 м;
- со среднего расстояния (дистанция 700 м) – восприятие объемов здания, фронт раскрытия около 500 м;

- с близкого расстояния (дистанция 300 м)– восприятие фрагментов зданий, детализировки, благоустройства, фронт раскрытия около 150–200 м [49].

Для курортов Краснодарского края характерны многоплановые панорамы с моря, чему способствует сложный рельеф местности и горы. В композиции природных форм заложено противопоставление обширной плоскости моря и круто спускающихся к нему горных массивов. В данном случае архитектура должна тактично дополнять этот природный контраст. Застройка прибрежной полосы Черноморского побережья в основном сформирована различными учреждениями отдыха и оздоровления, общественными зданиями, учреждениями питания и малоэтажными жилыми зданиями.

При ориентации застройки в сторону моря проявляются специфические особенности в решениях планировочной структуры и в концентрации основных выразительных архитектурных объектов в прибрежной полосе. При формировании художественного образа курорта большое значение имеют визуальные связи с морем. В приморском курорте здания курортно-оздоровительных учреждений являются акцентами, доминантами на панораме [34].

Панорамное восприятие рассматривается как наиболее емкое по зрительной информации, позволяющее оценить композиционную связь застройки и ландшафта в пределах природного пространства [48].

Вдоль побережья целесообразно выделять ландшафтные паузы протяженностью 0,5–1 км. Композицию застройки высокого берега следует решать силуэтной, а низкого берега пластичной. Застройку берега, ориентированную на южные румбы, целесообразно решать с использованием светотени и цвета [27].

В архитектурном облике прибрежных пространств курортов большая роль принадлежит силуэту застройки. Важно, чтобы совершенствовались лучшие индивидуальные архитектурно-художественные качества застройки

побережья. При формировании морского силуэта курорта следует учитывать, что протяженность берега, его очертания существенно влияют на его восприятие с моря. Морской фасад должен представлять собой пространственно завершенную цельную композицию из отдельных взаимосвязанных элементов застройки. Например, вогнутая конфигурация рельефа позволяет воспринимать доминанты в развернутом виде как с воды, так и с суши, в то время как выпуклая снижает видимость. А крутые холмистые берега вносят разнообразие в панораму города, разделяя ее на пространственные составляющие [14].

Там, где для достижения своеобразия в облике курорта учитывают природно-климатические условия, где умело сочетают требования индустриализации строительства и экономики с законами композиции и эстетики, появляются полноценные градостроительные композиции [17].

При определении композиционного решения прибрежной застройки следует учитывать различные уровни массового восприятия, которые по степени убывания воздействия на человека можно распределить следующим образом: с моря (с пассажирских кораблей и катеров); с общественного центра; с берега. Наиболее активно воздействует на человека завершающий всю панораму силуэт – верхний контур застройки, воспринимаемый на фоне неба, который условно можно назвать «голубой линией» [42].

Факторы, влияющие на формирование прибрежной застройки: геоморфология, природные ландшафты, природно-климатические условия, принципы и особенности визуального восприятия. Их совокупность является основой для расстановки высотных акцентов – доминант – одного из главных элементов, формирующих силуэт города.

При сложном рельефе наблюдается глубинное, многоплановое и многоярусное раскрытие внутренних пространств застройки. Морской фасад представляет собой панораму. Панорама застройки склонов воспринимается со средних, а при значительных уклонах даже с нижних точек [30].

Таким образом, при проектировании на побережье важно учитывать принципы и особенности последовательного визуального восприятия – от общего силуэта на значительном расстоянии от берега к отдельным объемам зданий, их фрагментам и деталям вблизи берега. При этом композиционное членение застройки побережья определяется физиологической способностью глаза фиксировать внимание в пределах берегового фронта протяженностью 1–2 км.

При построении ближних планов панорамы, кроме их пластичности, необходимо учитывать верхние ракурсы, обеспечивая более глубокие контрасты между объемами. Учитывая особенности человеческого восприятия, дальние планы необходимо решать более обобщенно, ближние – более детально, вводя нюансы в застройку. На дальних участках панорамы застройки следует вводить глубокие контрасты, которые помогают более четко очертить все пространство застройки и способствуют ее выразительности [49].

Для курортов Краснодарского края, имеющих сложный прибрежный рельеф и застройку прибрежной зоны в разных уровнях, важен учет угла зрения при организации морского фасада, иначе на большой протяженности береговой полосы невозможно построить взаимосвязанную композицию. Максимальный угол восприятия глаза 57 градусов, оптимальный – 35–40 градусов. Пределы зрительного восприятия на равнинных территориях до 4–5 км, в районах с ярко выраженным рельефом, где пейзаж может восприниматься с высоких точек – до 8–12 км и более [48].

Одним из основных элементов, формирующих силуэт курорта, являются высотные доминанты. Установлено, что при визуальном восприятии горизонтальные элементы зрительно увеличиваются, а вертикальные – уменьшаются. Так, например, высота объекта зрительно сокращается на 10-50% при углах зрения от 20–40 градусов (оптимального) до 1–2 градуса (предельного) [49].

В условиях сложного рельефа восприятие объектов с моря зависит от глубинного размещения объектов на ярусах, на плато. По этой причине удачно решенная в проекте панорама застройки может быть невыразительна при восприятии в натуре. Особенно это относится к застройке, размещенной на выступающем в море мысе, а также к композиции, построенной с учетом значительного глубинного развития [49].

В процессе проектирования в прибрежной зоне со сложным рельефом необходимо проанализировать все возможные визуальные искажения. Необходимо учесть, что возвышенность рельефа на первом плане может скрывать от зрителя нижнюю часть здания, также второстепенное сооружение может заслонить собой часть главного. Обозреваемое здание или сооружение может быть визуальным скрыто за бровкой склона. В этом случае Н.М. Яременко предлагает применить принцип «независимого восприятия», который предусматривает такие пропорциональные членения и абрис здания, которые при определенных визуальных искажениях позволяют воспринимать объект в виде логически стройной композиции [49].

При формировании прибрежной застройки курорта большое внимание должно быть уделено решению объектов, наиболее приближенных к берегу, формирующих внешний вид.

