

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ МОСКОВСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

На правах рукописи



Нгуен Тхань Кам

**МЕТОДЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ТЕРРИТОРИЙ ПРИМОРСКИХ
ГОРОДОВ ВЬЕТНАМА С ГРАДОФОРМИРУЮЩЕЙ ФУНКЦИЕЙ
КУРОРТНОГО ТУРИЗМА**

2.1.13 – Градостроительство, планировка сельских населённых пунктов

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата технических наук

Научный руководитель:
доктор технических наук, профессор
Щербина Елена Витальевна

Москва - 2023

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ВЗАИМОСВЯЗИ МЕЖДУ РАЗВИТИЕМ КУРОРТНОГО ТУРИЗМА И ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДА	9
1.1. Международный опыт развития курортных зон прибрежных территорий.....	9
1.2. Территории Вьетнама для развития туризма и системы отдыха населения	23
1.3. Градостроительные задачи, направленные на развитие системы отдыха и туризма прибрежных городов Вьетнама.....	30
1.4. Типология объектов для обслуживания курортных туристов	39
Выводы по главе 1	44
ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ПРИМОРСКИХ ГОРОДОВ ВЬЕТНАМА	46
2.1. Градостроительная модель развития курортной туристической индустрии в прибрежном городе в направлении устойчивости.....	46
2.2. Новая функциональная зона в структуре прибрежного курортного города для размещения туристов (жилая зона для туристов)	58
2.3. Принципы и методика оценки оптимального местоположения курортной функциональной зоны (КФЗ) на генеральном плане города	63
2.4. Особенности градостроительного зонирования прибрежных территорий с целью облегчения доступа к пляжу для местных жителей и туристов	72
Выводы по главе 2	77
Глава 3. ПРОЕКТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ	79
3.1. Анализ территориального развития города Туйхоа.....	79
3.2. Оценка ресурсного потенциала города Туйхоа с целью развития курортного туризма ...	82
3.3. Выбор оптимального местоположения КФЗ в планировочной структуре города Туйхоа	94
3.3.1. Определение оптимальной площади КФЗ.....	94
3.3.2. Варианты расположения КФЗ в городе Туйхоа.....	97
3.3.3. Преимущества и недостатки каждого варианта расположения КФЗ	98
3.3.4. Определение оптимального варианта расположения КФЗ в городе Туйхоа	100

3.4. Проектное предложение градостроительного развития прибрежного курортного города Туйхоа.....	101
3.5. Оценка эффективности использования проектного предложения в городе Туйхоа с целью создания сбалансированной городской среды для местного населения и туристов	109
Выводы по главе 3	111
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	113
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	116
ПРИЛОЖЕНИЕ	128
Приложение А. Статистика международных туристов в южном центральном прибрежном регионе Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития)	128
Приложение Б. Статистика внутренних туристов в южном центральном прибрежном регионе Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития).....	129
Приложение В. Общий доход от туризма в южном центральном прибрежном регионе Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития).....	130
Приложение Г. Классификационные критерии и соответствующие им виды туризма	131
Приложение Д. Численность и плотность населения в городах южного центрального прибрежного региона Вьетнама.....	132
Приложение Е. Экспликация по генплану КФЗ.....	133
Приложение Ё. Справки о внедрении результатов диссертационной работы	134

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования.

В настоящее время туризм является одной из важных отраслей экономики для большинства стран мира. Развитие туризма способствует повышению спроса на товары потребления и на рабочую силу, помогает решать проблемы занятости трудоспособного населения. Всемирная туристская организация ЮНВТО (United Nations World Tourism Organization; UNWTO) прогнозирует, что к 2030 году туристы, путешествующие в лечебно-оздоровительных или религиозных целях, составят 31% от общего числа туристов; 54% от их числа будут путешествовать с целью отдыха и развлечений; по деловым и рабочим вопросам доля путешественников составит 15% [1]. Так как больше половины туристического потока – это люди, путешествующие с целью отдыха, то тип курортного туризма может занять лидирующее положение. Соответственно, обладая природным потенциалом, прибрежные города, с точки зрения именно курортного отдыха, будут иметь неоспоримые преимущества в развитии туризма и, как следствие, будут вносить основной вклад в экономику Вьетнама в целом.

Вьетнам – страна с береговой линией протяжённостью более 3 200 км. В последние годы количество внутренних и иностранных туристов, приезжающих во Вьетнам, резко возросло. Согласно статистическим данным Всемирного совета по туризму, Вьетнам входит в топ-10 стран с самым быстрым ростом туристических расходов [2]. Благодаря большому количеству длинных и красивых пляжей, регион южного центрального побережья Вьетнама привлекает множество внутренних и иностранных туристов. По статистике Института исследований и развития туризма, количество иностранных туристов, посетивших южный центральный прибрежный регион в 2010, 2013, 2015 годах, составило 1,7 миллиона, 2,5 миллиона и 3,1 миллиона человек соответственно. Количество внутренних туристов, посетивших южную центральную прибрежную зону в 2010, 2013 и 2015 годах, составило 4,3 миллиона, 6,5 миллиона и 7,3 миллиона человек соответственно. Общий доход от туризма в южной части центрального прибрежного региона также увеличивается с каждым годом. Так в 2010 году этот показатель составил 10 714 млрд. донгов, в 2013 году – 23 372 млрд. донгов, а в 2015 году – 36 792 млрд. донгов [3, 4, 5] (приложения А, Б, В).

В соответствии с «Генеральным планом развития туризма в регионе Южно-центрального побережья до 2020 года с перспективой до 2030 года», утверждённым премьер-министром в соответствии с решением № 2350 / QĐ-TTg от 24.12.2014, целью на 2020 год стало привлечение в регион около 15 миллионов туристов, из которых более 4,5 миллиона –

международные; на 2030 год было заявлено привлечение уже около 25 миллионов туристов, в числе которых иностранных путешественников – около 7,5 миллиона. Таким образом, общий доход от туристов в казну государства мог бы составить около 70 триллионов донгов к 2020 году, а к 2030 году – уже 160 триллионов донгов. К 2020 году планировалось создать более 95 000 гостиничных номеров, около 15% которых пришлось бы на номера в гостиницах с рейтингом от трёх до пяти звёзд. К 2030 году целью было заявлено построить около 140 000 гостиничных номеров, из которых количество номеров в 3-5-звёздочных гостиницах должно составлять около 30%. В связи с запланированным масштабным строительством, к 2030 году в регионе планируется создать около 700 000 рабочих мест [6].

Таким образом, для достижения государством поставленных целей и в то же время для ограничения негативного воздействия на природу и среду обитания местного населения необходимо разработать модель градостроительного развития приморских городов Вьетнама в целях развития курортного туризма.

Степень разработанности темы исследования.

Вопросами истории освоения новых территорий и использования прибрежных территорий в странах Европы, Америки и Азии занимались российские ученые, в том числе архитекторы теории и практики, такие как Ильичёва Д.А., Дворцова Е.Н., Фадеев С.А. [7, 8, 9].

Организация прибрежной территории изучена следующими авторами: Литвиновым Д.В., Пегушиной А.А., Анисимовой Н.Н., Карамовой А.С., Козловым В.В., Хромешкиным В.М. [10, 11, 12, 13].

Исследования по развитию системы туристско-рекреационного отдыха с точки зрения градостроительства проводили Щербина Е.В., Сидорова Д.В., Сидоров А.А., Филобок А.А., Енин А.Е., Азизова-Полужктова А.Н., Перкова М.В., Ладик Е.И. [14, 15, 16, 17, 18, 19].

Вопросам устойчивого развития современных городов посвящены исследования следующих авторов: Хуснутдинова С.Р., Теличенко В.И., Щербина Е.В. [20, 21, 22].

О пространственной системе расселения и создании биоэкономической территориальной системы писали Литвенкова И.А., Перькова М.В., Большаков А.Г. [23, 24].

Формированием методологической базы экологической реабилитации среды занимались Арнольд В.И., Ахмадиев А.К., Экзарьян В.Н., Козлов М.А., Шубенков М.Ю. [25, 26].

Целью исследования является разработка научно-методических подходов планирования территорий приморских городов вьетнама с градоформирующей функцией курортного туризма.

Исходя из поставленной цели, в работе ставятся **следующие задачи:**

- Выполнить аналитический обзор литературы и определить особенности формирования планировочной структуры городов с градообразующей функцией туризма.
- Выявить противоречия и проблемы, характерные для прибрежных городов Вьетнама, ориентированных на развитие курортного туризма.
- Сформулировать основные принципы и разработать теоретическую модель территориального развития города на основе индустрии туризма применительно к условиям Вьетнама.
- Обосновать целесообразность формирования специальной курортной зоны (КФЗ) для локального размещения туристов в генеральном плане города.
- Предложить принципиальную схему градостроительного зонирования КФЗ для размещения объектов обслуживания туристов.
- Выполнить апробацию модели на примере города Туйхоа, во Вьетнаме в целях развития курортного туризма.

Объектом исследования является город Туйхоа как типичный представитель городов в регионе Южно-центрального побережья Вьетнама.

Предметом исследования являются методы планировки территорий приморских городов.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

1. Выявлены особенности градостроительного зонирования прибрежных территорий и обоснована целесообразность выделения специальной курортной зоны в структуре города, предназначенной на локального размещения объектов туристической индустрии (объектов коллективного размещения туристов, торгового и медицинского обслуживания, объектов общественного питания, развлечения и др.).
2. На основе ресурсного потенциал города предложена градостроительная модель позволяющая определить допустимый поток туристов и необходимые площади территорий для размещения объектов туристической сферы, инженерно-транспортной инфраструктуры и жилых территорий с целью создания сбалансированной городской среды.

Теоретическая и практическая значимость работы.

Теоретическая значимость работы заключается в развитии методов градостроительного планирования и планировки территорий приморских городов Вьетнама на основе индустрии туризма; разработке принципов и методики оценки определения местоположения курортной функциональной зоны (КФЗ) в структуре генерального плана.

Практическая значимость исследования заключается в том, что результаты исследования могут быть использованы при разработке проектов планировки прибрежных территорий или создании нормативно-правовой базы при планировании прибрежных

городских районов во Вьетнаме с целью развития курортного туризма. Основные положения, выводы, а также графические материалы диссертационного исследования могут быть использованы при изучении градостроительства Вьетнама и включены в учебные лекционные курсы.

Степень достоверности результатов исследования подтверждается использованием надёжных источников данных: картографических материалов, статистических данных, государственных действующих документов и стандартов градостроительного проектирования; общепризнанных методов статистической обработки данных.

Методология исследования основана на комплексном выявлении и изучении текстовых и графических материалов с применением следующих теоретических **методов исследования**: анализ и синтез, классификация, индукция, аналогия и моделирование, которые включают в себя:

- анализ отечественного и зарубежного опыта формирования и развития прибрежных курортных городов;
- анализ территориального развития города Туйхоа;
- системный и градостроительный анализ факторов, влияющих на развитие курортного туризма, таких как природные, территориальные и социальные ресурсы;
- моделирование курортно-функциональной зоны в планировочной структуре города с целью создания сбалансированной городской среды для местного населения и туристов.

Положения, выносимые на защиту:

1. Обоснование целесообразности выделения в планировочной структуре города курортно-функциональной зоны (КФЗ), предназначенной для локального размещения объектов туристической инфраструктуры, как новой отдельной функциональной зоны в структуре города.
2. Принципы и теоретическая модель территориального развития города на основе индустрии туризма применительно к условиям Вьетнама.
3. Схемы планировочной организации территорий центральной зоны города и КФЗ, обеспечивающих доступность пляжей для местных жителей и туристов,
4. Проектное предложение по корректировке генерального плана города Туйхоа с формированием КФЗ и с учетом потенциала города.

Личный вклад автора: заключается в постановке задач исследования; разработке методов и методик решения поставленных задач; обосновании принципов и построении градостроительной модели прибрежного города; предложениях по планированию структуры прибрежных городов, с учетом показателя доступности пляжных территорий для жителей и

туристов; разработке проектного предложения по корректировке генерального плана города Туйхоа.

Апробация результатов диссертации:

Основные положения диссертации были представлены в докладах на ежегодной национальной конференции «Актуальные проблемы строительной отрасли и образования» НИУ МГСУ, г. Москва, 2020 и 2021 г.; на III и IV Международной научно-практической конференции «Устойчивое развитие территорий», г. Москва, 2021 и 2022 г.

По теме диссертации автором было опубликовано шесть научных статьи, три из которых опубликована в одном из рецензируемых научных журналах и изданиях, включенных в перечень ВАК РФ при Минобрнауки России.

Научно-квалификационная работа соответствует научной специальности 2.1.13 – Градостроительство, планировка сельских населённых пунктов, и выполнена в соответствии с пунктами 2, 3 и 4 паспорта специальности ВАК.

Структура и объём работы.

Диссертационная работа включает в себя: введение, три главы, заключение и список литературы из 121 наименований. Объём диссертации составляет 134 страниц, в том числе 73 рисунка, 18 таблиц и 7 приложений.

ГЛАВА 1. АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ВЗАИМОСВЯЗИ МЕЖДУ РАЗВИТИЕМ КУРОРТНОГО ТУРИЗМА И ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ГОРОДА

1.1. Международный опыт развития курортных зон прибрежных территорий

С древних времён люди выбирали для проживания районы вблизи рек и водоёмов. Это было связано с удобством для жизни при использовании источников воды (рыболовство, судоходство, сельское хозяйство, например, орошение засеянных разными культурами земель и т. д.). По сей день, когда мир стремительно развивается, прибрежные города получают всё больше и больше преимуществ в сфере наземного и водного транспорта, что позволяет легко обмениваться товарами между отдельными городами и целыми странами. Более того, морские ресурсы также приносят хорошую экономическую прибыль прибрежным городам от развития туризма. В своём исследовании Ильичёва Д.А. указывает на то, что прибрежные районы на сегодняшний день являются актуальными и важными в развитии любого города, даже в самых отдалённых и климатически неблагоприятных регионах возможно создание объектов, которые могли бы обеспечить комфортные условия для жителей и привлечь в регион туристов [8]. Действительно, в мире есть много известных туристических прибрежных городов, таких как Кейптаун (Южная Африка), Барселона (Испания), Сидней (Австралия), Окленд (Новая Зеландия), Санторини (Греция), Ницца (Франция), Рио-де-Жанейро (Бразилия). Типичным видом туризма в этих городах является курортный, который сочетает в себе отдых и расслабление, чтобы помочь людям восстановить здоровье и дух. Курортный туризм можно рассматривать как отрасль оздоровительного туризма, но с более широким спектром услуг, не только для пожилых людей или тех, кто нуждается в медицинской помощи, но и для здоровых путешественников. Направления путешествий таких типов туристов часто называют курортными городами. Необходимо подчеркнуть разницу между понятиями «курорт» и «курортный город».

Согласно «Российской энциклопедии», курортом считается особо охраняемая территория, используемая и разрабатываемая с целью оздоровления, лечения, профилактики заболеваний и медицинской реабилитации, которая обладает активными природными лечебными ресурсами и имеет необходимые для работы строительные объекты [27]. Также в соответствии с Законом Украины «О курортах» курорт, как комплексное понятие, включает в себя: курортную зону, в которой расположены природные лечебные ресурсы и сооружения для их использования, санаторно-курортные учреждения и учреждения отдыха и культуры, предприятия общественного питания, торговли и бытового обслуживания, предназначенные

для обслуживания лиц, прибывающих на курорт для лечения и отдыха; зону, в которой находятся жилые дома и общественные сооружения для населения, постоянно проживающего на территории курорта; зону, в которой размещены централизованные хозяйственные и технические службы; зону внутренних природных ландшафтов и зелёных насаждений [28]. В английском языке термин «курорт» (resort) часто понимают как закрытый бизнес, удовлетворяющий большинство потребностей туристов, таких как питание, проживание, спорт, развлечения и покупки. Данный термин может также применяться к отелям, которые предлагают целый ряд удобств, например, к следующим отелям: «Grand Hotel» в Макино, Мичиган; отель «Sentosa Resort & Spa» в Сингапуре; отель «Long Beach Resort & Spa» в Турции, отель «Salinda» в Фукуоке, Вьетнам и т. д. Обычно курорт является сезонным объектом, то есть работает только в определённое время года. Например, в Болгарии пляжи открыты с мая до середины сентября, после чего они перестают работать. Таким образом, курорт – это просто место для отдыха туристов с небольшим количеством местных жителей, как правило, обслуживающих путешественников в пляжный сезон.

