

Гришин Николай Александрович (Сочи). Советник РААСН. АБ «ГОР-ПРОЕКТ» (354057, Краснодарский край, Сочи, ул. Альпийская, 15). Эл.почта: tekhno-nik@inbox.ru.

Grishin Nikolai A. (Sochi). Советник РААСН. AB "GOR-PROJECT" (15, Al'piiskaya St, Krasnodar Territory, Sochi, 354057). E-mail: tekhno-nik@inbox.ru.

Марины (порты для яхт)

Аннотация. В статье описаны основные этапы процесса создания и развития марин – портов для яхт. Показано влияние марин как градообразующих объектов на развитие береговой зоны – катализаторов урбанизации, активных и популярных общественных пространств, центров пешеходного туризма, мест проведения различных спортивных и культурных мероприятий. Современные марины являются ключевым элементом комплексного развития береговой зоны, развития индустрии яхтинга и водного туризма. Отражена важность марин как объектов, обеспечивающих безопасное и комфортное вдольбереговое морское пассажирское сообщение. На сегодняшний день инфраструктура яхтинга на Черноморском побережье России только начинает развиваться, есть примеры удачных решений, есть и негативный опыт создания марин. При этом марины обладают огромным туристическим и инвестиционным потенциалом, что подтверждается мировым опытом их создания и эксплуатации за последние 50 лет. Современная марина – это уже не просто место для стоянки яхт, это центр притяжения для туристов и местных жителей с самыми разными интересами, запросами и требованиями к отдыху, спорту и новым впечатлениям. Приведена аргументация, поясняющая актуальность предлагаемых решений, и конкретные примеры создания марин как морских рекреационных комплексов.

Ключевые слова: марина, морской рекреационный комплекс, поколения марин, инфраструктура яхтинга, район интенсивного яхтинга, морское вдольбереговое сообщение

Marina (Ports for Yachts)

Abstract. The article describes the main stages of the process of creation and development of marinas – ports for yachts. The influence of marinas on the development of the

coastal zone as cityforming objects – urbanization catalysts, active and popular public spaces, hiking centers, venues for various sports and cultural events is shown. Modern marinas are the key element in the integrated development of the coastal zone, the development of yachting and water tourism industry. The importance of marinas as objects that provide safe and comfortable coastal sea passenger traffic is reflected. To date, the yachting infrastructure on the Black Sea coast of Russia is just beginning to develop, there are examples of successful solutions, and negative experience in creating marinas. At the same time, marinas have a huge tourism and investment potential, which is confirmed by the world experience of their creation and operation over the past 50 years. A modern marina is no longer just a place to park yachts, it is a center of attraction for tourists and local residents with a variety of interests, requests and requirements for recreation, sports and new experiences. Argumentation is given explaining the relevance of the proposed solutions, and specific examples of the creation of marinas as marine recreational complexes.

Keywords: marina, marine recreational complex, generations of marinas, yachting infrastructure, intensive yachting area, coastal communication.

Введение

Развитие инфраструктуры яхтинга имеет стратегически важное значение для обеспечения комплексного развития Азово-Черноморского побережья Краснодарского края. Для обеспечения привлекательности береговой зоны как района интенсивного яхтинга, создающего максимально комфортные условия владельцам яхт, любителям яхтинга и путешествий по воде, необходимо создать условия безопасной стоянки и эксплуатации яхт и судов прибрежного пассажирского сообщения. Это возможно обеспечить только созданием сети марин (портов для яхт), которые

образуют каркас района интенсивного яхтинга. Сегодня на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края нет ни одной марины, соответствующей международным требованиям по сервисным услугам при одновременном обеспечении безопасной стоянки яхт.

Единственно, что способно решить задачу по комплексному развитию береговой зоны, – строительство сети марин. Это позволит обеспечить:

- развитие и популяризацию яхтенного туризма и водных видов спорта;
- привлекательность береговой зоны не только для яхтинга, но и для традиционного туризма;
- доступность и комфортность вдольберегового морского пассажирского сообщения;
- инвестиционную привлекательность в сфере яхтинга и сопутствующих видов деятельности;
- высокую экономическую эффективность береговой зоны;
- градостроительную безопасность за счёт формирования транспортно-пассажирских путей, альтернативных наземным;
- социальное развитие, повышение уровня жизни населения;
- содействие переходу функционирования курортных территорий от сезонного режима к круглогодичному;
- экологическую устойчивость береговой зоны и улучшение условий обитания осёдлого биоценоза.