При функциональном зонировании территории марины, главным элементом является яхт-клуб (место сбора людей с одинаковыми интересами). Яхтенные комплексы - марины, должны иметь свою доминанту, не спорящую с архитектурно – планировочным решением прибрежной полосы. В виде такой доминанты может выступать яхт-клуб, со своими смотровыми вышками. Все доминантные объекты должны быть достаточно крупными по массе и иметь выразительный силуэт. Они, как правило, формируются общественными зданиями (зрелищными, развлекательными учреждениями), находящимися в непосредственной близости от акватории и на склонах. Высотные жилые и офисные комплексы, а также отдельные здания служат доминантами верхних террас склонов [47].

Концентрация высотных элементов в центре курорта подчеркивает его значение, служит ориентиром для отдыхающих. Учитывая восприятие застройки на большом расстоянии с моря, необходимо укрупнение отдельных групп элементов застройки и более высокая степень ее обобщенности. Однако при этом для восприятия с близких расстояний следует выявлять более мелкие членения объемов с тем, чтобы застройка содержала элементы, соразмерные человеку. Особое внимание следует уделить проработке благоустройства береговой линии первого плана – зоне набережной. Это требование объясняется тем, что восприятие объектов, расположенных на набережных, часто происходит с близкого расстояния. При формировании объектов, расположенных на верхнем уровне, важно сформировать запоминающийся силуэт на основе гармоничных пропорций [46].

На основании изложенного для приморских курортов следует применять принцип формирования «морского фасада» прибрежной полосы как внешнего объекта туристических экскурсий. Панорама с моря должна стать «визитной карточкой» курорта, сочетающей красоту и целостность природной среды и архитектурно-планировочного решения застройки [17].

Выводы:

1. Яхтенный туризм наиболее развит в странах Средиземноморья. В свою очередь Россия находится на начальных стадиях развития данного вида туризма и спорта.

2. Анализ современных тенденций показал, что на вместимость марин, несомненно, влияет ряд характерных факторов. В зарубежной практике, вместимость яхтенных комплексов, в среднем варьируется от 100 до 1500 яхт-мест. В отечественной практике, средняя вместимость марин варьируется от 100 до 150 яхт-мест. Размещение яхтенных комплексов зависит от ряда градостроительных факторов. В основном марин располагаются в крупных населенных пунктах и частично на периферии.

3. При материковом размещении яхтенного комплекса (вглубь материка) целесообразнее выполнять гавань прямоугольной формы, что позволяет оптимально использовать площадь акватории марины, и гарантирует безопасность подходов, маневров, швартовки и стоянки судов. При создании насыпных, искусственно созданных территорий, форма гавани меняется, поскольку появляется необходимость в создании волноломов и берегозащитных сооружений. Во втором случае форма гавани имеет криволинейные очертания.

4. Территория марины состоит из ряда функциональных зон, между которыми определены функциональные связи. Например: техническая, санитарная, спортивная, офисная зоны. Существует разделение по доступу – открытая, клубная, ВИП-зона и пр.

5. Зрительное восприятие панорам яхтенных комплексов с моря зависит от расстояния до берега (750 м, 500 м, 200 м). Передний план комплекса должен включать малые архитектурные формы, на втором плане возводятся второстепенные объекты. Самым главным является правильная организация доминирующих элементов, которые и объединяют весь яхтенный комплекс в единый архитектурный ансамбль.

ГЛАВА 3. РЕКОМЕНДАЦИИ ПО АРХИТЕКТУРНЫМ РЕШЕНИЯМ МАРИН НА ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ.

3.1. Концепция развития марин на Черноморском побережье.

Яхтенный туризм является важной составляющей морского туризма и одним из наиболее динамично развивающихся, приоритетных и прибыльных видов туризма во всем мире. Природно-климатические, человеческие и материально-технические ресурсы Краснодарского края создают перспективные предпосылки для развития данного направления туристического бизнеса. Однако состояние развития яхтенного туризма на территории Черноморского побережья Краснодарского края на сегодняшний

день значительно отстает от развитых стран мира и не соответствует требованиям современного яхтинга, по причинам множества нерешенных проблем, которые препятствуют развитию данного вида туризма и не дают Кубани достичь мирового туристического уровня.

Создание яхтенной инфраструктуры является одним из приоритетных направлений инвестиционной деятельности и развития приморских территорий. В последние годы инвесторы проявляют большую заинтересованность в ее развитии на территории России. Органы государственной власти Краснодарского края готовы оказать содействие в создании объектов яхтинга на Черноморском побережье.

В настоящее время на Черноморском побережье Краснодарского края общее число оборудованных стояночных мест для яхт составляет около 600. До начала Олимпиады 2014 года планировалось ввести в эксплуатацию еще 910 мест, доведя общее количество до 1510.

Повышение эффективности государственной поддержки является одним из стратегических направлений развития Краснодарского края, что отмечено в «Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2020 года», и предусматривает, прежде всего, совершенствование механизмов государственно-частного партнерства, позволяющих оптимально распределять ресурсы, риски и выгоды при реализации совместных проектов между государством и частным сектором. Примером государственно-частного партнерства в туристической отрасли Краснодарского края может служить яхтенный туризм. Однако для этого необходимо создать Федеральную программу развития водного туризма, а также Систему управления яхтенными портами, соответствующую международным требованиям. На сегодня полностью отсутствует законодательная база, которая позволила бы развивать яхтинг, тогда как документы, регламентирующие судоходство по внутренним водам, фактически этому препятствуют. Развитие инфраструктуры в этом перспективном туристическом бизнесе подразумевает наличие необходимого набора услуг,

включая техобслуживание, заправочные станции, причалы и дебаркадеры, поддержание фарватеров в должном состоянии, разработку стандартов для строительства и управления яхт-клубами и яхтенными турпродуктами. Для создания благоприятных условий развития яхтенного туризма в регионе должны быть упрощены процедуры пограничного, таможенного, навигационного контроля и обеспечено агентское сопровождение. Все это - лишь краткий перечень необходимых для развития яхтинга мер, требующих поддержки на законодательном уровне.

Формирование яхтенной инфраструктуры на территории Черноморского побережья повлечет за собой объединение Азовского и Черного морей в единый Средиземноморский бассейн.

Проанализировав международный опыт проектирования, строительства и эксплуатации яхтенных стоянок, а также учитывая климатические особенности данной территории, была разработана классификация марин.

- I Тип марин (марина-деревня);
- II Тип марин (гостевые марины);
- III Тип марин (остановочные пункты, памятники культурно-исторического наследия);
- IV Тип марин (стоянка, для отдыха на берегу).

