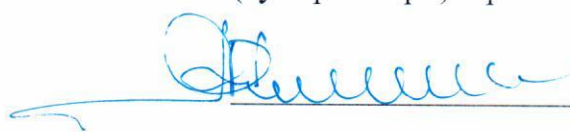


УТВЕРЖДАЮ

заместитель главы администрации
(губернатора) Краснодарского края


Руппель А.А.

Дата 24 июня 2021 г.

**КОНЦЕПЦИЯ
РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА
НА АЗОВО-ЧЕРНОМОРСКОМ ПОБЕРЕЖЬЕ
КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ**

Краснодар 2021

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения.
 - 1.1. Основные понятия, термины и определения, используемые в Концепции.
 - 1.2. Основания для разработки Концепции.
2. Актуальность развития инфраструктуры яхтенного туризма.
 - 2.1. Современные тренды рекреационного развития береговой зоны.
 - 2.2. Предпосылки развития яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края.
3. Анализ состояния инфраструктуры яхтенного туризма и прибрежного судоходства на территории Краснодарского края.
4. Ключевые проблемные вопросы и ограничения развития инфраструктуры яхтенного туризма в крае.
5. Целевое видение и ожидаемые результаты реализации концепции.
 - 5.1. Цели и задачи инфраструктуры развития яхтенного туризма.
 - 5.2. Стратегическое видение развития инфраструктуры яхтенного туризма, как одного из приоритетных направлений туризма в Краснодарском крае.
 - 5.3. Концептуальные предложения по созданию районов интенсивного яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье.
 - 5.4. Оптимизация конструктивно-компоновочных решений марин с учётом специфики местных условий.
 - 5.5. Создание современной инфраструктура яхтенного туризма в крае как основы развития водных видов спорта.
 - 5.6. Улучшение транспортной доступности курортных территорий: каботажное (вдольбереговое) пассажирское сообщение.
6. Риски реализации Концепции.
7. План действий по реализации Концепции.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Концепция развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края (далее – Концепция) разработана для обеспечения комплексного развития Азово-Черноморского побережья Краснодарского края в целях расширения возможностей и повышения качественного уровня яхтенного туризма, водных видов спорта и прибрежного пассажирского судоходства, создания комфортной и доступной рекреационной среды, роста внутреннего и въездного туризма.

Утверждение Концепции развития инфраструктуры яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье России позволит реализовать целый ряд проектов создания эффективных морских комплексов, которые станут новыми градообразующими объектами, безопасными и удобными транспортно-пересадочными узлами, центрами развития туризма и спорта.

Концепция может быть использована для формирования стратегий развития, документов территориального планирования, а также планов работы органов исполнительной власти Краснодарского края, органов местного самоуправления муниципальных образований Краснодарского края, участников туристского и курортного бизнеса.

Концепция призвана способствовать формированию позиции профессионального сообщества и гражданского общества в целом о важности развития яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края и его перспективности, а также обеспечения развития инфраструктуры яхтенного туризма на территории края.

Корректировка Концепции осуществляется по результатам мониторинга ее реализации с учетом изменений, оказывающих существенное влияние на состояние сферы туризма.

Корректировка перечня создаваемых марин на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края в рамках Концепции осуществляется путем рассмотрения и согласования Протоколом заседания рабочей группы по развитию яхтенного туризма в Краснодарском крае, с учетом комплексной оценки новых предложений, в том числе технологических и экологических факторов.

Реализация Концепции осуществляется на основании плана мероприятий по ее реализации.

Контроль за ходом реализации Концепции и плана мероприятий осуществляется министерством курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края.

1.1. Основные понятия, термины и определения

Акватория – водное пространство в пределах естественных, искусственных или условных границ.

Берег – полоса суши, на которой имеются формы рельефа и накопления наносов, созданные волнением при современном среднемноголетнем уровне воды.

Береговая линия – среднемноголетнее положение уреза воды.

Береговая зона – зона, включающая берег и подводный склон.

Берегозащитное сооружение – гидротехническое сооружение для защиты берега от размыва и разрушения.

Вдольбереговой поток наносов – однонаправленное результирующее перемещение наносов вдоль берега за длительный интервал времени (обычно за год).

Водный объект – природный или искусственный водоем, водоток либо иной объект, постоянное или временное сосредоточение вод в котором имеет характерные формы и признаки водного режима.

Волнение – распространение волн по поверхности водоема. Различают три типа волнения: ветровое, зыбь и смешанное.

Инфраструктура яхтенного туризма – объекты, сооружения и службы, обеспечивающие производство, эксплуатацию и обслуживание яхт, а также оказывающие услуги сервиса, размещения, питания и развлечения яхтсменов и туристов. Главным структурным элементом инфраструктуры яхтенного туризма являются марины.

Искусственный земельный участок, созданный на водном объекте, находящемся в федеральной собственности – сооружение, создаваемое на водном объекте, находящемся в федеральной собственности, или его части путем намыва или отсыпки грунта либо использования иных технологий и признаваемое после ввода его в эксплуатацию также земельным участком. Искусственно созданный земельный участок может прилегать к существующим земельным участкам или быть изолированным от них.

Крейсерская яхта – мореходная моторная или парусно-моторная яхта, имеющая каюты со спальными местами, кухню (камбуз), санузлы и другое оборудование, обеспечивающее возможность длительного пребывания людей на борту, не требующая ежедневного спуска/подъема судна на воду и обязательного хранения на суше.

Марина – градостроительный элемент территории и акватории характеризующийся как многофункциональный градостроительный комплекс, включающий в себя защищенную 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 и иные объекты сервиса.

Функциональное назначение марин позволяет разделить их на 4-е основные группы:

Марины 1-ого поколения - стихийно возникшие в естественных природных условиях (в устьях судоходных рек со слабым течением и в естественных закрытых бухтах), обеспечивающих безопасную и, как правило, рейдовую стоянку яхт. Чаще всего марины возникают возле населенных пунктов или около верфей. Гидротехнические сооружения и причальное оборудование марин 1-го поколения примитивно и обеспечивает лишь минимальные потребности по стоянке и обслуживанию плавсредств.



Марины 2-ого поколения - специально обустроенные в качестве мест для стоянки яхт на территории и акватории ранее построенных торговых или рыбных портов. Имеют значительные капитальные причальные сооружения, трансформированные или реконструированные специально для обслуживания яхт. Такой тип марин широко распространен в настоящее время. В данном случае под марину отводят один из бассейнов порта, утративший востребованность в связи с увеличением размеров грузовых и пассажирских судов.



Марина 2-го поколения «Гранд-марина» на 250 яхт в акватории порта Сочи

Марины 3-го поколения - представляют собой специально построенные порты для стоянки и обслуживания яхт. Как правило, площадь акватории значительно больше площади территории марины. Фактически представляют собой стоянки для яхт на воде. Основная прибыль - от арендной платы за стоянку и обслуживание яхт.



Марина 3-го поколения «Санта-Лючия» в г. Сан-Рафаэль, Франция

Марины 4-го поколения (морские рекреационные комплексы и марины-деревни) - наиболее перспективные объекты яхтинга, представляющие собой марины с развитыми гидро-техническими сооружениями и гостиничными комплексами или жилыми зданиями непосредственно на причалах. Являются максимально привлекательными для туристов и инвесторов. Обычно площадь акватории меньше или сопоставима с площадью территории, при высокой плотности жилой и рекреационной застройки. Основная прибыль - за счет продаж недвижимости и функционирования самых разнообразных объектов сервисного обслуживания рекреантов на фоне морского и яхтенного антуража.



Марина-деревня «Порт-Камарг», Франция

Пляж – участок побережья естественного или искусственного водоема с прибрежными водами (акваторией), оборудованный и пригодный для организованного отдыха, купания и приема оздоровительных и профилактических процедур.

Прибойная зона – зона, расположенная между линией последнего разрушения волн и вершиной их заплеска.

Регата – один из видов проведения соревнований по яхтингу. По форматам парусных гонок различают: матчевые гонки, гонки флота и командные гонки.

Стояночное (причалное) место – участок акватории порта, примыкающий к капитальному или плавучему сооружению (причалу), позволяющий разместить судно и обеспечить его безопасную стоянку, а также подключение к раздаточным устройствам водо- и электроснабжения.

Судно – лодка, яхта, катер любой длины, используемые для досуга, спорта, коммерческих и других целей.

Территории общего пользования – территории, которыми беспрепятственно пользуется неограниченный круг лиц (в том числе площади, улицы, проезды, набережные, береговые полосы водных объектов общего пользования, скверы, бульвары).

Транспортно-пересадочный узел – комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой.

Урез воды – линия пересечения берегового склона с поверхностью водоема при отсутствии волнения.

Яхта – прогулочное палубное моторное или парусное судно, технически высокооснащенное и экологически чистое, предназначенное для отдыха, спорта и развлечений, в том числе плавания с проживанием, имеющее закрытые помещения для размещения экипажа предельной численности.

Яхтенный туризм – вид отдыха, предполагающий временные выезды туриста за пределы постоянного места проживания с целью краткосрочного путешествия, на протяжении которого средством передвижения и/или основным местом ночевки является судно (парусная или моторная яхта).

1.2 Основания для разработки Концепции

Настоящая Концепция подготовлена на основании следующих нормативных правовых актов, утверждённых документов стратегического планирования, стандартов, поручений Президента и Правительства России:

1. Градостроительный Кодекс Российской Федерации
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации
3. Водный Кодекс Российской Федерации

4. Федеральный закон от 19 июля 2011 г. № 246-ФЗ «Об искусственных земельных участках, созданных на водных объектах, находящихся в федеральной собственности»;

5. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 20 сентября 2019 г. № 2129-р «Об утверждении Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года»;

6. Закон Краснодарского края от 21 декабря 2018 г. № 3930-КЗ «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года»;

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 апреля 2012 г. № 507-р «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Стратегии социально-экономического развития Южного федерального округа на период до 2020 года»;

8. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 26 октября 2017 г. № 463 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним»;

9. Национальный Стандарт Российской Федерации ГОСТ Р 57618.2-2017 Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования;

10. Предварительный Национальный Стандарт Российской Федерации ПНСТ 153–2016/ISO 13687:2014 Услуги населению Яхтенные порты Минимальные требования;

11. Свод правил СП 277.1325800.2016 «Сооружения морские берегозащитные. Правила проектирования»;

12. Поручение Президента РФ Пр-937 Минтрансу России, Минпромторгу России, высшим органам государственной власти Краснодарского края, Республики Крым и г. Севастополя совместно с заинтересованными организациями рассмотреть вопрос организации скоростных морских пассажирских перевозок в Азово-Черноморском бассейне, определив наиболее перспективные маршруты и эффективные суда для их осуществления, с учётом необходимости обеспечения безопасности и экономической эффективности таких перевозок;

13. Поручение Президента РФ Пр-1970ГС, п. 1 б) Правительству РФ об организации регулярного морского сообщения, морских круизов, а также воздушного сообщения между Сочи и городами, расположенными на территории Крымского полуострова, начиная с курортного сезона 2017 года;

14. Поручения Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации по результатам совещания членов Морской коллегии 18 октября 2019 г. (протокол № 2 (32) по п. 2. «О мерах, направленных на развитие круизного судоходства, яхтенного туризма, и перспективах загрузки судостроительных мощностей заказами на строительство круизных судов и яхт»;

15. Рекомендации Научно-экспертного совета Морской коллегии при Правительстве РФ по результатам рассмотрения концептуальных предложений ООО АБ «ГОР-ПРОЕКТ» (протоколы заседаний НЭС №3 (42) от 5 декабря 2017 г., и № 3 (47) 24 сентября 2019 г.) о целесообразности разработки и утверждения концепции развития яхтенного туризма в Российской Федерации.

2. АКТУАЛЬНОСТЬ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА

2.1. Современные тренды рекреационного развития береговой зоны

В современных условиях дефицита инвестиционных площадок для рекреационного обустройства прибрежных территорий вместо экстенсивного пути развития страны-лидеры морского туризма принимают стратегию повышения маржинальности каждого километра береговой линии.

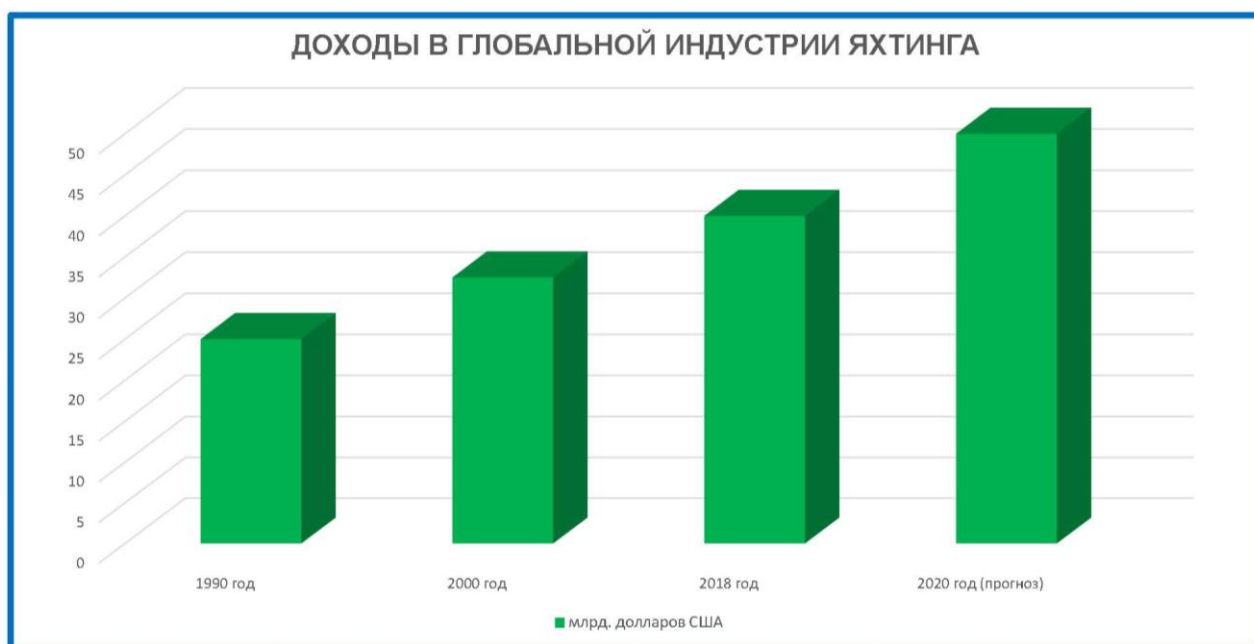
Яхтенный туризм является важной составляющей морского туризма и одним из наиболее динамично развивающихся, приоритетных и прибыльных видов туризма во всём мире.