Без создания сети марин, обеспечивающих безопасность пассажирских вдольбереговых перевозок и безопасную стоянку яхт невозможна реализация ряда поручений Прези-

дента РФ по развитию морских вдольбереговых (каботажных) пассажирских перевозок и обеспечение инвестиционной привлекательности объектов яхтинга [1].

Генезис марин

История развития компоновочных решений и функционального назначения марин позволяет разделить их на четыре основные поколения (генерации).

Марины 1-го поколения (рис. 1, 2). Первоначально марины создавались в естественных природных условиях, обеспечивающих безопасную стоянку яхт. Это было возможно в устьях судоходных рек со слабым течением и в естественных закрытых бухтах. У марин первого поколения нет специально создаваемых оградительных гидротехнических сооружений для обеспечения безопасной стоянки, есть только причальные сооружения для стоянки яхт. При этом береговое оборудование для обслуживания, хранения и ремонта яхт может быть размещено на существующей или искусственной территории и соответствовать самым современным требованиям.

Марины 2-го поколения (рис. 3, 4) специально обустроивались в качестве мест для стоянки яхт на территориях и акваториях ранее построенных торговых или рыбных портов. Они имеют значительные капитальные причальные сооружения, трансформированные или реконструированные специально для обслуживания яхт. Широко распростра-

¹ Все иллюстрации в статье, кроме особо оговорённых, взяты из открытого доступа сети Интернет.



Рис. 1. Простая марина первого поколения. Фото Н.А. Гришина



Рис. 2. Современная марина первого поколения. Санвикс, Швеция¹



Рис. 3. Гранд-марина – марина второго поколения на 250 яхт в акватории порта Сочи



Рис. 4. Старый порт – марина второго поколения. Марсель, Франция

нены, создаются и в наше время. Обычно для размещения марины отводят один из бассейнов порта, утративший востребованность в связи с увеличением размеров грузовых и пассажирских судов.

Марины 3-го поколения (рис. 5, 6) представляют собой специально построенные порты для стоянки и обслуживания яхт. Безопасный волновой режим обеспечивается созданием оградительных гидротехнических сооружений – молов и волноломов. Наибольшее развитие получили во второй половине XX века, сегодня являются наиболее распространённым видом марин.

Марины четвёртого поколения (марины-деревни) (рис. 7, 8). Марины с развитыми внутривоспортовыми гидротехническими сооружениями, формирующими систему каналов (бассейнов) и полуостровов и островов, застроенных гостиничными комплексами или жилыми и общественными зданиями непосредственно у причалов. Главная особенность марин-деревни заключается в наличии собственного причала у каждого владельца апартаментов. Марины четвёртого поколения являются максимально привлекательными для туристов и инвесторов. Обычно площадь акватории меньше или сопоставима с площадью территории при высокой плотности рекреационной застройки. Обладают самой большой удельной протяжённостью капитального причального фронта.



Рис. 5. Ла Гранд Мот – марина третьего поколения. Франция



Рис. 7. Марина-деревня Порт-Камарг. Франция

Градообразующая значимость и концептуальные принципы создания марин

На основании оценки международного опыта строительства марин можно констатировать, что они являются мощными градообразующими объектами. Строительство марин при сбалансированных программных проектных решениях автоматически приводит к тому, что территория марин, являясь притягательным туристическим центром, по внешнему периметру неизбежно генерирует сопутствующую интенсивную урбанизацию в виде застройки объектами рекреационного назначения – гостиницами, ресторанами, магазинами и т.д. В свою очередь, эти объекты способствуют появлению предприятий сервисного и ремонтно-бытового обслуживания. И, естественно, рядом появляются жилые кварталы как для персонала марин, так и для проживания судовладельцев, семей членов экипажей, владельцев и сотрудников бизнеса в сфере яхтинга и сервисного обслуживания и просто людей, желающих проживать в такой среде.