Исходя из общепринятой мировой практики создания яхтенной инфраструктуры, фактических метеорологических, орографических факторов, прибрежных глубин и береговой линии, наличия туристических объектов, соответствующих транспортных и иных инфраструктур, предлагается размещать марины вдоль Черноморского побережья Краснодарского края на расстоянии, не превышающем 50-60 миль (расстояние дневного перехода парусной яхты при средних погодных условиях). При этом между маринами желательно наличие 1-2 портов-убежищ. Таким образом, если двигаться с запада на восток, марины целесообразнее размещать в крупных населенных пунктах таких как:

- I Тип марин (марина-деревня); в ст. Тамань, г. Анапа, г. Геленджик, г. Туапсе, микр. Дагомыс (район г. Сочи). Марина I Типа является круглогодичным сооружением и предоставляет большой набор услуг, к которым относятся: стоянка яхт и катеров в летнее время; возможность хранения яхт под открытым небом либо в эллингах; предоставление санитарного комплекса (туалет, душ, прачечная); возможности для сбора отходов и льяльных вод с яхт и катеров; возможности пополнения запасов продовольствия, топлива, воды; проживание в комфортабельной гостинице; возможности осуществления мелкого ремонта маломерных судов; возможности приема гостевых яхт; предоставление дополнительных услуг (чартер яхт, морская практика, обучение яхтенному делу); место, где собираются люди с близкими интересами (яхт-клубы).

Помимо материкового расположения объектов яхтенной инфраструктуры имеется возможность создания искусственных насыпных территорий (островов), на которых можно организовать размещение маленьких понтонных домиков с разной степенью комфортности. Данный тип предоставляет возможность проведения спортивных водных мероприятий, так как на территории предусматривается парусная школа. Вместимость такой марины около 150 яхт-мест. Габариты судов, которые имеют возможность посетить данный тип марин, варьируются в пределах 26 метров.

Вся территория марины разделена на функциональные зоны, границы между которыми обозначены весьма условно. К основным функциональным зонам относятся: техническая зона с возможностью размещения эллингов для ремонта и хранения плавсредств; санитарная; спортивная, есть парусная школа, с возможностью проведения соревнований; офисная; открытая, для проведения выставочных мероприятий; рекреационная, на которой возможно размещение ресторанных комплексов и прогулочных дорожек; клубная; жилая зона, с размещением гостиничных и развлекательных комплексов и

непосредственно сама акватория марины, где расположены причалы для парковки плавсредств.

- II Тип марин (гостевые марины) целесообразно размещать в маленьких населенных пунктах; в ст. Благовещенская, микр. Мысхако (район г. Новороссийск), п. Архипо-Осиповка, Лазаревский район г. Сочи, г. Адлер. Набор услуг марины II Типа незначительно сокращается в сравнении с I Типом. II Тип марин предоставляет возможность проживания на территории яхтенного центра в комфортабельной гостинице, либо непосредственно на судне. Имеется яхтенная школа, но возможность проведения спортивных соревнований исключается. Вместимость такой марины 100 яхт-мест.

Функциональное зонирование территории марины II Типа идет по такому же принципу что и марина I Типа.

- III Тип марин (остановочные пункты, памятники культурно-исторического наследия) размещается в наиболее значимых культурно-исторических местах Краснодарского края, где есть возможность ознакомиться с достопримечательностями региона и полюбоваться природным ландшафтом местности. Данный тип марин рассчитан на 5-10 яхт-мест. Набор услуг значительно сокращается в сравнении с первыми двумя типами.

Зонирование территории марины весьма условно, поскольку это не большой остановочный комплекс, время пребывания на котором не продолжительное. Это связано с тем, что данный тип не предоставляет возможности проживания в гостиничных комплексах и исключает якорные стоянки вблизи акватории марины. Причальные сооружения в марине III Типа представляют из себя, понтонные сооружения, которые в непогоду транспортируются в ближайшие крупные марины. На территории марины размещается не большой комплекс с бутиками и ресторанами, имеется большая прогулочная зона и выход к пляжной зоне.

Развитие марины III Типа требует хорошо развитой транспортной инфраструктуры, что позволит добираться до яхтенного комплекса не только

по воде, но и по суши. Для этого на территории предусмотрена автостоянка с контрольно-пропускным пунктом.

- IV Тип марин (стоянка, для дикого отдыха на берегу) предусматривает возможность разведения костра и разбиение палаточных сооружений. На территории марины IV Типа имеется санитарный блок (туалет), обслуживание, которого осуществляется с акватории, поскольку создание дополнительных транспортных дорог разрушит дикий ландшафт местности. Вместимость такой стоянки 5-10 мест.

Территория марины IV Типа разбита на площадки, которые изолированы друг от друга растительностью, но имеются пешеходные связи. Каждая такая зона включает в себя палаточное место, очаг с поленьями и обеденную зону с небольшой беседкой. Причалы представляют из себя понтонные сооружения, которые в непогоду транспортируются в ближайшие крупные яхтенные комплексы – марины.

Такая концепция развития обеспечивает безопасное хождение плавсредства на участке от Керченского пролива до границ с Абхазией.

На Черноморском побережье Краснодарского края уже есть не большое количество яхтенных стоянок для маломерного флота, часть из которых по своему расположению и уже имеющейся инфраструктурой вполне могли бы участвовать в предлагаемой концепции развития после соответствующих доработок и реконструкций.

3.2. Предложения по решению генпланов марин.

Правильно организованная территория марины разделена на зоны. Это разделение порой чисто условное, оно может быть сделано как по функциональному признаку (техническая зона, санитарная, спортивная, офисная и т.д.) так и по доступу (открытая, клубная, Vip- зона и т.п.).

Марины могут располагаться как в крупных населенных пунктах, так и на периферии. Подобное расположение зависит от развитости инфраструктуры той местности, в которой планируется размещение

яхтенного центра. Как правило целесообразнее располагать марины в небольшой близости от крупного населенного пункта. Это связано с тем, что марина может стать частью города, главным украшением морского фасада населенного пункта.

Марины зачастую являются частью набережной, поэтому целесообразно предусмотреть прогулочные зоны на самой территории яхтенного центра. Подобные сооружения могут располагаться как на естественном рельефе, так и на искусственно созданной территории (островах). В этом случае необходимо устройство берегозащитных сооружений и волноломов. Искусственно созданные острова необходимо создавать в тех местах, где береговая полоса занята пляжами, санаториями отдыха и гостиницами.