Яхтенный туризм характеризуется наличием и степенью развития основных компонентов, таких как: инфраструктурные объекты (марины и стоянки, заправочные станции, ремонтные базы), яхтенный флот (региональный и в виде судов въездного яхтенного туризма), субъекты контроля въездного и выездного яхтенного туризма (таможенная и пограничная службы), кадровое обеспечение и информационная поддержка.

Международный опыт строительства марин показывает, что марины 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 интенсивную урбанизацию, появление застройки с объектами рекреационного назначения – гостиницами, ресторанами, магазинами, курортным жильем 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 марины, так и для проживания судовладельцев, семей членов экипажей, владельцев и сотрудников бизнеса в сфере яхтенный туризма и сервисного обслуживания, и просто желающих проживать в такой среде. Вся эта застройка, как и марина, требует инженерно-технического и транспортного обслуживания, что приводит к развитию инженерной инфраструктуры и дорожно-транспортной сети. Являясь градостроительным катализатором, марины запускают процесс интенсивного освоения прилегающей территории.

Во многих государствах Средиземноморского и Черноморского регионов именно индустрия яхтинга, включающая сотни тысяч яхт, разветвлённую сеть яхтенных марин, судостроительные верфи, чартерные и сервисные компании, является ключевым элементом системы популяризации морского туризма и повышения престижа страны в глазах миллионов отдыхающих.



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

Приток яхт в европейские, и особенно средиземноморские марины в последние годы все увеличивается, чего нельзя сказать об адекватном увеличении количества стояночных мест.

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

Вместе с тем, яхтенный туризм в России остается пока недостаточно развитым, по сравнению с другими видами туризма и по отношению к реальному, тем более – потенциальному спросу.

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

Россия занимает второе место в мире по покупке яхт после США. При этом, по экспертным оценкам, их ремонт, хранение, стоянка, а также эксплуатация производятся преимущественно за пределами России. Граждане Российской Федерации ежегодно тратят около 200 млн евро на стоянку и обслуживание своих яхт за границей. Эти средства поступают в Турцию, Грецию, Испанию, Германию, Финляндию, Хорватию и другие страны. Часть из этих владельцев являются потенциальными пользователями марин на юге Российской Федерации. По расчетам экспертов ("Черноморская Чартерная Компания") каждая чартерная яхта генерирует в год 2 880 тыс. рублей трат туристов непосредственно на территории, включая загрузку смежных отраслей: транспорт и логистика, судоремонт, яхт клуб, прачечные, туристические

компаний, общественное питание, гостиничный комплекс, экскурсионное обслуживание, розничная торговля и др.

Таким образом, сложившаяся ситуации в Российской Федерации доказывает целесообразность планирования на федеральном и субъектном уровнях комплексного развития береговой зоны, базовым каркасом которого станет инфраструктура яхтенного туризма.

Для повышения туристской привлекательности южных российских регионов и динамичного развития внутреннего и въездного туризма стратегическое значение имеет обеспечение прорыва на новые рынки услуг в сфере туризма.

Поэтому возникает новая парадигма развития морской береговой зоны – комплексное и эффективное рекреационное развитие морской береговой зоны в современных условиях невозможно без яхтенного туризма. Сегодня основными элементами, формирующими градостроительную ситуацию на рекреационно ориентированном побережье, являются марины и набережные. Взаимная интеграция марин и набережных превратила их в единые комплексные рекреационные объекты, которые стали «визитной карточкой» многих городов мира. И теперь это – центры притяжения и самые популярные места отдыха, массового спорта, культуры и досуга городов на морском побережье.

2.2 Предпосылки развития яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края

Потребность в строительстве яхтенных 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.

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

В настоящее время российские города на Азово-Черноморском побережье имея уникальные природные данные, прекрасные климатические возможности для развития сезонной рекреации, не обладают современной инфраструктурой для развития яхтенного туризма и, следовательно, не используют в полной мере значительный градостроительный потенциал формирования облика современных приморских городов.

Вместе с тем, Азово-Черноморское побережье Краснодарского края как перспективная территория развития яхтенного туризма имеет неоспоримые преимущества:

1) Природно-климатические условия и рекреационный потенциал

Климатические условия района изменяются от умеренно-влажного приморско-степного на севере (около Анапы), приморско-горного (около Геленджика) до влажного субтропического (около Сочи). Протяженность Черноморского побережья Краснодарского края от Таманского полуострова до границы с республикой Абхазия, составляет примерно 564 км с учетом изрезанности береговой линии. В районе 104 км береговой линии моря входит в состав Большого Сочи (Российская Ривьера). Протяженность Азовского побережья от Щербиновского района до Славянского района примерно 425 км.

Важнейший 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. 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. Среднегодовые температуры воздуха - $+12$ $+14^{\circ}$ С - самые высокие в России.

Рекреационный потенциал Азово-Черноморского побережья 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. Санатории, пансионаты, туристические базы и отели - 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.

2) Географическое положение

Краснодарский край – самый южный приграничный регион России. Территория края составляет 76 тыс. км². Край расположен на Кубано-Приазовской низменности и частично в западной части системы Большого Кавказа. На севере и северо-востоке граничит с Ростовской областью, на востоке - со Ставропольским краем, на юге - с Абхазией, Грузией и Карачаево-Черкесской Республикой. Береговая линия проходит по Черному и Азовскому морям на протяжении порядка 1 000 км.

Краснодарский край является приграничной территорией и единственным выходом России к Черному морю. Морские порты края обеспечивают прямой выход через Азовское и Черное моря на важнейшие международные внешнеторговые пути и перерабатывают более 35 процентов внешнеторговых

российских и транзитных грузов морских портов России. По морю край имеет выходы к таким странам как: Турция, Болгария, Абхазия, Грузия, Румыния, Украина. Соответственно это дает возможность развивать международные маршруты для яхтенного туризма и организовывать международные парусные регаты.

3) Развитый туристический сервис и устойчивый турпоток

Общее количество туристов, посетивших Краснодарский край в 2020 году (без учета однодневных посетителей), составило более 12 млн человек. Снижение на 30 % к прошлому году вызвано сложившейся конъюнктурой мирового туристского рынка в связи с пандемией новой коронавирусной инфекции, а также введенным на территории региона режимом повышенной готовности и ограничениями в работе объектов туристической индустрии. Вместе с тем, на протяжении последних лет краснодарский край ежегодно посещает порядка 17 млн. туристов с устойчивой динамикой роста турпотока.

Краснодарский край лидирует среди субъектов Российской Федерации со значительным отрывом как по общему количеству коллективных средств размещения, по количеству номеров и мест в них, так и по количеству коллективных средств размещения, прошедших процедуру обязательной классификации. В Краснодарском крае сегодня работает более 200 здравниц. Их общая емкость превышает 100 тысяч мест. Это около 21 % от общей мощности всех российских санаториев. Ежегодно санатории и пансионаты принимают до 1,5 млн отдыхающих. Это четверть от общего числа пациентов российских санаторно-курортных организаций. На базе санаториев функционирует 103 бальнеологических и 96 грязевых отделений. Обустроено 53 питьевых бювета с минеральной водой, 11 из них являются общедоступными.

Количество функционирующих средств размещения составило 2 012 объектов на 218 933 мест.

В части развития туристско-экскурсионной деятельности, в крае функционирует:

Туристских маршрутов – 94;

Экскурсионных маршрутов – 210;

Объектов турпоказа – 658;

4) Значительное количество маломерных судов, используемое в прогулочных и чартерных целях

По данным государственной инспекции по маломерным судам МЧС России и администрации морских портов Черного моря, в Краснодарском крае зарегистрировано более 43 тысяч маломерных судов, значительная часть из них в сезон используется в качестве прогулочных судов для туристов. В том числе более 2 200 моторных и парусных катеров и яхт.

Таким образом, вышеуказанные факторы выгодно выделяют Краснодарский край среди других субъектов Российской Федерации в части организации и развития яхтенного туризма. Благодаря уникальному сочетанию климатических и геополитических условий, является одним из перспективных регионов Российской Федерации для создания и развития современной инфраструктуры яхтенного туризма: выход в Чёрное и Азовское моря, а далее

в Средиземное море и Атлантический океан позволяет поддерживать взаимовыгодные экономические и политические отношения с соседними государствами; а длительный навигационный период, оздоровительный, лечебный, историко-культурный, эмоционально-эстетический, ландшафтный потенциал Краснодарского края делает его привлекательным как для отечественных, так и для иностранных туристов.

Итак, обладая значительным потенциалом в развитии яхтенного туризма, Краснодарский край имеет ряд недостатков и препятствий для его развития. SWOT-анализ позволяет выявить негативные и благоприятные факторы для развития этого направления туристской индустрии.

Сильные стороны

- выгодное географическое положение, позволяющее привлекать как внутренних, так и внешних яхтенных туристов
- значительный природно-климатический потенциал для развития морского яхтенного туризма
- расположение вблизи от европейских центров яхтенного туризма (Турция, Греция, Италия и др.)
- многочисленные объекты туристского показа (в том числе имеющие культурно-историческое наследие)

Слабые стороны

- отсутствие культуры яхтенного отдыха у российских граждан
- низкий уровень жизни российских граждан, не позволяющий содержание яхт большей части населения
- отсутствие объектов яхтенной инфраструктуры для приема и обслуживания яхт
- визовые ограничения для иностранных яхтенных туристов
- недостаточное эффективное законодательство в сфере регулирования туристской отрасли, в том числе по вопросам яхтенного туризма
- низкий уровень безопасности и близость регионов Северного Кавказа
- несоответствие цены и качества существующих услуг

Возможности

- Рост интереса иностранных туристов к Краснодарскому краю;
- Возможность роста спроса со стороны иностранных яхтенных туристов при условии; корректировки визового режима и активной маркетинговой политики;
- активное развитие специализированной инфраструктуры международного качества;
- проведение мероприятий федерального и международного масштаба.

Угрозы

- сохранение невысокого общего уровня туристской активности вследствие мирового экономического кризиса;
- недостаточный уровень спроса на яхтенный туризм;
- высокая конкуренция с центрами яхтенного туризма (Турция, Греция, Италия, Франция и др.)
- отсутствие положительных изменений в законодательстве, регулирующем туристскую отрасль и визовый режим

Наряду с этим, дисбаланс развития приморских городов юга России с упором на узкие направления может привести к значительным потерям рекреационных возможностей и ограничению притока денежных средств, оставляемых туристами в регионе.

Развитие инфраструктуры яхтенного туризма и прибрежного морского пассажирского судоходства имеет стратегически важное значение для обеспечения комплексного развития Азово-Черноморского побережья России. Концепция предлагает создать сеть марин, что позволит обеспечить:

комплексное развитие рекреационного потенциала прибрежных территорий;

доступность и комфорт вдольберегового морского пассажирского сообщения;

инвестиционную привлекательность в сфере яхтенного туризма и сопутствующих видах деятельности;

градостроительную безопасность за счёт формирования транспортно-пассажирских путей, альтернативных наземным;

повышение уровня жизни населения, социальное развитие территорий;

содействие переходу функционирования курортных территорий от сезонного режима к круглогодичному;

экологическую устойчивость береговой зоны и улучшение условий обитания оседлого биоценоза.

Создание единой сети яхтенных марин на территории Азово-Черноморского побережья Краснодарского края даст толчок к развитию яхтенного туризма и позволит объединить Черное и Азовское моря в единый морской бассейн, с дальнейшим развитием данного вида туризма во внутренних водах России, а также обеспечит безопасность пассажирских вдольбереговых перевозок и безопасную стоянку малых судов и будет способствовать инвестиционной привлекательности объектов яхтенного туризма.

Наряду с этим, 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 Черное и Средиземное моря. Соответственно, это будет способствовать развитию как внутреннего, так и въездного морского туризма России.

В то же время, Концепция развития яхтенного туризма также разрабатывается в Республике Крым. По проекту Концепции вдоль Черноморского побережья Республики Крым предусмотрено 27 объектов яхтенной инфраструктуры, в том числе: 14 объектов, планируемых к созданию, 13 проектов реконструкции пассажирских причалов ГУП «Крымские морские порты».

Одновременное развитие проектов по созданию инфраструктуры развития яхтенного туризма в Краснодарском крае и Республике Крым позволит создать единый кластер морского туризма, район интенсивного яхтинга на всем Черноморском побережье России и формировать совместные туристские яхтенные маршруты.

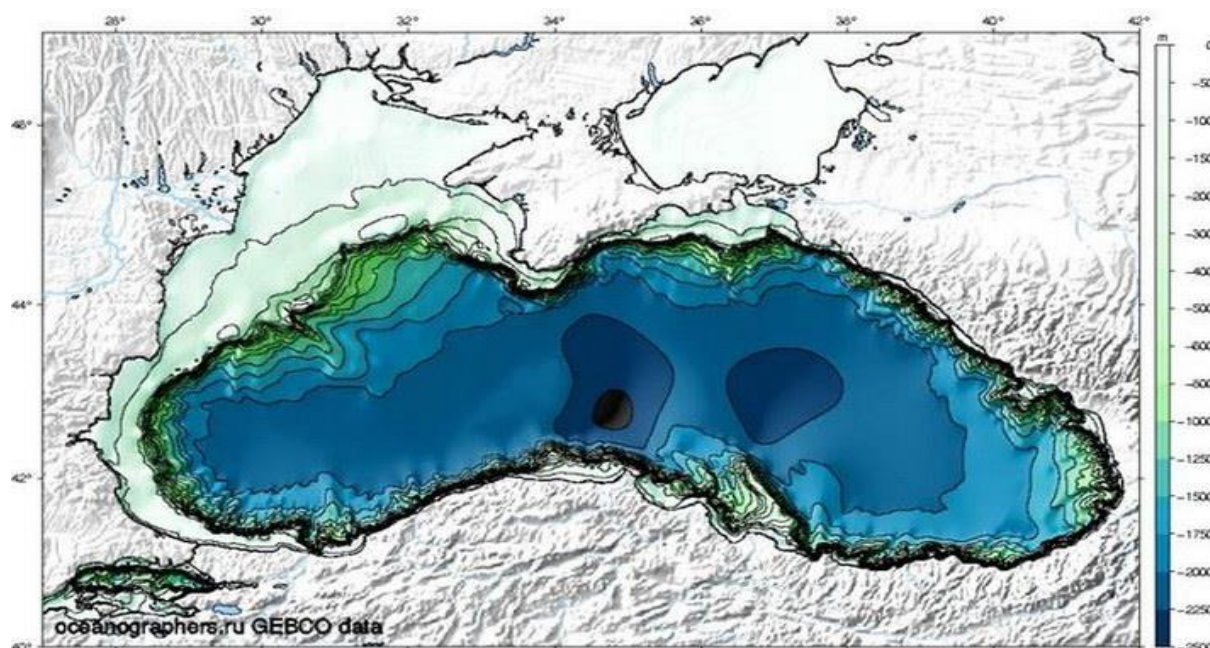
3. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА И ПРИБРЕЖНОГО СУДОХОДСТВА НА ТЕРРИТОРИИ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ

В мировой практике на основании опыта эксплуатации популярных курортных районов с сетью марин, целесообразным признается распространение района интенсивного яхтенный туризма 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 яхтенного туризма на все морское побережье края, включая Азовское.

