

ВЫВОДЫ

Человек в течение всей жизни стремится быть счастливым. Это в определенной мере зависит от окружающего его пространства. При создании среды, благоприятной для жизни человека, необходимо закладывать аспект исследования цвета как одного из факторов формирования городского пространства.

Именно эта актуальная на сегодняшний день проблема была поднята в данной работе. Был рассмотрен вопрос о возможных путях создания цветовой гармонизации городской среды, используя принципы видеоэкологии, колористики и градостроительства. Благоприятная, функционально удобная и психологически комфортная среда должна обязательно включать аспект грамотного и гармоничного цветового решения. Ведь как точно заметил французский художник, дизайнер, теоретик и общественный деятель, Жак Вьено: "Цвет может успокоить и возбудить, создать гармонию и вызвать потрясение. От него можно ждать чудес, но он может вызвать и катастрофу».

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Филин В.А. Видеоэкология. Что для глаза хорошо, а что-плохо. М.: МЦ «Видеоэкология» 1997 (1-е издание 3500 экз.), 2001 (2-е издание - 200 экз.) – 312 с, 6 гл., 158 илл.
2. Ефимов А.В. Колористика города - М, 1990. - 272 с.
3. О.М. Соболев, А.Б. Делин. Фотоальбом «Симферополь».Искусство, 1984, 144 с., илл.

УДК 725.341

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ И РЕКОНСТРУКЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ КРЫМА

Половникова Д.А., студентка группы АРХ-401, Бабеев К.В., ассистент кафедры градостроительства

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

Освещаются вопросы необходимости развития портовой инфраструктуры Украины и Крыма, необходимости строительства новых современных морских портов и реконструкции уже существующих. Поднимается вопрос о развитии круизного – яхтенного туризма в Крыму, с целью увеличения притока иностранных туристов и превращения Крыма в «морские ворота Украины».

Портовая инфраструктура, морской торговый порт, транспортно - транзитная сеть, пассажирские перевозки, яхтенный туризм.

ВВЕДЕНИЕ

Одной из основных предпосылок успешного экономического развития Украины является вхождение ее в мировую транспортно-экономическую систему и преодоление негативных последствий ее периферийного положения в геоэкономическом пространстве Европы. Украина обладает самым большим количеством морских портов среди стран Азово - Черноморского бассейна, из чего следует, что важнейшим стратегическим ресурсом развития страны является преимущество владения морскими рубежами, для реализации которого Украине необходимы хорошо развитая транспортная инфраструктура и современные морские порты. Удобные акватории и прибрежные территории весьма располагают к строительству новых высокотехнологичных портовых терминалов. В то же время в стране практически отсутствуют глубоководные порты. Все существующие украинские порты нуждаются в дноуглублении, развитии причального фронта, техническом перевооружении. Не стоит забывать и о пассажирских перевозках, и их ежегодном снижении, рассматривая этот факт как туристический аспект, играющий не малую роль для Украины и в частности для Крыма.

АНАЛИЗ ПУБЛИКАЦИЙ

Основной вопрос состоит в том, как реализовать все планы по развитию и реконструкции морских портов Крыма и вписать их в общую стратегию развития портов Украины и реализацию транзитных возможностей державы [5]. Что касается перспектив развития портов, стоит отметить важный момент. А именно – тот факт, что вместе с региональными планами развития портового хозяйства, этому вопросу уделяется серьезное внимание и на общегосударственном уровне [1,6,7]. Множество архитектурных бюро выдвигают свои предложения по реконструкции морских портов, в частности, по строительству марин [8]. Однако нынешние темпы внедрения проектов находятся не на должном уровне и являются неэффективными, тем самым вызывая критику в СМИ [4,9].

ЦЕЛЬ РАБОТЫ

Цель данной работы - показать перспективы и планы по развитию и реконструкции морских портов Крыма, строительству яхтенных марин, а также портовых инфраструктур, реализация которых повлияет на развитие туристической отрасли в Крыму, что способствует экономическому и социальному росту региона и превращению Крыма в «морские ворота» Украины.

Портовая инфраструктура Украины.

Крым, благодаря своему географическому положению, с древности играл важнейшую транзитную роль в регионе. В то же время, по ряду обстоятельств это значение полуострова в последние десятилетия совершенно незаслуженно отошло на второй план, - на роль «морских ворот» Украины все больше претендуют порты Одессы, Ильичевска, Николаева. В то же время, даже поверхностный анализ свидетельствует о том, что Крым вполне может вернуть свое транзитное значение, возглавив «портовый список» страны.

