

DOI: 10.18454/mca.2016.03.7

Пирогова Е.А.

Аспирантка, ФГБОУ ВПО «Государственный Университет по Землеустройству»

**ОТСУТСТВИЕ НАУЧНОГО ПОДХОДА К ПРОБЛЕМАМ ПРОЕКТИРОВАНИЯ ЯХТ-КЛУБОВ***Аннотация*

*В данной статье обращается внимание на то, что в настоящее время в архитектурной науке не уделяется должного внимания вопросам проектирования яхт-клубов, яхтенных портов. Не разработана нормативно-правовая база, существуют проблемы в трактовании многих терминов, касающихся данного вопроса. Это видно на примере выпущенного Правительственного Постановления Ленинградской области. Отсутствия научного внимания выражается в создании подобного плана документов. Автор считает необходимым разработать единую нормативно-правовую базу для проектирования яхт-клубов, яхтенных портов, разработать единую классификацию, позволяющую не только проектировать современных яхтенные образования, но развивать яхтенную инфраструктуру.*

**Ключевые слова:** яхт-клуб, маломерный флот, яхтенный порт, марина, яхтинг.

Pirogova E.A.

Postgraduate student, State University of Land Management

**THE LACK OF SCIENTIFIC ATTITUDE AS A PROBLEM IN THE DESIGNING OF A YACHT CLUB***Abstract*

*The papers draws attention the fact that nowadays there is a lack of scientific basis for designinh of yacht clubs and ports. There is no legal framework and many terms are misinterpreted. This can be observed in the new decree issued by the Government of the Leningrad region. The author considers it is necessary to develop a uniform legal framework for the design of yacht clubs and ports. The framework should posess a single classification, which allows not only to project a modern yacht education, but to develop yachting infrastructure.*

**Keywords:** yacht club, small boats, yacht port, yacht harbor, marina, yachting.

Развитый яхтинг – показатель качества жизни в стране, возможностей ее граждан реализовать рекреационные и спортивные потребности.

В настоящее время проблемы, связанные с яхтингом, можно классифицировать на следующие уровни: законодательные<sup>1</sup>, административные<sup>2</sup>, социальные, уровень архитектурной науки<sup>3</sup>. Архитектурная наука уделяет мало внимания вопросу, связанному с проектированием яхт-клубов. В архитектурной терминологии отсутствует понятия «яхт-клуб», «яхтенный порт», «марина» и другие термины, связанные с яхтингом. Термин яхт-клуб фигурирует в одном ряду с яхтенным портом, Мариной и базой базирования маломерного флота, но отсутствует понимание функциональных отличий указанных объектов друг от друга. Это провоцирует подмену одних архитектурных объектов другими, и созданию объемно-пространственной структуры, не отвечающей прямому функциональному назначению флотских зданий. На законодательном уровне это влечет к подмене прав на обладание территорией и акваторией, так как отсутствует градостроительный регламент на право разрешения использования земельного прибрежного участка и акватории для размещения объектов непосредственно яхтенной инфраструктуры<sup>4</sup>. Без этого имманентно не может развиваться яхтенный флот.

Интересен подход к развитию яхтинга через объекты базирования маломерного флота (далее ОБМФ) на примере Правительственных Постановлений Ленинградской области и морской столицы Санкт-Петербурга. Проблемы, которые возникают в областных документах, отражают отсутствие научного архитектурного интереса к яхтенным образованиям.

В 2009 г. выходит Постановление Правительства Санкт-Петербурга «Об отраслевой схеме развития и размещения ОБМФ на территории Санкт-Петербурга» [1].

В 2012 г. выходит Постановления Правительства Ленинградской области «Об утверждении концепции развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 г.» [2].

<sup>1</sup> Алексеев С. Какая мы морская столица? (Законодательные препоны и отсутствие государственной политики не способствуют развитию яхтинга.)// dp.ru.2013/04/22.

<sup>2</sup> Алексеева А. В черное море выходишь – оно мертвое. (Что нужно российскому яхтингу для развития.)//Газета.ру. 2015/07/09.

<sup>3</sup> Печеник М. Е. Проблемы и архитектурно-градостроительный потенциал развития яхтенной инфраструктуры в России//Сб. тр. 17-й Междунар. межвуз. науч.-практ. конф. студентов, магистрантов, аспирантов и молодых ученых. М.: МГСУ, 2014. С.120-126

<sup>4</sup> Приказ Минэкономразвития России от 01.09.2014 № 540 "Об утверждении классификатора видов разрешенного использования земельных участков", (зарегистрирован Минюстом РФ 08.09.2014 № 33995).// Кадастровый центр Дона (дата обращения 20.06.2016)

Эти два постановления преследуют единую благую цель – развитие и размещение объектов базирования в Санкт-Петербурге и всей Ленинградской области. Постановления содержат схемы, дают идентичную классификацию объектов базирования и основные их характеристики.

В силу того, что ранее в законодательно-правовых актах не давалась классификация ОБМФ или яхтенных образований, эти Постановления представляет интерес к рассмотрению и изучению в разрезе архитектуры. Яхт-клубы вообще не рассматривались под подобным углом зрения в архитектурной науке. Авторской видение классификации яхт-клубов с точки зрения зданий и сооружения были даны ранее автором данной статьи в методическом пособии «Принципы проектирования яхт-клуба»<sup>5</sup>.