Предлагаемая классификация марин полностью адаптирована под Черноморское побережье Краснодарского края. Разработанные типы в зависимости от места расположения, вместимости и услуг могут располагаться как в пределах береговой полосы так и на искусственно созданных территориях.

Главным элементом любой марины является волнозащитное сооружение, которое позволяет обезопасить прибывание судна в отведенной акватории. С эстетической точки зрения – это достаточно массивное сооружение, которому можно придать определенную функцию, либо устроить рекреационную (прогулочную) зону, либо разместить заправочную станцию для яхт и катеров.

По функциональному составу практически все яхтенные центры одинаковы. Главное их отличие – это набор предоставляемых услуг. Из выше указанной классификации рассмотрим каждый тип в отдельности и проведем сравнительный анализ их различий между собой.

Марины I Типа (марина-деревня) целесообразнее размещать в крупных населенных пунктах, так как они являются масштабными,

зрелищными сооружениями. Данный тип марин рассчитан на 150 яхт-мест. Из услуг, которые предоставляет марина I Типа:

- стоянка яхт и катеров в летнее время;
- возможность хранения яхт под открытым небом либо в эллингах;
- предоставление санитарного комплекса (туалет, душ, прачечная);
- возможности для сбора отходов и льяльных вод с яхт и катеров;
- возможности пополнения запасов продовольствия, топлива, воды;
- проживание в комфортабельной гостинице;
- возможности осуществления мелкого ремонта маломерных судов;
- возможности приема гостевых яхт;
- предоставление дополнительных услуг (чартер яхт, морская практика для молодежи, обучение яхтенному делу);
- место, где собираются люди с близкими интересами (яхт-клубы).

Главной особенностью данного типа является проживание в не больших понтонных домиках на воде, которые в свою очередь, в зависимости от комфортабельности, подразделяются на 4 вида (премиум, стандарт, эконом). Такие домики являются автономными сооружениями и легко транспортируются, поэтому в не сезон их можно убирать в отбойники, где нет волнения.

Как и любой яхтенный центр, марина I Типа имеет свои функциональные зоны:

- Парадная зона, в которой размещается клубная зона, яхт-клуб, прогулочная зона. В клубной зоне находятся яхт-клуб, главная доминанта всего яхтенного центра, со встроенными ресторанами, залами для встреч и проведением семинаров. В данной зоне целесообразно разместить не большой общественный центр с магазинами и детскими игровыми зонами.
- Техническая зона включает в себя расположение подсобных помещений, (мастерские по осмотру и ремонту судна, эллинги, заправочные станции) использующие специальное оборудование и машины, обслуживаемые исключительно квалифицированным персоналом марины.

Посторонним находиться в такой зоне не безопасно, поэтому обычно в техническую зону допускаются исключительно представители владельцев, экипаж обслуживаемых в данный момент яхт.

- В служебной зоне размещаются офисные здания, портовый гараж, автостоянка для сотрудников, столовая для сотрудников, санитарный блок. В этой зоне располагается диспетчерская-вахтенная служба с хорошим обзором всей территории и акватории марины. Под парковочные автомобильные места для клиентов выделяется отдельная зона, которую целесообразнее размещать за периметром яхтенного центра.

В I Типе марин имеется возможность организовать спортивные водные мероприятия, гонки на катерах и парусных яхтах. Предусмотрена парусная спортивная школа на 50 мест для детей и подростков. В свою очередь II Тип марин исключает возможность проведения подобных мероприятий, но на территории самого яхтенного центра имеется парусная школа на 30 мест.

II Тип марин имеет такие же функциональные зоны, что и предыдущий тип. Набор услуг схож с маринной I Типа, за исключением возможности проживания на воде в понтонных домиках. На территории предусмотрен гостиничный комплекс, с встроенными магазинами и ресторанами. Такая марина рассчитана на 100 яхт-мест и имеет возможность принимать яхты длиной до 26 метров. Предусмотрена большая рекреационная (прогулочная) зона с выходом на спортивные площадки и пляжную зону.

III Тип марин является достаточно емким сооружением и появляется в тех местах, где имеются какие-либо культурно-исторические памятники и природные достопримечательности (дольмены, водопады).

Марина III Типа включает в себя:

- причальные сооружения, которые легко транспортируются и складываются в не сезон в ближайшие крупные яхтенные центры;

- общественное здание с клубной функцией и встроенными административным блоком, ресторанами и не большими бутиками;
- рекреационную зону;
- пляжную зону;
- предоставляет услуги по ремонту и хранению судна (эллинги);
- автомобильные парковочные места;
- санитарный блок, который можно встроить в общественное здания для компактности всего комплекса.

Рассчитана такая марина на 5-10 яхт-мест.

IV Тип предоставляет возможность отдыха в диких условиях, с возможностью разведения костра и раскладыванием палатки. Каждое отведенное место изолировано друг от друга в целях комфорта отдыхающих и разбито на функциональные зоны. Есть строго отведенное место для огня и зоны для активного и пассивного отдыха. Причалы вмещают в себя 4 яхт-места, и являются понтонными сооружениями, которые легко транспортируются и убираются в не сезон. На территории имеется санитарный блок, который обслуживается с воды. Время пребывания на таком остановочном пункте является не продолжительным, поскольку отсутствует первоочередной набор услуг. Данный тип марин возникает в тем местах, где склон более пологий и имеется привлекательная растительность.

3.3. Особенности архитектурных решений марин.

Неотъемлемой частью любого яхтенного центра является яхт-клуб. На его внешний вид несомненно влияет окружающая застройка и прилегающий ландшафт. Так как марины располагаются на побережье, вдоль набережных, то они играют важную роль в организации силуэта города, формировании морского фасада. Естественно морская архитектура проста и понятна. Ей присуще простые геометрические формы в плане и кривые, плавные линии на фасадах зданий. Цветовые решения внешнего облика должны быть лаконичными и не броскими. Основная задача любого рекреационного

комплекса - полное единство с природой. Если это условие выполняется при проектировании яхтенного центра, то не возникает никакой мысли по поводу его не рентабельности или попросту необходимости.