Территория Краснодарского края граничит с акваториями двух морей – Чёрного и Азовского, разделённых Керченским проливом. Протяжённость береговой линии Краснодарского края вдоль Чёрного моря от границы с Абхазией до Керченского пролива – 410 км. Длина береговой линии Азовского моря от границы с Ростовской областью до порта Кавказ составляет 572 км. Их них 182 км приходится на берега Ейского, Бейсугского и Ахтарского лиманов, и 390 км – на берега моря и Таганрогского залива. Общая протяжённость открытой морской береговой зоны Краснодарского края (без учёта лиманов) – 800 километров.



Акватории Чёрного и Азовского морей значительно различаются по площади, глубинам и условиям волнения на открытой воде и в береговой зоне.



Прибрежный рельеф неоднороден – от крутых и высоких скалистых береговых склонов на Черноморском побережье до равнинных прибрежных территорий на Азовском.



Эти особенности создают значительные различия в условиях навигации на акваториях Чёрного и Азовского морей, накладывая специфические требования к обеспечению безопасной стоянки и судоходства в морской береговой зоне Краснодарского края, т.е. проектным решениям по строительству марин.

Природно-климатические, человеческие и материально-технические ресурсы Краснодарского края создают перспективные предпосылки для развития данного направления туристического бизнеса. Однако состояние развития яхтенного туризма в Краснодарском крае на сегодняшний день

значительно отстаёт от развитых стран мира и не соответствует требованиям современного яхтинга.

На сегодняшний день на Черноморском побережье Краснодарского края расположено 10 объектов яхтенной инфраструктуры, при этом только 2 из них специализированные современные яхтенные порты (марины) нового поколения («Сочи Гранд Марина» в порту Сочи и порт «Имеретинский» в грузовом районе порта Сочи в Адлере). Марины «Анапа-марина» и «Озеро Змеиное» в Анапе, «Семь футов» и «Русское море» в Новороссийске, «Тонкий мыс» в Геленджике, «Торнадо» в пос. Новомихайловском, акватории в Голубой бухте Туапсинского района и ФГУП «Югспорт» в Сочи, «Алексино» в г.Новороссийске нельзя назвать полноценными маринами по целому ряду факторов. Кроме того, в прибрежных населённых пунктах есть открытые (без оградительных гидротехнических сооружений) причалы в различном техническом состоянии. На побережье Азовского моря марины отсутствуют.



Размещение существующих объектов яхтенной инфраструктуры
Черноморского побережья Краснодарского края

Таблица - Реестр объектов яхтенной инфраструктуры Краснодарского края

№ п/п	Наименование объекта	Адрес объекта	Описание
1	Яхтенный порт "Имеретинский"	г. Сочи, Адлерский район, ул. Голубая, д. 16 А	Марина 2-го поколения - Длина причального фронта морского терминала - 1180,6 п.м; - Площадь территории морского терминала - 11,3 га; - Площадь акватории морского терминала - 22,2 га; - Глубины в акватории - 7,2м - 9,3 м; - Проходная осадка судов - 7,8 м; - Ширина входа в гавань - 119 м Спуск/подъем судов весом до 140 тн. На данный момент количество стояночных мест на воде до 80 мест, планируется расширение до 300 мест. Стоянка на суше : до 250 стояночных мест В 2018 году планируется организация бункеровки судов - организация безопасности стоянки судов у причалов; - организация подъема/спуска судов и установки на кильблоки либо авторанспортные средства клиента; - организация работы крана для выполнения работ по монтажу/демонтажу стоячего такелажа судна, подъема какой-либо части судна и др.; - организация перемещения по территории морского терминала судов, гидроциклов; - организация предоставления кильблоков для установки судна; - оказание услуг при постановке судна к причалу, убытии судна от причала; - сервис по ремонту и обслуживанию судов аффилированными сервисными компаниями; - круглосуточное диспетчерское сопровождение при заходе/выходе судна из акватории порта; - оповещение о метеоусловиях, штормовых предупреждениях, их отмене и иных обстоятельствах, препятствующих выходу яхты из порта; - видеонаблюдение на всей территории порта.
2	ФГУП «Югспорт»	г. Сочи, ул. Бзугу, д. 6	Марина 3-го поколения Яхт-клуб «Сочи» находится на левом берегу реки Бзугу в 2.5 морских милях к SE от порта «Сочи». Вместимость акватории марины до 60 катеров и яхт различных классов. Глубины в гавани – от 2 до 3 м; ширина входного канала – 30 м, глубина 2,8 м. Марина защищена гидротехническими сооружениями – бетонными Южным и Северным молом. Длина причальных сооружений – 330 м. Имеются бункеровочный пункт; мастерские по ремонту плавсредств, эллинги.
3	Sochi Grand Marina	г. Сочи, ул. Войкова, д. 1, к. 163 Акватория морского порта г. Сочи	Марина 2-го поколения Период функционирования : круглогодично Есть офис Гидротехнические сооружения, глубины в акватории, ширина входа в гавань 120 м.: плавучие понтонные причалы, причалы морского порта. Наличие навигационных знаков: есть Подъем судов : до 40 тн.

			Количество стояночных мест с указанием размера судов: 300 Заправка топливом: да (дизельное) Наличие пресной воды и электричество: да Система сбора отходов: да Дополнительные услуги: помощь при швартовке силами береговых матросов; услуги швартовочного борта, проводка в марине; собственный сервис "Морские Инженеры"; пункт пропуска через государственную границу РФ (открытие и закрытие границы), таможенное оформление, трансфер до марины.
4	Яхт клуб "Торнадо"	Туапсинский район, пгт. Новомихайловский, ул. Парковая	Сезон: с 1 мая по 1 октября Есть офис Гидротехнические сооружения, ширина входа в гавань - 20 метров, мол, причалы, слип, глубина от 2 до 3,5 метров Навигационные знаки: нет Подъем судов: да, при наличии прицепа Количество стояночных мест с указанием размеров судов: 20 мест, до 12 метров Заправка топливом: нет Наличие пресной воды и электричества: да Системы сбора отходов: бытовые
5	Яхт-клуб "Семь футов"	г. Новороссийск, пр. Ленина, д. 98	Расположен в бассейне, защищенном Г-образным молом, в 4 кбт к NW от основания Суджукской косы. На оконечности мола расположен светящийся навигационный знак. Глубины в бассейне у причалов 2-3,5 м. Для подъема яхт и катеров установлен кран грузоподъемностью 12 т, так же возможен спуск и подъем небольших судов по слипу. Бассейн может служить укрытием для яхт и катеров от южных ветров. Рядом с яхт клубом находится яхтенный магазин по продаже снабжения и оборудования. Для обеспечения яхт и катеров водой, электроэнергией на причалах яхт клуба оборудованы сервисные колонки. На территории Водного спортивного центра работают офисы компаний «Вольво», «Меркрузер» и «Меркурий».
6	Яхт-клуб "Русское море"	г. Новороссийск, ул. Набережная Адмирала Серебрякова, д. 29 А	Период функционирования: круглогодичный Есть офис Знание персоналом английского языка Гидротехнические сооружения, глубины в акватории, ширина входа в гавань: 2 мола, глубина 3 метра у причала Есть навигационные знаки Подъем судов: слип/автокран Количество стояночных мест: 100, длиной до 20 метров Наличие пресной воды и электричества: есть Заправка топливом: нет Система сбора отходов: вывоз ТБО Дополнительные услуги: автостоянка, кафе, ресторан
7	Алексино порт Марина	г. Новороссийск, ул. Рыбацкая, 33, а/я 24	Марина 2-го поколения Период функционирования: круглогодичный Знание персоналом английского языка Гидротехнические сооружения, глубины акваторий, ширина входа в гавань: малый причал, большой причал, набережная грузового причала, 70 метра - ширина между створами в ковше Алексино, глубина до 3,5 м. Навигационные знаки: есть Подъем судов: доковый подъем любых типов судов водоизмещением до 160 тонн, при максимальной длине 40

			метров, ширина 8,7 метра и осадкой до 3,5 метров. Количество стояночных мест с указанием размера судна: 16 судов до 36 метров. Заправка топливом: нет Наличие пресной воды и электричества: 220-380 вольт Система сбора отходов: и централизованная Дополнительные услуги: - ремонт, замену и изготовление корпусных конструкций судна; - трубопроводные конструкции; - ремонт винто-рулевых комплексов любого типа; ремонт двигателей и агрегатов судовых механизмов; - замеры остаточных толщин; - очистку и окраску всех типов; - ремонтные работы электрической части; плотницкие и столярные работы; - достроечные работы; ремонт и установка радиооборудования и средств навигации; Пополнить запасы воды и продовольствия. Специально для членов судовых команд и сервисных инженеров, производящих судоремонтные работы, доступен Aleksini Crew House.
8	Яхт-клуб "Форт Утриш"	Анапский район, с. Большой Утриш, берег оз. Соленое (Змеиное)	Марина 1-го поколения Яхт-клуб находится в 17 км от г. Анапа, в акватории озера Змеиное, в 8,6 милях к SSE от мыса Анапский. Озеро соединено с морем проходом длиной 30 м. Через прибрежное мелководье и проход, ведущий в озеро, прорыт канал, шириной 11 м. Наименьшая глубина в канале, приведенная к среднему многолетнему уровню моря, 3,3 м. В темное время суток всем судам вход в озеро запрещен. Яхт-клуб предоставляет услуги по стоянке моторных и парусных судов имеющих осадку до 3 м и длину 25 м, а также по их обслуживанию: подъем/спуск на воду, заправка топливом. Стоянка действует круглогодично и осуществляется на воде. Суда на стоянке обеспечиваются береговым электропитанием, пресной водой, причалы яхт-клуба обустроены рундуками для хранения дополнительного судового снабжения. Территория яхт-клуба круглосуточно охраняется. На территории яхт-клуба оказываются услуги по ремонту и техническому обслуживанию катеров и яхт.
9	Яхт-клуб "Анапа-Марина"	г. Анапа, ул. Набережная, 9	Акватория яхт клуба образована защитным молом и находится на расстоянии около 0,1 мили от траверза грузового причала порта Анапы в направлении SE. На оконечности мола установлен навигационный знак. Глубины в акватории от 1,8 до 2,7 м. Грунт преимущественно ил и песок. На причалы подведена вода и электроэнергия. На территории яхт-клуба работает пляж, кафе и гостиница, выполняются ремонтно-корпусные работы, обслуживаются двигатели. Марина рассчитана преимущественно на отстой моторных яхт и катеров длиной до 10 метров, нескольких парусных яхт. В летний сезон количество стояночных мест ограничено. В зимний период стоянка в акватории не безопасна из-за действия тягуна.

Мониторинг существующей морской туристской инфраструктуры Черноморского побережья показал, что на сегодняшний день существующие

марины способны принять не более 600 судов, они востребованы и заполнены в высокий сезон на 100%.

Ни один российский город на Азово-Черноморском побережье не может претендовать в качестве современного морского курорта, не имея на своем побережье современных объектов яхтенного туризма.

В настоящее время генеральными планами приморских территорий Черноморского побережья определено 16 дислокаций под размещение марин, в том числе:

Анапа – 2

Геленджик – 4

Новороссийск -1

Туапсинский район – 9.

Существующие на сегодняшний день инвестиционные проекты по строительству марин на побережье Черного моря часто не учитывают размеры современных яхт. К тому же, расположение существующих марин на побережье Черного моря региона не позволяют создать район, так называемого, интенсивного яхтинга, когда расстояние от стоянки до стоянки составляет в среднем 20 миль.

В настоящее время ведётся строительство первой на побережье Краснодарского края марины нового поколения в г. Геленджик. Марина рассчитана на вместимость 250 яхт, в т.ч. длиной до 80 м. Предусмотрен пассажирский терминал для приема круизных судов международного и каботажного сообщения.

В 2014 году между министерством курортов и туризма Краснодарского края, администрацией муниципального образования Туапсинский район и ООО «Торговый дом «Гермес» заключено соглашение о реализации инвестиционного проекта «Строительство курортного комплекса с. Небуг», который включал в себя строительство курортного комплекса (1000 млн рублей) и порта для маломерных судов (800 млн рублей). Общая стоимость проекта 1800 млн рублей.

В 2019 году между администрацией Краснодарского края, администрацией муниципального образования Туапсинский район и ООО «Южная развлекательная компания» заключен протокол о намерениях по взаимодействию в сфере инвестиций. Инвестор намеревается реализовать инвестиционный проект «Строительство порта Марина для парусных и моторных маломерных морских судов (первая очередь)» на территории Туапсинского района Краснодарского края (далее – Проект).

Проектом предлагается комплексная застройка прибрежной морской территории с целью организации стоянки яхт, а также оказания комплекса сопутствующих услуг. Для реализации проекта, требуется земельный участок ориентировочной площадью около 11,85 га (включая прилегающую водную акваторию). Общая стоимость проекта: 1 050,0 млн рублей. Количество новых рабочих мест: 155.

Наряду с инфраструктурой стоянок судов немаловажную роль играет судоремонтная инфраструктура. В Краснодарском крае ремонт судов

осуществляется на:

1) ЗАО «Темрюкский судоремонтный завод». Завод основан в 1982 году и расположен в незамерзающем затоне Чирчик международного морского порта Темрюк (Краснодарский край). Выгодное географическое положение, подходной канал с глубинами до 5 метров позволяет принимать практически любые суда типа «река-море» и суда вспомогательного флота длиной до 125 метров. Для целей судоремонта предприятие располагает следующими мощностями:

- плавучий док, грузоподъемностью до 4500 тонн;
- причальная линия длиной более 500 метров;
- ремонтные участки и мастерские;
- универсальный станочный парк;
- оборудованные стапельные площадки, рассчитанные на единовременное размещение и ремонт до 5-ти судов весом не более 120 тонн каждое.

Все виды работ выполняются под надзором Российского Морского и Речного регистров судоходства, представители которых располагаются непосредственно на территории предприятия;

2) ООО «Завод металлоконструкций» осуществляет строительство, комплектацию и ремонт судов с доковым весом до 200 тонн, длиной до 40 м и шириной до 8 м.

Для целей судоремонта предприятие располагает следующими мощностями:

- стапельные места площадью горизонтальной части 546 м²;
- причальная стенка длиной 108 м;
- краны:
 - а) г/п 16 тс – для обслуживания стапельных мест и причальной стенки;
 - б) мостовой кран г/п 5 тс – в корпусно-сварочном участке;
- Заводские сооружения.

Предприятие обеспечено соответствующим оборудованием, необходимым для производства судоремонта.