Так как документы схожи по тематике, подробнее рассмотрим последнее Постановление Правительства Ленинградской области №22. Данное Постановление утверждает Концепцию развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области с 2012 г. по 2020 г. Концепция разработана «в целях обеспечения условий создания и развития системы базирования маломерного флота» [3].

Согласно п. 4 Приложения, целями и задачами этой Концепции являются: привлечение инвестиций, содействие формированию нормативно-правовой базы для обеспечения пассажирских перевозок и водного туризма, создания условий для развития в Ленинградской области пассажирских перевозок и туризма, оптимизация условий деятельности и базирования маломерного флота, повышение рекреационной и туристической привлекательности Ленинградской области, содействие повышению уровня экологической безопасности водных объектов.

В Концепции приведена классификация объектов базирования и обслуживания маломерного флота ОБМФ. Дан примерный адресный перечень объектов базирования, планируемых к размещению, и схемы размещения объектов базирования на территории Ленинградской области.

Документ предусматривает реализацию указанной концепции в два этапа и относит ОБМФ к объектам регионального и местного значения в соответствии со степенью влияния на социально-экономическое развитие области. Даны рекомендации по размещению ОБМФ по «критерию оценки перспективности территории для развития данной системы базирования маломерного флота» [4].

Стоит отметить, что предусматривается возможность совместного использования ОБМФ и объектов, осуществляющие пассажирские перевозки маломерными судами, с условием соблюдения безопасности судоходства. Но яхтенные порты не занимаются перевозкой людей. Яхтинг помимо спортивной составляющей имеет рекреационно-туристическую. Необходимо отметить, что объекты, связанные с яхтингом и перевозкой пассажиров – это разного функционального типа архитектурные образования. Для реализации указанной возможности, необходимо отразить разницу в архитектурной типологии объектов базирования для яхтинга, объектов для перевозки людей и объектов, предусматривающие совместное их использование.

Согласно этому Постановлению планируется возвести к 2015 году одиннадцать ОБМФ. Из них класса «А» - один, класса «В» - один, класса «С» - девять; количество маломерных судов, планируемых к размещению - 1600. Количество объектов с 2016 по 2020 году планируется увеличить до 61-го, из них класса «А»-5, класса «В»-7, класса «С»-31, класса «D»-18; количество маломерных судов – 6650÷7350. Общее расчетное число: 72 ОБМФ и 8250÷8950 маломерных судов.

Согласно приведенной в тексте документа статистике (таб.1) с 2009 по 2011 гг. количество существующих ОБМФ уменьшилось на 47 единиц. К 2020 г. количество ОБМФ будет всего на 24 единицы больше по сравнению с 2009 годом, до 2012 года наблюдалась тенденция сокращения ОБМФ и увеличения кол-ва маломерных судов до 4370. Согласно расчетам на 2012 г. каждая база из 162-х должна принимать в средневзвешенном расчете не менее 377-и судов (таб.1). Но согласно статистике на 2012 г. только 76 ОБМФ могли принять суда, из них только два имели возможность размещения судов в количестве 200-ти единиц, но уже были заполнены на 70-80%. Остальные из 76-ти объектов обладали возможностью к размещению на каждом менее ста судов. На оставшихся 86-ти базах заполняемость мест была 100%. К 2020 предполагается, что количество судов возрастет до 8950 единиц по сравнению с 2012 г. То есть 162-е старые базы и 72-е новые должны разместить 70370 единиц маломерных судов. Согласно расчету, к 2020 году кол-во средневзвешенных мест для маломерного флота на каждой базе, с учетом имеющихся, должно быть как минимум на 300 единиц, это без учета перспективного развития каждой базы после 2020 г. Концепция же предполагает, что только на 12-ти возводимых объектов среднее арифметическое кол-во мест будет 325, на остальных 60-ти объектах планируется до 100 мест. Старые базы имеют уже дефицит стояночных мест на 2012 г.

Таблица 1 - Статистика кол-ва ОБМФ и маломерного флота

Показатель	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2020 г.
Количество маломерных судов (ед.)	57050	59098	61420	70370
Количество объектов базирования и обслуживания (ед.)	210	172	163	234
Средневзвешенное кол-во мест базирования для маломерного флота на каждой базе	271	343,6	376,8	300,72

<sup>5</sup>Пирогова Е.А., Лимонад, М.Ю. Принципы проектирования яхт-клуба / Е.А. Пирогова М.Ю. Лимонад – М.: ГУЗ, 2010.

Вывод: данная концепция не предусматривает развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области. Налицо дефицит стояночных мест. ОБМФ имеют дефицит стояночных мест на 2012 г., с возведением новых к 2020 г. проблема будет острее.

О характере реализации концепции стоит процитировать статью «Стрельне отрежут выход к морю?»: «За прошедший десяток лет Петербург потерял множество ОБМФ... Закрыты яхт-клубы ЛКИ – ГМТУ, ВМФ – ЛенВМБ, ЛИВТ – ГУФК, «Молния», Лахтинский и Сестрорецкий. Не работает Кронштадтский яхт-клуб. Под угрозой закрытия яхт-клубы «Крестовский», «Нева», «Невка», Стрельнинский. Это были так называемые общественные, или народные, ведущие свою историю еще с дореволюционных времен. Туда мог прийти заниматься любой желающий, независимо от достатка, были доступные детские парусные секции» [5].