Этажность зданий и сооружений зависит от той местности, где планируется проектирование яхтенного центра. Если территория открытая, от нет необходимости возводить высотные здания. Они перекроют общую видимость и не органично будут вписываться в окружающее пространство. Если же проектирование подобных сооружений ведется на рельефе, то целесообразно вписать здание в ландшафт, тем самым подчеркнуть единство с природой. Когда мы говорим об организации яхт-клуба, то тут несомненно должна возникнуть доминанта, главный акцент всего градостроительного комплекса марины. Таким акцентом может стать смотровая вышка, рупка или маленький ресторанчик. Подобное принятие решений зависит от масштаба проектирования и выбора типа марины. Кто касаясь материалов, которые лучше применять при оформлении фасадных решений, то здесь можно остановить свой взгляд на лаконичном белом бетоне, дереве и стекле. Их сочетание придает изящество зданию и позволяет легко контактировать с окружающей природой. Для хозяйственных построек, эллингов и мастерских выбор материала также играет не маловажную роль, поскольку марина рассматривается как единый градостроительный комплекс. Эллинги могут быть выполнены из легких материалов, по типу ангаров, потому что зачастую они не отапливаются.

При построении ближних планов панорамы, кроме их пластичности, необходимо учитывать верхние ракурсы, обеспечивая более глубокие контрасты между объемами. Учитывая особенности человеческого восприятия, дальние планы необходимо решать более обобщенно, ближние – более детально, вводя нюансы в застройку. На дальних участках панорамы застройки следует вводить глубокие контрасты, которые помогают более четко очертить все пространство застройки и способствуют ее выразительности.

Для курортов Краснодарского края, имеющих сложный прибрежный рельеф и застройку прибрежной зоны в разных уровнях, важен учет угла зрения при организации морского фасада, иначе на большой протяженности береговой полосы невозможно построить взаимосвязанную композицию.

3.4. Описание проектных предложений (Экспериментальное проектирование).

Описание проектных предложений основано на теоретических данных представленных выше. Каждый из типов марин был подробно рассмотрен и выполнен эскизный проект. Для проработки I Типа марин был выбран город-курорт Геленджик. Размещать яхтенный комплекс в центральной части города нет смысла, поскольку вся береговая полоса занята набережной. На Тонком мысе уже существует не большой пирс для парусных и моторных судов, поэтому для экспериментального проектирования был выбран Толстый мыс. Берег мыса обрывистый и достигает в высоту 15 метров. На самой окраине расположен маяк. Транспортные сети в этой части города развиты, поскольку в ближайшее будущее будет застраиваться жилыми комплексами и гостиницами. Из этих соображений выбранное место считается самым удачным и перспективным.

Обрывистый берег дает возможность создать искусственно насыпную территорию, на которой можно будет расположить все объекты инфраструктуры яхтенного центра. На представленном генеральном плане марины видны все функциональные зоны и основные объекты яхтинга.

Вдоль основной оси пирса выстроены понтонные домики разных типов (премиум, стандарт, эконом) в зависимости от комфортабельности. Основной доминантой марины является яхт-клуб, который располагается в конце основной оси пирса, в рекреационной зоне. На волнозащитном сооружении размещается заправочная станция и входные мигающие огни. Эллинги и мастерские отнесены ближе к берегу. Не смотря на их привлекательный эстетический вид, они являются массивными

сооружениями и не должны визуально перекрывать акваторию. В непосредственной близости от зоны мастерских расположена пляжная зона. В восточной части организована рекреационная зона с прогулочными дорожками и искусственно созданными водоемами, которая плавно перетекает в спортивную зону с площадками для волейбола, тенниса и т.д. Для того чтобы осуществить подъем с нижнего уровня на верх мыса выстроен большой комплекс со смотровыми площадками и зонами отдыха, на которых размещаются рестораны и комнаты по интересам. В общественный центр встроены два больших лифта, которые поднимаются на самый верх мыса и от туда можно полюбоваться на всю акваторию марины. Там же расположены открытые парковочные места для клиентов и торгово-развлекательные центры. Марина рассчитана на 150 яхт-мест.

Архитектура яхтенного центра полностью подчеркивает морскую тематику. В отделки зданий применяются: белый бетон, дерево и панорамное стекло. Марина, представляющая из себя градостроительный комплекс, органично вписывается в окружающий ландшафт местности и является неотъемлемой частью инфраструктуры развитого города-курорта Геленджик.

На втором этапе проектирования подробно рассмотрен II Тип марин. Для этого выбран не менее интересный участок Черноморского побережья Краснодарского края. Эскизный проект разработан и адаптирован под поселок Архипо-Осиповка.

Марина рассчитана на 100 яхт-мест и представляется из себя яхтенный центр с большим набором услуг. Из-за тонкой береговой полосы возникает потребность и в этом случае создать искусственно насыпную территорию. Марина отнесена восточнее от основного центра поселка, организована около подножия горы.

Основной доминантой марины является яхт-клуб. В его состав входит: парусная школа, выставочные залы, лекционный зал, кают компания, рестораны и не большие бутики. Вся территория является рекреационной зоной и следовательно насыщена зелеными насаждениями и прогулочными

зонами. Основная ось размещена вдоль акватории марины, к которой примыкают причалы для швартовки яхт. Вдоль основного пути движения располагаются детские игровые зоны и места для общения взрослых, а также не большие ресторанчики выполненные в выдержанной морской тематике. Основная ось упирается в техническую зону где организованы мастерские по ремонту и хранению яхт (эллинги), заправочная станция, хозяйственные помещения. Восточнее от марины предусмотрена пляжная зона с игровыми площадками. Входную группу на территорию марины ограничивает КПП, за которым располагается многоуровневая крытая автостоянка на 100 машиномест.

На территории имеется комфортабельная 3-х этажная гостиница и не большой торговый комплекс, где можно приобрести самые необходимые продукты питания. Яхтенный центр представляет из себя большой рекреационный объект, где можно провести время наслаждаясь парусными яхтами и моторными лодками.

Марины III и IV типа являются компактными причальными сооружениями. III Тип представляет из себя остановочный пункт, рассчитанный на 10 яхт-мест. Такие остановки возникают в тех местах, где есть возможность ознакомиться с культурно-историческими памятниками или природными достопримечательностями. В экспериментальном проектировании для рассмотрения марины III Типа был выбран участок в районе поселка Головинка. Чуть выше аула Большой Кич-май. В ущелье Джегош открывается потрясающий вид на каскады двенадцатиметровых водопадов. На ручье Джегош насчитывается 33 водопада, 7 водоскатов и 13 порогов. Особую живописность придают густые заросли самшита.