Все виды работ выполняются под надзором Российского Морского и Речного регистров судоходства, представители которых располагаются непосредственно на территории предприятия.

3) мастерские по ремонту плавсредств на территории ФГУП «Югспорт» в Сочи;

4) мастерские по ремонту на территории марины «Алексино»;

5) мастерские по ремонту на территории гидробазы г. Геленджик.

Таким образом, в связи с отсутствием соответствующей инфраструктуры потенциал яхтинга остается не в полной мере раскрытым. Вместе с тем, развитие данного направления представляется возможным и целесообразным в контексте необходимости увеличения экспорта услуг, в том числе туристических.

Развитие пляжного и яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье также ограничено одной из существенных проблем региона – отсутствием комфортного морского вдольберегового (каботажного) сообщения.

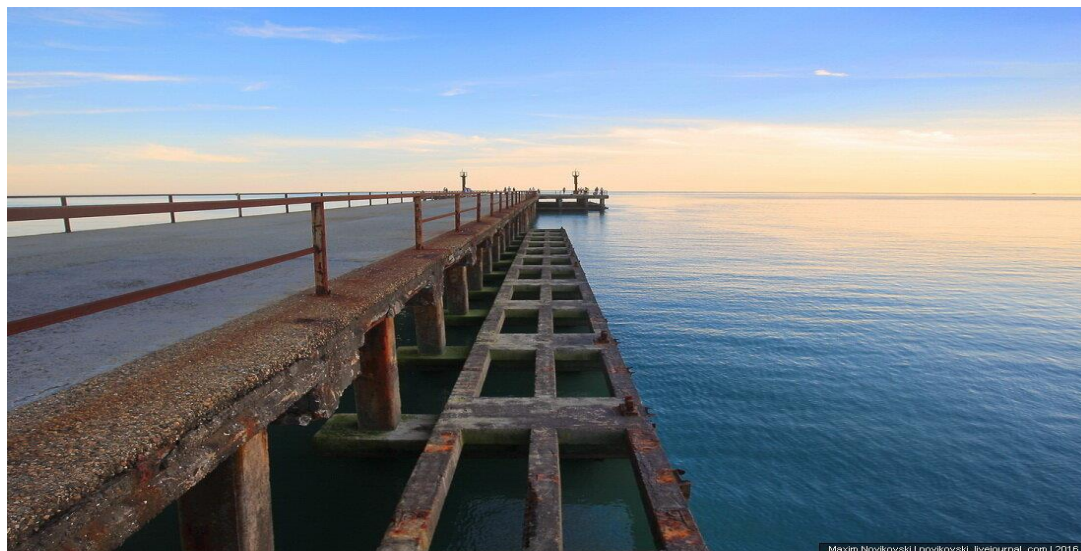
В настоящее время регулярные морские пассажирские перевозки между прибрежными населенными пунктами не осуществляются, т.к. отсутствуют пассажирские суда междугородного и пригородного сообщения.

Несмотря на это, в Краснодарском крае организовано несколько морских маршрутов в рамках реализации туристического проекта «Золотое кольцо Боспорского царства». В 2019 году запущен экскурсионный маршрут в Керченском проливе, который выполняется судном «Черноморье». Он был проложен по акватории Азовского моря вдоль Крымского моста. В программу входит посещение объектов туристского показа, в том числе с борта судна можно познакомиться с древней Гермонассой, историей этнографического комплекса «Атамань» и увидеть вблизи Крымский мост.

В Темрюкском районе организованы экскурсии по морским маршрутам проекта – «Тамань – Керчь», «Тамань – поселок Гаркуша: Античные вина Патрея». Водную часть межрегионального туристического проекта составляют три морских маршрута: круизный – на лайнере «Князь Владимир», экскурсионный – на теплоходе «Черноморье» и яхтенный «Паруса Боспора».

Азово-Черноморское побережье России сегодня не имеет объектов, обеспечивающих безопасное вдольбереговое сообщение и стоянку судов, поэтому оно малопривлекательно для развития яхтенного туризма. На отсутствие морских пассажирских междугородного и пригородного сообщений значительное влияние оказывает неудовлетворительное состояние морских причалов. Развитие морского сообщения между прибрежными городами возможно путем замены в портах морально и физически изношенного оборудования, модернизации терминалов, создании комнат отдыха, кафе, парковок и т. д., создании новых и реконструкции старых причалов, обустройства зеленых стоянок, упрощения системы взимаемых в портах сборов. Остро стоит проблема недостаточного оснащения морских портов пассажирскими терминалами, отвечающими принятым требованиям. Вместе с тем, развитие морских круизов в немалой степени сдерживает и отсутствие оборудованных пунктов пропуска через российскую границу в приморских городах.

Ниже приведены примеры существующей причальной инфраструктуры:



Причал в Лазаревском районе, город-курорт Сочи



Причал яхт-клуба "Новый берег", пос. Лермонтово, Туапсинский район



Причал яхт-клуба "Новошип", г. Новороссийск



Причал яхт-клуба "Черноморская пассажирская компания", г. Анапа

Таким образом, для создания привлекательной береговой зоны как района интенсивного яхтенного туризма, обеспечивающего максимально комфортные условия владельцам яхт, любителям яхтенного туризма и путешествий по воде, необходимо организовать безопасную стоянку и эксплуатацию яхт и судов прибрежного пассажирского сообщения. Это возможно обеспечить только созданием специализированных портов для яхт – марин.

Следовательно, для полноценного функционирования Азово-Черноморского побережья России в качестве единого туристического кластера и создания оптимальной инфраструктуры яхтенного туризма на побережье необходим программный подход к строительству новых и реконструкции существующих объектов: базовых марин, портов-убежищ, причальных комплексов и т.п.

4. КЛЮЧЕВЫЕ ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ И ОГРАНИЧЕНИЯ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЯХТЕННОГО ТУРИЗМА

1. Необходимость привлечения средств федерального бюджета в связи со значительными затратами на создание искусственных гидротехнических сооружений (защитных молов, пирсов и т.п.).

В связи со значительными затратами, требующимися на создание гидротехнических сооружений (защитных молов, пирсов и т.п.) реализация проектов строительства марин на Черноморском побережье целесообразно осуществлять с привлечением средств федерального бюджета и включением в федеральные программы.

Реализация подобных проектов наиболее эффективна с использованием государственно-частного партнерства, за счет инвесторов могут быть созданы технологический комплекс и комплекс по оказанию дополнительных услуг (объекты сервиса, гостиницы, развлекательные объекты и т.п.).

Для примера, государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596, в период с 2018 по 2021 гг. предусматривается строительство марины в морском порту Калининград.

2. Отнесение функционирования яхтенной инфраструктуры к запрещенному виду деятельности в границах первой зоны округа санитарной (горно-санитарной) охраны курортов.

Размещаемые объекты яхтенной и туристской инфраструктуры зачастую попадают под ограничения различных видов зон с особыми условиями использования территорий предусмотренных статьей 105 Земельного кодекса Российской Федерации, в том числе большая часть черноморской береговой линии Краснодарского края расположена в границах первой зоны округа санитарной (горно-санитарной) охраны курортов, на территории которой запрещается проживание и все виды хозяйственной деятельности, за исключением работ, связанных с исследованиями и использованием природных лечебных ресурсов в лечебных и оздоровительных целях при условии применения экологически чистых и рациональных технологий.

В соответствии со статьей 16 Федерального закона от 23.02.1995 № 26-ФЗ «О природных лечебных ресурсах, лечебно-оздоровительных местностях и курортах» (далее – Федеральный закон № 26-ФЗ) природные лечебные ресурсы, лечебно-оздоровительные местности, а также курорты и их земли являются особо охраняемыми объектами и территориями.

В Краснодарском крае в целях сохранения и рационального использования уникальных природных, лечебных и оздоровительных факторов 27 территориям приданы статусы курортов местного, краевого и федерального значения, в том числе в пределах Азово-Черноморского побережья курортами федерального значения являются города Анапа, Сочи и Геленджик.

Внесение изменений в границы и режим округов санитарной (горно-санитарной) охраны курортов федерального значения в соответствии

с действующим законодательством относится к компетенции федеральных органов государственной власти, требует значительных финансовых и временных затрат на проведение специальных курортологических, гидрогеологических и других исследований, разработку проектной документации, необходимых для подготовки и согласования соответствующего проекта постановления Правительства Российской Федерации, что делает строительство яхтенной инфраструктуры на Черноморском побережье практически невозможным.

3. Регистрация плавучих причалов-пontoнов (основной элемент для развития яхтенной инфраструктуры).

При реализации проектов по созданию марин инвестор столкнется с вопросом регистрации плавучих pontoнов, статус которых приравнивается к статусу маломерного судна со всеми вытекающими последствиями:

регистрация pontoнов в ГИМС или РРР;

контроль процесса производства представителями ГИМС или РРР;

установка pontoнов организацией из списка РРР;

регистрация pontoнов у капитана порта и получение разрешения на хождение под флагом РФ.

Вместе с тем, «Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (далее – Кодекс), плавучие причалы и pontoны отнесены к плавучим объектам. Согласно абзацу 25 статьи 3 Кодекса под плавучим объектом понимается несамоходное плавучее сооружение, не являющееся судном, в том числе дебаркадер, плавучий (находящийся на воде) дом, гостиница, ресторан, pontoн, плот, наплавной мост, плавучий причал, и другое техническое сооружение подобного рода.

Ввиду того, что плавучие причалы и pontoны речные, а также pontoны морские не являются суднами, не выполняют самостоятельно функций транспортного средства, а представляют собой скорее оборудование, имеющее вспомогательные функции, Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. № 526 внесены изменения в Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы: в подраздел «Машины и оборудование» раздела «Девятая группа (имущество со сроком полезного использования свыше 25 лет до 30 лет включительно)» дополнительно включили pontoны и причалы плавучие.

Для оборудования яхтенных портов (марин) плавучими pontoнами для организации стоянки маломерных судов необходимо исключить регистрацию плавучих pontoнов в Российском речном регистре (РРР), Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС), Российский морской регистр судоходства (РМРС).

4. Резервирование водных акваторий для реализации проектов по строительству марин.

В связи с объективной длительностью прединвестиционного этапа при реализации проектов по созданию марин возникает необходимость исключения возможности нецелевого использования территории и акватории планируемых под объекты инфраструктуры яхтинга. Действующим законодательством не

предусмотрена возможность принятия мер на уровне субъектов Российской Федерации, обеспечивающих возможность резервирования территорий и акваторий для размещения объектов инфраструктуры морского туризма, что может создавать дополнительные барьеры для инвестора при реализации проекта.

5. Ограничения пограничного режима.

Одним из сдерживающих факторов развития яхтенного туризма на Черноморском побережье России являются требования пограничного режима, установленные приказом ФСБ России от 7 августа 2017 г. № 454 «Об утверждении Правил пограничного режима». В частности, для получения разрешения на круглосуточное плавание яхты должны быть оборудованы новым типом технических средств контроля, которые помимо высокой стоимости, сложности в установке и настройке, также являются энергоемким оборудованием, рассчитанным на суда со стационарными энергетическими установками (генераторами), отсутствующими на спортивных яхтах. Зачастую, парусное судно, ввиду отсутствия баз стоянок и бухт укрытия, не успевает дойти до ближайшего порта или закрытой бухты в течении светового дня, а из-за непогоды прекратить движение и встать на якорь не представляется возможным и безопасным.

Вместе с тем, для полноценного функционирования Черноморского побережья, как единого кластера морского туризма, необходимо обеспечить возможность перемещения яхтсменов между курортными территориями на всем его протяжении.

В этой связи, в целях развития яхтенного туризма и спорта на Черноморских территориях Российской Федерации, во избежание потери туристической и инвестиционной привлекательности южных регионов необходимо создать зоны, на которых будет отменен пограничный режим: морская акватория города-курорта Анапа, район природного заповедника «Утриш», Новороссийская и Геленджикская бухты, морская акватория города Туапсе (с. Лермонтово, пгт Новомихайловский, пгт Джубга) и морская акватория города-курорта Сочи, по аналогии с территориями Крымского полуострова.

5. ЦЕЛЕВОЕ ВИДЕНИЕ И ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

5.1. Цели и задачи развития инфраструктуры яхтенного туризма

Основной целью Концепции является разработка предложений по созданию сети марин в качестве каркаса района интенсивного яхтенного туризма, обеспечивающего условия для безопасного яхтенного туризма и каботажного пассажирского сообщения, и формирование современной комфортной среды, привлекательной для развития яхтенного туризма, внутреннего и въездного туризма.

Целевое видение Концепции сформировано в соответствии с целями Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, в соответствии с распоряжением Правительства РФ от 20.09.2019 № 2129-р):

комплексное развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации за счет создания условий для формирования и продвижения качественного туристского продукта, конкурентоспособного на внутреннем и мировом рынках;

усиление социальной роли туризма, увеличение доступности услуг туризма, отдыха и оздоровления для всех жителей Российской Федерации.

А также целями Стратегии социально-экономического развития Краснодарского края до 2030 года (Закон Краснодарского края от 21.12.2018 № 3930-КЗ):

создание глобально конкурентоспособного всесезонного инновационного санаторно-курортного и туристского центра, играющего ключевую роль в обеспечении устойчивого воспроизводства человеческого потенциала России, лидера российского туристического рынка, в том числе развитие Краснодарского края, как центра пляжного и морского туризма, крупнейшего российского центра круизного туризма на Черном море.

В рамках данной цели Стратегии предусмотрено решение задачи:

сохранение существующих пляжных территорий, формирование и комплексное развитие новых пляжных и прибрежных территорий с высоким уровнем благоустройства (в том числе создание яхтенных портов-марин).

В этой связи целями настоящей Концепции определены:

- оценка потребности в инфраструктуре для развития яхтенного и других видов морского туризма и вдольберегового пассажирского морского сообщения;
- определение на Азово-Черноморском побережье оптимальных мест размещения марин с учетом сложившейся урбанизации, естественного режима береговой зоны и хорошей морской практики судоходства в Черном и Азовском морях;
- увеличение инвестиционной привлекательности береговой зоны, основанное на новых принципах создания рекреационных объектов;
- создание конкурентоспособного района интенсивного яхтенного туризма.

Целью реализации Концепции является достижение следующих результатов:

1. Градостроительство:

- повышение уровня обеспечения градостроительной безопасности прибрежных урбанизированных территорий;
- предупреждение бессистемной застройки прибрежной территории;
- создание района интенсивного яхтенного туризма как элемента Средиземноморского морского туризма;
- развитие периферийных районов побережья.

2. Архитектура и благоустройство:

- изменение архитектурного облика береговой зоны внесением принципиально новых транспортно-рекреационных комплексов;
- качественное изменение среды прибрежных территорий.

3. Берегозащита и рекреация:

- оптимизация берегозащитных сооружений;
- создание комфортных рекреационных общественных пространств – набережных, парков и пляжей;
- трансформация депрессивных территорий в современную привлекательную курортную среду.