В Постановлении предложена классификация, которая подразделяет ОБМФ на 5 групп: классы «А», «В», «С», «D», «Е». Из перечисленных только классы «А», «В», «С» имеют отношения к яхтенным портам (маринам). Но в документе не приводятся определения терминов «ОБМФ», «яхтенный порт», «марина». Согласно предложенной в Постановлении классификации:

Класс «А» – это яхтенный порт (марина) с полным набором услуг по обслуживанию маломерных судов и членов экипажей, как в навигационный, так и в межнавигационный периоды.

Класс «В» – также яхтенный порт (марина) но с ограниченным набором услуг по обслуживанию маломерных судов и членов экипажей в навигационный и межнавигационный периоды.

Класс «С» – это яхтенная стоянка, предназначенная исключительно для базирования маломерных судов без обслуживания экипажей в навигационный и межнавигационный периоды.

Класс «D» – это база технического обслуживания только для базирования маломерных судов в только межнавигационный период и их обслуживание.

Класс «Е» – гребная база для хранения и технического обслуживания гребных судов и их экипажей.

Очевидно, что первые три класса предназначены для яхтинга, четвертый класс – это база технического обслуживания и хранения маломерных судов, которая во время навигации не функционирует, пятый класс – гребная база. В документе прилагается перечень «основных параметров объектов базирования». Перечень состоит из 7 позиций: 1. «Перечень технологических объектов объекта базирования и обслуживания маломерного флота»; 2. «Специализированное оборудование объекта базирования и обслуживания маломерного флота»; 3. «Предоставляемые услуги»; 4. «Услуги по безопасности на объекте базирования и обслуживания маломерного флота»; 5. «Услуги по санитарно-гигиеническому обслуживанию»; 6. «Дополнительные услуги».

Анализируя перечень основных параметров объектов базирования, возникают следующего плана вопросы:

1) Приведенный «перечень основных параметров объекта базирования» не имеет под собой четких терминологических определений, что затрудняет однозначность трактования тех или иных позиций и правильности их соотнесения. Отсутствие определения самого «основного параметра<sup>6</sup> объекта базирования» и его составляющих. Само слово «параметр» вызывает вопрос в правильности его употребления. «Параметр» во всех русских словарях, таких как Ожегова, Ефремова – это величина, характеризующая что-либо: систему, процесс, устройство. Очевидно, что приведенные в перечне позиции не являются параметрами в классическом значении этого слова. Наблюдается подмена понятий, что отражается на содержании этого перечня и смысловые несоответствия: названия не соответствуют содержанию.

Например: п.1 «Перечень технологических объектов объекта базирования и обслуживания маломерного флота» – не дано четкого определения понятия «технологический объект». В связи с этим встает вопрос корректности соотнесения указанного «основного параметра» с его подпунктами. В подпункте 1.2 «основным параметром» объекта является «причал для швартовки судов», в 1.3 «основным параметром» объекта является «помещение администрации объекта», в 1.4 – «здания, помещения на территории», в 1.5 – «складские помещения для хранения снаряжения (оборудования)», в 1.6 – «парковка для автотранспорта клиентов», в 1.7 «основным параметром» объекта является «парковка для автотранспорта лиц, работающих на объекте».

Очевидно, что приведенные «параметры» не являются не только параметрами, но и технологическими объектами в существующей терминологии. Это следует отнести к архитектурным объектам: здания или сооружения – подпункты 1.3-1.7. В архитектуре парковки могут представлять собой как открытые/крытые площадки, так сооружения, и рассматриваются при разработке планировочных решений, как участка (генплана), так и комплекса зданий и сооружений. Подпункт 1.2 – причал – несмотря на то, что относится к гидротехническим инженерным сооружениям и не является также «параметром», в архитектуре он рассматривается как неотъемлемый структурный элемент при проектировании водного объекта. Это важная составляющая при разработке композиционных решений в формировании прибрежной зоны территории и акватории водного объекта.

Очевидно, что при определении процессов, задействованных на ОБМФ, возникнет вопрос о разделении технологии для обслуживания и хранения маломерных судов и для обслуживания людей. Эти разделения важны для выявления функциональных особенностей каждой зоны при формировании объемно-пространственной структуры, которая будет соответствовать функциональному назначению указанных зон водного объекта. Зона для обслуживания судов будет отражаться инженерно-гидротехническими сооружениями. Зона для людей будет представлена общественными зданиями и сооружениями, включающие в себя, в зависимости от функционального назначения,

<sup>6</sup> Примечание: приведенное в Постановлении словосочетание «основной параметр» или «параметр» автором используется далее в тексте статьи в кавычках для однозначного соотнесения с текстом самого Постановления, не смотря на явную подмену понятий.

помещения: административные, клубные, развлекательные, для занятия спортом, для временного пребывания людей, питания (рестораны, кафе), торговые помещения (магазины), образовательные помещения (школы обучения парусному спорту) и пр. Эти две принципиально разные функции (обслуживание флота и обслуживание людей) в Постановлении не учтены и не отражены. Что при дальнейшей реализации этой концепции приведет к тому, что проектируемые новые объекты и реконструируемые старые не будут соответствовать необходимым функциональным требованиям.