Сам яхтенный центр представляет из себя хорошо организованную рекреационную зону с прогулочными дорожками и местами для отдыха. Для подъема на верхний уровень (на верх склона) можно воспользоваться лестницами, на промежуточных площадках которых запроектированы смотровые площадки. В центральном блоке располагается ресторанная зона и

места для общения яхтсменов. С самого верхнего уровня открывается великолепный вид на всю акваторию марины. Причальное сооружение легко транспортируются, поэтому в не погоду их целесообразнее отгонять в большие яхтенные центра расположенные по близости.

IV Тип предоставляет возможность отдыха в диких условиях, с возможностью разведения костра и раскладыванием палатки. Эскизный проект был выполнен на территории Туапсинского района в п. Агой. Каждое отведенное место изолировано друг от друга в целях комфорта отдыхающих и разбито на функциональные зоны.

Есть строго отведенное место для огня и зоны для активного и пассивного отдыха. Причалы вмещают в себя 4 яхт-места, и являются понтонными сооружениями, которые легко транспортируются, поэтому в не погоду их целесообразнее отгонять в большие яхтенные комплексы расположенные по близости.

На территории имеется санитарный блок, который обслуживается с воды. Время пребывания на таком остановочном пункте является не продолжительным, поскольку на территории присутствует только первоочередной набор услуг. Данный тип марин возникает в тем местах, где склон более пологий и имеется привлекательная растительность.

Экспериментальное проектирование наглядно демонстрирует возможность развития территории Черноморского побережья Краснодарского края в направлении яхтенного туризма.

Развитие яхтенного туризма позволит:

- значительно повысить туристическую привлекательность региона;
- включить Черноморское побережье Краснодарского края в общую мировую систему яхтинга;
- увеличить уровень комфорта отдыхающих;
- создать новые рабочие места;

Развитие яхтенной инфраструктуры на территории Черноморского побережья Краснодарского края откроет новые перспективы для промышленной составляющей яхтенного туризма.

Выводы:

1. Строительство яхтенных комплексов – марин на Черноморском побережье Краснодарского края будет способствовать расширению сферы рекреационных услуг. Реализация концепции даст толчок для развития яхтинга на территории рассматриваемого региона и позволит объединить Черное и Азовское моря в единый Средиземноморский бассейн с возможным развитием внутренних водных сетей на территории России.

2. Разработана классификация яхтенных комплексов – марин для территории Черноморского побережья Краснодарского края. Даны рекомендации по размещению яхтенных объектов на территории рассматриваемого региона. I Тип марин (марина-деревня) целесообразно размещать в крупных населенных пунктах таких как: ст. Тамань, г. Анапа, г. Геленджик, г. Туапсе, микр Дагомыс (район г. Сочи); II Тип марин (гостевые марины) целесообразно размещать в маленьких населенных пунктах: в ст. Благовещенская, микр. Мысхако (район г. Новороссийск), п. Архипо-Осиповка, Лазаревский район г. Сочи, г. Адлер. III Тип марин (остановочные пункты, памятники культурно-исторического наследия) размещается в наиболее значимых культурно-исторических местах Краснодарского края, где есть возможность ознакомиться с достопримечательностями региона и полюбоваться природным ландшафтом местности. IV Тип марин (стоянка, для дикого отдыха на берегу) предусматривает возможность разведения костра и разбиение палаточных сооружений. Выявлен основной набор услуг, предоставляемый маринами разных типов.

3. Предложены пути развития территории Черноморского побережья Краснодарского края в направлении яхтенного туризма.

4. Рассмотрены возможности материкового размещения яхтенных комплексов – марин, а также на искусственно-насыпных территориях, с целью уменьшения рекреационных нагрузок пляжных зон.

5. Разработаны рекомендации по функциональному формированию генеральных планов марин, архитектурной организации яхтенных комплексов на территории Черноморского побережья Краснодарского края. Вся территория марин разбита на функциональные зоны, границы между которыми порой условные. К таким зонам относятся: техническая, санитарная, спортивная, офисная, клубная, торговая, жилая, прогулочная, рекреационная, зоны по ремонту и обслуживанию судна, эллинги, вип-зоны.

6. Определены основные методы достижения единого архитектурно-художественного образа марин с распределением доминирующих и второстепенных элементов яхтенной инфраструктуры, подчеркивающих неразрывную связь с природой.

7. Проведено экспериментальное проектирование. Выполнено 4 эскизных проектных предложений в рамках разработанных рекомендаций. Экспериментальное проектирование наглядно демонстрирует возможность развития территории Черноморского побережья Краснодарского края в направлении яхтенного туризма.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

1. Региональные особенности Черноморского побережья Краснодарского края благоприятно влияют на развитие сети яхтенных комплексов. Создание сети марин на территории рассматриваемого региона позволит раскрыть рекреационный потенциал, привлечь иностранных яхтсменов, и за одно, улучшить экономику страны. Развитие территории Черноморского побережья Краснодарского края подразумевает выделение индустрии яхтенного туризма важнейшей составляющей для всего региона.

2. Региональные особенности влияют на увеличение сезонности функционирования яхтенных комплексов - марин до 8 месяцев (с марта по декабрь).

3. Проведен анализ зарубежного и отечественного опыта проектирования, строительства и эксплуатации яхтенных комплексов – марин. Выявлена необходимость в развитии территории Черноморского побережья Краснодарского края в направлении яхтенного туризма. Оценен характер спроса и потребностей населения в организации подобных сооружений яхтенной инфраструктуры. Подчеркнута необходимость в разработке научно-обоснованных принципов и приемов архитектурного формирования яхтенных комплексов – марин, направленных на создание благоприятных условий для отдыха и сохранение неповторимых по красоте ландшафтов Черноморского побережья.

4. Предложена классификация марин в зависимости от расположения на побережье, величины населенных пунктов и радиусов транспортной доступности от крупных городов (Типы I.II.III.IV).

5. Выявлены основные особенности генеральных планов марин как в зарубежной практике, так и в отечественной и проведен анализ архитектурных решений яхтенных комплексов – марин. Сформулированы общие положения по расположению и вместимости яхтенных комплексов – марин в рассматриваемом регионе.

6. Разработаны рекомендации по функциональному формированию генеральных планов марин, архитектурной организации яхтенных комплексов на территории Черноморского побережья Краснодарского края.

7. Для каждого типа марин, из разработанной классификации, предложен основной набор услуг.