Между тем курортный город – это город, где туризм и отдых являются основными компонентами местной культуры и экономики. Типичный курортный город имеет один или несколько курортно-гостиничных комплексов в своих окрестностях. Иногда термин «курортный город» используется просто для обозначения популярного среди туристов места. Термин может также относиться к неинкорпорированным или объединённым смежным земельным участкам, где доля временных комнат, измеряемая в койко-местах, превышает 60% от постоянного населения. Курортный город действует как настоящий город и имеет большое количество постоянных жителей. Система инфраструктуры курортных городов рассчитана на обслуживание не только туристов, но и жителей города.

Исследования зарубежного опыта показывают, что природные факторы (топография, климат, ландшафт) напрямую связаны с типом курортного туризма. Прибрежные города активно используют морские ресурсы в качестве «магнита» для привлечения туристов. Так, например, город Барселона, расположенный на Средиземном море, имеет всего 2,7-мильную береговую линию с пляжами, которые, тем не менее, называют одними из самых красивых пляжей в мире. Число туристов в Барселоне в среднем составляет до 30 миллионов человек в год, а её городские пляжи всегда многолюдны (рисунок 1.1).



Рисунок 1.1 Пляжи в городе Барселона

Однако в данном городе нет резервных земель для строительства крупных курортов, хотя Барселона, по своей сути, является историческим городом. Вместо этого туристические объекты размещения разбросаны по территории всего города, а прибрежная зона застроена полосой парка, чтобы удовлетворить потребности как туристов, так и местных жителей. Туристы добираются до пляжа на общественном транспорте или пешком (рисунок 1.2).

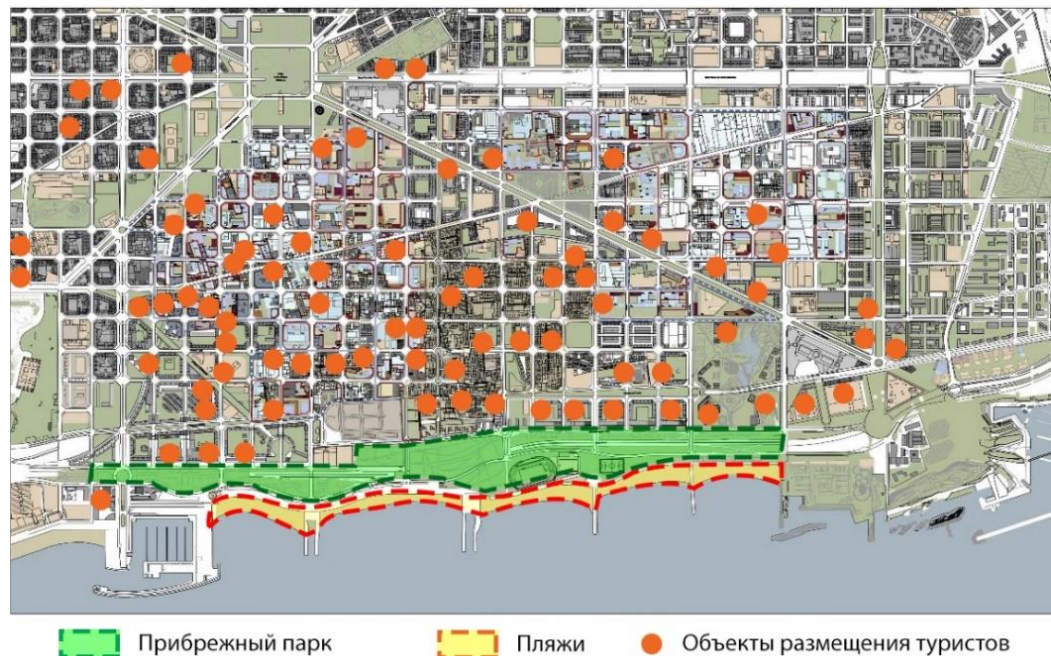


Рисунок 1.2 Фрагмент плана города Барселона [29].

Так же Южный пляж города Майами в США сделал городу имя, благодаря своей кристально чистой голубой воде. Туризм стал одной из крупнейших отраслей экономики

Майами, где занято более 144 800 рабочих мест. Майами привлёк более 15,9 миллиона посетителей в 2017 году и принёс 26,1 миллиарда долларов в казну города [30]. В отличие от Барселоны курорты Майами строятся вдоль пляжа. Часть пляжа отделена от общественно-деловой зоны парковой полосой. Курортные зоны также отдельны от жилой зоны в структуре города (рисунки 1.3 и 1.4).



Рисунок 1.3 Курорты Майами строятся вдоль пляжной линии



Рисунок 1.4 Схема размещения функциональных зон на плане Майами. Автор.

Ещё один пример расположения курортных зон, отдалённых от жилого района, – это курорт Вайкики в Гонолулу (о. Оаху, штат Гавайи). Здесь объекты для размещения туристов сосредоточены на одной территории, отделённой от жилой зоны парками и каналами (рисунок 1.5).



Рисунок 1.5 Фрагмент плана курорта Вайкики в Гонолулу (о. Оаху, штат Гавайи). Автор.

В Азии также много известных прибрежных городов, например, Паттайя – один из крупнейших в Азии пляжных курортов и второй по посещаемости город в Таиланде, после Бангкока. Прибрежная зона Паттайи заполнена курортами. Кроме того, приезжие туристы могут останавливаться в гостиницах в центральной зоне города, в общественно-деловых зонах или в жилых районах (рисунок 1.6).

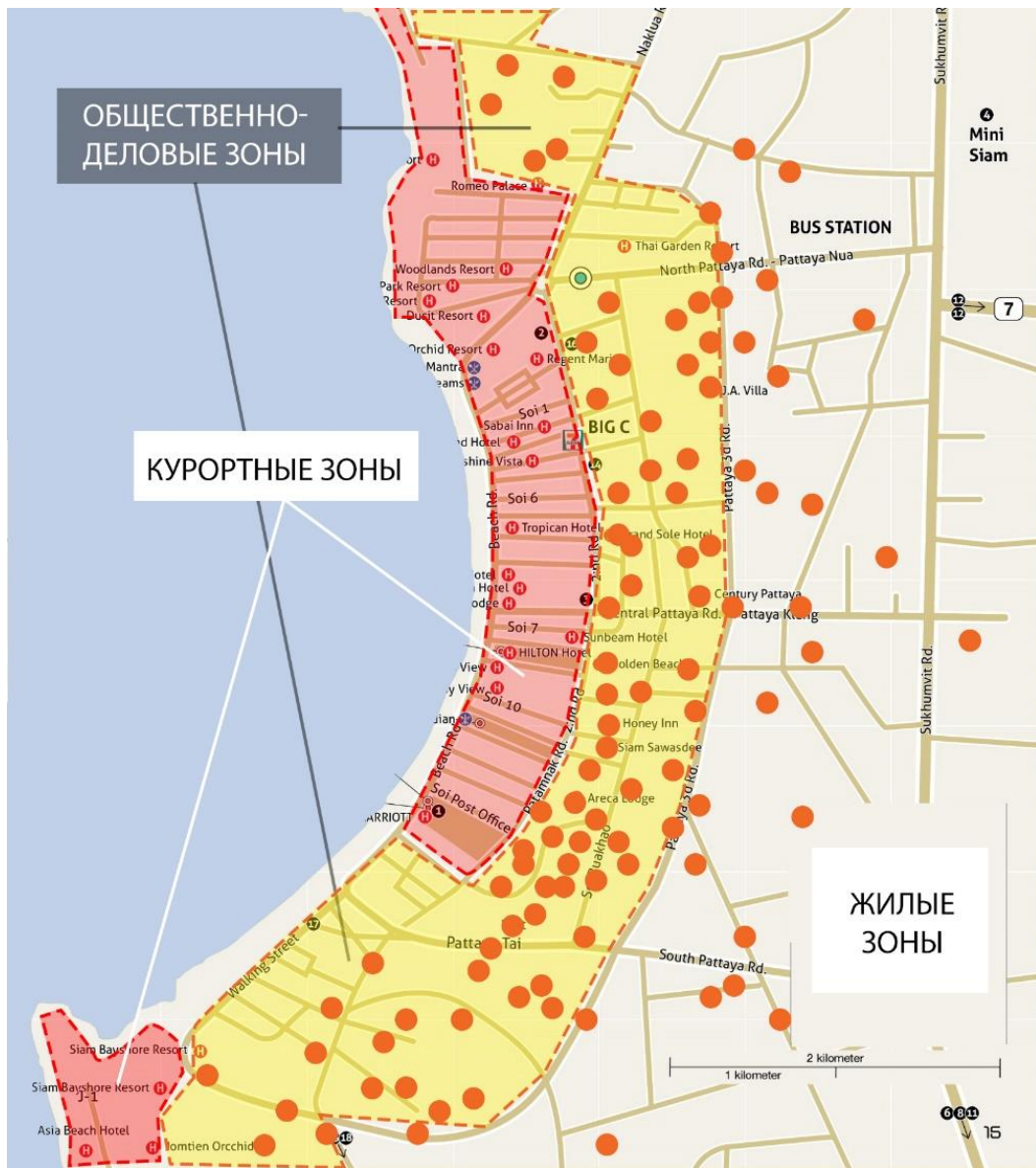


Рисунок 1.6 Схема размещения зон на генеральном плане Паттайи. Автор.

Изучение развития туристического города Паттайи в Таиланде на каждом этапе показало изменение в структуре города [31]. Из-за влияния развития туризма, размер города значительно расширился. В Паттайе в 1976 году было 8 000 жителей [32]. Десять лет спустя официальное население возросло до 48 000. По сравнению с тем же периодом, число постояльцев в гостиницах увеличилось на 325% [33]. Такой рост населения явился прямым результатом развития туризма, и мигранты из других частей страны прибыли в Паттайю в поисках лучшей работы и дохода. Площадь зоны гостиниц и деловой зоны увеличивается с каждым годом. Жилой район постепенно перемещается дальше в глубь страны, уступая место туристическим объектам (рисунок 1.7).

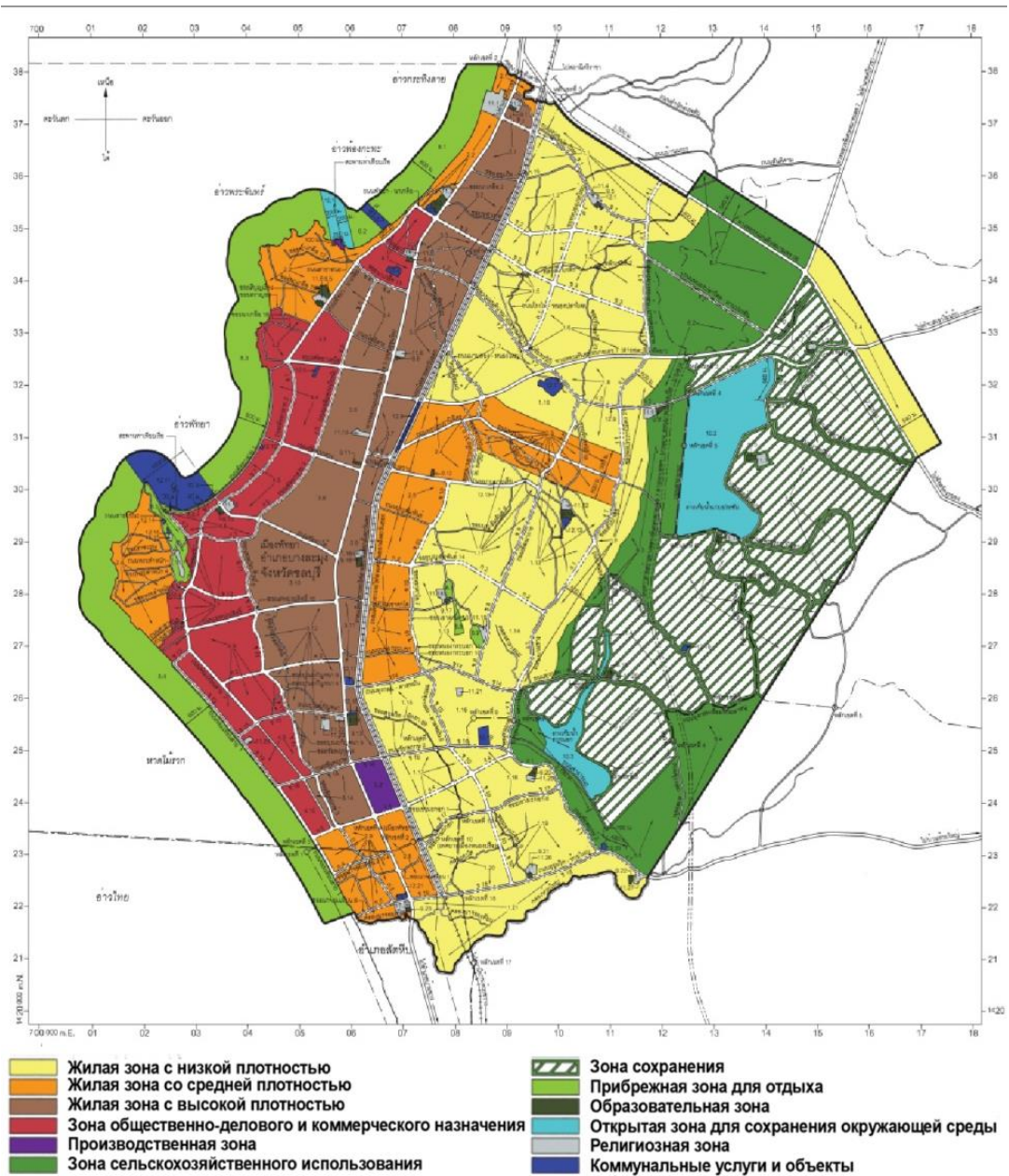


Рисунок 1.8 Генеральный план территории Паттайи, Таиланд, 2015 г. Источник: Департамент общественных работ и городского и сельского планирования.

https://www.dpt.go.th/wan/lawdpt/data/01/2555/132_26a_020458.pdf

Анализ зарубежного опыта в развитии прибрежных курортных городов наглядно показывает, что курортные туристы могут проживать в различных местах, например, в прибрежных районах, или в общественно-деловых, или жилых зонах города. Прибрежные районы часто становятся приоритетными при строительстве курортов для отдыхающих. Жилые зоны для населения имеют тенденцию развиваться в направлении в глубь материка, в то время как туристические зоны имеют тенденцию расти параллельно береговой линии (рисунок 1.9).

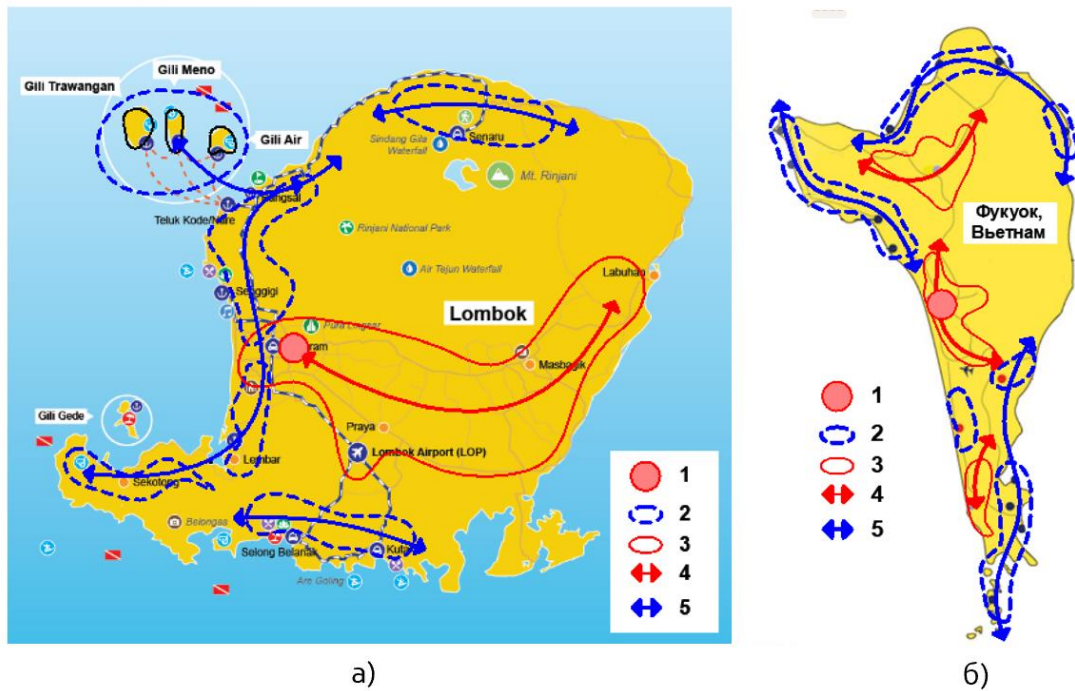


Рисунок 1.9 Схема формирования территории Ломбока в Индонезии (а) и Фукуока во Вьетнаме (б). 1 - центр города; 2 - курортные территории; 3 - жилые территории; 4 - направление развития жилых районов; 5 - направление развития курортных районов.