Наблюдается похожая проблема в п.2 «Специализированное оборудование объекта базирования и обслуживания маломерного флота», «основными параметрами» которого являются следующие подпункты:

2.1 – «эллинг для хранения маломерных судов»,

2.2 – «зона (территория) спуска-подъема маломерных судов, оборудованная слипом, П-образным пирсом, рампой»,

2.3 – «Кран для установки мачт, подъема тяжелого оборудования маломерных судов»,

2.4 – «зона (территория) по ремонту судов (мастерская по ремонту двигателей, корпусов судов и пр.)»,

2.5 – «система подачи воды и электричества к местам швартовки судов»,

2.6 – «топливно-заправочная станция»,

2.7 – это «мойка маломерных судов»,

2.8 – это «зарядка (обмен) газовых баллонов»,

2.9 – это «помпы для откачки льяльных и фекальных вод»,

2.10 – это «места (оборудование) для сброса бытовых отходов»,

2.11 – это «место для сбора и временного хранения отходов использованных нефтепродуктов»,

2.12 – это «вакуумная очистка фекальных цистерн»<sup>7</sup>.

Наблюдается явное несоответствие основной идеи пункта и его содержания. Позиции, вошедшие в этот пункт, имеют непосредственное отношение к архитектурному объекту и его элементам, но не к оборудованию. В качестве оборудования не может выступать «эллинг». Во всех толковых словарях русского языка (как Ожегова С.И., Ушакова Д.Н., Ефремовой Т.Ф.) - эллинг определяется как специальное сооружение, строение, предназначенное для постройки, ремонта или хранения судов. Оборудование и сооружения - это абсолютно разные понятия, которые включают в себя разные определения, и проводить между ними знак равенства невозможно. Эллинг - архитектурный объект, здание или сооружение в зависимости от наличия внешних стеновых ограждений, см. рис.1, 2, 3, 4.



Рис. 1 - Пример эллинга (ячейковый)

<sup>7</sup> Постановление Правительства Ленинградской области от 27 января 2012 г. N 22 «Об утверждении Концепции развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года». Прил.1// Техэксперт. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. (дата обращения: 20.06.2016).



Рис. 2 - Пример эллинга (ячейковый, индивидуальный)



Рис. 3 - Пример общественного эллинга. Размещение судов разных владельцев в одном объеме здания



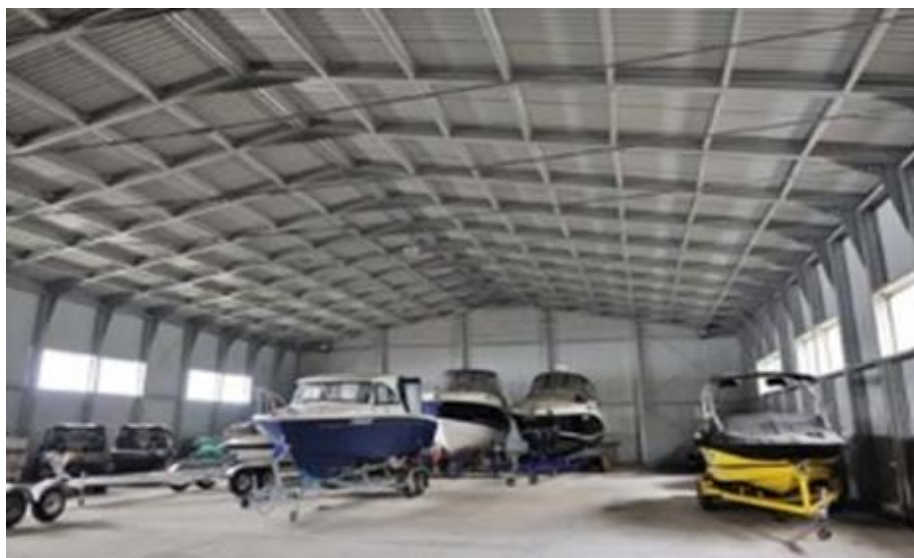


Рис. 4 - Пример общественного эллинга. Интерьер. Пример размещения

Аналогичного плана несоответствия содержатся в подпунктах, таких как 2.2, 2.4÷2.6, 2.10, 2.11: зона (территория), место или система чего-либо не может выступать в качестве оборудования, как и топливно-заправочная станция. Возможно наоборот: система, элементами которой является какое-либо оборудование или топливно-заправочная станция, включающая в себя соответствующее оборудование. Оборудование и место - это разные понятия и подразумевают под собой разное. Если в первом случае - это перечень неких устройств, механизмов, то во втором - это пространство, которое может быть занято оборудованием. Пространство не может выступать в качестве критерия специализированного оборудования. Ряд пунктов рассмотренных в качестве оборудования, относятся к архитектуре водного объекта: топливно-заправочная станция представляет собой архитектурное сооружение. Пространство же является неотъемлемой частью формирования архитектурной среды.

Соответственно, в рассмотренном первом вопросе в части смысловых не соответствий и подмене понятий, необходимо:

- дать четкое определение терминам, которые будут соответствовать основной идее - архитектурному описанию объекта базирования,
- выявить составляющие, относящиеся к инженерно-техническим вопросам. Примести критерии.
- определить и разделить функциональные особенности зоны для людей и зоны для судов, см. рис. 5.