4. Экономика и инвестиционная привлекательность:

- повышение привлекательности региона для туристов широкого спектра интересов и запросов;
- привлечение инвестиций на побережье;
- увеличение налогооблагаемой базы и налоговых поступлений в бюджеты различных уровней;
- стимулирование развития новых отраслей промышленности в регионе;
- увеличение гостиничной емкости морской курортной зоны.

5. Транспортная доступность:

- обеспечение возможности комфортного и безопасного вдольберегового морского пассажирского сообщения;
- возможность использования разнообразных типов судов различного назначения.

6. 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.

7. Экология

- оздоровление территории побережья и приурезовой акватории;
- позитивное влияние на литодинамику побережья;
- позитивное влияние на развитие оседлого биоценоза.

Основные задачи Концепции:

- стимулирование совершенствования нормативно-правового регулирования в сфере яхтенного туризма с учетом тенденций развития индустрии яхтенный туризма;
- разработка системных мер федеральной и региональной поддержки реализации представленных концептуальных и программных решений;
- демонстрация заинтересованности государства в привлечении инвестиций;
- интеграция концептуальных решений в комплексное развитие береговой зоны Черного и Азовского морей Краснодарского края.

Предполагается, что проектирование объектов, а также обеспечение площадок строительства необходимой инженерно-коммунальной инфраструктурой предполагается осуществить за счет средств бюджета Краснодарского края, строительство гидротехнических сооружений и создание искусственных земельных участков для размещения инфраструктуры марин – за счет средств федерального бюджета, создание объектов и сферы обслуживания и отдыха – за счет внебюджетных источников.

В соответствии с задачами настоящей концепции, маркетинговые цели можно разделить на две ключевые группы:

- привлечение инвесторов для участия в строительстве яхтенной инфраструктуры;
- привлечение крупных резидентов в новые марины и порты;
- позиционирование Краснодарского края как крупного международного центра яхтенного туризма.

Можно выделить три основных этапа реализации маркетинговой политики в рамках настоящей Концепции:

I этап – маркетинг инвестиционных проектов.

Характер коммуникаций: b2b. Целевая аудитория: крупные инвесторы (банки, инвестиционные кампании, субъекты крупного бизнеса). Каналы коммуникации: инвестиционные форумы, выставки, конференции, деловые издания и электронные СМИ.

II этап – маркетинг инфраструктуры.

Характер коммуникаций: b2b. Целевая аудитория: операторы портов, яхтенных марин и яхт-клубов (в том числе международные), дистрибьютеры мировых производителей яхт и катеров. Каналы коммуникации: специализированные форумы, выставки, конференции, специализированные СМИ и интернет-сайты, туристические события: регаты, фестивали.

III этап – маркетинг туристических продуктов.

Характер коммуникаций: b2c. Целевая аудитория: туроператоры и турагенты, яхтсмены (как любители, так и профессионалы), массовая аудитория любителей морского отдыха и путешествий. Каналы коммуникации: СМИ и интернет-сайты (путешествия, life-style), туристические выставки и форумы, презентации, информационные и пресс-туры, туристические события: регаты, фестивали.

Таким образом, основной целью Концепции станет обоснование системы организации яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье

Краснодарского края и размещения марин с учетом потребности в инфраструктуре для развития яхтенного и других видов морского туризма, а также уже ведущихся работ по реализации инвестиционных проектов по строительству яхтенных марин.

5.2. Стратегическое видение развития инфраструктуры яхтенного туризма, как одного из приоритетных направлений туризма в Краснодарском крае

При разработке концептуальных предложений по размещению марин в увязке с существующей 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. Такими являются марины Порт-Камарг и Антиб (Франция), Ванкувера (Канада), Океанская марина в Саутгемптоне (Великобритания) и многие другие. Во многих городах с исчерпанными традиционными возможностями привлечения инвестиций в реконструкцию центрального ядра или развития периферийных районов, марины стали единственным, но весьма эффективным выходом из тупиковых ситуаций. Предметом гражданской гордости отдельных территорий может быть масштаб современного развития водных пространств и гармоничного сочетания объектов с городским ландшафтом и природой. Это показывает, что местные власти 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 ясно 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 и систематизации исходных требований по расширению функциональных возможностей и, защите территорий, архитектурному облику и инженерной инфраструктуре, с учетом 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 видеоэкологичности (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. Крайне желательно создание в структуре новой застройки озелененных пространств общего пользования.

3. Принцип оптимального насыщения территории. Объекты марин должны предоставлять рекреантам максимальный комфорт и спектр сервисных услуг. Для этого необходимо наиболее эффективно использовать существующий рельеф и создаваемые искусственные территории и акватории.

4. Принцип универсальности сооружений. Здания и сооружения марин должны быть многофункциональны, что позволит рационально использовать территорию. Целесообразно использовать 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 разделенные 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 территории.

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).

Одновременно будет решена одна из важнейших задач – обеспечение возобновления и безопасного функционирования вдольберегового морского пассажирского сообщения. Для этого в маринах должны быть предусмотрены пассажирские терминалы линий местного и междугороднего сообщения со специализированными причальным фронтом.

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.

Если оценивать экономический эффект только от стоянки яхт, то, при средней стоимости стоянки 15-ти метровой яхты в марине в течении года ~ 800 тысяч руб, при 80% заполнении марин общая сумма по АЧБ может составить ежегодно более 7 миллиардов рублей.

Кроме того, на искусственной территории каждой марины может быть возведена коммерческая недвижимость сервисно-досугового назначения (отели, торгово-развлекательные объекты, общепит и пр.), обеспечивающие возвратность инвестиций в строительство.

Следует отметить, что размещение марин возможно только в подходящих для этого местах. Игнорирование литодинамических процессов в береговой зоне может привести к катастрофическим размывам берегов и потере пляжей.

Реализация проектов по созданию современных марин также должно быть нацелено на комплексное стратегическое развитие прибрежного города, включая:

- создание в городской среде принципиально новых градообразующих объектов;

- повышение конкурентоспособности города и привлекательности для проживания;

- привлечение внимания российских и зарубежных бизнесменов – судовладельцев;

- интенсификация развития индустрии туризма;

- создание условий для приобретения и содержания катеров и яхт местными судовладельцами;

- развитие транспортной системы города без увеличения нагрузок на существующую дорожную сеть;

- повышение инвестиционной привлекательности территории;

- создание привлекательных условий для компаний, работающих в области чартера, брокеража и недвижимости;

- увеличение гостиничную емкости при высочайшей конкурентоспособности отелей марин по сравнению с традиционными отелями.

Благодаря реализации предложенных концептуальных решений будет достигнута значительно более быстрая, простая и комфортная доступность как Российского побережья для зарубежных яхт, так и для российских яхт, следующих в Средиземное море и обратно.

5.3. Концептуальные предложения по созданию районов интенсивного яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье

На основании анализа фактических условий естественного режима береговой зоны, с учётом текущей и перспективной урбанизации береговой зоны Азово-Черноморского побережья России, а также международного опыта создания районов интенсивного яхтенного туризма на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края Концепцией предусмотрено функционирование 23 марин, общей вместимостью ориентировочно около 10000 стояночных мест:

- на побережье Черного моря – 19;
- на побережье Азовского моря – 4.

Из них действующая марина «Сочи Гранд Марина» на 300 стояночных мест и Имеретинский порт на 70 стояночных мест, в эксплуатации с 2014 года. Марина «Порт Геленджик» на 250 стояночных мест и марина «Русское море» в Туапсинском районе – в стадии строительства.

Предлагаемые концепцией Марины позволят сформировать каркас района интенсивного яхтинга. При этом возможно создание и других марин, что позволит дополнительно повысить привлекательность береговой зоны края, доступность отдельных участков берега и станет стимулом для их развития и реновации.

Таблица – Перечень действующих и создаваемых марин и морских рекреационных комплексов

№ п/п	Наименование населенного пункта или места дислокации (по схеме)	Рабочее наименование Марины	Тип Марины	Вместимость, мест (всего, без разбивки по типоразмерам)
1.	ТФЗ Сириус, порт Имеретинский	Имеретинский порт	базовая	70 (в эксплуатации, марина 2-го поколения)
2.	г. Сочи, Адлер	Южный риф	гостевая Марина-деревня	600-800
3.	г. Сочи, порт Сочи	Сочи Гранд Марина	гостевая, круизный	300 (в эксплуатации, марина 2-го поколения)
4.	г. Сочи, Головинка	Каньон Прохладный	гостевая	250
5.	г. Сочи, Лазаревское	Лазаревская	гостевая	600
6.	г. Сочи, Совет-Квадже	Водопадная	гостевая	380
7.	Туапсинский район, Небуг, Майский	Майская	Гостевая	300
8.	Туапсинский район, п. Ольгинка	Русское море	гостевая	100 (в строительстве, марина 3-го поколения)
9.	Туапсинский район, п. Джубга	Джубга	гостевая	500
10.	г. Геленджик, п. Архипо-Осиповка	Архипо-Осиповка	гостевая	100-200
11.	г. Геленджик, с.Криница	Бетта	гостевая	300

12.	г. Геленджик, порт Геленджик	Порт Геленджик	базовая	250 (в строительстве, марина 3-го поколения)
13.	г. Геленджик	Голубая бухта	гостевая	300
14.	г. Геленджик, п. Кабардинка	Мыс Дооб	гостевая	100-200
15.	г. Новороссийск, порт Новороссийск	Новороссийская	гостевая, круизный	500
16.	г. Новороссийск, Алексино	Алексино	базовая	1 000
17.	г. Анапа, с. Большой Утриш,	Большой Утриш	гостевая	200
18.	г. Анапа	Марина-парк Высокий берег	базовая	480
19.	г. Анапа, ст. Благовещенская	Фортуна	гостевая	100-200
20.	Темрюкский район, ст. Голубицкая	Полуостров Тамань	базовая	150
21.	Славянский район, хут. Верхний, территория урочище Кучугуры	Жемчужина Азова	гостевая	100
22.	Приморско-Ахтарский район	Порт Приморско-Ахтарска	базовая	300
23.	Ейский район, г. Ейск	п. Морской	гостевая	100-150
Всего			23 марины	7000 - 7600

С учётом того, что Черноморское побережье края более востребовано с точки зрения, как внутреннего, так и въездного туризма, Концепцией предусматривается этапность реализации.

0 этап – реализация проектов по созданию комплекса береговой инфраструктуры в морском порту Геленджик, включая создание марины на 250 мест и марины в п. Ольгинка Туапсинского района на 100 стояночных мест.

I этап - создание 6 пилотных марин на Черноморском побережье.

II этап – создание 9 марин на Черноморском побережье.

III этап - создание 4 марин на Азовском побережье.

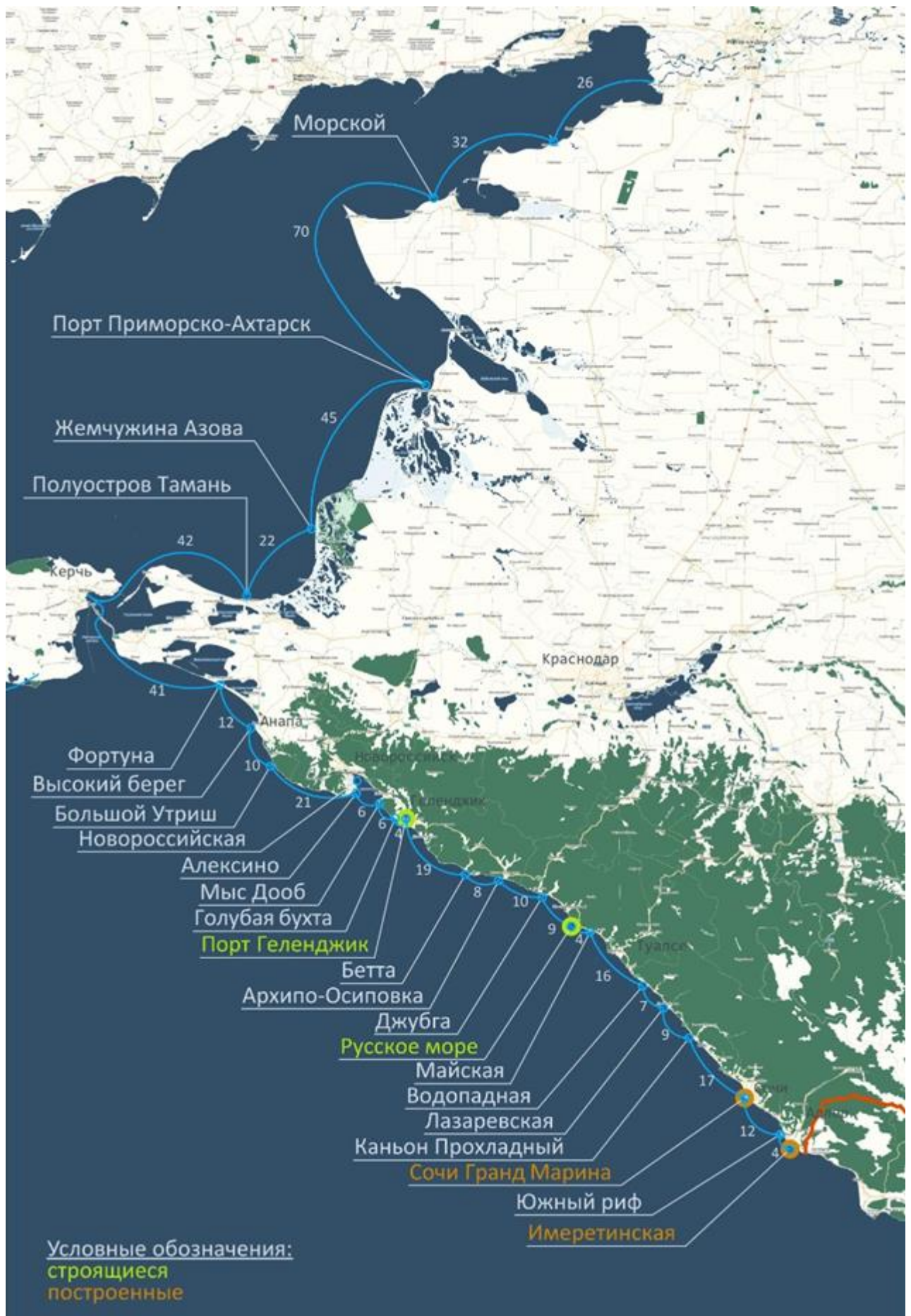


Схема дислокации марин на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края

Таблица – Пилотные проекты марин и морских рекреационных комплексов
в составе I этапа реализации