Попытка «портовой революции» была предпринята 2 апреля 2006 г., когда Кабинет министров Украины утвердил „Программу развития национальной сети международных транспортных коридоров в Украине на 2006-2010 годы”, согласно которой было предусмотрено на период до 2010 г. строительство и реконструкция объектов морского транспорта в морских портах Украины. Однако прорыва не произошло. Одной из очевидных причин этого было фактическое самоустранение государства от совершенствования портовой инфраструктуры. Запланированные средства предлагалось не выделять из госбюджета, а получить путем привлечения инвестиций. Понятно, что такой ход мог бы оказаться успешным лишь на фоне создания благоприятного инвестиционного климата в державе – чего, как известно, не создано вплоть до сегодняшнего дня, хотя портовая инфраструктура вызывает постоянный интерес со стороны иностранных инвесторов.

Таким образом, держава де-факто оставила возможность решать проблемы развития портовой инфраструктуры самим портам, и регионам, где они находятся. В Крыму эти проблемы как раз и пытаются решить на региональном уровне. Так, в 2010 году парламентом АРК была утверждена «Стратегия социально-экономического развития Крыма на 2011–2020 годы». Этот документ был разработан Советом Министров АРК совместно с Национальным институтом стратегических исследований во исполнение поручения Президента Украины В.Ф. Януковича от 12.08. 2010 [1].

Морские порты Крыма: проблемы и перспективы.

Морской транспорт Крыма занимает немалую часть в транспортной сети Крыма, ввиду того, что в каждом приморском городе и, почти в каждом поселке, имеются причалы для различных морских судов. На сегодняшний день в АРК функционирует 5 крупных морских портов:

Евпаторийский морской торговый порт имеет собственное месторождение песка на озере Донузлав. Основная деятельность порта — перевалка песка, а также обработка судов стамбульского направления. Ранее это был мощный пассажирский порт, с залом ожидания, кассами, и регулярными рейсами, внутренние пассажирские перевозки достигали 2,8 млн. пассажиров в год. Сейчас остались лишь экскурсионные маршруты двумя небольшими

теплоходами «Янина» и «Гаврика» по побережью, что привело к снижению показателей - до 70 тыс. пассажиров в год [2].

Севастопольский морской торговый порт является членом Ассоциации круизных портов Средиземного моря. Единственный в Украине незамерзающий порт, имеющий естественную глубину по фарватеру бухты 17 и более метров (рис. 1). В радиусе 600 км от него находятся 12 государств, а до Стамбула — короткое плечо. Севастополь славен своим военным портом, торговый порт был открыт недавно. Пассажирское сообщение осуществляется в пределах самого города и ближайших к городу поселков, у которых есть причалы [2].



Рис. 1. Севастопольский морской порт

Керченский морской торговый порт - расположен на берегу незамерзающей Керченской бухты и открыт для захода судов круглый год. Играет важнейшую роль в международных морских перевозках в Азово - Черноморском регионе, для туристов, особенно из России. В порт могут заходить суда длиной до 200 м, с осадкой 7,8 м. Оснащен современным оборудованием, перегрузочными машинами и механизмами, позволяющими перерабатывать генеральные грузы, навалочные грузы, контейнеры, колесную авто-технику, зерно насыпью [3].

Ялтинский морской торговый порт - круизные ворота Крыма (рис. 2). Порт является членом международной ассоциации круизных портов Средиземного моря `Medcruise. В центре Ялты расположен пассажирский комплекс, восточнее в Отрадном находится грузопассажирский. Портовые пункты и причалы для перевозки пассажиров, принадлежащие Ялтинскому порту, находятся также в других населённых пунктах Крыма. Суда портового флота и прогулочные катера в советский период перевозили до 6 млн. пассажиров в год, в наше время этот показатель снизился до 1,5 млн. [4].



Рис. 2. Ялтинский морской порт (пассажирский и грузопассажирский комплекс)

Феодосийский морской торговый порт - основной вид деятельности порта перевалка грузов. Пассажирская перевозка осуществляется только в виде экскурсий на катерах по побережью Крыма. Играет большую роль в перевалке нефтепродуктов, в частности, занимает второе место в Украине по объемам перевалки нефти и нефтепродуктов [3].

Ранее – в советское время, морской транспорт был более развит, были регулярные рейсы в порты, как Украинской ССР, так и в порты союзных республик, имевших выход к Черному морю. Сейчас к сожалению, нет того объема пассажирских перевозок [4].

Приходится сталкиваться со следующими проблемами:

- невысокая пропускная способность морских портов
- отсутствие современных пассажирских терминалов
- отсутствие собственного пассажирского и грузового флота в крупнейших морских торговых портах Крыма.

Решение существующих проблем - это строительство и развитие современных морских торговых портов, что создаст предпосылки для увеличения транзитных грузопотоков, увеличения числа внешнеторговых операций предприятий региона. В виде примера, можно обратить внимание на город Сочи, где уже предложили концепцию по реконструкции Сочинского морского порта, а также на другие мировые аналоги (рис. 3) [5].