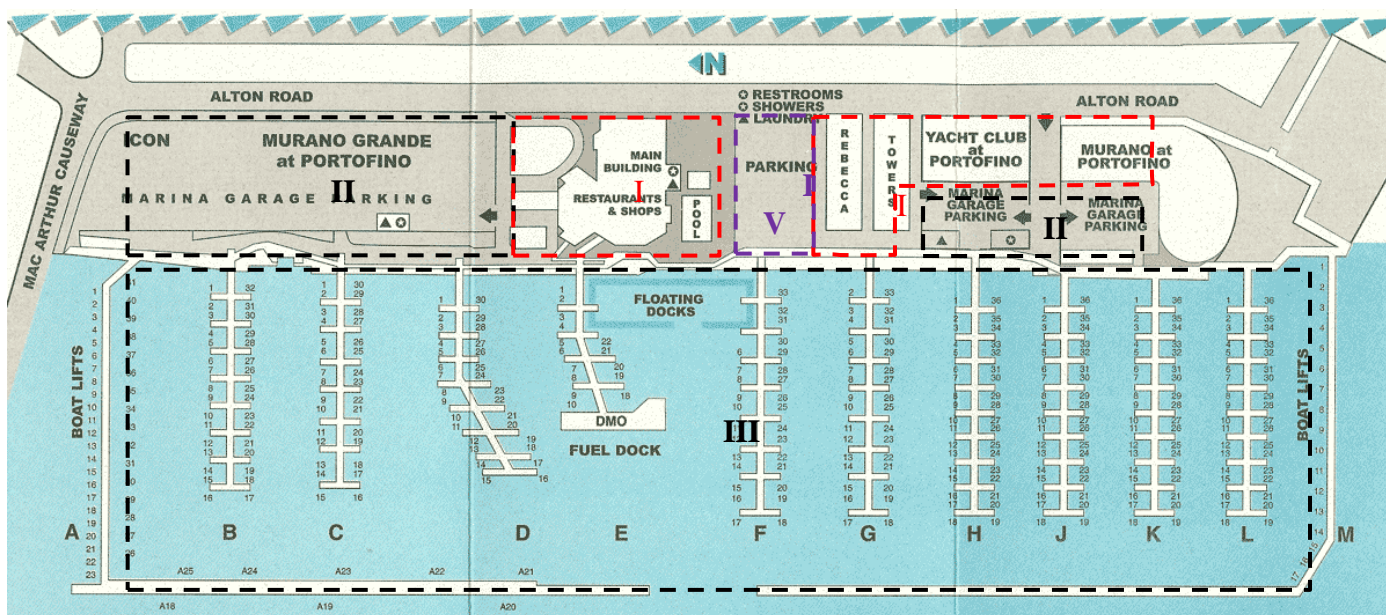


Рис. 5 - Пример разделения территории и акватории по функциональным зонам (I- зона для людей, II- зона для судов на суше, III- зона для судов на воде, IV-зона для автотранспорта)

2) Во-вторых, необходимо уточнить по каким характеристикам выбирались «основные параметры». Представлено шесть «основных параметров». Очевидно, что за идею взято: наличие того или иного критерия определяет класс объекта. Идея правильная, но то, в каком виде это подано - вызывает недоумение. Это Постановление Правительства - акт государственной важности. Он не имеют права быть безграмотными, это дискредитация имиджа страны и её

государственной власти. Предварительно необходимо пройти экспертизу: юридическую, научно-техническую, в том числе и на смысловую грамотность. И дать в качестве приложений пояснительную записку с обоснованием и общими понятиями.

В связи с отсутствием обоснований в приложении, проанализируем предложенные «основные параметры» и попытаемся понять, чем руководствовались уважаемые составители Приложений.

В качестве «основных параметров» взяты: технологические объекты объекта базирования, специализированное оборудование и четыре услуги. Сложно обосновать данный выбор и формулировки самих «параметров». В качестве критериев «основного параметра» «Технологический объект» приведены архитектурные и инженерно-гидротехнические объекты, но не технологические. О смысловом содержании данного пункта рассматривалось в первом вопросе данной статьи.

В «основные параметры» параметров ОБМФ большое значение отдается параметрам «услуги». Проанализируем содержание указанных услуг.