8. Проведено экспериментальное проектирование. Выполнено 4 эскизных проектных предложений в рамках разработанных рекомендаций.

Данная диссертация призвана поставить на новый уровень продвижение Краснодарского края в направлении инновационного развития и вхождения его в международную систему яхтенного туризма IYTS.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Аврах Ю.И. Перспективы устойчивого развития туризма на курорте Геленджик / Ю.И. Аврах. - Краснодар: ТАСИС, 2000. - 171 с.
2. Азара В.И. Актуальные вопросы теории и практики туризма / Под ред. В.И. Азара, М.Б. Биржакова, Ю.М. Блохина [и др.] Труды. Выпуск 2. Спб.: ТОО «ОЛБИС», 1997. - 208 с.
3. Александрова А.Ю. Экономика и территориальная организация международного туризма / А.Ю. Александрова. - М.: Изд-во МГУ, 1996. – 105 с.
4. Ананьев И.А. Экономика и география международного туризма / И.А. Ананьев. - М.: МГУ, 1975. – 293 с.
5. Анапольская Л.Е., Безуглая Э.Ю. О слабых скоростях ветра на территории СССР / Л.Е. Анапольская, Э.Ю. - Безуглая Труды ГГО, 1975. – 325 с.
6. Антуфьев А.Д. Основы формирования городских комплексов рекреационного флота / А.Д. Антуфьев. - Автореферат дис. кан. арх. Л., 1978.
7. Артюхин Ю.В. Антропогенный фактор в развитии береговой зоны моря / Ю.В. Артюхин. Изд-во Ростовский-на-Дону государственный университет, 1989. - 144 с.
8. Астратов Н.А. Жизнь яхтсмена Людевига. Страницы истории/ Н.А. Астратов// Катера и яхты. 1996. – 157 с.
9. Баулин В.В., Рагодин А.Л. О ходе разработки федеральной целевой программы «Защита берегов Черного и Азовского морей от опасных природных процессов»: Материалы Межведомственной комиссии по Черному морю». 1999. - №3.

10. Березкин А.А., Лебедева А.В. Особенности и перспективы повышения инвестиционной привлекательности отрасли яхтенно-катерного туризма в Санкт-Петербурге и Ленинградской области / Туристские фирмы. 2001. - №24. – 62 с.
11. Бондаренко В.С. Региональное управление природопользованием в прибрежных зонах. Издательство «Ойкумена», 2003. - 347с.
12. Бонд, Б. Справочник яхтсмена/ Б. Бонд; Пер. с англ. Л.: Судостроение, 1989. - 334 с.
13. География рекреационных систем СССР. Под ред. В.С. Преображенского и В.М. Кривошеева. М., Наука, 1980.
14. Глазырин, В. И. Градообразующие основы проектирования приморских общественных центров / В.И. Глазырин. – Одесса: Город мастеров, 1999. – 142 с.
15. Глухарев И., Евреев П. Планински и морски курорти. Научен обзор. София: НИШИ, 1975. - 126 с.
16. Делле В.И., Евзекова М.И. Оборудование пляжей: (Пособие по проектированию). М.; Стройиздат, 1975. - 78 с.
17. Денисов, М.Ф. Набережная – важный фасад города / М.Ф. Денисов. – М.: Знание, 1981. – 64 с. – (Новое в жизни, науке и технике. Сер. «Строительство и архитектура», № 2).
18. Долженко Г.П. История туризма в дореволюционной России и СССР. - Изд-во РГУ, 1988.-192с.
19. Долженко Г.П., Сухов Р.И., Антипова Е.А. Проблемы туристского и санаторно-курортного освоения Нижнедонского рекреационного региона // Эколого-географический вестник Юга России. - 2000. №1. С.91-100.
20. Ионов И.И. Градостроительные проблемы черноморских курортов. М.: Стройиздат, 1979. - 127с.
21. Ионов И.И. Опыт строительства приморских курортов за рубежом: Обзор/ ЦНТИ по гражд.стрит, и архит., М., 1975, - 38 с.

22. Ионов И.И. Градостроительные проблемы Черноморских курортов. М.: Стройиздат, 1979. 128 с.
23. Ионова А.В. Туризм на Средиземноморских островах / А.В. Ионова / Материалы Международной конференции студентов и аспирантов по фундаментальным наукам. - М.: Изд-во МГУ. 2001. - 49 с.
24. Канонников А.М. Природа Кубани и Причерноморья / А.М. Канонников. Краснодар, Кн. изд-во. 1977. - 112 с.
25. Кеменова К.В. Культура и отдых. Социальные преимущества крупных курортных комплексов. В кн.: Проблемы развития архитектуры курортно-туристических зданий и комплексов / К.В. Кеменова. Сб. науч.тр. / ЦНИИЭП учебных зданий. - М.: 1981, - С.18-23.
26. Конти М. Тенденции развития яхтенного бизнеса и малотоннажного судостроения / М. Конти. Судостроение. – 2005. – № 3 – 6. – С. 66–67.
27. Кульчицкая О.И., Архитектурно-планировочная организация прибрежных территорий. Краткие методические рекомендации / ред. И.С. Ромоданова. – Киев: Киев НИИ градостроительства, 1969. – 62 с.
28. Кужель Ю.А. Парусный спорт и туризм / Ю.А. Кужель. М.: АСТ, Астрель, 2001. – 224 с.
29. Лобанов Ю.Н. Отдых и архитектура. Будущее и настоящее /и Ю.Н. Лобанов. П.: Стройиздат, 1982. - 200 с.
30. Максимов, О.Г. Курортно-рекреационные комплексы в горном ландшафте: автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.02 / О. Г. Максимов. – М., 1973. – 39 с.
31. Мелик-Пашаев Н.П., Журавлева Н.П. Градостроительная организация приморской реакционной системы западного побережья Каспия. В кн.: Проектирование курортов и зон отдыха / Н.П. Мелик-Пашаев, Н.П. Журавлева. - Киев: Будівельник, 1975, - С. 66-73.
32. Морозов Л.А. Развитие отечественных представлений о динамике морских берегов и инженерных методов их защиты. Итоги научной

деятельности Черноморского отделения ЦНИИС за 50 лет. Сборник научных трудов НИЦ «Морские берега» / Л.А. Морозов. - М.: 1995. - С. 21-37.

33. Молчанов В.М. Теоретические основы проектирования жилых зданий: Учеб. пособие.-2-е изд. / В.М. Молчанов. - Ростов н/Д: «Феникс». - 2003. – 236 с.