№№ п/п	Рабочее наименование марины	Тип марины	Вместимость стояночных мест	Площадь искусственной территории, га	Общая площадь зданий, кв.м.	Количество номеров в отелях	Ориентир овочная стоимость строитель ства марины/, млрд. руб.
1.	Южный риф	Базовая	350	100	1 800 000	10 000	260
2.	Каньон Прохладный	Гостевая	250	14	215 000	1 700	30
3.	Водопадная	Гостевая	350	8	125 000	900	30
4.	Джубга	Гостевая	500	20	400 000	3 000	120
5.	Бетта	Базовая	400	6	100 000	500	25
6.	Большой Утриш	Гостевая	195	-	-	-	5
ВСЕГО			2045	148	2 640 000	16100	470

Эскизные проекты и предлагаемые характеристики марин I этапа



Марина «Южный риф», Адлерский район г. Сочи



Марина «Каньон Прохладный», мкр. Головинка, Лазаревский район г. Сочи



Марина «Водопадная», мкр. Голубая дача, Лазаревский район г. Сочи



Марина «Джубга», Туапсинский район



Марина «Бетга», с. Криница, Пшадский сельский округ, МО Геленджик



Марина «Большой Утриш», с. Большой Утриш, г. Анапа

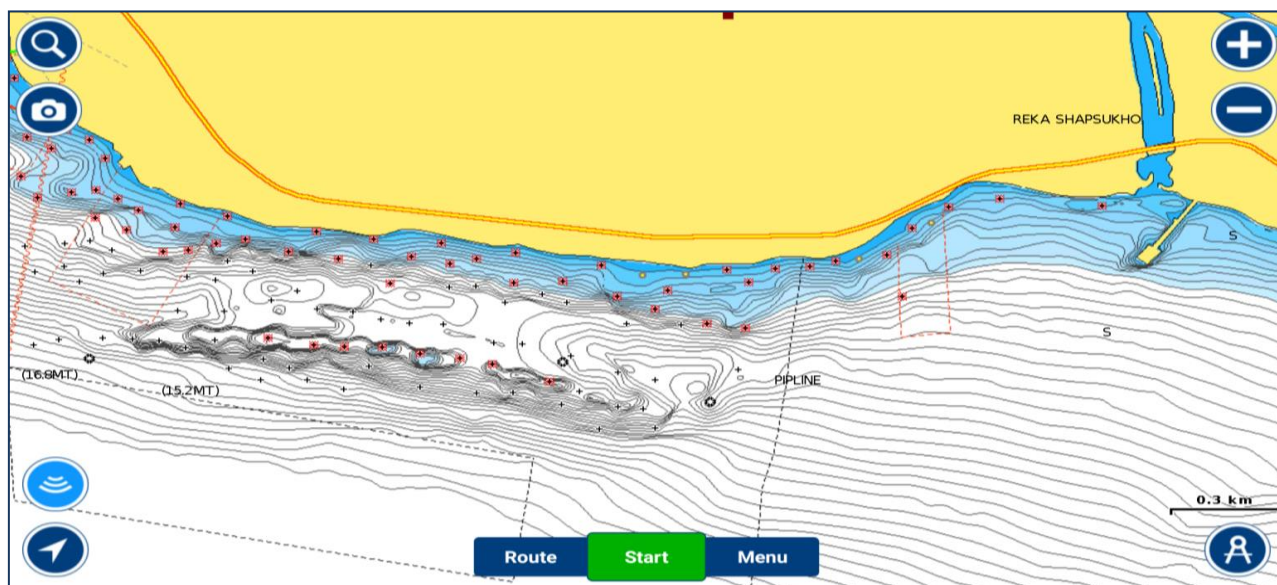
Строительство указанных объектов на территории Краснодарского края повысит конкурентоспособность Азово-Черноморского побережья России на международном туристском рынке в качестве единого туристско-рекреационного кластера, а бюджеты всех уровней получают дополнительные доходы от их функционирования, так как одно стояночное место для яхты создает два новых дополнительных рабочих места в смежных отраслях.

5.4. Оптимизация конструктивно-компоновочных решений марин с учётом специфики местных условий

При разработке концептуальных идей по проектированию марин чрезвычайно важно определить оптимальные конструктивно-компоновочные решения основных элементов марин, зависящие прежде всего от условий естественного режима побережья.

И если для марин на побережье Азовского моря в отдельных случаях вынос причального фронта в море будет оптимальным из-за отмелости приурезовой акватории, то на Черноморском побережье создание искусственной территории целесообразно из-за отсутствия свободных прибрежных территорий или сложности освоения обрывистого прибрежного берегового уступа (клифа). В отдельных случаях созданию эксплуатационных глубин у причалов планируемой акватории могут препятствовать выходы прочных скальных пород (выклинивания бенча), что делает более целесообразным вынос оградительных и причальных сооружений на оптимальные глубины вместо производства дорогостоящих дноуглубительных работ.

Кроме того, решения могут быть продиктованы особенностями рельефа подводного склона. Например, представленные в настоящей Концепции планировочные решения по марине Джубга продиктованы наличием в прибрежной зоне скальной подводной гряды, которую целесообразно использовать как природное основание для оградительного волнолома:



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

а) марина должна обеспечивать удобную и безопасную эксплуатацию и стоянку катеров и яхт при любых погодных условиях;

б) территория МРК должна обеспечивать размещение комплекса зданий и сооружений, соответствующих назначению марины по спектру предоставляемых услуг;

в) строительство марины должно производиться с минимально возможным изъятием городских земель в наиболее осваиваемой (и, соответственно, наиболее ценной) прибрежной зоне;

г) строительство марин и МРК должно сводить к минимуму потери пляжной территории, дефицит которой города испытывают уже сегодня.

Одним из важнейших условий выбора мест для размещения марин в наиболее ценной береговой зоне является сложившаяся структура города и тенденции его развития.

Современные марины из склада плавсредств на воде превращаются в самостоятельные объекты туризма и рекреационного отдыха. Становясь своеобразным культурно-деловым центром, марины функционируют круглогодично в активном режиме, что значительно снижает влияние сезонности на их экономическую эффективность. Универсальность и насыщенность марин должно давать возможность полностью удовлетворять потребностям не только традиционного туризма, но и наиболее перспективным направлениям – событийного конгрессного туризма.

При проектировании марин на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края необходимо учитывать требования ГОСТ Р 57618.2-2017 «Инфраструктура маломерного флота. Яхтенные порты. Общие требования (Переиздание)». Составляющими элементами современной марины, являются технологический комплекс, комплекс по оказанию дополнительных услуг.

Объектами, входящими в технологический комплекс яхтенного порта, являются:

- комплекс причальных сооружений;
- комплекс по ремонту;
- сервисный комплекс;
- комплекс по обслуживанию экипажей;

Инфраструктура технологического комплекса включает следующие объекты:

- оградительные и берегоукрепительные сооружения;
- служебно-вспомогательные здания, сооружения и устройства;
- инженерные сети, средства связи, охранные средства;
- внутрипортовые подъездные автомобильные дороги;
- служебно-вспомогательные причальные сооружения судов;
- аварийно-спасательный комплекс.

Комплекс по оказанию дополнительных услуг экипажам малых судов и их гостям включает в себя:

- объекты проживания;
- объекты питания;
- объекты туристического сервиса;
- чартерные суда и прокатные плавсредства;
- суда яхтенного порта;

- центр по обучению управлению судами и других плавсредств;
- спортивно-оздоровительный и развлекательный комплекс;
- автостоянки.

При этом при проектировании и создании марин на территории Краснодарского края должны учитываться ряд особенностей, дополнительных объектов наполнения марин, отличающих их от аналогичных объектов селитебной или рекреационной среды.

Акватория. Важно, чтобы в центре внимания была акватория марины. Именно наличие яхт на воде отличает ее от всех других многоцелевых рекреационных комплексов. Посетители должны иметь возможность видеть яхты, любоваться ими и, возможно, вдохновиться идеей стать владельцем или совершить хотя бы небольшое путешествие на одной из них. Должно быть возможным наблюдение за швартовными операциями и маневрами яхт, необходимо обеспечить обход вокруг всей территории комплекса вдоль акватории.

Посетители. Немногие марины являются привлекательными для туристов сами по себе. Некоторые элементы, такие как морские музеи и исторические корабли, могут привлечь туристов, но обычно посетители комплексов на воде приезжают туда по другим причинам, возможно, визит в марину - это только часть путешествия в данный район. Имея свободное время, транзитные посетители делают покупки или посещают другие достопримечательные места, посетители спортивно-зрелищных или концертно-театрализованных мероприятий могут пойти взглянуть на современные или исторические корабли и пообедать в ресторане с видом на яхты. Такие посетители стремятся провести время в качественно-нетрадиционной интересной обстановке. Посещение марин индивидуальными туристами предполагает особую специфику функциональной организации комплекса, но в то же время перед проектировщиками стоят и более общие задачи.

Из этого следует, что нужно найти компромиссные проектно-программные решения, которые могли бы удовлетворить не только приезжих туристов, но и местных жителей, желающих проводить время в необычном, привлекательном и удобном для посещений месте. При рациональном подходе к программному насыщению марина становится местом массового времяпровождения «клубного» типа.

Гостиницы. Проживающий в любом номере гостиницы в марине постоялец видит под своими окнами акваторию с яхтами. Возможно, в такой обстановке в гостинице целесообразен очень специфический интерьер в корабельном или яхтенном стиле.

В отличие от обычной гостиницы, в непосредственной близости от апартаментов должны находиться предприятия общественного питания различного уровня, культурно-досуговые объекты (музеи, видео-кинотеатры, дискотеки, спортзалы и пр.), специализированные и тематические магазины, офисы туристических и чартерных компаний и многое другое, отвечающее практически любым запросам яхтсменов, постояльцев и посетителей комплекса. Такая система обладает необычайно притягательной силой для рекреантов.

Сочетание необычных видовых качеств яхтенного антуража и широкого спектра объектов на территории марины вызывает приток туристов с самыми разнообразными интересами, и гостиницы марины всегда имеют заполняемость, значительно превышающую сезонную загрузку городских отелей.

Магазины. Магазины в марине должны соответствовать идее покупок на отдыхе, мотивом посещения данного места не является желание посетителя купить что-либо определенное. Покупки, которые делаются здесь, не являются покупками товаров длительного пользования или предметами потребления. Покупатель-турист ожидает увидеть что-либо доступное, изобретательное, развлекательное, интересное, соблазнительное, и покупки для него второстепенны.

Покупки на отдыхе, таким образом, это утонченная форма покупок «витринных». Такие покупки предпринимаются как нерядовые покупки - для того, чтобы «убить» время, и на природу таких покупок влияет тип магазинов и окружающая атмосфера.

Магазины и салоны должны быть специфическими и предлагать специализированные транспортные средства и сопутствующие товары, тематические сувениры, специальную или стилизованную одежду, и так далее.

Рестораны. Рестораны и кафе должны быть неотъемлемой частью любой марины, претендующей на современный уровень. Иногда блюда нетрадиционной кухни или специализированные рестораны сами по себе представляют точку притяжения или дополнение к какому-либо тематическому маршруту. Места общепита важны и как место встреч и как средство, вдохновляющее посетителей провести больше времени в марине. Это значит, что отдельные посетители и группы туристов могут воспользоваться более чем одним из предложенных развлечений.

Музеи. Наличие тематических морских музеев, в т.ч. на судах, служит магнитом, притягивающим публику в комплексы марин. Они органично вписываются в развлекательные аттракционы марин. Если обратиться к зарубежному опыту, то только историческое судно «Великобритания», стоящее в марине в Бристоле, привлекает около 125 тысяч посетителей ежегодно. Музей исторического судна королевского флота «Васа» в Осло – самый посещаемый музей Скандинавии.

Рядом с территорией марины в г. Виктория (о. Ванкувер, Канада) находятся сразу три музея – исторический колесный пароход времен освоения Аляски, музей восковых фигур и Национальный историко-краеведческий музей.

Это означает, что музеи и галереи должны использоваться как эффективное средство привлечения туристов и их следует рассматривать в сочетании с другими объектами, притягивающими посетителей в марину. Даже при отсутствии древних судов в качестве экспонатов можно использовать списанные боевые, технические и любые другие корабли, произведя их соответствующее переоборудование в музей. Отечественным аналогом может служить крейсер Михаил Кутузов, стоящий у набережной г. Новороссийска и привлекающий более 70 тыс. туристов ежегодно.

Многофункциональные трансформируемые комплексы. В состав марины необходимо включать спортивные сооружения и объекты культурного назначения, которые целесообразно объединять в многофункциональные трансформируемые комплексы. Эти сооружения могут быть использованы для проведения спортивно-выставочных и концертно-театрализованных зрелищных мероприятий, что делает такой комплекс весьма эффективным постоянно действующим сооружением.

При этом, как показывает статистика, например, выставочных мероприятий, на каждый оплаченный на выставке евро, специально приехавший на нее посетитель или представитель экспонента тратит в этом месте на другие цели 7 евро. Деятельность такого многофункционального комплекса, помимо прямых доходов и налогов с них, стимулирует приток средств в другие сервисные предприятия марины и региона.

События. Наличие водной акватории, приятная окружающая среда и пространство делают марину оптимальным местом для проведения мероприятий различного уровня – регат, спортивных соревнований и сборов, бот-шоу, симпозиумов и конгрессов. Если соревнования по парусному и водномоторному спорту очевидны, то проведение парадов и карнавалов, соревнований по другим видам спорта, всевозможных выставок-продаж, *mise*-мероприятий, празднично-массовых мероприятий и фейерверков должно стать дополнительным стимулом для привлечения туристов.

Спорт. Марины нового поколения отличает активная деятельность в области водных видов спорта: парусного (во всех его разновидностях), воднолыжного, водномоторного, дайвинга и т. д. с туристами и различными социальными слоями населения как на коммерческой, так и на благотворительной основе.

Организация и проведение на базе марины крупных международных соревнований активно улучшает ее экономику в данный момент и в перспективе, поскольку наиболее эффективно осуществляет рекламу через участников соревнований, зрителей, средства массовой информации.

Особое внимание необходимо уделить детскому и подростковому спорту, проведению различных соревнований, в том числе для маломобильных групп населения.

Вода – как элемент архитектурной композиции. Открытая поверхность акватории марины также является весьма важным элементом пространственной композиции. Она создает открытое пространство, необходимое для восприятия архитектурных объектов, формирующих среду набережной, а отражения в воде элементов морского антуража придают пространству торжественность и легкость – черты. Главенствующее значение зеркала воды в композиции комплекса подчеркивается схемой гидротехнических сооружений и набережной вдоль причального фронта, которая позволяет зрителю оценить неповторимое своеобразие каждого участка и идентифицировать свое местоположение в структуре комплекса.

Сбалансированный учет всех вышеперечисленных аспектов при проектировании марин может сделать их одними из самых популярных мест в

курортных территориях Краснодарского края как для местного населения, так и для туристов. Кроме того, это повысит имиджевую составляющую, вызовет приток инвестиций в активную трансформацию окружающей территории, что в целом благоприятно отразится на экономике и внешнем облике городов.