«Предоставляемые услуги» включают в себя следующее: Гостевые места для стоянки судов, Круглосуточный дежурный, Пункт телефонной и факсимильной связи, Предоставление информации и справочных, материалов о достопримечательностях, Тележки для перевозки багажа, Оказание услуг по планированию маршрута маломерного судна, Банкомат или отделение банка, Доступ к глобальной сети Интернет, в том числе беспроводной доступ "Wi-Fi". Возникает ощущение несерьезности темы обсуждения: неужели в качестве «основного параметра» услуги выступает тележка для перевозки багажа или круглосуточный дежурный? Встает вопрос о целесообразности обсуждения режима работы данного дежурного. В описании указанной услуги опять все поставлено с ног на голову: обсуждают пуговицу, не зная основного фасона одежды. Необходимо задать главный вопрос: что определяет эта услуга, почему она так важна? К какой категории услуг она относится в соответствии с ГОСТ Р 50646-2012<sup>8</sup>. Очевидно, что все услуги по обслуживанию судов будут отнесены к материальным услугам, услуги по обслуживанию людей будут отнесены как к материальным (питание, проживание, бытовое обслуживание и пр.) и не материальным (социально-культурным) услугам, такие как образовательные услуги, услуги по аренде, спорту, туризму, культуре, сетевые услуги и прочее. При грамотном определении типа услуг определиться и ее функция, а к ней необходимая номенклатура зданий и сооружений архитектурных и инженерно-технических, транспортных. Грамотно определенная услуга также выступит критерием сервисного обслуживания класса ОБМФ. Класс объекта не определяется наличием или отсутствием тележки, дежурного или гостевой стоянкой. Класс объекта определятся его функциональными, инфраструктурными возможностями, качественными характеристиками строительных зданий, сооружений и инженерных решений и пр. При определении функции вся необходимая технология обслуживания появятся.

Следующая услуга – «Услуги по безопасности на объекте базирования и обслуживания маломерного флота», представлена подпунктами: Радиосвязь УКВ-диапазона, Специализированный пост спасения, Пункт первой медицинской помощи, Наличие системы видеонаблюдения, Ночное освещение территории, Ежедневный прогноз погоды, Службное судно (лодка) для персонала объекта базирования и обслуживания маломерного флота, Предупреждение о шторме с помощью визуального сигнала, Ежедневная инспекция акватории персоналом объекта базирования, Вертолетная площадка, Ограждение по периметру территории, Служба охраны.

Встает закономерный вопрос, какую безопасность эта услуга определяет. Правмерно ли трактовать безопасность в подобном ключе или это обязательное требования к подобного типа объектам? Какие услуги из этого списка обязательны и безусловны к исполнению, а на какие в действительности стоит заострить внимание как сервисную опцию.

В этой услуге включены разные по направленности вопросы безопасности: на объекте, на воде и самого объекта. И ряд подпунктов, не имеющие отношение к безопасности (освещение территории, ограждение, вертолетная площадка). Вопросы, связанные с функционированием водного объекта, подлежат обязательному обеспечению в вопросах безопасности людей, как на объекте, так и на воде. Они закреплены в Конституции РФ, федеральных законах, Постановлениях и других нормативных актах, международных конвенциях и протоколах (Международная Морская Организация). Вопросы в части технологической безопасности труда (обслуживание судов) регламентируется в трудовом кодексе РФ, а безопасность объекта - это комплекс охранных мероприятий. Ночное освещение территории и ограждение территории – к безопасности объекта никакого отношения не имеет. Освещение территории - это безопасность технологических процессов, происходящих на объекте базирования, но не самого объекта. И регламентируются данные вопросы в «Нормах технологического проектирования портов на внутренних водах». Существует такого же плана технический регламент для морских портов. В силу отсутствия четкого понятия терминов «ОБМФ», «яхтенный порт», «марина», «яхтенная стоянка» в нормативно-правовых общегосударственных документов соотносить требования к данным понятиям приходится согласно их функциональной деятельности: порт. Приведем примеры соотнесения:

В Кодексе торгового мореплавания РФ «под морским портом понимается совокупность объектов инфраструктуры морского порта, расположенных на специально отведенных территории и акватории и предназначенных для обслуживания судов, используемых в целях торгового мореплавания, комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, обслуживания пассажиров...и других услуг, обычно оказываемых в морском порту, а также взаимодействия с другими видами транспорта» [7, ст.9 п.1.].

<sup>8</sup> ГОСТ Р 50646-2012. Услуги населению. Термины и определения // Техэксперт. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. (дата обращения 20.06.2016)

В Кодексе внутреннего водного транспорта «речной порт (далее также - порт) - комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта. Порт (причал), в котором хотя бы одно из юридических лиц или один из индивидуальных предпринимателей осуществляет в силу закона или на основании лицензии деятельность, связанную с перевозками внутренним водным транспортом, по обращению любого физического или юридического лица, является портом или причалом общего пользования» [8, ст.3].

Следующий пункт как «Услуги по санитарно-гигиеническому обслуживанию», в который вошли следующие подпункты: туалет, комната для переодевания, душевые кабины, сауна, стиральная машина и сушилки. Наблюдается также подмена понятий: первые четыре пункта - это помещения общественных зданий, обязательность которых регламентируется в зависимости от функционального назначения здания, за исключением подпункта «туалет». Данный пункт обязателен для всех типов зданий и сооружений.

Пункт «Дополнительные услуги» включает в себя: магазин специального оборудования, аксессуаров и запчастей, круглосуточный продуктовый магазин, ресторан, места отдыха, детская игровая площадка. Возникает вопрос с определением «дополнительная», она обязательная? Если не обязательная, то ее обсуждение на уровне этого постановления нецелесообразно. То, что включает эта «услуга» к услуге отношения не имеет - это перечень помещений, зданий определенного функционального назначения. Это элементы архитектурного объекта.