Проведённый анализ позволил выделить три основных типа (три планировочные схемы) расположения курортов в прибрежных городах (рисунок 1.10). Первый тип – это город, где курорты расположены далеко от центральной зоны города вдоль береговой линии. Второй тип – это город, где курорты расположены в центральной зоне города. Третий тип – это комбинированный вариант обоих типов 1 и 2.

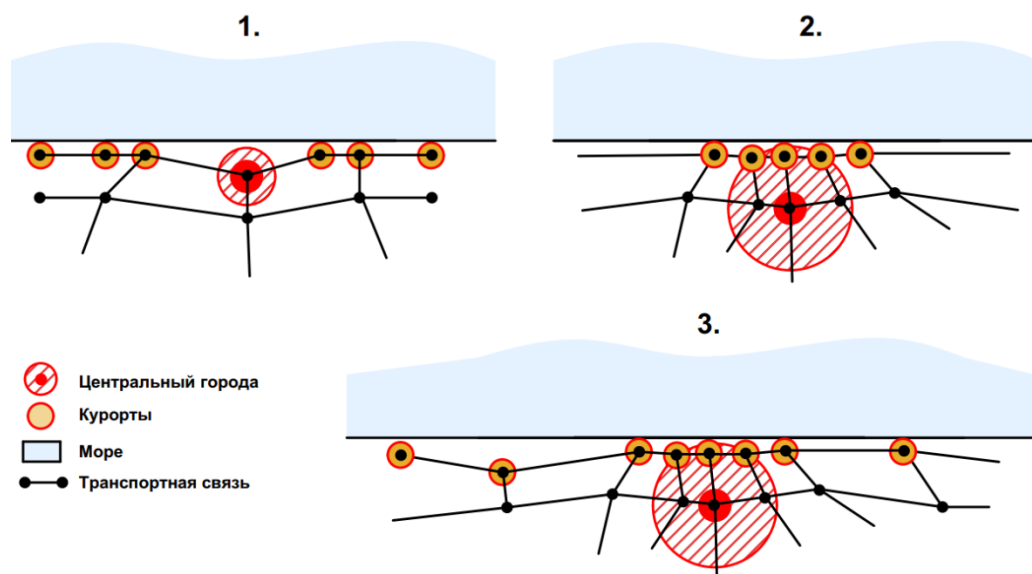


Рисунок 1.10 Схема расположения курортов в прибрежных городах. Автор.

К городам первого типа относятся, например: Ломбок, Индонезия; Фукуок, Вьетнам; Сухуми, Абхазия и т. д. (рисунок 1.11).

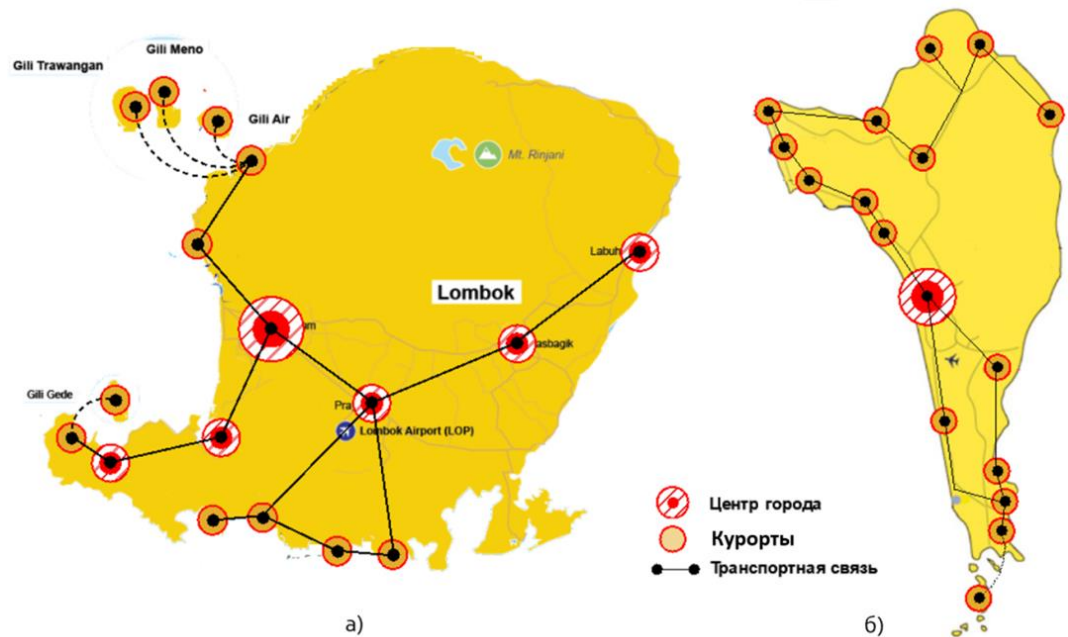


Рисунок 1.11 а) Ломбок, Индонезия; б) Фукуок, Вьетнам, – города, где курорты расположены далеко от центральной зоны города.

Города второго типа представлены следующими городами: Паттайя, Таиланд; Ницца, Франция и т. д. (рисунок 1.12).

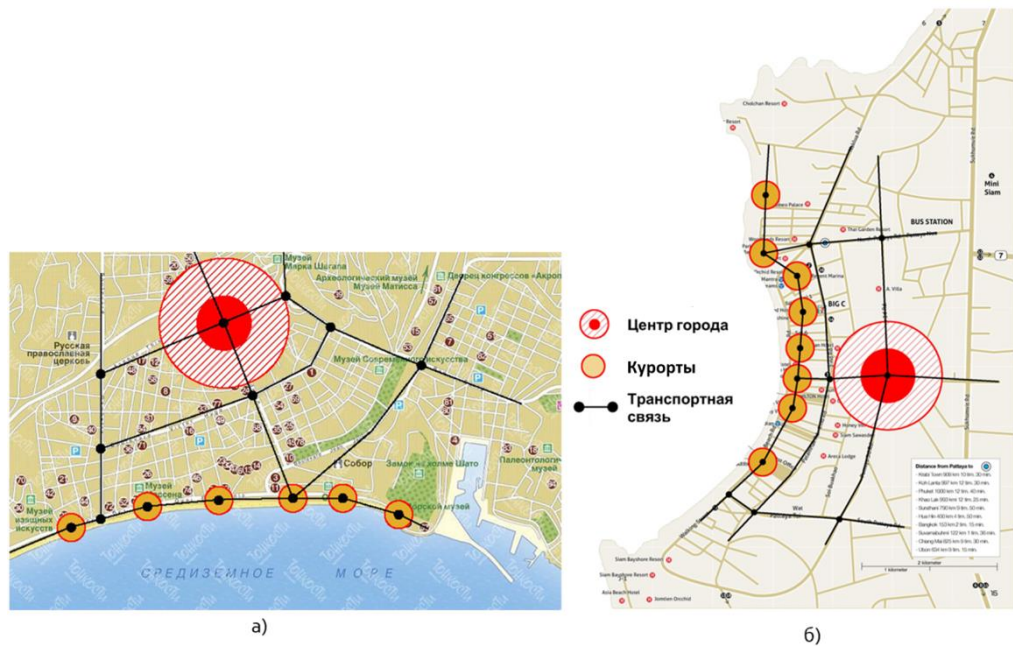


Рисунок 1.12 а) Ницца, Франция; б) Паттайя, Таиланд, – города, где курорты расположены в центре города.

К городам третьего типа относятся города, такие как Дананг, Вьетнам; Сочи, Россия (рисунки 1.13 и 1.14).

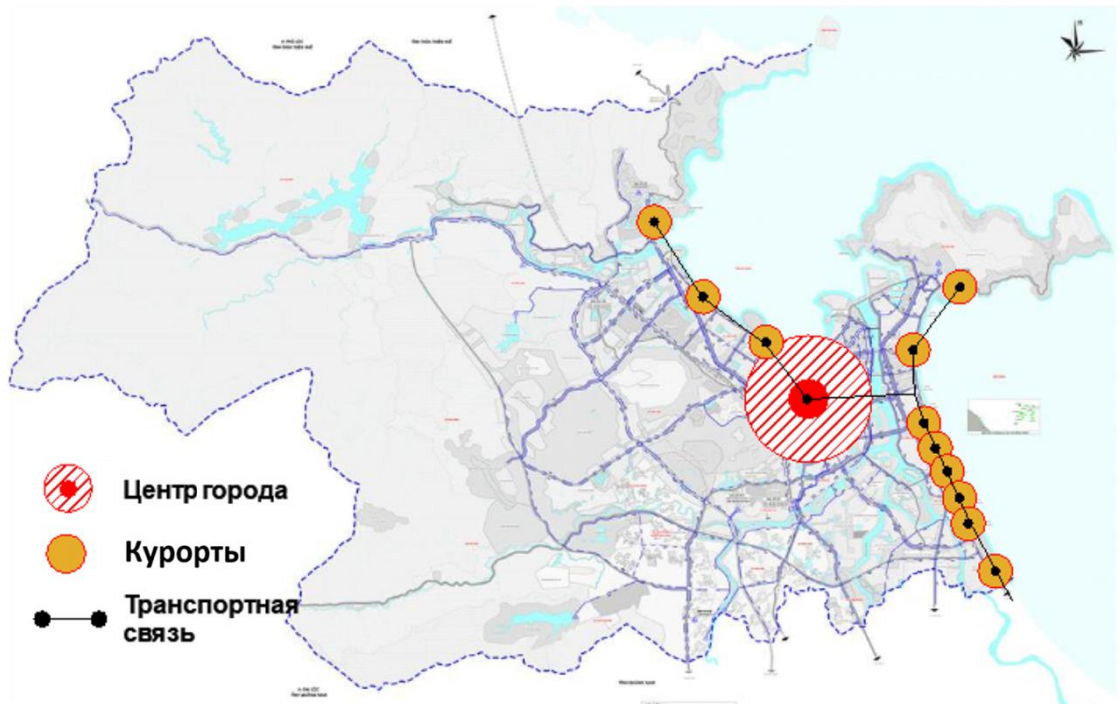


Рисунок 1.13 Дананг, Вьетнам, – город с курортами, расположенными и в центре города, и далеко от центральной зоны города.



Рисунок 1.14 Сочи, Россия, – город с курортами, расположенными и в центре города, и далеко от центральной зоны города.

Некоторые типичные курорты мира мы отобрали для углубленного анализа с целью определения основных, составляющих их компонентов. В качестве примера вьетнамских курортов нам послужили: Винперл Фукуок, Винперл Нячанг, остров Чампа в Нячанге (рисунки 1.15–1.17).



Рисунок 1.15 Курортная зона Винперл Фукуок, Вьетнам. 1 - зоопарк; 2 - поле для гольфа; 3 - парк развлечений, совмещённый с торговым центром и обеденной зоной; 4 - аквапарк.

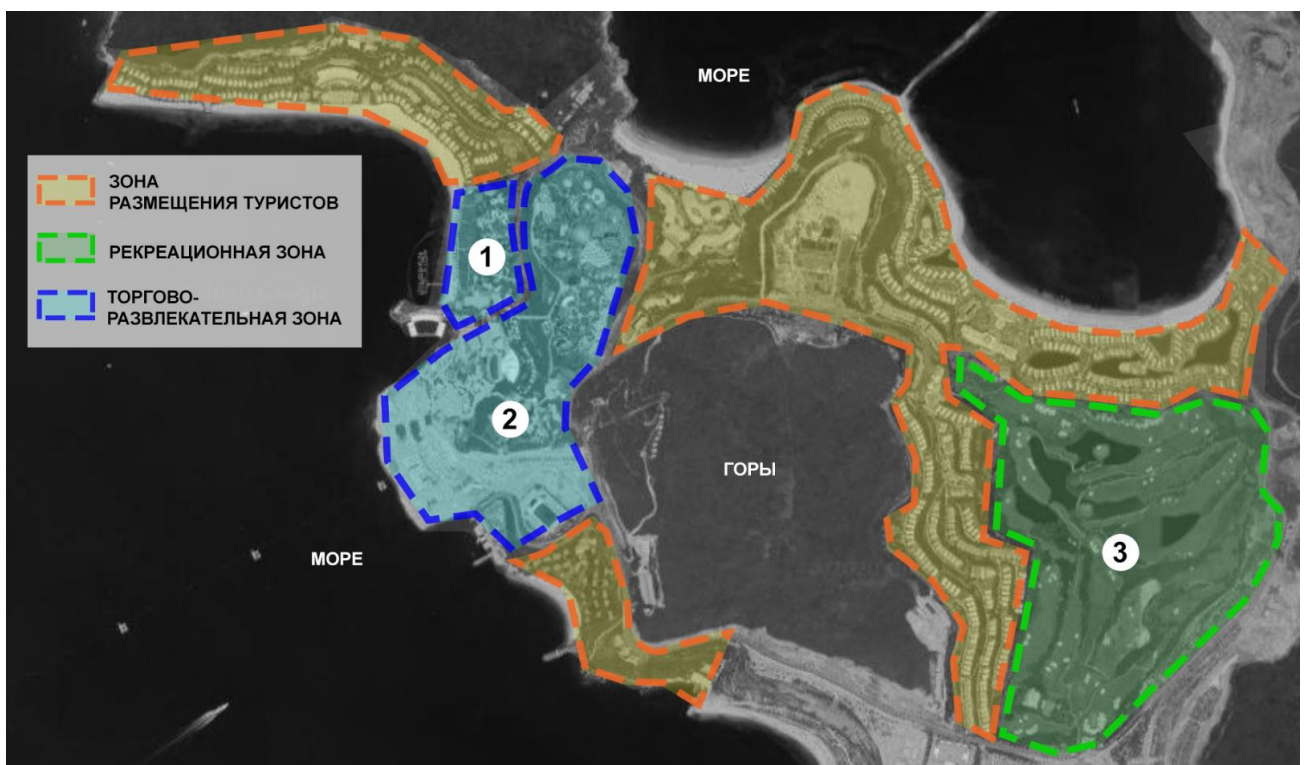


Рисунок 1.16 Курортная зона Винперл Нячанг, Вьетнам. 1 - аквапарк; 2 - парк развлечений, совмещённый с торговым центром и обеденной зоной; 3 - поле для гольфа.



Рисунок 1.17 Курортная зона острова Чампа в Нячанге, Вьетнам. 1 - торговый центр; 2 - парк; 3 - гостиница; 4 - бассейн с баром; 5 - апартаменты; 6 - виллы; 7 - спортивная площадка; 8 - зона мастер-классов; 9 - ресторан; 10 - центральная площадка.

В качестве примера курорта в мировой практике, нами был рассмотрен остров Сентоза в Сингапуре – известная курортная зона, которая принимает более 20 миллионов посетителей в год [30]. Достопримечательности этого острова включают в себя: двухкилометровый защищённый пляж, музей мадам Тюссо в Сингапуре, разветвлённую сеть канатных дорог, форт «Силосо», два поля для гольфа, 14 отелей, а также интегрированный курорт «Resorts World Sentosa», в котором есть развлекательный парк «Universal Studios Singapore» и расположено одно из двух казино Сингапура (рисунок 1.18).