Вся эта застройка, как и собственно марина, требует инженерно-технического и транспортного обслуживания, что приводит к развитию инженерной инфраструктуры и дорожно-транспортной сети. Являясь доминантой нового градообразования, марин запускают процесс интенсивного освоения прилегающей территории.

Например, создание марин Эмпуриабрава в Испании фактически привело к трансформации заболоченной тер-



Рис. 6. Марина третьего поколения на 5 000 яхт в городе Ла-Рошель. Франция



Рис. 8. Марина-деревня Порт-Гримо. Франция

ритории в дельте реки в новый, очень популярный город с уникальной структурой – Эмпуриабраву, испанскую Венецию, где общая протяжённость каналов – 27 километров, 5 000 стояночных мест для яхт.

Аналогичная ситуация возникает, когда марина формируется в результате реконструкции старых промышленных или портовых территорий и акватории. Трансформация



а)



б)



в)

Рис. 9 Марина Эмпуриабрава. Испания: а) аэрофотосъёмка; б) общий вид марины с высоты птичьего полёта; в) фрагмент набережной

функционального назначения территории из промышленной в рекреационную приводит к возрождению интереса к этой территории, изменению её статуса и, как правило, к полной реконструкции. Например, в городе Кингстон-на-Гулле (Британия) реконструкция старых городских доков привела к возрождению региона. Общественные и частные планы строительства жилья с использованием старых складов предусматривали возведение более 250 домов по соседству с доками. Были также построены рестораны и отель, офисные здания.

Марина также является местом стоянки нескольких исторических кораблей. Лёгкий корабль «Сперн» привлекает около 50 тыс. посетителей в год. Теперь марина является ядром центра города, где через музеи пропагандируется военноморское наследие. Посетители могут гулять по территории и видеть, что марины – это хорошее использование доков и водных бассейнов.

На основании приведённых примеров можно сделать вывод, что комплексные решения по развитию инфраструктуры яхтинга в сочетании с новыми методами берегозащиты способны радикально повысить рекреационное качество основного курортно-туристического и селитебного ресурса – прибрежной зоны Краснодарского края.

При разработке концептуальных предложений по размещению марин в увязке с существующей или планируемой застройкой, развитию прилегающих к ним территорий и акваторий, как правило, приходится находить компромисс между весьма противоречивыми задачами и способами их решения, которые зачастую являются взаимоисключающими. Тем не менее можно привести много примеров удачного решения архитектурных и инженерных комплексов марин, которые органично сочетаются с окружающей застройкой и представляют широкий спектр рекреационных возможностей. Во многих городах с исчерпанными традиционными возможностями привлечения инвестиций в реконструкцию центрального ядра или развитие периферийных районов марины стали единственным, но весьма эффективным выходом из тупиковых ситуаций. Примером удачных градостроительных решений отдельных территорий может быть гармоничное сочетание объектов яхтинга с городским ландшафтом и природой. Это показывает, что местные власти совместно с градостроителями, архитекторами и инженерами активно ищут возможности улучшить городской пейзаж и предоставить хорошие возможности для отдыха. Грамотно проработанные предложения по размещению марин и морских рекреационных комплексов могут служить базовым градостроительным решением как для администраций городов, так и для инвесторов. Поэтому, чтобы избежать ошибок при разработке предложений, очень важно поставить задачу и определить пути ее достижения. Предложения должны опираться на целый ряд основополагающих принципов, которые учитывают все аспекты функционирования таких сложных объектов, как марины.

Для анализа фактической ситуации в конкретной привязке к территории проектирования и подготовки конкретных исходных требований по расширению функциональных

возможностей и защите территорий, архитектурному облику и инженерной инфраструктуре с учётом приоритетности различных факторов были определены следующие концептуальные принципы размещения марин.

1. *Принцип градостроительной значимости.* Марины являются градообразующими объектами, формирующими прибрежную рекреационную среду – «визитную карточку» морских городов.

2. *Принцип видеозэкологичности* (создание эстетичной среды). Инженерные сооружения и архитектурный облик марин должны находиться в органичной взаимосвязи с природным ландшафтом и сложившейся урбанизацией при обеспечении генерации дополнительных функций широкого рекреационного спектра. Обязательно создание в структуре новой застройки озеленённых пространств общего пользования.