34. Нагаева З.С. Особенности формирования панорам прибрежной полосы Большой Алушты / З.С. Нагаева. Симферополь. - 2014. известие вузов №46.

35. Наличаева, Н.А. Формирование рекреационных систем (на примере Ростовской области) автореф. дис. канд. арх. / Н.А. Наличаева. - М. 1988.- 35 с.

36. Нарский В.А., Берлин С.И. Щепелев М.А. Социально-экономические перспективы развития Азово-Черноморского побережья Краснодарского края / В.А. Нарский, С.И. Берлин, М.А. Щепелев. - Наука Кубани. 1999. - №7. - С. 39-46.

37. Новоселов П.Н. Современный яхтенный порт-марина. Практика создания./ П.Н. Новоселов. – М.: 2011. – 112 с.

38. Полянский А. Т. Человек и архитектура - отдых. № 6, Архитектура СССР / А. Т. Полянский. М.: 1981.

39. Преображенский В. С., Александрова Т. Д., Куприянова Т. П. Основы ландшафтного анализа / В. С. Преображенский, Т. Д. Александрова, Т. П. Куприянова. - М.: Наука. 1988. - 192 с.

40. Рахуба А.С. Градостроительные проблемы формирования приморских курортов. В кн.: Планировочная организация курортов, мест отдыха и туризма / А.С. Рахуба. - Сб.науч.тр. / КиевНИИГрадo. – Киев: 1972. – С. 12-19.

41. Семенюта, Е.А. Принципы формирования культурных центров в системе рекреационной зоны (на примере Московской области) автореф. дис. канд. арх. / Е.А. Семенюта. - М.: 1987. – 32 с.

42. Сопилка, В. В. Особенности композиции жилой застройки в условиях сложного рельефа / В.В. Сопилка // Формирование структуры и архитектурного облика городов: сб. ст. – Киев. 1972. – С. 46–57.

43. Стаускас В.П. Градостроительная организация районов и центров отдыха / В.П. Стаускас. - Л.: Стройиздат. 1977. - 163 с.

44. Суворов А.В. Экологический туризм в морской прибрежной зоне. Сб. мат-в Российско-французской конференции «Туристическое обустройство и управление в прибрежных и горно-морских регионах на пути к устойчивому развитию» / А.В. Суворов. Сочи. 2003. – С. 64-66.

45. Троицкий В.В. О проблемах развития яхтенного туризма в Украине и путях её решения. Труды Межд. конф. «Проблемы устойчивого развития приморских городов» / В.В. Троицкий. Севастополь: Аквавита. – 2002. – С. 140–143.

46. Филиппович И.Н. Здания отдыха и туризма в южных районах. Объемно-планировочные решения. Обзор / ЦИНИС Госстроя СССР по гражд. строит. и архит. / И.Н. Филиппович. М.: 1975. - 57 с.

47. Хромов Ю.Б. Внешнее благоустройство и озеленение жилых комплексов / Ю.Б. Хромов. Л.: Стройиздат, Ленинградское отд-е. 1969. – 160 с.

48. Щербань В.К. Ландшафт и архитектура города / В.К. Щербань. Киев: Будівельник, 1987. – С. 42.

49. Яременко Н.М. Архитектурно-планировочная организация прибрежной застройки приморских городов Украины (на примере г. Одесса): дис. канд. архитектуры: 18.00.01 / Н. М. Яременко. Киев. 2007. – 193 с.

50. Расширение морского порта Геленджик [Электронный ресурс] / РИАМОТОР – Режим доступа: <http://riamotor.ru/index?newsid=11041>, свободный. (Дата обращения: 15.09.2014 г.).

51. «Роснефть» построит марину для яхт в Геленджике за 9,4 млрд. рублей [Электронный ресурс] / Ведомости - Режим доступа:

<http://www.vedomosti.ru/business/articles/2014/09/26/neft-gaz-i-yahty>, свободный. (Дата обращения 26.09.2014 г.).

52. Яхты превыше всего [Электронный ресурс] / PortNews - Режим доступа: <http://portnews.ru/comments/1903/>, свободный. (Дата обращения 3.02.2015 г.).

53. В Астрахани хотят построить первую стоянку для яхт [Электронный ресурс] / Волгопромэксперт – Режим доступа: <http://www.ast.volpromex.ru/rtansport/v-astrahani-hotjat-postroit-pervuyu-stoj/html>, свободный. (Дата обращения 7.05.2015 г.).

54. В Судаче обсудили инвестпроект по созданию яхтенной марины [Электронный ресурс] / Юг Ялта - Режим доступа: http://ugyalta.com/news/v_sudake_obsudili_investproekt_po_sozdaniyu_yakhtennoj_oj/, свободный. (Дата обращения 27.04.2015 г.).

55. Научный подход к развитию Кронштадта [Электронный ресурс] / Эксперт северо-запад - Режим доступа: <http://www.expertnw.ru/news/2014-06-11/nauchny-podkhod-k-razvitiyu-kronshtadta/>, свободный. (Дата обращения 11.06.2014 г.).

56. Яхтинг – это не только спорт, отдых и развлечения, но и значительное поступление в бюджет Севастополя [Электронный ресурс] / Новый Севастополь - Режим доступа: <http://new-sebastopol.com/news/port/>, свободный. (Дата обращения 19.06.2014 г.).

57. Станет ли Севастополь столицей яхтенного спорта России? [Электронный ресурс] / ForPost - Режим доступа: http://sevastopol.su/author_page.php?id=60820, свободный. (Дата обращения 29.04.2014 г.).

58. Рост количества роскошных яхтенных стоянок в Турции стимулирует сектор недвижимости [Электронный ресурс] / Недвижимость за рубежом - Режим доступа: <http://prian.ru/news/27309.html>, свободный. (Дата обращения 27.02.2014 г.).

59. Морская столица не готова выделять средства на яхт-клубы – жилье выгоднее [Электронный ресурс] / Allyachts - Режим доступа: http://www.allyachrs.ru/new.asp?ID_News=2745&ID_ThemeNews=1&from=yn, свободный. (Дата обращения 11.11.2014 г.).

60. Валамина Ю. Чем приманить туриста к нашим северным морям [Электронный ресурс], - <http://www.mvestnik.ru/shwpgn.asp?pid=201311239> – статья в интернете.