Результаты анализа показали, что все прибрежные курорты мира имеют следующие основные функциональные зоны: зона размещения туристов (гостиницы); рекреационная зона (зоопарк, поле для гольфа, парк, спортивная площадка); торгово-развлекательная зона (аквапарк, парк развлечений, совмещённый с торговым центром и общепитом, ресторан, кафе).



Рисунок 1.18 Курортная зона острова Сентоза, Сингапур. 1 - парк развлечений, совмещённый с торговым центром и обеденной зоной «Universal»; 2 - поле для гольфа.

Из анализа зарубежного опыта развития прибрежных курортных городов можно сделать следующие выводы:

- Основными ресурсами для развития туризма в прибрежных городах являются природные туристические ресурсы (море, воздух, солнце).

- Тенденция развития планировочной структуры прибрежных городов следующая: туристические зоны обычно развиваются вдоль моря, а жилые зоны всё чаще расширяются в направлении в глубь материка.

- Средства размещения курортных туристов могут находиться в различных местах, например, в прибрежных районах, общественно-деловых или жилых зонах. Однако курортные туристы в основном располагаются в прибрежных районах, отдалённых от жилых зон города.

- Существует три основных типа расположения курортов в прибрежных городах. Первый тип – это город, в котором курорты расположены далеко от центральной зоны города. Второй тип – это город, в котором курорты расположены в центральной зоне города. Третий тип – это комбинация первых двух типов.

- К основным функциональным зонам прибрежных курортов относятся: зона размещения туристов, рекреационная зона и торгово-развлекательная зона.

1.2. Территории Вьетнама для развития туризма и системы отдыха населения

Вьетнам – страна с длинной береговой линией. По данным Исследовательского института развития туризма (Национальная администрация туризма Вьетнама), страна имеет более 3 200 км береговой линии, более 1 млн. км² морской поверхности, более 2 770 прибрежных островов, растянувшихся с севера на юг и имеющих различные характеристики. На территории страны насчитывается более 125 пляжей и больших бухт, благоприятных для развития туризма, более 30 из которых уже хорошо используются для привлечения туристов и, соответственно, для экономического развития страны, сокращения бедности во Вьетнаме.

В январе 2013 года премьер-министр Вьетнама утвердил Стратегию развития туризма во Вьетнаме до 2020 года с перспективой до 2030 года [37], в которой были изложены основные цели развития туризма: туризм должен стать главным сектором экономики с современной системой материальных и технических средств; туристическая продукция должна быть брендовой и высокого качества и нести в себе национальную культурную самобытность, конкурирующую со странами региона и узнаваемую по всему миру. Отдельно была поставлена цель – создать единую туристическую зону, разделённую на семь туристических регионов с типичными видами туризма для каждого из них (таблица 1.1). Приведённые в таблице термины основаны на классификации видов туризма, которая представлена в учебнике «Основы туризма» [38] (приложение Г).

Таблица 1.1

Направления развития туризма в различных регионах Вьетнама

№	Регионы Вьетнама	Развитие отдельных видов туризма (в порядке убывания их приоритета)	Ключевые регионы для развития туризма
1	Северный Мидленд и горные районы состоят из 14 провинций/городов: Хоабинь, Шонла, Дьенбьен, Лайтяу, Йенбай, Футхо, Лаокай, Туенкуанг, Хазянг, Баккан, Тхайнгуен и Каобанг, Лангшон и Бакзянг	1 - Культурный туризм 2 - Лечебно-оздоровительный туризм (горный) 3 - Спортивный туризм 4 - Деловой туризм	- Шонла - Дьенбьен - Лаокай - Футхо - Тхайнгуен - Хазянг

2	Дельта Красной реки и северо-восточный прибрежный регион состоят из 11 провинций/городов: Ханой, Винфук, Бакнинь, Хайзыонг, Хынгйен, Тхайбинь, Ханам, Ниньбинь, Намдинь, Хайфон и Куангнинь	1 - Культурно-познавательный туризм (связан с производством риса в дельте Красной реки)	- Ханой (столица) - Куангнинь - Хайфон - Ниньбинь
		2 - Лечебно-оздоровительный туризм (прибрежный)	
		3 - Деловой туризм	
		4 - Сельский туризм	
		5 - Религиозный туризм	
3	Северо-центральный регион состоит из шести провинций/городов: Тханьхоа, Нгеан, Хатинь, Куангбинь, Куангчи и Тхыатхьен-Хюэ	1 - Культурно-познавательный туризм	- Тханьхоа и его окрестности - Нгеан - Хатинь - Куангбинь - Куангчи - Тхыатхьен-Хюэ
		2 - Лечебно-оздоровительный туризм (прибрежный)	
		3 - Природный туризм	
		4 - Деловой туризм	
4	Южно-центральное побережье состоит из 8 провинций и 10 городов: Дананг, Куангнам, Куангнгай, Биньдинь, Фуйен, Кханьхоа, Ниньтхуан и Биньтхуан	1 - Лечебно-оздоровительный туризм (прибрежный)	- Дананг - Куангнам - Биньдинь - Фуйен - Кханьхоа - Биньтхуан
		2 - Культурно-познавательный туризм	
		3 - Деловой туризм	
5	Центральное нагорье включает в себя пять провинций: Контум, Зялай, Даклак, Дакнонг и Ламдонг	1 - Культурно-познавательный туризм	- Далат - Даклак - Зялай - Контум
		2 - Лечебно-оздоровительный туризм (горный)	
		3 - Деловой туризм	
6	Юго-восточный регион состоит из шести провинций/городов: Хошимин, Бариа-Вунгтау, Донгнай, Биньзыонг, Биньфыок и Тэйнинь.	1 - Деловой туризм	- Хошимин - Тэйнинь - Вунгтау
		2 - Культурно-познавательный туризм	
		3 - Лечебно-оздоровительный туризм (прибрежный) и спортивный туризм	
7		1 - Природный туризм	- Тьензянг

Дельта Меконга состоит из 13 провинций/городов: Кантхо, Лонган, Донгтхап, Анзянг, Къензянг, Камау, Бакльеу, Шокчанг, Бенче, Чавинь, Виньлонг и Тъензянг, Хаузянг	2 - Лечебно-оздоровительный туризм (прибрежный)	- Бенче - Кантхо - Къензянг - Донгтхап
	3 - Культурно-познавательный туризм	- Анзянг - Камау

Как следует из приведённой выше таблицы, приоритетное развитие лечебно-оздоровительного (курортного) туризма намечено в регионе южного центрального побережья (рисунок 1.19). Данный регион разделён на 8 провинций и 10 городов (рисунок 1.20). В соответствии с постановлением правительства Вьетнама приоритетными территориями развития туризма являются: Дананг, Куангнам, Биньдинь, Фуйен, Кханьхоа и Биньтхуан. Также к их числу относятся города, расположенные непосредственно на Южно-центральном побережье Вьетнама: **Дананг, Хойан, Куинён, Туйхоа, Нячанг, Фантхьет.**

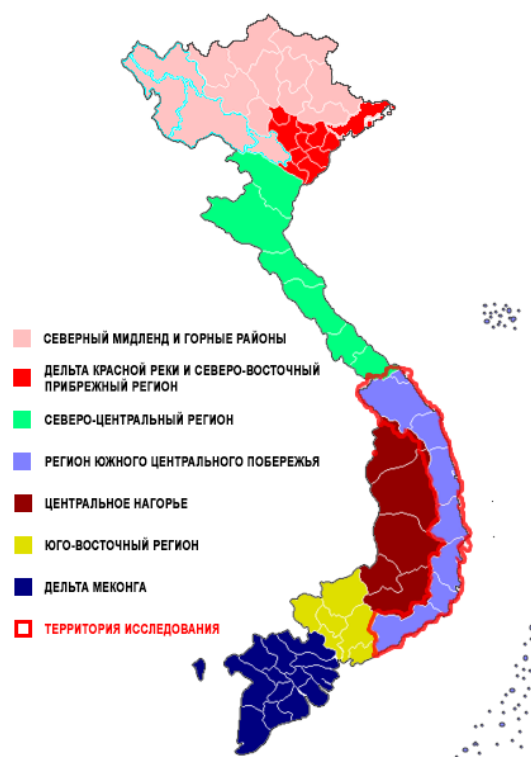


Рисунок 1.19 Карта туристических зон Вьетнама


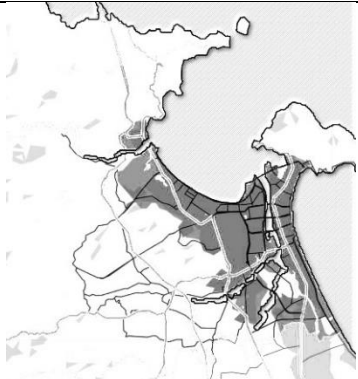
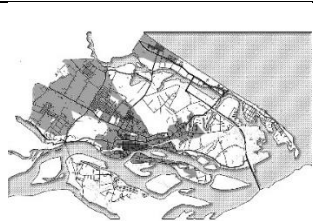


Рисунок 1.20 Города в регионе Южно-центрального побережья Вьетнама [39]

Сравнение городов региона Южно-центрального побережья представлено в таблицах 1.2 и 1.3.

Таблица 1.2

Сравнение городов в регионе Южно-центрального побережья Вьетнама (1)



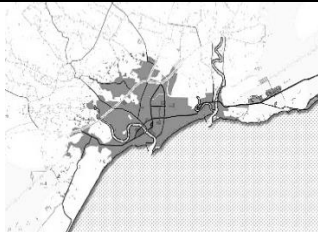
Город	Туйхоа	Дананг	Хойан
Численность населения (чел.)	200 617	1 134 310	163 040
Основная занятость	Сельское хозяйство 10% Промышленность 47% Сфера услуг 43%	Сельское хозяйство 13,24% Промышленность 22,41% Сфера услуг 64,35%	Сельское хозяйство 8% Промышленность 27% Сфера услуг 65%
Сред. плотность населения (чел./км ²)	1 814	828	2 652
Самая высокая плотность населения (чел./км ²)	22 966	21 615	9 682
Площадь (км ²)	110,6	1 285	61,5
Планировочная структура	 Расчленённая структура	 Расчленённая структура	 Расчленённая структура
Пляжная зона	3 пляжа общей протяжённостью 17 км	15 больших и малых пляжей общей протяжённостью 30 км	3 пляжа общей протяжённостью 7 км

Географические условия	Северо-западная местность – гористая, восточная – равнинная, граничащая с морем	Западная местность – гористая, восточная – равнинная, граничащая с морем	В основном равнины, на востоке граничит с морем
Климатические условия	Тропический муссонный климат. Среднегодовая температура: +23,8–30,7 °С. Сезон дождей длится с сентября по декабрь. Сухой сезон – с января по август.	Тропический муссонный климат. Среднегодовая температура: +22,9–29,9 °С. Сезон дождей длится с сентября по декабрь. Сухой сезон – с января по август.	Тропический муссонный климат. Среднегодовая температура: +22,8–29,8 °С. Сезон дождей длится с сентября по январь следующего года. Сухой сезон – с февраля по август.

Таблица 1.3

Сравнение городов в регионе Южно-центрального побережья Вьетнама (2)

Город	Куинён	Нячанг	Фантхьет
Численность населения (чел.)	283 864	535 401	225 897
Основная занятость	Сельское хозяйство 5,5% Промышленность 47,6% Сфера услуг 46,9%	Сельское хозяйство 4,23% Промышленность 32% Сфера услуг 63,77%	Сельское хозяйство 8% Промышленность 48% Сфера услуг 44%
Средняя плотность населения (чел./км²)	1 013	1 562	1 071
Самая высокая плотность	30 419	35 479	37 314

населения (чел./км²)			
Площадь (км²)	286	251	210,9
Планировочная структура	 Расчленённая структура	 Расчленённая структура	 Расчленённая структура
Пляжная зона	6 пляжей общей протяжённостью 12,8 км	10 пляжей общей протяжённостью 7 км	6 пляжей общей протяжённостью 45 км
Географические условия	Западная местность – гористая, восточная – равнинная, граничащая с морем	С трёх сторон окружён горами, на востоке граничит с морем	В основном равнины, на юго-востоке граничит с морем
Климатические условия	Тропический муссонный климат. Среднегодовая температура: +24,4–31,0 °С. Сезон дождей длится с сентября по декабрь; сухой сезон – с января по август.	Тропический муссонный климат. Среднегодовая температура: +23,9–30,1 °С. Сезон дождей длится с сентября по декабрь; сухой сезон – с января по август.	Климат тропический, дождей мало. Среднегодовая температура: +23,9–30,9 °С.

Результаты сравнения наглядно показывают, что город Туйхоа обладает общими с другими прибрежными городами региона Южно-центрального побережья Вьетнама характеристиками, а именно:

- расположение: в зоне приоритетного развития курортного туризма;
- планировочная структура города: расчленённая, как и у ближайших к нему городов;

- географическое положение: на западе местность в основном гористая, граничащая с регионом Тхайнгуен, что удобно для культурного обмена между городами и экономического развития внутри самого региона. На востоке относительно равнинная местность, которая омывается Южно-Китайским морем и является воротами к данному морю для всего Центрального нагорья, в том числе для Камбоджи и Таиланда. Расположен город на оси автомобильных, железных, воздушных и морских дорог национального и международного значения;

- природные и культурно-исторические ресурсы: Туйхоа имеет длинную и красивую береговую линию с множеством пляжей, а также высокий потенциал развития в сфере туризма. В городе преобладает тропический муссонный климат, жаркий и влажный. В данном городе сменяют друг друга два сезона: сезон дождей (с сентября по декабрь) и сухой сезон (с января по август). Среднегодовая температура составляет +26,5 °С, что даёт возможность круглогодичного функционирования курортов, с максимальной загрузкой в сухой сезон;

- региональный туризм: в данном регионе городами с развитой туристической инфраструктурой являются Дананг, Нячанг и Хойан. Остальные города стремятся активно развивать прибрежный туризм (лечебно-оздоровительный туризм).

Помимо всего вышеперечисленного, Туйхоа расположен между двумя крупными туристическими городами (Куинён и Нячанг), в 120 км от Нячанга и в 95 км от Куинёна. От Нячанга до Куинёна, или наоборот, путешественникам приходится проезжать через Туйхоа. Такое расположение города создаёт благоприятные условия для развития туризма ввиду наплыва туристов из двух соседних городов, особенно из Нячанга, где общее число внутренних и международных туристов в 2019 году составило 7,2 миллиона, из которых международных путешественников 3,6 миллиона (рисунок 1.21).



Рисунок 1.21 Схема расположения города Туйхоа в сравнении с двумя соседними туристическими городами (Нячанг и Куинён)

Таким образом, город Туйхоа можно рассматривать как типичный город Южно-центрального побережья Вьетнама, подходящий в качестве объекта исследования данной диссертации.

1.3. Градостроительные задачи, направленные на развитие системы отдыха и туризма прибрежных городов Вьетнама

В настоящее время развитие туризма обсуждается в различных областях исследований – экономики, экологии, архитектуры и градостроительства, так как эта деятельность затрагивает различные аспекты развития городов и регионов [8, 10, 15]. Статистические данные показывают, что около 40% мирового населения проживает в пределах 60 км от морей и океанов [40]. При этом производственная и экономическая деятельность оказывает большое антропогенное воздействие на природные экосистемы, поэтому поспешные решения, направленные на увеличение туристических потоков и экономической выгоды от них, могут привести к нежелательным последствиям [10, 15, 16].