3. *Принцип оптимального насыщения территории.* Марины должны предоставлять рекреантам максимальный комфорт и спектр сервисных услуг. Для этого необходимо наиболее эффективно использовать существующий рельеф и создаваемые искусственные территории и акватории, избегая излишне высокой плотности застройки и исключая внесение функций, не требующих обязательного размещения на территории марин.

4. *Принцип универсальности сооружений.* Здания и сооружения марин должны быть многофункциональны, что позволит рационально использовать территорию. Целесообразно применять методы вертикального зонирования формируемого ландшафта, зданий и сооружений.

5. *Принцип градостроительной интеграции.* Проекты марин должны учитывать сложившуюся градостроительную ситуацию и предусматривать сочетание интересов инвесторов с интересами городов и прилегающих территорий.

6. *Принцип эргономичности и безопасности.* Необходимо создавать максимально комфортную среду для рекреантов, что невозможно без транспортного обслуживания объектов. Следовательно, требуется формировать разделённые пешеходные и автотранспортные потоки с одновременным обеспечением их высоких качественно-эксплуатационных возможностей.

7. *Принцип экологичности.* Оградительные сооружения марин, планировочные и инженерные решения должны улучшать экологическую обстановку прибрежной акватории, проектируемой и прилегающей территорий.

8. *Принцип гостеприимства.* При разработке программного насыщения и функциональных возможностей марин необходимо учитывать интересы всех потенциальных категорий пользователей марин, их задач и проблем (у яхтсменов – пограничные вопросы, бытовые услуги, бункеровка, удаление отходов, ремонт и т.п., у рекреантов и местных жителей – комфортная среда, эстетическая привлекательность, доступность сервисных услуг).

Вышеперечисленные принципы должны быть положены в основу разработки решений по развитию яхтинга и берего-

вой зоны, проектирования марин и морских рекреационных комплексов.

Результаты анализа глобальных трендов развития яхтинга и каботажного пассажирского сообщения и сложившейся на Азово-Черноморском побережье ситуации доказывает целесообразность планирования на федеральном и субъектном уровнях комплексного развития береговой зоны, базовым каркасом которого станет инфраструктура яхтинга.

Опыт Франции, Греции, Турции и других стран наглядно демонстрирует, что яхтинг вносит значительный вклад в национальную экономику.

Приток яхт в европейские и, особенно, средиземноморские марин в последние годы всё время увеличивается, что нельзя сказать об адекватном увеличении количества стояночных мест.

Следовательно, спрос на современные марин на Средиземноморье, в том числе на Чёрном море, в ближайшее время гарантирован. Очевиден и весьма высокий экономический потенциал яхтинга, который в России практически не задействован. В результате теряется возможность привлечения значительных инвестиций в целый сектор престижного и прибыльного морского туризма, основу которого составляет яхтинг.

В работе Алана и Филиппа Р. Логанов о развитии яхтенного туризма, на основании имеющегося опыта эксплуатации популярных курортных районов с сетью марин, признаётся целесообразным распространение района интенсивного яхтинга не менее чем на 100 морских миль (185 км). На Черноморском побережье Краснодарского края, протянувшемся более чем на 400 км (215 морских миль) от Сочи до Анапы включительно, в силу сложившегося характера его урбанизации целесообразно развить район интенсивного яхтинга на все Черноморское побережье края.

При этом создание марин на российском побережье Азовского моря обеспечит выход российским яхтсменам и туристам европейской части России – Москвы, Поволжья, а также Белого моря, Балтики и Каспия – в Чёрное и Средиземное моря. Соответственно, это будет способствовать развитию как внутреннего, так и въездного морского туризма России.

В настоящее время российские города на Азово-Черноморском побережье не имеют мощных морских многофункциональных общественных центров, в которых сконцентрированы объекты широкого спектра деятельности, обеспечивающие организацию досуга и удовлетворение рекреационных потребностей местного населения и туристов. Кроме того, имея уникальные природные данные – прекрасные климатические возможности для развития сезонной рекреации, в приморских городах нет современных объектов для развития яхтинга и, следовательно, не используется в полной мере значительный градостроительный потенциал формирования облика современных приморских городов.