В вопросе обоснованности предложенных в Постановлении «основных параметров», следует сделать следующие выводы:

- необходимо обосновать предложенные услуги в качестве основных критериев ОБМФ,
- предложенные в Постановлении «услуги», необходимо соотнести согласно с национальным стандартом РФ ГОСТ Р 50646-2012 в сфере оказываемых услуг,
- необходимо определить и разделить услуги направленные на обслуживание людей и на обслуживание маломерного флота. Вид предоставляемой «Услуги» определяет функциональный характер взаимоотношения между исполнителем и потребителем, что в свою очередь определяет структуру и характер архитектурных и инженерных зданий и сооружений.
- Необходимо отделить элементы архитектурного объекта от услуги. Позиции, относящиеся к элементам архитектурного объекта, должны относиться к архитектуре ОБМФ. К «услугам» следует относить непосредственно сами услуги.

3) В следующем вопросе необходимо обосновать предложенную классификацию ОБМФ, дать определения «яхтенный порт», «марина», понятие «полный набор услуг по обслуживанию маломерных судов и членов экипажей», «ограниченный набор услуг по обслуживанию маломерных судов и членов экипажей». При текущих определениях объекта базирования и обслуживания маломерного флота классов «А», «В», «С», «D», «Е» и их «основных параметров» у автора возникают вопросы:

Класс «А» определен как самый высокий, с полным набором услуг: все вышеперечисленные услуги включены в данный класс. Но если объект не имеет вертолетную площадку, продуктовый магазин будет не круглосуточного обслуживания или не будет входить в территорию порта, а находится за его пределами, или не будет сауны, а по все другим характеристикам он соответствует данному перечню, и при этом у объекта будет развитая портовая структура, отличные стоянки, хорошая акватория и рейды, к какому классу его отнести? Насколько критичны эти пункты для определения класса объекта? Отнести его классу «В»? Но класс «В» не имеет эллингов для хранения маломерных судов в предложенной классификации.

Если класс «В» рассматривается в данной классификации как яхтенный порт, с предоставлением ограниченного набора услуг по обслуживанию маломерных судов и членов экипажей, то каким образом предполагается хранить суда в межнавигационное время: на воде и открытых площадках? Это не целесообразно для нашей широты. Отсутствует зона для ремонта судов, кран для установки матч. Основные процессы по ремонту и хранению маломерных судов проигнорированы. При этом услуги для обслуживания членов экипажа все за исключением, сауны, вертолетной площадки, гостиницы и детской игровой площадки, сети интернет, имеются.

Если класс «С» определяется как яхтенная стоянка исключительно для обеспечения базирования в навигационный и межнавигационный период, то каким образом предполагается хранение судов на указанной стоянке? Отсутствуют эллинги, зоны для спуска-подъема судов, территория по ремонту судов, заправки и откачки льяльных вод, места для сбора и временного хранения отходов нефтепродуктов. Отсутствуют административные здания/помещения, складские помещения, нет парковки для автотранспорта, как клиентов, так и обслуживающего персонала. Каким образом будет функционировать стоянка, как она будет выживать в существующей экономике? По приводимым критериям ей очень сложно функционировать: сложности с доставкой на базу судна. Возможность поднять и спустить судно на воду не предусмотрена, так как зона для спуска-подъема судов отсутствует. Судно невозможно доставить на автотранспорте - стоянки для автотранспорта не предусмотрены, судно может базироваться только возле причалов в навигационный период, на суше место для хранения не предусмотрено, в зимнее время стоянка не сможет нормально работать. Также невозможно осуществлять административно-хозяйственную деятельность на данной стоянке, так как никаких зданий/сооружений не предусмотрено на территории. В указанном классе отсутствуют зоны для ремонта судов. Сама по себе стоянка без возможности ремонта, пусть самого мелкого окажется не рентабельной. Межнавигационный период является периодом подготовки судов к навигации. Без возможности ремонта данная стоянка не представляет интереса для судовладельцев. Предложенные характеристики



этой стоянки не отвечают современным требованиям. И отнести ее к категории яхтенной стоянки автор затрудняется. По предложенным критериям это большее похоже на причал для временного пребывания.

Класс «D» - база технического обслуживания и хранения маломерного флота не включает услуги топливно-заправочной станции, нет мойки судов, помпы для откачки, мест для сбора и временного хранения нефтепродуктов, вакуумной очистки фекальных цистерн. То есть техническое обслуживание предоставляется в усеченном виде, более расширенное, чем в яхтенной стоянке. В отличие от нее эллинг присутствует. Предусмотрено помещение администрации объекта, и в дополнительных услугах значится магазин, но отсутствует парковка для автотранспорта клиента.

Выводы, сделанные на основе анализа данного документа, показывает отсутствие продуманности второй части - Приложений, основополагающей части для реализации основных целей и задач, приводимых в первой части. Рассматривать предложенную классификацию объектов базирования и хранения маломерного флота для дальнейшего применения затруднительно и не возможно, так как:

- не определено, согласно предложенному классификатору, функциональное назначение объекта,
- не определены, согласно предложенному классификатору, основные технологические процессы, осуществляемые на объекте,
- не создана методика, определяющая класс объекта по сервисному обслуживанию,
- не обоснованы критерии, вошедшие в «основной параметр» объекта базирования,
- не учтены действующие нормативно-правовые документы при определении классификации объектов базирования,
- наблюдается подмена понятий и определений терминов, определяющие характеристики объекта базирования, согласно текущим терминологическим словарям.