Во Вьетнаме много известных прибрежных курортных городов с большим количеством

как отечественных, так и иностранных туристов. В пример можем привести город Халонг, который известен своей одноимённой бухтой, являющейся одним из семи новых чудес света и дважды признанной ЮНЕСКО мировым природным наследием. Развитие туризма в Халонге влечёт за собой изменение структуры землепользования города. Изменение структуры землепользования города Халонг проанализировано на основе сопоставления спутниковых снимков города в 2001 году (число туристов составило 532 тыс.) и 2019 г. (число туристов составило 4,4 млн., в том числе 2,9 млн. иностранных). Поскольку развитие туризма увеличивает спрос на рабочие места, многие приехали в Халонг для новой и лучшей жизни, что привело к увеличению численности населения (в 2001 году население Халонга составляло 181 446 чел., в 2012 году достигло 367 220 чел., в 2020 году было уже 442 тыс. чел.). Также планируется, что к 2030 году население города достигнет 573 тыс. чел. [41, 42]. Такой прирост населения привел к увеличению площади застройки с 45% до 68% в период 2003–2018 гг., особенно значительно увеличилась площадь жилой, административно-общественной и туристско-рекреационной зон. В частности, в 2018 году площадь жилых земель увеличилась с 6% до 10%, площадь общественных земель возросла с 9% до 15%, а площадь туристической зоны – с 0,11% до 21%, по сравнению с 2003 годом (рисунок 1.22). К сожалению, вместе с тем отмечается резкое уменьшение площади зоны озеленения с 55% до 32%, а также сокращение площади водного фонда (территории с водной поверхностью, например, реки и каналы, озёра, море и океан) с 11% до 3%. Изменение структуры землепользования города Халонга отчётливо видно на спутниковых снимках, сделанных в 2001, 2010 и 2019 годах (рисунок 1.23).



Рисунок 1.22 Изменение структуры землепользования города Халонга в период с 2003 по 2018 год [43]

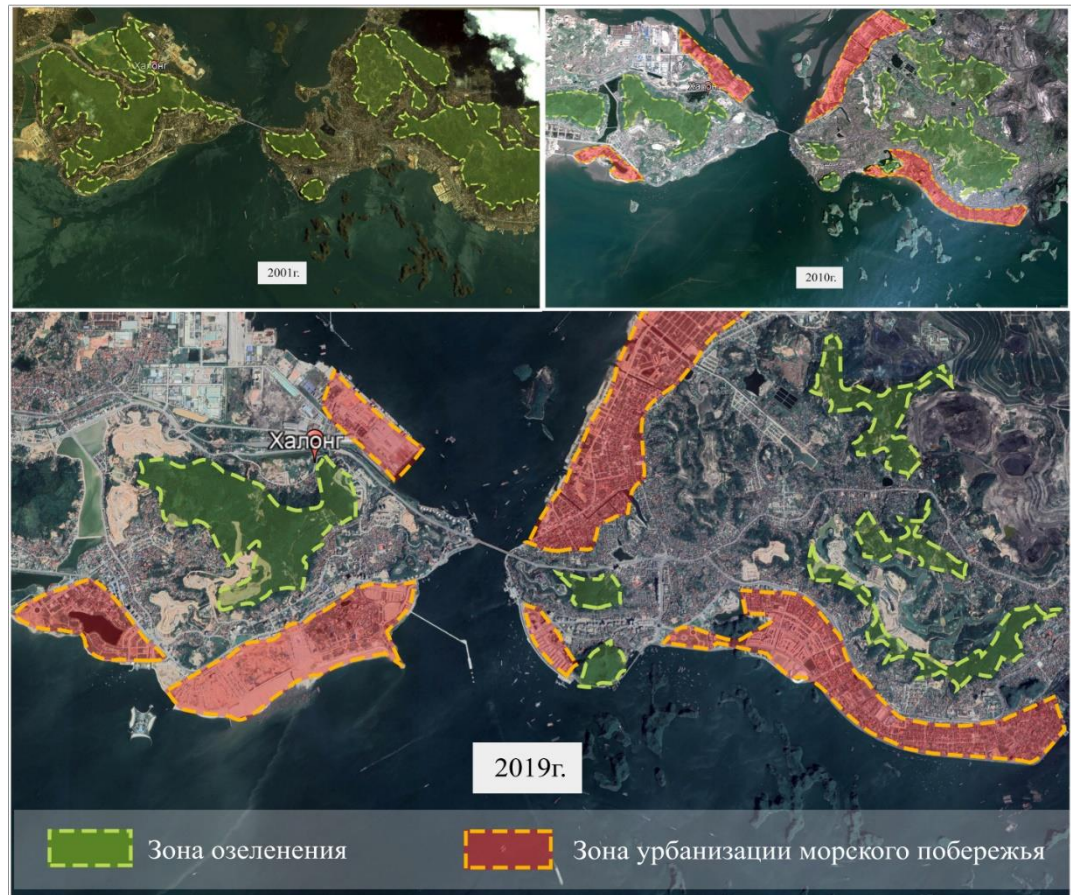


Рисунок 1.23 Схема урбанизации прибрежных территорий и сокращения зелёной зоны в городе Халонге. Результат анализа спутниковых снимков города Халонга [44]

В настоящее время состояние развития туризма в Халонге наводит тревогу. Уже существует большое количество хорошо спланированных туристических зон, но, так как туристический поток увеличивается с каждым годом, объектов для размещения уже недостаточно для удовлетворения такого количества туристов, поэтому также существует много стихийно построенных объектов для размещения путешественников. Чрезмерное развитие туризма привело к полному исчезновению зелёных насаждений, холмов и мангровых зарослей, а на их месте «растут» туристические проекты. Кроме того, такой наплыв туристов создаёт большую нагрузку на пляжи города и вызывает загрязнение окружающей среды, особенно морской среды Халонга (рисунок 1.24). Согласно сведениям Департамента природных ресурсов и окружающей среды Халонга и данным Правления залива Халонг в период с 2005 по 2015 год качество воды заметно ухудшилось, некоторые параметры превысили допустимый предел, так, например, в некоторых пробах содержание аммония (NH_4^+) превысило нормативный уровень от 1,8 до 2,3 раза, а содержание COD увеличилось в 2,5 раза (табл. 1.4). Результаты наглядно показали, что наиболее загрязнённые территории расположены вблизи густонаселённых районов и прибрежных туристических зон,

туристических портов и промышленных угольных шахт [45]. О гибели рыб в некоторых морских районах также сообщали туристы и местные жители [45].



Рисунок 1.24 Переполненный пляж в Байчай, Халонг, Вьетнам

Таблица 1.4

Параметры мониторинга воды в бухте Халонг (2005–2015 гг.) [45]

Год	pH	Fe (mg/l)	Минеральное масло и смазка (mg/l)	DO (mg/l)	Amoni (mg/l)	COD (mg/l)	Zn (mg/l)	TSS (mg/l)
2005	7-8.3		0.07	7.3			0.01	16.1
2007	6.9-8.2		0.011	7.0			0.009	20.05
2010	7-8.3		0.036	7.1			0.021	33.67
2011	7-8.2	0.093	0.018	7.8	0.095		0.037	35.08
2012	7-8.2	0.08	0.01	7.5	0.15		0.035	30
2013	7.9	0.13	0.042	7.82	0.23		0.04	22.85
2014	7.82	0.17	0.05	7.72	0.23	6.73	0.05	27.92
Q2/2015	7.80	0.10	0.36	7.73	0.18	5.98	0.04	31.04
QCVN10- MT:2015/B TNMT [46]	6.5-8.5	0.5	0.5	≥ 4	0.1	3	0.5	50

Такая же ситуация произошла в городах Тханьхоа и Вунгтау (рисунки 1.25, 1.26). Пляжи в Вунгтау переполнены, особенно в пик туристического сезона (с июня по август) или в праздничные дни. По статистике, в 2019 году всего за два дня государственных праздников, 30 апреля и 1 мая, количество туристов в Вунгтау достигло 148 тысяч человек. Между тем, общая площадь общественного пляжа в центральной зоне города Вунгтау составляет всего около 50 гектаров, а сам пляж протяжённостью 3,3 км, что недостаточно для обслуживания местных жителей и туристов.



Рисунок 1.25 Переполненный пляж в городе Вунгтау, Вьетнам



Рисунок 1.26 Переполненный пляж в городе Тханьхоа, Вьетнам

Другая проблема – город Нячанг, который является типичным городом-курортом Вьетнама и число туристов которого неуклонно растёт с каждым годом вместе с развитием

курортного туризма в стране. Хотя в Нячанге нет посягательств на освоение моря или вырубку лесов, как в Халонге, возникают другие проблемы с планированием градостроительства. Такова ситуация с использованием земли в прибрежных районах для строительства высотных зданий. В настоящее время в Нячанге насчитывается около 150 высотных зданий и 20 сверхвысоких зданий (более 100 м), а самое высокое здание составляет 46 этажей (около 170 м). Большинство высотных зданий – это отели, многоквартирные здания и апартаменты, офисные и многофункциональные центры. Все они сосредоточены в центральной прибрежной зоне города (рисунок 1.27), что увеличивает транспортную нагрузку и является причиной городских проблем, таких как городские тепловые острова, блокирование прохладного ветра с моря на материк. Это, в свою очередь, приводит к снижению качества среды обитания людей, особенно в центральных районах с высокой плотностью населения (рисунок 1.28).



Рисунок 1.27 Схема зоны концентрации высотных зданий в центре Нячанга [44]



Рисунок 1.28 Проблемы плотной многоэтажной застройки прибрежных районов [44, 47]

Тем не менее, нельзя отрицать и преимущества, которые даёт строительство высотных зданий на прибрежных территориях: быстрое создание нового, современного архитектурного облика, которого у города не было раньше, что обеспечивает значительные поступления в городской бюджет. Поэтому, можно сказать, что строительство многоэтажных зданий на побережье – незаменимый вид деятельности прибрежных туристических городов. К тому же необходимо создать отдельную систему правил для высотных зданий в прибрежных районах, чтобы обеспечить благоприятную и обустроенную общественную территорию, уделив особое внимание зелёным насаждениям и оптимизации ландшафта. Впоследствии это позволит развивать прибрежную территорию в рамках устойчивого развития всех туристических городов Вьетнама.

Кроме того, существует общая проблема, с которой часто сталкиваются прибрежные курортные города во Вьетнаме, – это когда прибрежная территория делится на небольшие участки, которые распределяются между инвесторами для строительства курортов. В результате этого курорты сосредотачиваются на всей прибрежной территории, что не позволяет местным жителям пользоваться их же пляжем. Такая ситуация довольно часто встречается в крупных курортных городах, например, в таких как Камрань, Дананг, Фукуок, что представлено на рисунках 1.29–1.32, где выделенные области – это прибрежные районы, занятые курортами, препятствующими свободному доступу местных жителей к общественным пляжам.



Рисунок 1.29 Курорты препятствуют доступу местных жителей к пляжам (г. Фанранг, Вьетнам)

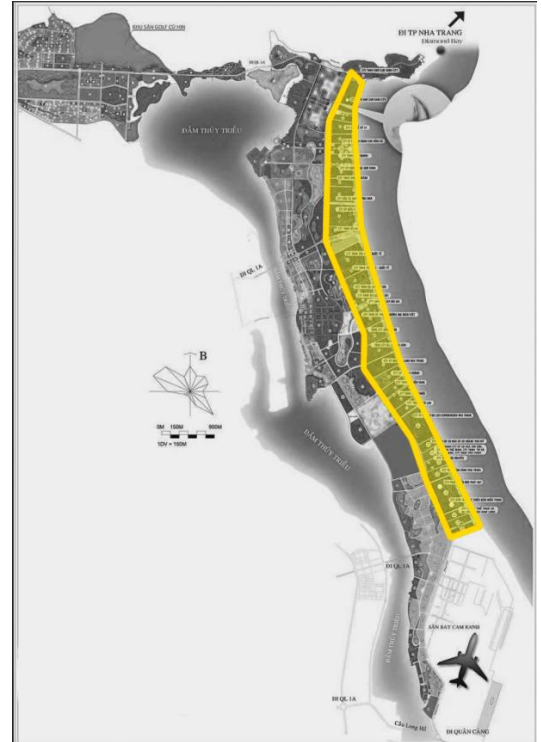


Рисунок 1.30 Курорты препятствуют доступу местных жителей к пляжам (г. Камрань, Вьетнам)



Рисунок 1.31 Курорты препятствуют доступу местных жителей к пляжам (г. Дананг, Вьетнам) [39]



Рисунок 1.32 Курорты препятствуют доступу местных жителей к пляжам (г. Фукуок, Вьетнам) [47].

Таким образом, по результатам проведённого анализа, можно выделить следующие актуальные градостроительные проблемы в процессе развития курортного туризма в городах Вьетнама:

- Центральная часть города перегружена большим количеством туристов и отелей, что приводит к загрязнению окружающей среды и снижает качество туристической зоны.
- Курорты расположены последовательно вдоль побережья, закрывая доступ жителей к морю.
- Слишком большое количество высотных отелей в центре города вызывает городские проблемы, такие как возникновение островов тепла в городе и нарушение аэрационного режима, что препятствует проникновению прохладного воздуха с моря на материк, не говоря уже о пробках на дорогах.

Все вышеперечисленные проблемы обусловлены недостаточным качеством планирования функциональных пространств города и несоблюдением баланса между жилыми районами, зонами общественного обслуживания и зонами туристического развития. Поэтому в процессе развития туризма градостроительные задачи должны включать следующие вопросы:

- необходимо иметь строгое обоснование выбора места для размещения курорта (жилая зона для туристов) в структуре генерального плана города. Факторы, которые необходимо учитывать при решении данного вопроса, следующие:

- доступность пляжа для туристов и местных жителей;

- доступность медицинского обслуживания на курорте;
- доступность курорта для персонала (удобная транспортная доступность рабочего места);
- наличие хорошо развитой инженерной инфраструктуры: водоснабжение, канализация (подключение к городским сетям, или строительство новых), электроснабжение, интернет, телефонизация и т. д.;
- транспортная доступность курорта для туристов как при использовании личного, так и общественного транспорта (дорога от аэропорта или ж/д вокзала до курорта и обратно);
 - соответствовать нормам плотности застройки и озеленения;
 - удовлетворять экономическим требованиям;
 - учитывать строительные и эксплуатационные затраты;
 - повышать эстетическую ценность города, в целом, и его туристическую привлекательность, в частности.

1.4. Типология объектов для обслуживания курортных туристов

Объекты для обслуживания курортных туристов можно классифицировать в соответствии со следующими потребностями путешественников (рисунок 1.33):

- **потребность в жилье** – это основная и самая важная потребность туристов. Список типов и названий средств размещения туристов основан на классификационном списке заведений размещения туристов, указанном в пункте 48 Закона о туризме Вьетнама № 09/2017 / QН14 [48]. Однако при рассмотрении типов средств размещения курортных туристов необходимо исключать неподходящие для этого объекты, такие как мотели (располагаются у автомагистралей) или хоумстей (располагаются в жилой зоне). Таким образом, основными средствами размещения туристов, на которые следует обратить внимание, являются:

- **отель-курорт (hotel resort):** заведение размещения туристов, построенное в блоке или комплексе вилл, малоэтажных домов, апартаментов, часто в местах с красивыми природными пейзажами и свежим воздухом (у моря, реки или подножья гор), обеспечивающее высокое качество помещений, необходимое оборудование и услуги для удовлетворения потребностей гостей в отдыхе, развлечениях и осмотре достопримечательностей.
- **гостиница (hotel):** традиционный тип средства размещения туристов с 10 и более номерами, обеспечивающего высокое качество помещений, оборудования и услуг, необходимых для обслуживания проживающих гостей.

- **апартаменты (tourist apartment):** апартаменты для аренды туристами помещений с оборудованием в условиях самообслуживания. Здание с 10 и более туристическими апартаментами называется апарт-отелем.

- **хостел (tourist guest house):** средство размещения туристов, имеющее необходимое оборудование и удобства для обслуживания туристов (как отель, но не отвечающее стандартам рейтинга отелей).

- **кемпинг (tourist camping):** участок земли, расположенный в красивом природном ландшафте с инфраструктурой, туристическими объектами и необходимыми услугами для гостей кемпинга.

- **потребность в питании** – это основная потребность всех типов туристов, в том числе и курортных. Обычно туристические учреждения по размещению туристов предоставляют эту услугу как дополнительную, она может быть платной или бесплатной. Существуют также отдельные объекты, предназначенные для предоставления этих услуг, такие как кафе, рестораны, предприятия быстрого питания, продуктовые магазины (для туристов, которые хотят готовить самостоятельно).

- **потребность в отдыхе** – это насущная потребность курортного туриста. Помимо отдыха у бассейна отелей (если он есть), туристы очень часто отдыхают и в других местах, например на пляжах, в парках.