Дисбаланс развития приморских городов с упором на узкие направления может привести к значительным потерям

рекреационных возможностей, к неоправданным и весьма ощутимым потерям целых статей потока финансирования из различных источников, в том числе из федерального и краевого бюджета. Естественно, актуальность этой проблемы очевидна, и создание инфраструктуры яхтинга на Азово-Черноморском побережье России позволит реализовать целый ряд интересных проектов эффективных комплексов, которые станут новыми градообразующими объектами, безопасными и удобными транспортно-пересадочными узлами, центрами развития туризма и спорта.

Марины – объекты туризма и водного транспорта – основа развития индустрии яхтинга и комплексного развития береговой зоны

За прошедшее столетие, на фоне стремительного развития и совершенствования транспортных средств, обеспечивающих быструю и комфортную доставку рекреантов в любую точку, приморские города популярных курортных регионов мира получили колоссальное развитие как рекреационные центры. Благодаря стремительному росту популярности отдыха на море произошли переориентация функционального назначения многих старых городов и бурное строительство новых, основной сферой деятельности которых стало обслуживание туристов на основе всестороннего задействования рекреационного морского потенциала. Так, морские курортные города стали основой мощного туристического бизнеса, который для некоторых приморских территорий и даже стран на сегодняшний день является основным и весьма эффективным источником национального бюджета.

Собственно марина как место для стоянки яхт и размещения объектов их обслуживания – сегодня только одна часть многогранного объекта под общим названием «Марина». Задача марины изменилась по сравнению с первоначальной – оказывать услуги яхтсменам и владельцам судов [2].

Теперь назначение её гораздо шире – являться местом привлечения публики, что способствует развитию всех элементов инфраструктуры комплекса. В настоящее время марина привлекает туристов, большая часть которых никогда раньше не имела намерений владеть судном или использовать его.

Для решения поставленной задачи наиболее предпочтительным является строительство морских рекреационных комплексов (МРК) и марин четвёртого поколения «марин-деревень» (см. рис. 7, 8, 9) – наиболее перспективного варианта базового объекта яхтинга. МРК представляет собой марину с развитыми ГТС и жилыми и общественными зданиями непосредственно на территории комплекса.

МРК являются максимально привлекательными рекреационными морскими объектами для туристического контингента широкого спектра. Такие марины уже существуют (Порт-Камарг во Франции, Эмпуриа-бравя в Испании, Дубай-марина в ОАЭ, ряд марин в Великобритании, Австралии и других странах) и представляют собой не только высокоэффек-

тивные с точки зрения экономики комплексы, но и весьма привлекательные для рекреантов объекты. В маринах такого типа акватория выполнена по многоковшовой схеме², а искусственная территория застроена многофункциональными зданиями (гостиницами, кафе, магазинами, офисами, автостоянками и пр.), при этом предусматривается внутренний проезд к любому зданию, а прикордонная (причальная) часть пирсов предназначена для пешеходного движения в качестве набережной.

МРК перерастают качество простой стоянки плавсредств на воде и превращаются в самостоятельные объекты туризма и рекреационного отдыха. Становясь своеобразным культурно-деловым центром, МРК функционируют круглогодично в активном режиме, что значительно снижает влияние сезонности на их экономическую эффективность.

Универсальность и насыщенность марин даёт им возможность полностью удовлетворять потребностям не только традиционного туризма, но и одного из наиболее перспективных направлений – событийного туризма. При этом различные объекты, насыщающие МРК, имеют ряд особенностей, отличающих их от аналогичных объектов селитебной или рекреационной среды. Поэтому в состав марины как места привлечения туристов входит много различных объектов – магазинов, ресторанов, музеев, развлекательных и спортивных центров и многое другое. Эффективная заполняемость, комфорт гостей и качественное обслуживание такого комплекса невозможны без удобных пешеходно-транспортных связей.