5.5 Создание современной инфраструктура яхтенного туризма в крае как основы развития водных видов спорта

Создание единого туристического кластера и оптимальной инфраструктуры яхтенного туризма и транспорта на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края, положительно повлияет на популяризацию и развитие парусного спорта и даст возможность увеличить количество занимающихся детей и любителей водных видов спорта.

С целью развития и популяризации водных видов спорта, подготовки спортивного резерва, формирования спортивной сборной Краснодарского края, организации и участия в соревнованиях по парусному спорту на территории Краснодарского края функционируют государственное бюджетное учреждение Краснодарского края «Центр олимпийской подготовки по парусному спорту», государственное бюджетное учреждение Краснодарского края «Центр олимпийской подготовки водных видов спорта» и официально аккредитованная Общественная организация «Федерация парусного спорта» Краснодарского края (далее – Федерация).

На территории Краснодарского края открыто 8 отделений по парусному спорту, в которых на 1 января 2021 года под руководством 32 тренера занимается – 765 человек. Парусный спорт культивируется в городах-курортах Анапа, Сочи, Геленджик, городах Новороссийск, Краснодар, Туапсинском, Темрюкском, Приморско-Ахтарском и Ейском районах

Также осуществляют деятельность следующие частные парусные клубы: детский парусный клуб SAIL IN SOCHI г. Сочи, парусный клуб «Abrau-Sailing»

пос. Абрау-Дюрсо, яхт-клуб «Торнадо» пгт. Новомихайловский, яхт-клуб «Парус» г. Краснодар.

В настоящее время взаимодействие с частными яхт-клубами осуществляется по следующим направлениям:

размещение материальной части на охраняемой территории яхт-клубов во время проведения тренировочных мероприятий и соревнований;

предоставление специальных средств для подъема и спуска на воду катеров обеспечения безопасности;

предоставление помещений, необходимой оргтехники, катеров и яхт для работы судейских бригад во время проведения соревнований и судейских семинаров.

Развитие яхтенной инфраструктуры в Краснодарском крае создаст возможности для организации и проведении в крае ежегодно не менее 20 спортивных мероприятий различного уровня, в том числе муниципального, регионального, межрегионального, всероссийского и международного уровней.

Также при создании марин вдоль Азово-Черноморского побережья в рамках реализации инвестиционных соглашений необходимо предусмотреть мероприятия по созданию инвесторами детских парусных школ.

5.6 Улучшение транспортной доступности курортных территорий: каботажное (вдольбереговое) пассажирское сообщение

До 1990 года на Черноморском побережье России осуществлялось морское вдольбереговое пассажирское сообщение:

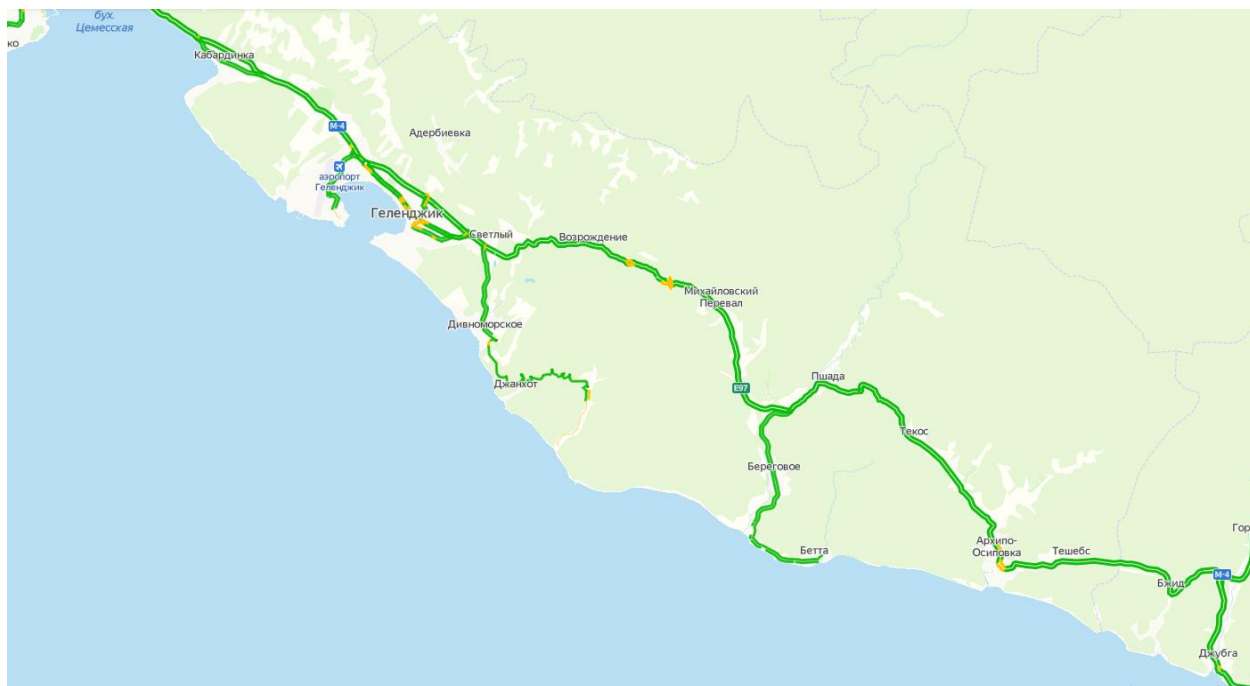
- между портовыми городами Черноморского побережья Кавказа и Крыма – быстроходными судами на подводных крыльях типа «Комета»;
- внутригородское, между портами базирования и причалами населённых пунктов удалённых районов – водоизмещающими пассажирскими прогулочными судами типа «Аркадия», «Радуга», «Александр Грин» и другими, а также быстроходными маломерными судами «КС», «Волга» и «Невка».

На текущий момент на Азово-Черноморском побережье Российской Федерации полностью утрачено и фактически отсутствует морское каботажное (вдольбереговое) пассажирское сообщение, необходимость которого сегодня очевидна и актуальна. На Черноморском побережье Крыма осуществляется регулярное морское пассажирское сообщение скоростными судами на подводных крыльях типа «Комета 120М» (проект 23160) пассажироместимостью 120 человек на линии Ялта – Севастополь. На Черноморском побережье Кавказа (Краснодарского края) регулярного морского пассажирского сообщения нет.

В настоящее время, после завершения реконструкции портов Сочи, Геленджик и Новороссийск, возможно восстановление пассажирского сообщения по следующим направлениям:

- международное – с портами других стран Черноморского бассейна;
- каботажное – между российскими портами на Черном море;
- каботажное межрайонное (пригородное) – между портопунктами и маринами береговой зоны.

Черноморское побережье Краснодарского края расположено на западных отрогах Главного Кавказского хребта, т.е. на сложном предгорном рельефе. По этой причине протяжённость автомобильных дорог, связывающих между собой приморские города и посёлки, превышает географические расстояния между населёнными пунктами в среднем в полтора-два раза. При этом расстояние между ними по морю значительно меньше.



Например, расстояние по автодороге Архипо-Осиповка - Бетта – 36 км, по морю – 11 км (6 морских миль). Расстояние по автодороге от Дивноморского до Криницы – 43 км (в т.ч. один горный перевал), по морю – 24 км (13 морских миль). Расстояние по автодороге от Джанхота до Джубги – 80 км, по морю – 50 км (27 морских миль). Соответственно, время в пути между прибрежными населёнными пунктами по морю на скоростных судах иногда меньше, чем на автотранспорте по автомобильной дороге, особенно в период летней загрузки магистрали М 4 «Дон».

Следовательно, морской транспорт по сравнению с автомобильным в период курортного сезона является предпочтительным по скорости и комфорту перемещения, одновременно предоставляя возможность совершения увлекательной и зрелищной морской прогулки.

Для организации каботажного морского сообщения необходимо наличие трёх составляющих, даже без одной из которых эффективное и безопасное прибрежное судоходство невозможно или крайне затруднительно – флот, инфраструктура (причальный фронт в местах судозаходов) и база для стоянки и хранения, технического обслуживания и ремонта флота.

Для организации междугородного и пригородного морского пассажирского каботажного сообщения в соответствии с Концепцией необходимо решение следующих задач:

1. Приобретение флота судов различных типов – скоростных (судов с динамическими принципами поддержания – на подводных крыльях, экранопланов, судов с малой площадью ватерлинии и глиссирующих) для междугородных маршрутов, и водоизмещающих – для пригородного сообщения.

2. Создание или реконструкция причальной инфраструктуры в пунктах маршрутов следования судов, которая сможет обеспечить безопасность стоянку судов у причалов и производство посадки/высадки пассажиров.

3. Создание базы по ремонту, техническому обслуживанию и отстою каботажного флота.

Вопросы приобретения и эксплуатации судов каботажного флота сегодня несложно решить при наличии соответствующего финансирования. Причём возможно приобретение судов не только зарубежного, но и отечественного производства. Российские судостроительные компании в последние годы представили на рынок современные качественные, комфортные и конкурентоспособные пассажирские суда для прибрежного судоходства, которые они готовы поставить на серийное производство.

Для организации прибрежного пассажирского судоходства необходимо создание инфраструктуры, обеспечивающей возможность подхода судов к берегу и осуществление безопасной посадки/высадки пассажиров. Это возможно только при наличии защищённого от внешнего воздействия причального фронта. Такой причальный фронт может быть создан на акватории действующих портов, строящихся и планируемых специализированных яхтенных марин, и в виде рейдовых причалов портопунктов, акватория которых должна обеспечивать безопасную стоянку судов при состоянии моря, допускающем их навигацию.

В связи с ликвидацией базы обслуживания судов прибрежного сообщения в порту Сочи, необходимо создание новой, обслуживающей всю черноморскую береговую зону Краснодарского края. Размещение этой базы возможно не в любом месте, т.к. такой объект представляет собой значительное по площади территории и акватории промышленно-транспортное предприятие, снижающее рекреационный потенциал курортных городов. Представляется рациональным размещение базы на территориях и акваториях портов Новороссийск и Туапсе как с точки зрения формирования оптимальных маршрутов судов, так и для минимизации пробега судов без коммерческой загрузки. С учётом особенностей освоения береговой зоны Цемесской бухты, её климатических особенностей и функционального зонирования, целесообразно размещение такой базы в северо-восточной части бухты – на территории и акватории Новороссийского судоремонтного завода, или юго-восточнее. Для размещения эллингов и судоремонтной базы малого каботажного флота нужна территория ориентировочной площадью 4 га и причальным фронтом протяжённостью минимум 200 м.

Стоит отметить, что Морской коллегией при Правительстве РФ в 2019 году дан ряд поручений по подготовке государственной программы создания инфраструктуры прибрежного судоходства и яхтенного туризма.

На первом этапе восстановления морского пассажирского сообщения на линии Сочи – Новороссийск (Сочи – Анапа) необходимо обеспечить регулярное сообщение между портами Сочи – Новороссийск с заходами в порты Туапсе и Геленджик на быстроходных пассажирских судах вместимостью 100-150 человек, соответствующих по своим техническим характеристикам условиям района навигации. Важно, чтобы в современных условиях это были суда российского производства.

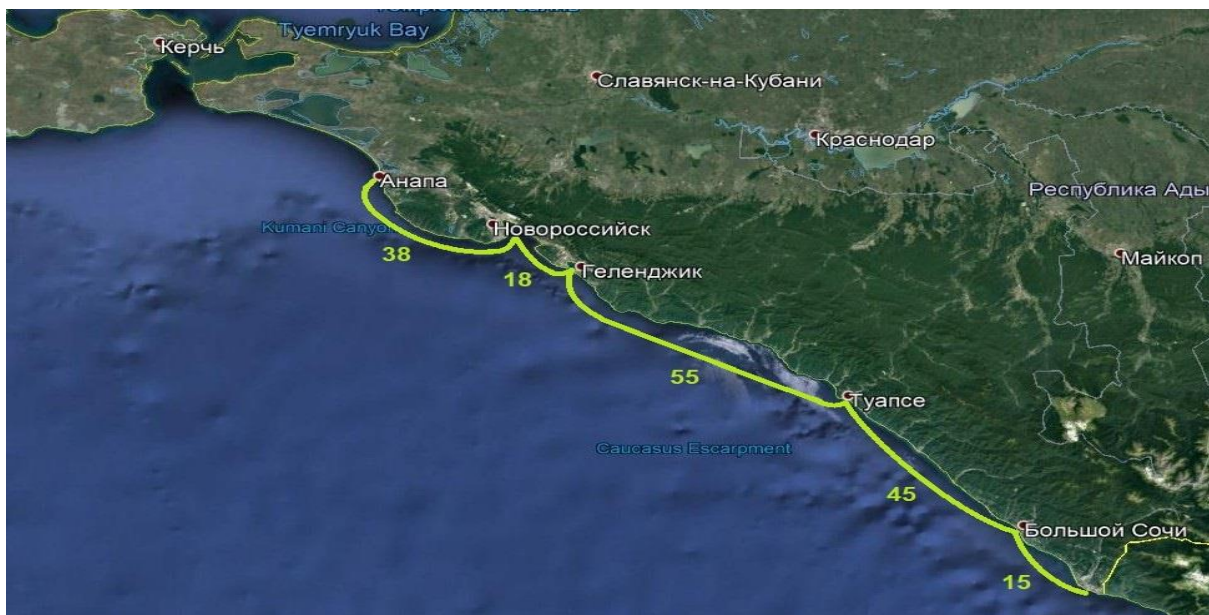


Рисунок - Расстояния между портами Черноморского побережья Краснодарского края, (морских миль)

Это должны быть пассажирские суда прибрежного плавания (прибрежным считается такое плавание, при котором суда удаляются от берега на 20-50 миль, переходы между портами составляют до 250 миль), таким образом, чтобы время прибытия судна в следующий портопункт не превышало 2-3 часа и позволяло пассажирам с определенной степенью комфорта сочетать получение услуг морских пассажирских перевозок и морского путешествия.

Суда прибрежного плавания должны иметь мореходные качества, позволяющие им плавать в штормовую погоду, и соответствующими принятой практике обеспечения безопасности по условиям возможности самостоятельного движения (минимум два двигателя и движителя). Поэтому суда с одним двигателем и длиной менее 20 метров не представляются пригодными к использованию.

Из выпускаемых в Российской Федерации и эксплуатируемых в настоящий момент судов прибрежного плавания наиболее соответствующими требованиям по скорости, мореходности и комфорту являются суда типа «Комета 120М» и А-145.



В связи с этим, с мая 2021 года компанией ООО «ВодоходЪ» запущено регулярное морское сообщение между морскими портами Краснодарского края от г. Новороссийск до г. Сочи.