- **потребность в развлечениях:** объекты для удовлетворения потребности курортных туристов в развлечениях можно разделить на культурно-исторические, спортивные и торгово-развлекательные. К культурно-историческим объектам относятся музеи и галереи, исторические памятники культуры и архитектуры, центры прикладного творчества, театры, выставочные центры. Спортивные объекты включают: аквапарки, места для занятий водными видами спорта, в том числе и на открытой воде, вело- и пешие маршруты. Торгово-развлекательные объекты включают в себя торговые центры, а также крытые и открытые парки развлечений.

- **здоровье и эстетические потребности:** объекты, предоставляющие такие услуги, – это оздоровительные центры, спа-салоны и салоны красоты.

- **информационные потребности:** во время поездки в новое место необходимо легко и быстро получать информацию. Это первая потребность путешественника, прибывшего в новое место. Объекты, обслуживающие эту потребность, следующие: информационные центры, системы навигации, интернет, технологии «Умный город» [14].

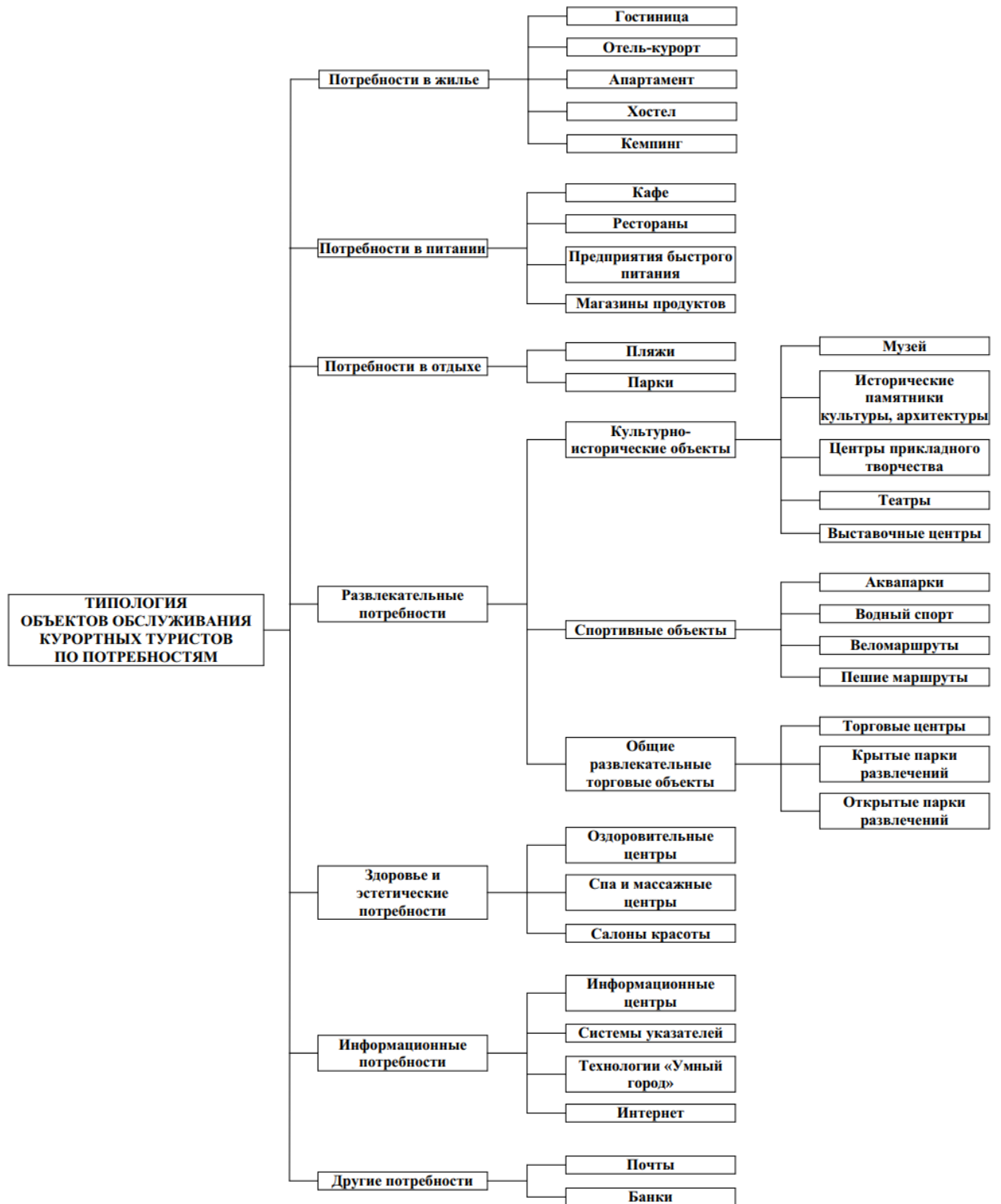


Рисунок 1.33 Типология объектов обслуживания курортных туристов по потребностям (по функциям)

Кроме всего перечисленного, существует целый ряд объектов, обслуживающих другие потребности туристов, таких как отделения банков, пункты обмена валют и почтовые отделения. При обосновании размещения в структуре генерального плана города территорий для размещения курортов необходимо учитывать наличие вышеперечисленных объектов

обслуживания. Однако следует отметить, что не все эти объекты обязательно должны быть размещены в курортной туристической зоне. Некоторые объекты уже доступны на территории города, туристы могут в полной мере использовать их наравне с местными жителями. В этом случае необходимо учитывать вместимость каждого конкретного объекта и его доступность для туристов.

Следует отметить, что объекты проживания для туристов также классифицируются по многим категориям. Обычно для каждого типа средств размещения туристов существует несколько классификаций [49, 50]. Классификация объектов проживания для курортных туристов в основном такая же, как и для других категорий туристов. Однако основная цель туристов, приезжающих на курорт, – это отдых с целью улучшения здоровья. Поэтому при классификации необходимо учитывать расположение объектов размещения относительно мест для отдыха, например горячих источников, родников, водопадов, лесов и гор. Для прибрежных курортных городов местом отдыха туристов являются пляжи.

То есть типологию объектов проживания курортных туристов можно составить по следующим категориям (рисунок 1.34):

- **по типу:** гостиницы, отель-курорты, апартаменты, хостелы и кемпинги.

- **по уровню комфорта:** в зависимости от страны существуют разные классификации объектов проживания по уровню комфорта: по системе «звёзд», по системе «букв», по системе «корон», по системе «разрядов». При этом классификация по системе «звёзд» является наиболее распространённой во всем мире и применяется как во Вьетнаме, так и в России. И чем выше количество звёзд, тем выше уровень качества обслуживания туристов и инфраструктуры средств размещения туристов соответственно.

- **по уровню цен** средства размещения можно разделить на люксовые (первоклассные), средние и объекты экономкласса. Под данную классификацию попадают различные типы средств размещения туристов. Как правило, под первоклассными средствами размещения туристов понимают объекты с рейтингом от четырёх до пяти звёзд, под средними – объекты с рейтингом три звезды, под средствами размещения экономкласса – объекты с рейтингом одна или две звезды или объекты, не участвующие в рейтинге.

- **по продолжительности работы** средства размещения туристов можно разделить на объекты круглогодичного обслуживания и сезонные. Это связано с тем, что существуют средства размещения туристов, которые работают только в пик туристического сезона и закрыты в остальное время года.

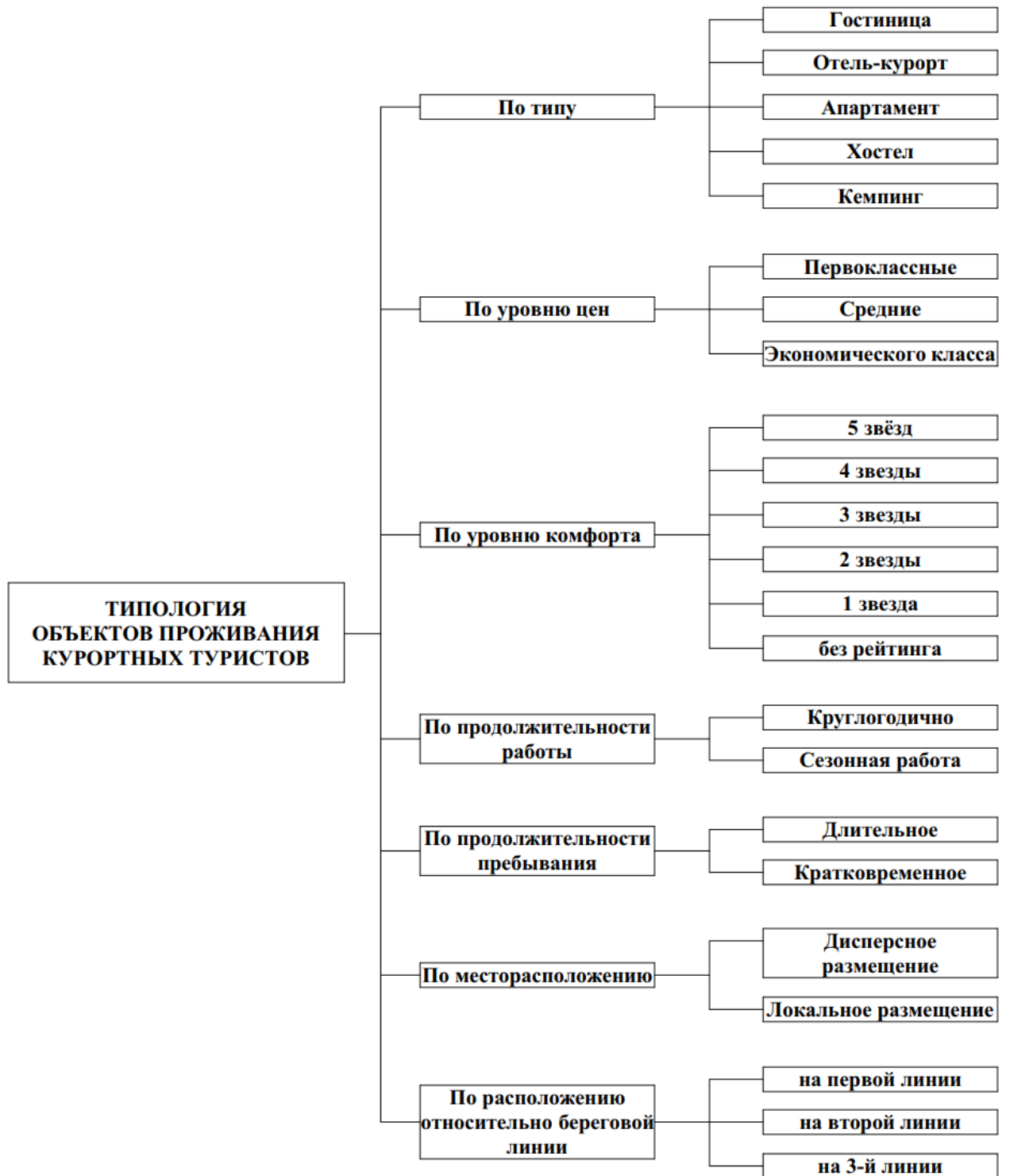


Рисунок 1.34 Типология объектов проживания курортных туристов

- **по продолжительности пребывания** туристов средства размещения можно разделить на объекты длительного и кратковременного пребывания. Обычно средствами долгосрочного размещения туристов (при их длительном пребывании) являются апартаменты, виллы или бунгало, расположенные на территории курорт-отелей.

- **по месторасположению:**

- Дисперсное размещение туристов происходит в основном в сложившейся планировочной структуре города, когда туристы селятся в центральной или периферийной части города при условии, что вторая расположена в пешей доступности к пляжной зоне.

- Локальное размещение туристов встречается на удалённых, экологически благоприятных территориях (локальные курорты).

- по расположению относительно береговой линии:

- отель на первой линии: расстояние до пляжа не более 100 метров, между отелем и пляжем нет преград, в том числе автомобильной дороги;

- отель на второй линии: расстояние до пляжа около 200 метров, между пляжем и отелем есть автомобильная дорога;

- отель на третьей линии: городские отели, расстояние до пляжа более 300 м, между пляжем и отелем находится много других зданий.

В процессе принятия градостроительных решений по развитию курортного туризма необходимо учитывать наличие разнообразных типов средств размещения туристов и их классификацию по множеству различных категорий с целью оптимизации качества обслуживания, а также удовлетворения потребностей туристов.

Выводы по главе 1

1. Выявлены основные характеристики планировочной структуры прибрежных курортных городов: Туристические зоны часто развиваются вдоль морского побережья, а жилые зоны часто расширяются в направлении в глубь материка.

- Вследствие процесса формирования и развития города, средства размещения туристов могут находиться как в общественно-деловых, так и в жилых зонах. Однако большинство курортных туристов выбирают объекты для размещения в прибрежных районах.

- Существуют три основных типа планировочной структуры прибрежных курортных городов. Первый тип – это город, где курорты расположены далеко от центральной зоны города. Второй тип – это город, где курорты расположены в центре города. Третий тип – это смешанный тип, включающий в себя два предыдущих.

- К основным функциональным зонам прибрежных курортов относятся: зона размещения туристов, рекреационная зона и торгово-развлекательная зона.

2. Выявлены актуальные градостроительные проблемы в процессе развития курортного туризма в городах Вьетнама:

- Пляжи в центре города перегружены большим количеством туристов, что приводит к загрязнению почвы и воды и негативно влияет на морские экосистемы.

- Курорты расположены смежно друг с другом вдоль побережья, закрывая доступ к морю для местных жителей.

- Слишком большое количество высотных отелей в центре города вызывает городские проблемы: препятствует ветру приносить прохладный воздух с моря на материк, образует пробки на дорогах и снижает качество туристических зон.

Причины вышеуказанных состояний следующие:

- развитие туризма не учитывает лимит территории и конечность имеющихся ресурсов города;

- строительство гостиниц для туристов происходит в центральных районах с высокой плотностью застройки;

- при планировании строительства приоритет отдаётся доступности пляжа для туристов без учёта доступности к нему горожан.

3. Обнаружена необходимость строгого обоснования выбора отдельных функциональных зон в планировочной структуре города для строительства новых курортов (жилая зона для туристов). Определены факторы, которые надо учитывать при решении этой задачи:

- доступность пляжа для туристов и местных жителей;

- ресурсный потенциал города (включая природные ресурсы, территориальные ресурсы, человеческие (трудовые) ресурсы).

4. Регион Южно-центрального побережья является приоритетным для развития прибрежного курортного туризма Вьетнама. Город Туйхоа рассматривается нами как приоритетный город этого региона, подходящий в качестве объекта исследования для данной диссертации.

5. Приведена типология объектов проживания туристов, в которой к основным средствам размещения туристов относятся: гостиницы, курорт-отели, апартаменты, хостелы, кемпинги. Эти объекты для размещения классифицируются по следующим критериям: по уровню цен, по уровню комфорта, по продолжительности работы, по продолжительности пребывания туристов, по месторасположению и по расположению относительно береговой линии. Кроме того, существует множество других типов объектов для удовлетворения таких потребностей туристов, как потребности в питании, потребности в отдыхе, в развлечениях, в поддержании здоровья, а также эстетические, информационные и другие потребности.

ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ПЛАНИРОВКЕ ТЕРРИТОРИИ ПРИМОРСКИХ ГОРОДОВ ВЬЕТНАМА

2.1. Градостроительная модель развития курортной туристической индустрии в прибрежном городе в направлении устойчивости

Термин «устойчивый туризм» был разработан с целью уменьшения негативного воздействия туризма на окружающую среду и общество [51, 52, 53, 54]. Всемирная туристская организация определила устойчивое развитие туризма следующим образом: «Устойчивое развитие туризма отвечает потребностям существующих туристов и принимающей территории, защищая и расширяя будущие возможности. Ожидается, что это приведёт к управлению всеми ресурсами города таким образом, что экономические, социальные и эстетические потребности будут удовлетворяться наравне с сохранением основных экологических процессов, культурной целостности, биоразнообразия и систем жизнеобеспечения» [55].

Соответственно, «устойчивый туризм» требует устойчивого использования ресурсов и защиты окружающей среды, что может быть достигнуто только благодаря глубокому пониманию факторов потребительского поведения туристов и надлежащему управлению этими многочисленными факторами и ресурсами города [56]. Это также означает, что необходимо соблюдать баланс между потребностями туристов и имеющимися ресурсами территории, тем самым создавая «градостроительный баланс» или «сбалансированную городскую среду» как для туристов, так и для местных жителей.