Для формирования района интенсивного яхтинга и максимального задействования береговой зоны как одного из основных элементов рекреации, помимо базовых марин, необходимо строительство гостевых марин и портов-убежищ. Гостевые марины обеспечивают безопасную стоянку яхт и судов вдольберегового пассажирского сообщения без предоставления услуг по среднему и капитальному ремонту судов. Как правило, они создаются в береговой зоне населённых пунктов, являющихся туристически и рекреационно привлекательными. Порты-убежища представляют собой защищённые акватории малой ёмкости для обеспечения безопасной стоянки плавсредств при неблагоприятных для навигации условиях с предоставлением минимального объёма услуг.

Основными элементами, формирующими градостроительную ситуацию на рекреационно ориентированном побережье, являются объекты инфраструктуры яхтинга – марины и морские рекреационные комплексы [3]. Для понимания сути изложенного материала целесообразно оперировать общепринятыми международными терминами:

яхтинг – мощная и динамично растущая индустрия по производству, эксплуатации и сервисному обслуживанию яхт;

инфраструктура яхтинга – объекты, сооружения и службы, обеспечивающие производство, эксплуатацию и обслужива-

² Защищённая акватория марины разделена гидротехническими сооружениями на несколько автономных участков.

ние яхт. Главным структурным элементом инфраструктуры яхтинга являются марины;

марина:

марина (яхтенный порт) – защищённая от неблагоприятных погодных условий акватория с береговой территорией, оснащённая причалами для швартовки судов, а также основными зданиями, сооружениями и оборудованием, обеспечивающими как безопасную стоянку, хранение и обслуживание прогулочных и спортивных судов, так и сервисные услуги их экипажам;

марина (яхтенный порт) – многофункциональный градостроительный комплекс, включающий в себя защищённую от

неблагоприятных погодных условий акваторию с причалами, береговой территорией (естественной или искусственно созданной), здания и сооружения сервисной и ремонтной базы для обслуживания яхт, экипажей и туристов, в том числе гостиницы, заправочные комплексы, санитарные зоны, магазины и иные объекты сервиса³ [4].

На открытых морских побережьях без естественных бухт марина являются основой безопасного прибрежного каботажного пассажирского сообщения. Кроме того, они

³ Концепция развития яхтенного туризма в Российской Федерации на период до 2030 года / Распоряжение Председателя Правительства от 14 октября 2021 года №2897-п (file:///C:/Users/User/Downloads/0001202110190008.pdf).

Таблица 1. Прогнозируемые результаты реализации Концепция развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края

Градостроительство	– повышение уровня обеспечения градостроительной безопасности прибрежных урбанизированных территорий; – предупреждение бессистемной застройки прибрежной территории; – трансформация депрессивных территорий в современную привлекательную курортную среду; – развитие периферийных районов побережья
Архитектура и благоустройство	– изменение архитектурного облика береговой зоны созданием принципиально новых рекреационных комплексов; – создание комфортных рекреационных общественных пространств – набережных, пляжей и парков; – качественное изменение среды прибрежных территорий
Туризм	– создание района интенсивного яхтинга как элемента средиземноморского морского туризма; – увеличение гостиничной ёмкости города при высочайшей конкурентоспособности отелей марин по сравнению с другими обычными отелями; – привлечение российских и зарубежных судовладельцев, вынужденных содержать свои суда в маринах стран восточного Средиземноморья или на внутренних водных объектах России; – повышение привлекательности региона для туристов широкого спектра интересов и запросов
Экономика и инвестиционная привлекательность	– привлечение инвестиций на побережье; – увеличение налогооблагаемой базы и налоговых поступлений в бюджеты различных уровней; – стимулирование развития новых отраслей промышленности в регионе; – рост стоимости земли на территории марины и рядом с ней и/или права пользования земельными участками
Транспортная доступность	– обеспечение возможности комфортного и безопасного вдольберегового морского пассажирского сообщения; – возможность использования разнообразных типов судов различного назначения; – расширение функциональных возможностей транспортно-пересадочных узлов (ТПУ)
Социальная сфера	– создание новых рабочих мест в строительстве, бытовом–обслуживании, общественном питании и др.; – полноценное задействование рекреационных ресурсов в климатолечении; – усиление социальной роли туризма, увеличение доступности услуг туризма и отдыха для всех жителей РФ
Берегозащита и экология	– оздоровление приурезовой территории и акватории; – оптимизация берегозащитных сооружений; – позитивное влияние на литодинамику побережья; – позитивное влияние на развитие осёдлого биоценоза

повышают градостроительную безопасность территорий и возможности пограничной службы.