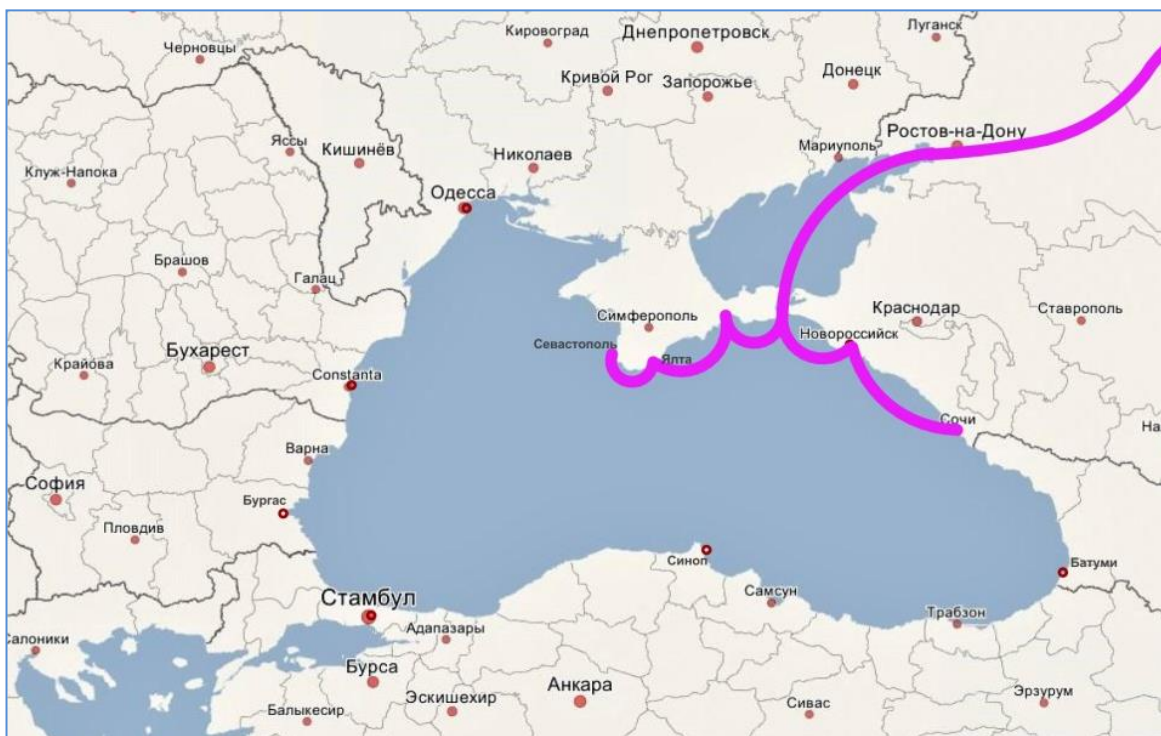
При этом необходимо учитывать, что востребованность каботажного судоходства будет обеспечена только при формировании приемлемых цен для пользователей. С учётом высокой стоимости судов и для организации пассажирских перевозок на судах подобного класса при их низкой рентабельности, их эксплуатации и технического обслуживания, а также весьма больших затрат на создание объектов инфраструктуры, рентабельность каботажного судоходства возможна только при государственной поддержке данного вида предпринимательской деятельности.

В связи с этим, актуальным остается вопрос оказания мер государственной поддержки за счёт средств бюджета субъекта Российской Федерации, в том числе в виде предоставления субсидий организациям, осуществляющими морские перевозки пассажиров.

Вместе с тем, в соответствии с положениями действующего законодательства Российской Федерации исполнительные органы государственной власти приморских субъектов Российской Федерации не наделены полномочиями на оказание за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации мер государственной поддержки, в том числе в виде предоставления субсидий, организациям, осуществляющим морские перевозки пассажиров.

Кроме того, восстановление каботажного сообщения вдоль Азово-Черноморского побережья Краснодарского края позволит соединить курорты Краснодарского края с внутренними водными путями Волги и ее притоков через Азовское море и расположенные на нем порты Темрюк, Приморско-Ахтарск, Ейск, Ростов-на-Дону, а также через Керченский пролив с курортами Крыма. Это даст дополнительный импульс как пассажирскому судоходству, так и круизному туризму на внутрироссийских маршрутах, в том числе с использованием судов класса река-море.

Краснодарский край в целом обладает уникальными возможностями для развития маршрутов река-море. Создание марин на Азовском побережье РФ обеспечит комфортное и безопасное морское сообщение Чёрного и Средиземного морей с внутренними водными путями РФ. Волго-Донской канал соединяя реки Дон и Волгу, обеспечивает возможность организации маршрутов из Москвы через Волгу в Азовское и Черное море или в обратном направлении.



Маршруты река-море относятся к дорогому виду туризма и это в современных экономических условиях приводит к тому, что происходит сокращение объема пассажирских перевозок на туристских линиях. В то же время для маршрутов по схеме «река - море - река» присущи уникальные свойства туристского продукта, которые позволяют в сжатые сроки ознакомиться с неповторимыми природными и историческими местами, а также возможностью проведения туров с различными программами, направленными не только на отдых, но и сочетающие отдых и спорт, деловые поездки-семинары и т. д.

Данное направление туристских маршрутов является перспективным, также с точки зрения возможности привлечения туристов из Москвы и городов Поволжья. В 2020 году при поддержке министерства был организован пилотный маршрут: Ростов-на-Дону – Ейск – Новороссийск – порт Кавказ (Темрюк) – Таганрог – Ростов-на-Дону на новейшем круизном теплоходе «Мустай Карим». Однако, дальнейшее развитие данного направления требует строительства и реконструкции причальной инфраструктуры соответствующего запросам туристов.

6. РИСКИ РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

Риски инвесторов – финансирование разработки предпроектной документации.

Метод исключения – наличие утверждённых программ, документов территориального планирования и целевое резервирование территорий и акваторий под размещение объектов, инвестиционные контракты с инвестором.

Риски РФ, субъектов и муниципальных образований – вероятность остановки реализации проектов в ходе строительства.

Метод исключения – страхование рисков.

Для предупреждения возникновения рисков в реализации Концепции необходимо предпринять следующие меры:

а) исключение возможности нецелевого использования территории и акватории. Отсутствие возможности резервирования участков акваторий под объекты инфраструктуры яхтенного туризма может привести к их использованию под другое назначение.

б) демонстрация заинтересованности государства в привлечении инвестиций в сферу яхтинга путем утверждения Концепции повысит защищённость инвестиций.

в) внесение в законы и нормы РФ, документацию стратегического и территориального планирования изменения, обеспечивающие эффективную реализацию Концепции;

г) рекомендовать практику государственно-частного партнёрства (ГЧП) для строительства марин. Одним из вариантов ГЧП предусмотреть бюджетное финансирование оградительных гидротехнических сооружений, сохраняя государственную собственность на основные гидротехнические сооружения и систему обеспечения безопасности мореплавания.

д) предоставление инвесторам государственной поддержки и налоговых льгот по проектам создания объектов яхтенной инфраструктуры и морских рекреационных комплексов, в том числе путем придания статуса «масштабный» и «одобренный».

7. ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ

Реализация Концепции рассчитана на период до 2030 года и обеспечивается согласованными действиями органов государственной власти, органов местного самоуправления, научных организаций, предпринимательского сообщества Краснодарского края.

Для достижения результатов по реализации Концепции необходимо:

1) разработать, согласовать и утвердить план мероприятий («дорожную карту») по реализации Концепции, а также внести изменения в действующие государственные программы;

2) сформировать нормативно-правовую базу Краснодарского края, по реализации Концепции, а также подготовить предложения по внесению изменений в нормативные правовые акты на федеральном уровне;

3) разработать механизмы реализации Концепции, в том числе прогнозируемые затраты на ее реализацию через федеральные, региональные государственные программы, государственно-частное партнерство, а также затраты на подготовку необходимых проектных и научно-исследовательских обоснований для включения в федеральные государственные программы соответствующих пилотных этапов;

4) реализовать план мероприятий («дорожной карты») Концепции, а также мероприятий государственных программ.

Координацию органов исполнительной и законодательной власти, а также органов местного самоуправления по вопросам реализации Концепции,

мониторинг реализации настоящей Концепции осуществляет министерство курортов, туризма и олимпийского наследия Краснодарского края.

Финансовое обеспечение реализации настоящей Концепции осуществляется за счет бюджетных ассигнований, в том числе предусмотренных на реализацию государственных программ Российской Федерации, а также за счет средств региональных и местных бюджетов и внебюджетных источников.

Органами исполнительной власти края формируются и утверждаются комплексные программы развития в соответствующих сферах, оказывается поддержка приоритетным инвестиционным проектам.

Информация о результатах реализации Концепции подлежит размещению в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Основным механизмом реализации Концепции станет «дорожная карта» план мероприятий, который будет включать как мероприятия по нормативно-правовому регулированию создания и функционирования объектов инфраструктуры яхтенного туризма, так и мероприятия по организации системы управления, внедрению мер государственной поддержки развития яхтенного туризма и прибрежного морского пассажирского сообщения на Азово-Черноморском побережье Краснодарского края.

План мероприятий должен включать следующее:

включение в план реализации Стратегии развития туризма в Российской Федерации на период до 2035 года, и в национальный проект по туризму мероприятий по развитию яхтенного туризма на основании предложений настоящей Концепции, а также подготовку комплекса мер («дорожной карты») по их реализации;

подготовку и внесение в законодательные и нормативно-правовые акты РФ и Краснодарского края, изменений, обеспечивающих эффективную реализацию Концепции, в том числе:

- исключение хозяйственной деятельности по созданию и функционированию яхтенной инфраструктуры из запрещенных видов деятельности в границах первой зоны округа санитарной (горно-санитарной) охраны курортов возможно только путем внесения соответствующих изменений в действующее законодательство как федерального, так и регионального уровня, а именно Федеральный закон № 26-ФЗ, Градостроительный кодекс, Земельный кодекс, документы территориального планирования территорий;

- корректировка первой и второй зон санитарной охраны в части территории реализации проектов яхтенной инфраструктуры, в том числе корректировка границ и режимов округов санитарной (горно-санитарной) охраны, установленные для лечебно-оздоровительных местностей и курортов федерального значения, а также внесение в них изменений Минздравом Российской Федерации (решение утверждается постановлением Правительства Российской Федерации);

- корректировка требований к организации бункеровки (заправка топливом);

- упрощению процедур эксплуатации и плаванию в акватории Черного и Азовского морей яхт и катеров;

- передача компетенций по решению вопросов коммерческого или некоммерческого использования яхт под юрисдикцию налогового законодательства, а не ГИМС или министерства транспорта;

- создание зон, на которых будет отменен пограничный режим для создания межрегионального морского яхтенного кластера (Краснодарский край и республика Крым);

- внедрение гибкой фискальной политики через установление специальных налоговых режимов (по налогу на имущество и налогу на прибыль организаций) и упрощение правил ведения предпринимательской деятельности в области организации и обеспечения яхтенного туризма, что даст возможность рассчитывать на привлечение в данный сегмент туристической индустрии инвестиций;

проведение инвентаризации существующих акваторий, причалов маломерного флота, берегоукрепительных сооружений и другой инфраструктуры с целью возможного их дальнейшего использования для развития яхтенного туризма в Краснодарском крае;

проведение инвентаризации земель, которые могут быть использованы для развития береговых инфраструктурных объектов яхтенного туризма, с целью их дальнейшего резервирования;

подготовку и внесение изменений в документы территориального планирования, с учетом реализации Концепции и перспективных планы по развитию инфраструктурных проектов яхтенного туризма;

разработку и утверждение порядка разработки и согласования концептуальной (предпроектной) документации по созданию объектов инфраструктуры яхтенного туризма и морских рекреационных комплексов с обязательным математическим и гидравлическим моделированием гидродинамических процессов и устойчивости гидротехнических сооружений марин;

разработку технико-экономических обоснований (бизнес-планов инвестиционных проектов) с целью поиска и привлечения инвестиций для строительства объектов инфраструктуры яхтенного туризма;

придание инвестиционным проектам по созданию объектов яхтенного туризма и искусственных территорий статуса масштабных или одобренных с предоставлением инвесторам этих проектов льгот и преференций;

осуществление мероприятий по реализации инвестиционных проектов по строительству и модернизации инфраструктуры яхтенного туризма в период до 2030 года;

проработку потенциала реконструкции и расширения действующих марин и причальных комплексов

модернизацию и реконструкцию существующих причалов маломерных судов;

поиск и привлечение инвесторов на конкурсной основе для осуществления модернизации, реконструкции и последующей эксплуатации объектов инфраструктуры яхтенного туризма;

создание дополнительных пунктов пропуска через государственную границу и расширение пропускной способности существующих пунктов путем их реконструкции;

расширение производственной и ремонтной базы судостроительных предприятий путем создания условий и разработки механизмов стимулирования дальнейшего роста объемов производства и ремонта яхт различного класса для создания флота маломерных судов в Краснодарском крае;

внесение изменений в нормативные правовые акты Краснодарского края, с целью обеспечения возможности предоставления из средств регионального и местных бюджетов приморских территорий субсидий перевозчику в связи с оказанием им услуг по перевозке пассажиров и багажа на морских линиях в межмуниципальном и муниципальном сообщении, в целях определения возможности, полномочий и порядка действий по организации субсидирования регулярного морского сообщения;

определение яхтенных туристических маршрутов, последовательности их обустройства на основании анализа тенденций развития туризма и прогнозных оценок туристических потоков;

формирование реестра действующих марин, с описанием их возможностей и имеющейся инфраструктуры, контактов;

создания единой системы информационного и справочного обслуживания туристов и субъектов яхтенного туризма на территории Краснодарского края, включающей создание база данных по туристическим маршрутам и объектам инфраструктуры яхтенного туризма, разработанным инвестиционным проектам на едином портале;

маркетинговое продвижение Концепции, в том числе посредством таких каналов, как: СМИ, деловые издания и интернет-сайты (путешествия, life-style), инвестиционные форумы, туристические выставки и форумы, презентации, информационные и пресс-туры, туристические события: регаты, фестивали, специализированные форумы, выставки, конференции;

организация и проведение открытой краевой регаты на ежегодной основе;

разработка и изготовление карт, схем, справочников, буклетов по яхтенному туризму в Краснодарском крае;

расширение международного сотрудничества в сфере яхтенного туризма с целью дальнейшего расширения списка маршрутов и увеличения количества зарубежных яхтенных туристов;

изучение ситуации и осуществления мероприятий по организации на базе действующих учебных заведений всех форм собственности, расположенных на территории Краснодарского края, обучение специалистов различных специальностей, требуемых для работы на маломерных судах и предоставления сервисных услуг на объектах инфраструктуры яхтенного туризма Краснодарского края.

Все предложения по созданию и размещению марин, морских рекреационных и причальных комплексов необходимо рассматривать в рамках реализации настоящей Концепции.