Концепция «сбалансированного города» или «градостроительного баланса» также изучалась многими авторами. По словам Трутнева Э.К. [57, 58], сбалансированный город – это «город, в котором имеется баланс как приемлемое для жителей соотношение между объёмами застройки и объёмами инфраструктуры различных видов – социальной, транспортной, инженерно-технической; наличие указанного баланса положительно воздействует на качество городской среды в сочетании с иными компонентами такого качества – безопасностью, упорядоченностью, эстетической привлекательностью».

Кочуров Б.И., Ивашкина И.В. [59, 60] и их сотрудники предложили определение градостроительного баланса с точки зрения экологии, согласно которому градостроительный баланс представляет собой «сбалансированное соотношение различных видов градостроительной деятельности и интересов различных групп населения на территории с учётом потенциальных и реальных возможностей природной среды». Учёные также считают,

что сбалансированную городскую среду «обеспечивает развивающаяся устойчивость города, то есть его способность осуществлять в полной мере экологические и социально-экономические функции без нанесения ущерба природным и освоенным ландшафтам, градостроительным и инфраструктурным объектам и при этом успешно не только противостоять, но и усиливать (наращивать) свою устойчивость к внутренним и внешним факторам».

В своей публикации автор заявили, что исследования воздействия туристической деятельности на прибрежные районы подчеркивают, что чрезмерная нагрузка может привести к разрушению уникальных экосистем. Прибрежная зона представляет собой сложную динамическую систему, объединяющую три основные подсистемы: морскую, береговую и сухопутную. Морская подсистема характеризуется изменениями глубины, динамикой осадков, волнами, приливами и отливами, а также разнообразными морскими биотопами, включая коралловые рифы и другие ареалы. Береговая подсистема включает в себя прибрежные территории, пляжи и естественные или искусственные системы защиты от цунами и штормов. Сухопутная подсистема охватывает прибрежные области, характеризующиеся топографией, грунтовыми и поверхностными водами, а также разнообразными экосистемами, такими как леса, водно-болотные угодья, дюны и урбанизированные территории. Прибрежная зона, будучи динамической средой, подвергается постоянному воздействию факторов, таких как волны, ветер, приливы и отливы, что приводит к эрозии береговых участков и перемещению осадков. Течения, вызванные воздействием приливов и ветров, переносят материалы, такие как ил, песок и органические вещества. Динамичный характер прибрежных территорий, а также воздействие антропогенных факторов, таких как инфраструктура, порты, промышленные объекты, рыболовство, сельское хозяйство и туризм, повышают уязвимость этой зоны к стихийным бедствиям и требуют эффективного управления и охраны прибрежных экосистем [61, 62].

При анализе и планировании развития городских территорий в контексте разрешения конфликтов и повышения эффективности территориального планирования, Перькова М.В., Большаков А.Г., Моисеев Ю.М., Щербина Е.В. и Нгуен Т.К. [24, 62, 63] отмечали важность рассмотрения различных сценариев развития, пространственного поведения и ресурсного потребления. Это подчеркивает значимость использования ресурсной модели, основанной на учете природных, социальных, территориальных и экономических ресурсов города в рамках градостроительного баланса территорий.

Современные исследования в области городского планирования указывают на важность системного анализа при решении задач территориального развития. В работах В.И. Теличенко, Е.В. Щербиной и Е.В. Горбенковой [21, 62, 64] была представлена обобщенная

модель устойчивой среды жизнедеятельности, охватывающая социальные, экологические, экономические, антропогенные и управленческие подсистемы, взаимосвязанные между собой.

В контексте градостроительного проектирования мы учитываем социальные факторы путем применения нормативных показателей социальных потребностей. В социологии под социальными потребностями понимается уровень удовлетворения жизненных потребностей и интересов индивидов и общества в целом. Этот уровень оценивает доступность ресурсов и услуг с учетом ограниченности экономических ресурсов общества и стремится максимально удовлетворить потребности и интересы населения. Подобный анализ социальных нормативов играет важную роль при проектировании и оценке городской среды [62].

С учетом результатов авторских исследований [62], при разработке модели территориального развития города на основе индустрии туризма необходимо соблюдать следующие принципы:

1. Принцип достаточности ресурсов. Этот принцип имеет целевое значение, так как предполагает, что город обладает ресурсами, достаточными для развития нового направления – индустрии туризма.

2. Принцип ограниченности территориальных ресурсов города. Данный принцип предусматривает, что при градостроительном планировании следует рассчитывать только на ресурсы, находящиеся в пределах территориальных границ города, которые конечны. Действие данного принципа направлено на максимально эффективное использование и возобновление ресурсов.

3. Принцип инфраструктурной целостности. Принцип определяет комплексный подход к решению вопросов системы жизнеобеспечения города, к которым относятся: снабжение города питьевой и технической водой, система сбора и очистки сточных вод и канализации, энергоснабжение и др.; транспортное обслуживание населения; социальная защита, медицинское обслуживание, торговая инфраструктура.

4. Принцип поддержания экологического равновесия природной системы. Согласно логистической модели Арнольда В.И. способность управляемой природной системы к восстановлению на определённый момент времени $Q_i(t)$ может быть представлена функцией (1).

$$Q_i(t) = P_i(t) - C_i(t) \quad (1)$$

Где $P_i(t)$ – потенциал природной системы к восстановлению в момент времени t ;

$C_i(t)$ – интенсивность потребления природных ресурсов на момент времени t .

Интенсивность потребления природных ресурсов зависит от многих факторов, таких как выбросы и сбросы загрязняющих веществ в воздух и водные объекты, количество

расходуемой воды, рекреационная нагрузка и другие факторы, которые, в свою очередь, зависят от численности населения.

Рассматривая прибрежный курортный туризм как систему, состоящую из ресурсов, необходимых для его создания и развития, можно построить ресурсную модель развития туристической индустрии города на основе его экологических, территориальных и социальных ресурсов (рисунок 2.1).

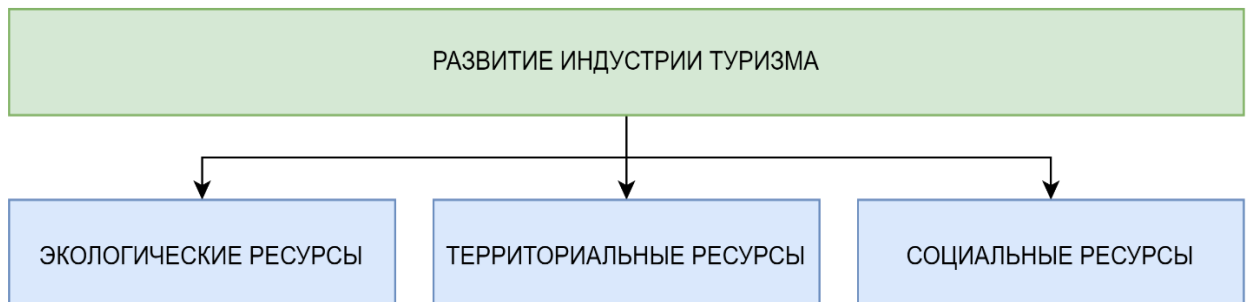


Рисунок 2.1 Ресурсная модель развития курортной туристической индустрии в прибрежном городе

Экологические ресурсы территории в контексте развития прибрежного туризма определяются:

- климатическими условиями, которые обуславливают длительность курортного сезона;
- размером прибрежной пляжной зоны;
- экологической ёмкостью территории (природным каркасом территории, наличием природных достопримечательностей, способностью экосистемы к самовосстановлению).

Климат влияет на эффективность туристической деятельности и является одним из основных факторов, определяющих сезонность туризма [65, 66]. Чтобы оценить пригодность климатических условий для развития прибрежного курортного туризма, необходимо обратить внимание на следующие показатели:

- **Средняя температура дня, °С.** Для курортов подходит тёплый климат, который считается оптимальным для купания и принятия солнечных ванн. На основе классификации комфортных температур [67] мы построили таблицу для оценки пригодности климата для развития прибрежного курортного туризма с учётом средней температуры дня (таблица 2.1).

Таблица 2.1

Оценка пригодности климата для развития прибрежного курортного туризма

Средняя температура дня, °С	Оценка климата
< +15 °С	неблагоприятный
+15–32 °С	благоприятный
+32–38 °С	неблагоприятный
> +38 °С	особо неблагоприятный

- **Количество солнечных дней / количество солнечных часов.** Чем выше этот индекс, тем больше подходит территория для развития прибрежного курортного туризма. До сих пор нет точного стандарта количества солнечных дней или количества солнечных часов для прибрежных курортных городов. Однако, согласно актуальным исследованиям, в известных курортных городах количество солнечных дней в году часто более 200, а количество солнечных часов в году обычно более 2 000. Показатели данного индекса (количество солнечных дней / количество солнечных часов) на примере известных курортных городов России: Сочи – 211/2174; Анапа – 286/2494; Ялта – 270/2250. Если на определённой территории количество солнечных дней в году невелико (менее 180 дней в году), то такая территория подходит только для сезонного курортного туризма, то есть когда курорты открыты только в сухой сезон и закрыты в сезон дождей. Однако в этом случае необходимо учитывать сопутствующие вопросы, такие как создание рабочих мест для сотрудников, использование курорта для других целей во время отсутствия гостей и т. д.

- **Сезон дождей/тайфунов.** Если сезон дождей выпадает на месяцы с высокой температурой воздуха, то такие условия не подходят для развития прибрежного курортного туризма. К примеру, в Ханое (Вьетнам) период с самой высокой среднегодовой температурой (+25–29 °С) длится с мая по октябрь и также является периодом с самым высоким среднегодовым количеством осадков (165–274 мм), что не подходит для развития прибрежного курортного туризма. И наоборот, если сезон дождей не совпадает с высокими температурами или длится недолго, то это считается благоприятными условиями для развития прибрежного курортного туризма.

- **Море и пляжи** – это чрезвычайно важный ресурс в развитии прибрежного курортного туризма.

- **Качество морской воды** – это важный фактор оценки пригодности морского района для развития туризма. Стандарты оценки качества морской воды для пляжей указаны в QCVN 10-MT:2015/VTNMT [46].

- **Площадь и протяжённость пляжа.** Пляжи – одна из главных достопримечательностей Вьетнама. Однако морские ресурсы – это ограниченные ресурсы, и их следует хорошо охранять. Следовательно, необходимо обеспечить такое развитие

курортного туризма, при котором бы сохранялась природа, а для этого следует не превышать максимальную вместимость пляжа, указанную в нормативных документах. Это значит, что пляж должен удовлетворять потребности местных жителей и планируемого количества туристов. В разделе 9.27 российского нормативного документа «СП 42.13330.2016. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» чётко указано, что для морских пляжей минимальную протяжённость береговой полосы пляжа на одного посетителя следует принимать не менее **0,2 м**; минимальную площадь территории пляжа на одного посетителя – не менее **5м²/чел.** [68].

Таким образом, фактическая *протяжённость и площадь городского пляжа* должны удовлетворять следующим условиям (2) и (3):

$$D_f \geq [(N_z \cdot K_z) + (N_t \cdot K_t)] \cdot K_l \quad (2)$$

$$S_f \geq [(N_z \cdot K_z) + (N_t \cdot K_t)] \cdot K_s \quad (3)$$

Где D_f – фактическая длина пляжа, м;

S_f – фактическая площадь пляжа, м²;

N_z – численность постоянного населения города, чел.;

N_t – планируемое количество туристов в городе одновременно, чел.;

K_z – коэффициент одновременной загрузки пляжей для пляжей общего пользования для местного населения: 0,2 согласно СП 42.13330.2016;

K_t – коэффициент одновременной загрузки пляжей для учреждений отдыха и туризма: 0,7–0,9 согласно СП 42.13330.2016;

K_l и K_s – нормативные значения длины и площади пляжа на 1 человека соответственно, которые устанавливаются национальными нормами.

Из условий (2) и (3) можно определить максимальный туристический поток N_{max} . Если планируемый туристический поток N_t , превышает N_{max} необходимо предоставить дополнительные возможности, такие как: увеличение площади бассейнов, расположенных на территории курортов или отелей.

Зелёные объекты общего пользования включают в себя: природные парки, горы, тропические леса и т. д. Для устойчивого развития туризма необходимо, чтобы площадь зелёных насаждений общего пользования на душу населения (включая жителей города и планируемое количество туристов) достигла нормы в 6 м² на человека [69, 70].

Территориальные ресурсы – это самые важные и ценные ресурсы с точки зрения градостроительства. Они представляют собой ограниченные ресурсы, поэтому большое значение в данном случае имеет оптимальное распределение ресурсов. На основе авторской разработки, согласно принципам 1 и 2 территориальная модель на основе достаточности и

ограниченности ресурсов, полученная из градостроительного баланса, может быть представлена следующей формулой [62]:

$$A = \sum A_p + \sum A_N + \sum A_A + \sum A_U + \sum A_R + \sum A_B \quad (4)$$

Где A – общая площадь городской территории;

A_p – суммарная площадь жилых территорий;

A_N – суммарная площадь локальных курортных территорий;

A_A – суммарная площадь производственных территорий и территорий объектов инженерно-транспортной инфраструктуры;

A_U – суммарная площадь рекреационных зон;

A_R – суммарная площадь административно-деловых зон;

A_B – суммарная площадь земель сельскохозяйственного назначения.

На стадии градостроительного зонирования площадь территорий, за исключением земель сельскохозяйственного назначения и рекреационных зон, может быть определена по следующей формуле (5) с учётом нормативов градостроительного проектирования, установленных для каждой функциональной зоны:

$$A = \begin{cases} \sum n_{pi} N_{pi} \\ \sum n_{Ni} N_{Ni} \\ \sum n_{Ai} N_{Ai} \\ \sum n_{Ri} N_{Ri} \end{cases} \quad (5)$$

Где n_{pi} , n_{Ni} , n_{Ai} , n_{Ri} – нормативы градостроительного проектирования, устанавливаемые в зависимости от численности населения и плотности застройки в расчёте на 1 000 человек;

N_{pi} , N_{Ni} , N_{Ai} , N_{Ri} – численность постоянного и временного населения жилых территорий, курортных зон, территорий объектов инженерно-транспортной инфраструктуры и административно-деловых зон соответственно.

Очевидно, что суммарная площадь всех зон не может превышать общую площадь курортного города (A). Тогда совместное решение уравнений (1), (4), (5) позволит определить предельно возможную численность туристов, при которой будет обеспечиваться устойчивое развитие курортного города. Соответственно, необходимо рассмотреть следующие критерии:

- Территория для размещения объектов для обслуживания курортных туристов.

Типология объектов для обслуживания курортных туристов по потребностям, представленная в разделе 1.4 данной диссертации, включает в себя: объекты для размещения туристов, объекты общепита, объекты для отдыха, развлекательные объекты, медицинские объекты и информационные объекты. Что касается средств размещения туристов, то важным показателем, на который следует обратить внимание, является:

- **Площадь территории для размещения туристов.**

Согласно таблице 2.2 (TCVN 4449:1987 [69]) минимальная площадь земельного участка для размещения одного туриста составляет 60–80 м².

Таблица 2.2

Стандарт земельного участка под строительство объектов общественного отдыха [69]

Тип сооружения	Площадь земельного участка на одно место (м ² /чел.)
Здание общественного отдыха	80–100
Летний лагерь для детей и студентов	80–120
Туристические объекты	60–80
<p><i>Примечание: если курорты имеют особый ландшафт, узкую местность, например, такие курорты, как Байчай, Дошон, Нячанг, Вунгтау, Тамдао, Далат и районы с минеральной водой или термальными источниками, то земельный участок на одно место должен быть уменьшен на 25%.</i></p>	

Следует отметить, что не все туристы, которые приезжают в город, будут останавливаться на ночь, поэтому площадь территории для размещения туристов, в соответствии с формулой (6), необходимо рассчитывать исходя из среднего планируемого количества туристов, которые остановятся в городе за сутки, умноженного на среднее количество дней пребывания туристов.

$$S_t = N_{td} \cdot N_d \cdot S_k \quad (6)$$

Где S_t – площадь территории, необходимая для размещения туристов, м²;

N_{td} – среднее планируемое количество туристов в городе в сутки, чел.;

N_d – среднее количество дней пребывания, дней;

S_k – норматив минимальной площади земельного участка для размещения одного туриста, м²/чел.