Приводимые критерии сводятся только к классу обслуживания объекта маломерного флота, не давая понимания особенностей функционального назначения, технологических процессов. Не учтены:

- северное расположение данных баз, не указаны мероприятия (теплые эллинги, крытые стоянки).
- Не учтены возможности по повышению рекреационных и туристической привлекательности: не предусмотрены возможности обучения судоводителей, места для расположения кемпинга, благоустройство территорий, только в одном классе «А» предусматривается места для отдыха людей в виде гостиницы. То есть из 5-ти классов только один предусмотрен для обслуживания людей.
- не созданы условия по развитию пассажирских перевозок и туризма: ни в одном из классов не рассмотрен вопрос, связанный с деятельностью перевозки пассажиров, хотя цель и задача поставлена. Не создана возможность взаимодействия яхтенных объектов с пассажирскими.
- не рассмотрены возможности интеграции в существующую инфраструктуру: (вынесение «дополнительной услуги» к необязательным для основных классов объектов базирования, возможность интеграции с инфраструктурными возможностями населенных пунктов).
- Не учтены экономические реалии нашего времени. Нет понимания, как будет зарабатывать объект базирования при данном определении классов объекта и его основных характеристик. Многие необходимые позиции для обслуживания и стоянки маломерных судов и членов экипажей, туристов, гостей отсутствуют.

Необходимо:

- определить критерии, являющиеся характеристиками ОБМФ,
- определить функциональный состав всех инфраструктурных частей ОБМФ,
- определить технологические процессы ОБМФ,
- определить основные классы ОБМФ, согласно его задачам, функциональному составу, технологическим процессам,
- дать определения всем обходимым терминам,
- создать классификацию ОБМФ, отвечающую последним тенденциям в отечественной и мировой практики строительства, проектирования и эксплуатации подобных объектов. Определить соотношения ОБМФ с яхт-клубом, яхтенным портом, мариной,
- увязать с действующими нормативными документами.

Автор предлагает под Яхт-клубом понимать комплекс зданий/здание и сооружений общественного, производственного, инженерно-портового и транспортного назначения. В состав, которого входят здания и помещения соответствующих функций. Яхт-клуб с точки зрения архитектурной науки выступает в качестве архитектурного объекта, как для людей, так и для яхтенного флота.

Также автор предлагает рассматривать Яхтенный порт как объект градостроительного образования, входящих в инфраструктуру водных путей для яхтинга и маломерного флота. Это совокупность водных и сухопутных подходов, территории и акватории. В качестве архитектурного элемента данного образования выступает яхт-клуб. Яхтенный порт как порт обладает схожими характеристиками с другими портами за исключением функции транспортировки грузов и регулярной перевозки людей. У яхтенного порта появляется своя специализированная составляющая: яхтинг.

### Литература

1. Постановление Правительства Санкт-Петербурга от 17.02.2009 N 151 (ред. от 10.12.2012) «Об отраслевой схеме размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Санкт-Петербурга» // Техэксперт. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации (дата обращения: 20.06.2016)
2. Постановление Правительства Ленинградской области от 27 января 2012 г. N 22 «Об утверждении Концепции развития и размещения объектов базирования и обслуживания маломерного флота на территории Ленинградской области до 2020 года» // Техэксперт. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. (дата обращения: 20.06.2016)
3. Там же. Текст постановления.
4. Там же. Приложение, п.8.
5. Репина А. Стрельне отрежут выход к морю? // Новая газета: сетевое издание. СПб., 25.01.2016. (дата обращения: 20.06.2016)
6. Постановление Правительства Ленинградской области от 27 января 2012 г. N 22. Указ. соч. Приложение, п.4.
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федеральный закон от 30.04.1999 № 81-ФЗ (с изм. на 13.07.2015) // Техэксперт. Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. (дата обращения 20.06.2016)
8. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ: федеральный закон от 07.04.2001 №24-ФЗ (с изм. на 09.03.2016) // Там же. (дата обращения 20.06.2016)

### References

1. St. Petersburg Government Decree of 17.02.2009 №151 (rev. of 10.12.2012) «On the sectorial configuration plan based facilities and service of small boats in St. Peterburg» // Techexpert. Electronic fund legal and normative-technical documentation. (accessed date: 20.06.2016)
  2. Resolution of the Government of Leningrad region of 27.01.2012 № 22 «On approval of the Concept of development and deployment of based facilities and service of small boats in the Leningrad region until 2020» // Techexpert. Electronic fund legal and normative-technical documentation. (accessed date: 20.06.2016)
  3. Ibid. Test resolution.
  4. Ibid. Annex to the Resolution, p.8.
  5. Repina A. Strelina will have be cut off access to the sea? // Newspaper: online media. SPb., 25.01.2016. (accessed date: 20.06.2016)
  6. Resolution of the Government of Leningrad region of 27.01.2012 № 22. Op. cit. Annex to the Resolution, i. 4.
  7. Code of trading navigation of the Russian Federation: the Federal Law of 30.04.1999 № 81-FL (with the change in 13.07.2015) // Techexpert. Electronic fund legal and normative-technical documentation. (дата обращения 20.06.2016)
  8. Code of Inland Water Transport of the Russian Federation: the Federal Law of 07.04.2001 №24-FL (with the change in 09.03.2016) // Ibid. (дата обращения 20.06.2016)
- 
-