Современная марина – не просто место для стоянки яхт. Это сложное инженерное сооружение, позволяющее обеспечить все возможности для развития водных видов спорта – парусного, водномоторного, воднолыжного и пр., морского туризма и вдольберегового морского пассажирского сообщения. Кроме того, марины становятся градообразующими объектами – катализаторами урбанизации, центрами развития (точками роста) всех видов туризма, местом проведения различных спортивных и культурных мероприятий. Поэтому современная марина – это яркий пример объектов комплексного назначения, открытых для свободного посещения и привлекательных для людей самых разных интересов и предпочтений, то есть общественное пространство в самом прямом смысле.

Но самое главное – взаимная интеграция марин и набережных превратила их в единые комплексные рекреационные объекты, которые стали «визитной карточкой» многих городов. И теперь это – центры притяжения и самые популярные места отдыха, массового спорта, культуры и досуга. Следовательно, марины как объекты туризма и водного транспорта являются ключевым элементом развития индустрии яхтинга и комплексного развития береговой зоны, что позволяет сделать следующие выводы.

- Марины и искусственные территории – градообразующие объекты, точки роста и развития новых и реновации застроенных прибрежных территорий.
- Коммерческая эффективность комплексной застройки марин и новых территорий значительно выше, чем у обычной городской недвижимости.
- Открытость, доступность и визуальная привлекательность марин и набережных намного выше, чем у большинства специализированных спортивных и общественных объектов.
- Создание марин позволит активно развивать береговую зону, решая градостроительные, социальные, экономические и экологические проблемы.
- Возможность выбора планировочных и архитектурных решений на искусственных территориях намного шире, чем в сложившейся застройке с её рельефом и ограничениями. Строительство искусственных территорий – мощный потенциал градостроительного развития.
- Использование водных объектов – самое перспективное направление комплексного развития территорий для расширения общественных пространств.

Современный опыт функционирования международных морских курортно-туристических территорий наглядно демонстрирует необходимость яхтинга как одной из основных составляющих туристического и спортивно-оздоровительного комплексов. Являясь активным элементом системы организации полноценной рекреационной деятельности морских курортов, яхтинг во многом определяет баланс системы «рекреационные потребности – рекреационные

ресурсы». Поэтому можно констатировать обоснованное возникновение новой парадигмы развития прибрежных территорий – комплексное и эффективное рекреационное развитие морской береговой зоны в современных условиях невозможно без яхтинга.

Ещё одна важная задача, которая может быть реализована только при наличии защищённых от внешнего воздействия акваторий – размещение мест базирования судов патрульно-спасательных служб (МЧС, ВОСВОД, береговая охрана и пр.), которые смогут осуществлять патрульно-спасательные операции на приемлемом удалении от мест базирования, что минимизирует время реагирования, эвакуации и доставки пострадавших для их последующей транспортировки к местам оказания полноценной помощи.

Список источников

1. Концепция развития инфраструктуры яхтинга и прибрежного морского пассажирского сообщения на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края / Текст: электронный // Архитектура Сочи. Сайт. 04.04.2021. – URL: <https://arch-sochi.ru/2021/04/konceptciya-razvitiya-infrastruktury-yahtinga-i-pribreznogo-morskogo-passazhirskogo-soobshheniya-na-azovo-chernomorskom-poberezhe-krasnodarskogo-kрая-2/> (дата обращения 14.03.2022).
2. Blain, W.R. Marina Developments / W.R. Blain. – UK : Wessex Institute of Technology, 1995.
3. О проблемах и перспективах развития Азово-Черноморских курортных агломераций Российской Федерации / Козинская О.В., Козинский О.Ф., Шарафутдинов В.Н. [и др.]. – Текст: электронный // Архитектон : известия ву-зов. – 2019. – № 4 (68). – URL: http://archvuz.ru/2019_4/9/. ISSN 1990–4126/.
4. Гришин, Н.А. Влияние инфраструктуры морского туризма и транспорта на стратегию развития черноморского побережья Краснодарского края / Н.А. Гришин. – Текст: электронный // Материалы XVII Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России». 22–23 октября 2018 г., Санкт-Петербург. – URL: <https://arch-sochi.ru/2018/12/vliyanie-infrastrukturyi-morskogo-turizma-i-transporta-na-strategiyu-razvitiya-chernomorskogo-poberezhya-krasnodarskogo-kрая/> (дата обращения 06.04.2022); <http://2018.forumstrategov.ru/upload/documents/Grishin.pdf> (дата обращения 06.04.2022).
5. Гришин Н.А. Перспективы развития регионального водного туризма и пассажирского транспорта Черного моря / Н.А. Гришин. – Текст: электронный // Материалы XVIII Общероссийского форума «Стратегическое планирование в регионах и городах России». 28–29 октября 2019 г., Санкт-Петербург. – URL: <http://2019.forumstrategov.ru/rus/program/stol89.html> (дата обращения 04/10/2022); <http://2019.forumstrategov.ru/upload/documents/Grishin.pdf> (дата обращения 04/10/2022).