Рис. 3. Проект реконструкции Сочинского морского порта

Как отметил первый заместитель главы крымского правительства Павел Бурлаков: «Должен быть комплексный подход к развитию портов, который включал бы не только строительство причальных стенок, но и создание необходимой инфраструктуры – отелей, ресторанов и других объектов. Необходимо подготовить и транспортную инфраструктуру, которая позволила бы качественно обслуживать приезжающих в АРК туристов» [6].

Развитие яхтенного туризма в Крыму.

Следует отметить и о развитие круизного - яхтенного туризма. Яхтенный туризм является составной частью транспортного и туристического комплексов Автономной Республики Крым, который должен развиваться опережающими темпами с целью содействия дальнейшему экономическому и социальному развитию Крыма и преобразованию его в международный центр туризма, отдыха и санаторно-курортного оздоровления. Поэтому все чаще в Крыму говорят о строительстве марин — специальных портов для яхт разного класса [9].

Планируется создать 15 современных яхтенных марин и стоянок. Об этом говорится в концепции «Развитие яхтенного туризма (яхтенных марин) в АРК на 2011-2020 годы», утвержденной на заседании Совета министров Крыма. Есть планы построить такие порты и инфраструктуру для них в Алуште, Евпатории, на озере Донузлав, в Ялте, Феодосии, Керчи, а также Черноморском [7].

И забегая вперед, одно из архитектурно – дизайнерских бюро уже выдвинуло предложение по обновлению и расширению функциональности ялтинского порта (рис. 4,5) [8].



Рис. 4. Проект реконструкции ялтинского порта (пассажирский комплекс)



Рис. 5. Проект реконструкции ялтинского порта (грузопассажирский комплекс)

Эксперты считают, что строительство стоянок для яхт (так называемых марин) могло бы вдвое увеличить приток иностранных туристов в Крым, к тому же развитие системы марин дало бы толчок и средства для развития многих других видов сопутствующего туризма и туристического сервиса [9].

ВЫВОДЫ

Таким образом, на территории АРК существуют все возможности для дальнейшего развития транспортных возможностей региона, и с помощью грамотной реализации

стратегии развития крымских портов – превращения Крыма в «морские ворота» Украины. Вместе с тем, очевидно, требуется дальнейшая координация между реализацией важных региональных программ и общегосударственных проектов и планов в данной сфере. Что касается туристической сферы, существует актуальное развитие причерноморских регионов и так уже загруженных курортно-туристической инфраструктурой, ведь ежегодно Крым посещает более 4 миллионов туристов. И большой изъян, с которым приходится сталкиваться - отсутствие марин. К счастью, понятно, что развитие этого вида туризма не будет мешать традиционной инфраструктуре, а только дополнит ее. Этим путем и надо идти, однако темпы подготовки проектов, медлительность и консерватизм всех, от кого это зависит, как и прежде находятся не на должном уровне.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Проект «Улучшение качества общественного обсуждения приоритетов развития Крыма», под руководством Института развития Крыма при поддержке Посольства США в Украине.
2. Официальный сайт свободной энциклопедии «Википедия» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/wiki>
3. Официальный сайт Ассоциации портов Украины «Укрпорт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrport.org.ua>
4. Интернет-портал «Все о Крыме» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gate.crimea.ua/2010/11>, статья «Морской транспорт Крыма».
5. Владимир Арабаджи «Инвестиционный потенциал портов: проблемы и пути их решения», газета «Зеркало недели», 20.09.08
6. Официальный сайт Совета министров АРК [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rada.crimea.ua/>, статья «Развитие морских торговых портов», 03.11.11
7. Проект постановления ВР АРК о концепции «Развитие яхтенного туризма в Автономной Республике Крым на период 2011-2020 годов».
8. Официальный сайт «Строй Сервис Плюс» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stroy-service.com.ua-> «Проект реконструкции Ялтинского порта», 12.07.11
9. Никита Касьяненко «Кайра» и марина», ежедневная всеукраинская газета «День», 12.08.10

УДК 725.8

ШЕДЕВРЫ АРХИТЕКТУРЫ XXI ВЕКА, НА ПРИМЕРЕ ОТЕЛЯ «БУРДЖ АЛЬ-АРАБ» В ДУБАЯХ

Резник М.Д., студентка гр. АРХ-101, Сдвижкова Т.И., ст. преподаватель кафедры основ архитектуры и изобразительного искусства

Национальная академия природоохранного и курортного строительства

В данной статье описываются достижения современной архитектуры, применение новейших технологий для строительства курортных зданий. Расшифровывается понятие современной архитектуры отеля.

Архитектура отеля, синтез искусства и техники, выразительный пластический облик, инфраструктура, туристический бизнес, польза, прочность и красота, «арабская башня», теплосберегающие ограждающие конструкции, ударопрочное зеркальное стекло, интерьер.

ЦЕЛЬ И ЗАДАЧИ ИССЛЕДОВАНИЙ

Цель данной работы сводится к рассмотрению проблем и достижений современного строительства, на примере отеля «Бурдж аль-Араб». Данная статья позволяет осознать