References

1. Kontseptsiya razvitiya infrastruktury yakhtinga i pribreznogo morskogo passazhir-skogo soobshcheniya na Azovo-Chernomorskom poberezh'e Krasnodarskogo kraya [The concept of development of the infrastructure of yachting and coastal marine passenger traffic on the Azov-Black Sea coast of the Krasnodar Territory]. In: *Arkhitektura Sochi. Sait*. 04.04.2021 [Architecture of Sochi. Website]. 04/04/2021. – URL: <https://arch-sochi.ru/2021/04/konczepczia-razvitiya-infrastruktury-yahtinga-i-pribreznogo-morskogo-passazhirskogo-soobshheniya-na-azovo-chernomorskom-poberezh'e-krasnodarskogo-kraya-2/> (Accessed 03/14/2022). (In Russ.)
2. Blain W.R. Marina Developments. UK, Wessex Institute of Technology, 1995. (In Engl.)
3. Kozinskaya O.V., Kozinskii O.F., Sharafutdinov V.N., Onishchenko E.V., Grishin N.A., Sivokon' N.A., Kozinskaya D.O. O problemakh i perspektivakh razvitiya Azovo-Chernomorskikh Kurortnykh Aglomeratsii Rossiiskoi Federatsii [On the problems and development prospects of the Azov-Black Sea resort agglomerations of the Russian Federation]. In: *Arkhitekton: izvestiya vuzov* [Architecton. Proceedings of Higher Education], 2019, no. 4. URL: http://archvuz.ru/2019_4/9/ (Accessed 17/03/2022) ISSN 1990–4126/. (In Russ., abstr.in Engl.)
4. Grishin N.A. Vliyanie infrastruktury morskogo turizma i transporta na strategiyu razvitiya chernomorskogo poberezh'ya Krasnodarskogo kraya [Influence of the infrastructure of sea tourism and transport on the development strategy of the Black Sea coast of the Krasnodar Territory]. In: *Materialy XVII Obshcherossiiskogo foruma «Strategicheskoe planirovanie v regionakh i gorodakh Rossii»* [Proceedings of the XVII All-Russian Forum "Strategic Planning in the Regions and Cities of Russia"], October 22–23, 2018, St. Petersburg. URL: <https://arch-sochi.ru/2018/12/vliyanie-infrastrukturyi-morskogo-turizma-i-transporta-na-strategiyu-razvitiya-chernomorskogo-poberezhya-krasnodarskogo-kraya/> (Accessed 04/06/2022); <http://2018.forumstrategov.ru/upload/documents/Grishin.pdf> (Accessed 04/06/2022).
5. Grishin N.A. Perspektivy razvitiya regional'nogo vodnogo turizma i passazhirskogo transporta Chernogo morya [Prospects for the development of regional water tourism and passenger transport of the Black Sea]. In: *Materialy XVIII Obshcherossiiskogo foruma «Strategicheskoe planirovanie v regionakh i gorodakh Rossii»* [Proceedings of the XVIII All-Russian Forum "Strategic Planning in the Regions and Cities of Russia"], October 28–29, 2019, St. Petersburg. URL: <http://2019.forumstrategov.ru/rus/program/stol89.html> (Accessed 04/10/2022):

Окончание следует