С целью размещения остальных объектов для обслуживания курортных туристов обязательно строить новые здания и сооружения, можно использовать уже существующие в городе объекты. Однако необходимо следить за тем, чтобы производственная мощность этих объектов была достаточной для удовлетворения как жителей города, так и планируемого количества туристов. Данный норматив определяется на основе следующих показателей минимально доступного уровня обеспеченности объектами местного значения:

- **Общая площадь земельного участка под строительство общественных объектов**, среди которых объекты общепита (кафе, рестораны, продуктовые магазины и т. д.), развлекательные объекты (культурно-исторические объекты, спортивные объекты, торговые центры), оздоровительные объекты (оздоровительные центры, спа-салоны и салоны красоты), информационные объекты (информационные центры, отделения связи и почты), должна быть **не менее 4 м² на человека** с учётом общего количества туристов в городе [71].

- **Пропускная способность медицинских учреждений**. По стандарту число больничных коек на общее количество местного населения и туристов должно составлять **не менее 2,4 койки на 1 000 человек** [71].

- **Территория для транспортной и инженерной инфраструктуры**. Транспортная и инженерная инфраструктуры включают транспорт и улично-дорожную сеть, объекты водоснабжения и водоотведения, а также электрические сети. В частности, транспортная система является важнейшим фактором развития туризма, поскольку она напрямую связана с обеспечением безопасности и комфорта туристов, оказанием недорогих транспортных услуг, ускорением транспортировки, экономией времени в пути, увеличением продолжительности пребывания в туристических местах, в том числе и при поездках на дальние расстояния от места размещения. Кроме того, полноценная инфраструктура позволяет развивать туризм в отдалённых и изолированных районах, давая возможность снизить нагрузку на существующие туристические достопримечательности и перераспределить доходы населения. Поэтому при строительстве курорта необходимо анализировать текущее состояние существующей инфраструктуры города по следующим показателям:

- **Площадь дороги на одного человека** (включая местных жителей и туристов) должна быть больше 13 м²/чел. в соответствии с формулой (7) [71].

$$K_{st} = \frac{S_{st}}{N_z + N_t} \quad (7)$$

Где K_{st} – площадь дороги на душу населения (включая местных жителей и туристов), м²/чел.; S_{st} – общая площадь дороги, м².

- **Мощность электроснабжения на душу населения** рассчитывается по формуле (8) и достигает не менее 700 кВт*час на одного человека в год [71].

$$K_e = \frac{S_e}{N_z + N_t} \quad (8)$$

Где K_e – мощность электроснабжения на душу населения (включая местных жителей и туристов), кВт*час на одного человека в год; S_e – суммарная электрическая мощность, кВт*час в год.

- **Пропускная способность бытового водоснабжения на душу населения** (включая местных жителей и туристов) достигает не менее 110 л на одного человека в сутки и рассчитывается по формуле (9) [71].

$$K_w = \frac{S_w}{N_z + N_t} \quad (9)$$

Где K_w – пропускная способность бытового водоснабжения на душу населения (включая местных жителей и туристов), л на одного человека в сутки; S_w – производственная мощность водопровода, л. в сутки.

Социальные ресурсы: туризм – это отрасль экономики, требующая большого количества рабочей силы разной квалификации, ввиду особенностей индустрии туризма, целевой аудиторией которой являются клиенты с очень разными потребностями. В настоящее время конкретное число работников, необходимое для бесперебойной работы туристической отрасли, не определено. Однако для объектов размещения туристов существуют разные стандарты количества сотрудников в зависимости от уровня комфорта каждого заведения. Для объектов размещения туристов экономкласса (менее трёх звёзд) данный стандарт действует из расчёта 0,5–1 сотрудник на один номер. В отелях средней ценовой категории (от трёх до четырёх звёзд) на один номер обычно приходится 1–1,5 сотрудника. Для первоклассных отелей это количество может составлять 1,5–2 сотрудника на номер. Это соотношение также может быть больше или меньше в зависимости от условий каждой страны. Как правило, отели в Азии сосредоточены на предоставлении лучших услуг, имея при этом дешёвую рабочую силу, что позволяет им иметь самое большое в мире количество сотрудников на номер. Например, в отеле «Shangri-La Bangkok» 1 073 сотрудника обслуживают 697 номеров (соотношение 1,54:1); а в отеле «The Peninsula Hong Kong» работает 655 сотрудников на 300 номеров, что немного больше, чем 2:1 [72].

На самом деле отели средней ценовой категории являются наиболее популярными среди туристов, поэтому мы можем взять наиболее распространённое соотношение 1,5:1 (1,5 сотрудника на номер) в качестве стандартной метрики для расчёта [72]. Допустим, что, ввиду увеличения туристического потока, среднее количество гостей в номере – два туриста, тогда соотношение между количеством рабочих и количеством туристов составит 1,5:2. Следует отметить, что в эту цифру не входит количество людей, работающих в ресторанах, развлекательных заведениях, производстве сувениров и т. д. Поэтому фактическое количество сотрудников в сфере туризма может быть увеличено вдвое и достичь соотношения 3:2 (три рабочих на два туриста). Необходимое количество работников рассчитывается исходя из планируемого количества туристов по следующей формуле (10):

$$N_w = \left(\frac{N_t}{2} - N_r \right) \cdot 3 \quad (10)$$

Где N_w – необходимое количество работников, чел.; N_r – количество существующих гостиничных номеров в городе, номер.

Если количество работников гостиничного хозяйства в городе не удовлетворяет требованиям развития туризма, то необходимо принять меры по привлечению сотрудников из других городов. В этом случае следует учитывать наличие свободных земельных фондов для обеспечения работников жильём.

Помимо достижения вышеуказанных показателей следует учесть то, что площадь территории города ограничена, а значит, планируемое количество туристов не должно превышать возможности территориального развития города. Таким образом, площадь дополнительной земли под застройку, включающей в себя территории для строительства дополнительных объектов обслуживания курортных туристов, территории для строительства дополнительных объектов транспортной и инженерной инфраструктуры, а также территории для строительства дополнительных объектов для размещения и обслуживания проектного прироста населения города за счёт внутренней миграции вследствие развития туризма, не должна быть больше площади резервных земель города. Следует отметить, что рассматриваемые здесь резервные территории являются землями для долгосрочного развития города и не включают земли, малопригодные для застройки.

Соответственно, площадь дополнительной земли города под строительство должна удовлетворять следующему условию (11):

$$S_d = S_{dt} + S_s + S_{dz} \leq S_r \quad (11)$$

Где S_d – дополнительная площадь под застройку, м²; S_r – общая площадь существующих территориальных резервов, м²; S_{dt} – площадь территорий для строительства дополнительных объектов обслуживания туристов, м²; S_s – площадь территорий для строительства дополнительной транспортной и инженерной инфраструктуры, м²; S_{dz} – площадь жилых территорий за счет прироста населения, м².

Следует отметить, что все вышеперечисленные показатели не являются фиксированными. Ресурсная модель развития курортной туристической индустрии в прибрежном городе относится к динамическим моделям, параметры которой изменяются во времени, так что получить однозначное решение задачи территориального развития курортного города невозможно. Увеличение потока туристов способствует созданию новых рабочих мест практически во всех секторах индустрии туризма, что влечёт за собой увеличение численности как трудоспособного, так и нетрудоспособного населения. Следовательно, возникает необходимость увеличения объёма жилищного строительства, а

также количества объектов образования и объектов социального и культурно-бытового обслуживания населения.

Учитывая многокритериальность данной динамической модели, решение задачи территориального развития курортного города на основе выделенных ресурсов мы можем получить в результате итерационного проектирования, алгоритм которого представлен на рисунке 2.2. Если перечисленные в нём показатели соответствуют указанным стандартам, то это означает, что поставленные цели развития курортного туризма (увеличить в городе общее количество гостиничных номеров и привлечь планируемое количество туристов) могут быть достигнуты в соответствии с выделенными ресурсами города. В противном случае необходимо ограничить количество туристов в пределах адаптационных ресурсов города для соответствия критериям устойчивого развития туризма.

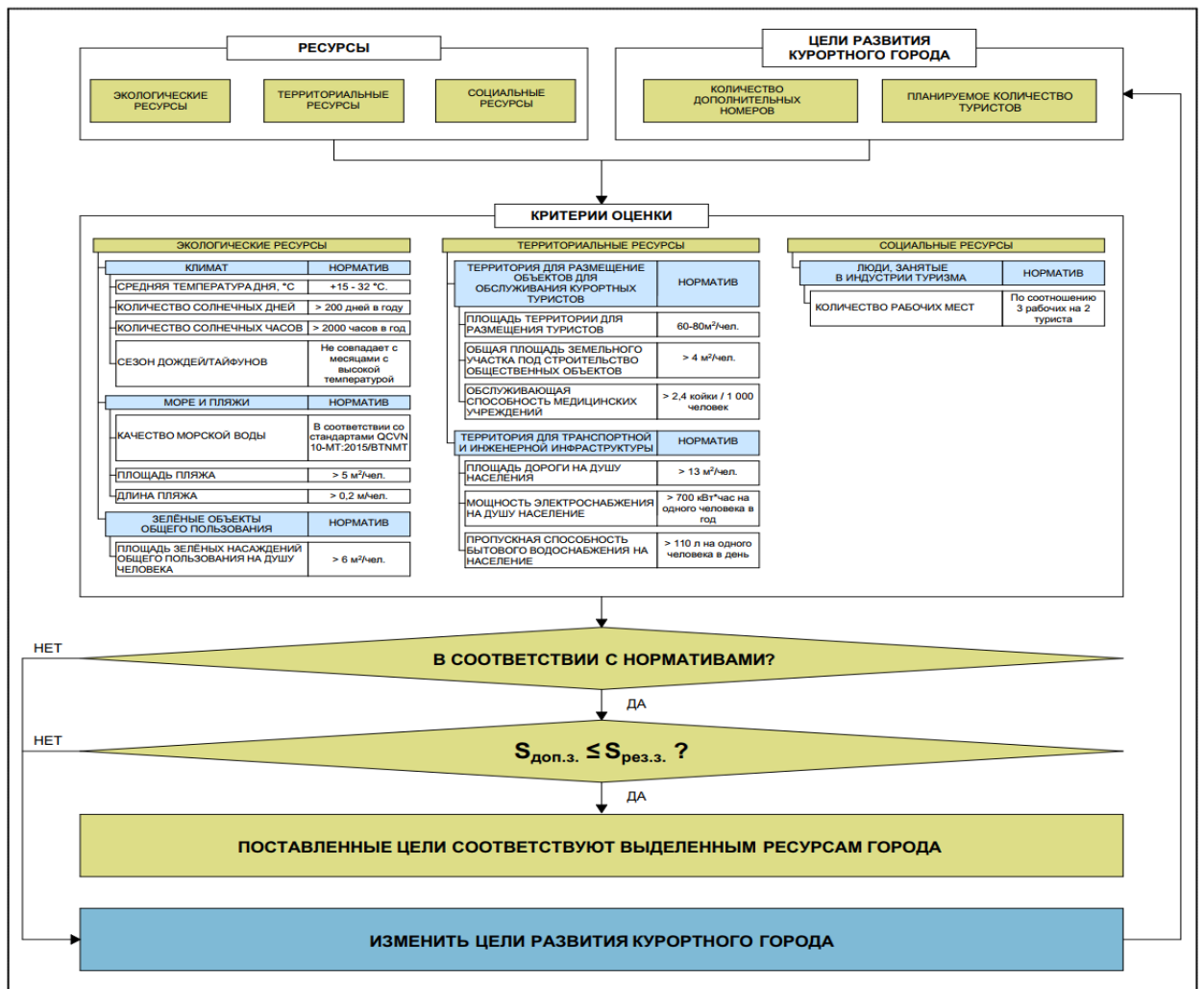


Рисунок 2.2 Алгоритм оценки соответствия между поставленными целями и ресурсами города (приведены нормативы Российской Федерации – СП 42.13330.2016 и Вьетнама – TCVN 4449:1987).

2.2. Новая функциональная зона в структуре прибрежного курортного города для размещения туристов (жилая зона для туристов)

Анализ развития планировочной структуры курортных городов в разделе 1.1 данной диссертации позволил нам выявить две основные тенденции формирования зон размещения курортных туристов, которые сложились в результате естественного развития туризма: дисперсное и локальное размещение объектов проживания курортных туристов.

Дисперсное размещение происходит в основном в сложившейся планировочной структуре города, когда туристы поселяются в центральной или периферийной части города при условии, что вторая расположена в пешей доступности к пляжной зоне.

Локальное размещение встречается на удалённых, экологически благоприятных территориях (локальные курорты).

Каждый из двух видов размещения имеет свои плюсы и минусы, которые проявляются по мере увеличения количества отдыхающих и возрастания требований к индустрии гостеприимства в целом.

Так, например, *дисперсное размещение* объектов проживания даёт следующие преимущества:

- создание образа оживлённой и шумной центральной зоны города: благодаря большому количеству туристов создаются зоны курортной застройки повышенной плотности, а разнообразная архитектура делает городские зоны более привлекательными и интересными;
- удобная связь с рекреационной зоной города и, как правило, пешеходная доступность объектов обслуживания и крупных торговых центров.

Соответственно, центральная часть города – это зона интенсивного развития с плотной густонаселённой застройкой, которая, тем не менее, не подходит для развития курортного туризма. В основном данная зона включает индивидуальные средства размещения, такие как собственные жилища, арендуемые жилища и комнаты, размещение у родственников и знакомых и прочие [73]. Также в центральной части города обычно расположены коллективные средства размещения, используемые, однако, для реализации других видов туризма, таких как культурно-познавательный, деловой или комбинированный туризм, сочетающий в себе несколько целей, что, в общем, не соответствует условиям развития курортного туризма. Фактически для расположения средств размещения курортных туристов требуются достаточно большие площади, наличие бассейнов, обширные зелёные насаждения, чистый воздух и относительно спокойное место в городе. Следовательно, размещение объектов проживания курортных туристов в центральной части города имеет ряд серьёзных **недостатков**, таких как:

- пробки в центральной зоне в часы пик;
- снижение качества курортной среды для туристов из-за воздействия пыли и шума от транспортных средств;
- повышение нагрузки на всю инженерную инфраструктуру;
- переполненность пляжей для туристов и местных жителей в долгосрочной перспективе может привести к деградации экосистемы в целом, что серьёзно скажется на морских ресурсах.

Локальное размещение объектов для проживания туристов устраняет указанные выше недостатки и имеет следующие преимущества:

- обеспечение гарантии качества курортной среды для туристов;
- ограничение воздействия на среду обитания местных жителей;
- увеличение площади территории для строительства средств размещения туристов и дальнейшего развития города в целом.

Однако локальные курорты нередко расположены далеко друг от друга. Рассредоточение курортов затрудняет строительство объектов инженерной инфраструктуры (к примеру, сооружения систем водоснабжения, водоотведения, очистки сточных вод), а также приводит к отсутствию в пешей доступности объектов социально-бытового обслуживания, таких как рестораны, кафе, магазины, торговые центры, медицинские учреждения, парки развлечений и т. д.

Таким образом, предлагаемая нами к созданию зона для курортных туристов со всей надлежащей инфраструктурой называется **курортной функциональной зоной (КФЗ)** города. Данная зона должна располагаться отдельно от густонаселённых и центральных районов города и включать в себя все необходимые объекты для размещения и обслуживания туристов.

Размещение КФЗ в структуре генерального плана города даст следующие преимущества:

- правильно спланированная и организованная транспортная доступность КФЗ для прибывающих в неё на отдых туристов может помочь в решении острой проблемы интенсивного движения и заторов на дорогах и снизить нагрузку на транспортную инфраструктуру города в целом;
- оптимизация инженерно-технической инфраструктуры КФЗ, в частности, и города, в целом, обеспечит благоприятные санитарно-гигиенические и безопасные геофизические условия для проживания не только туристов, но и всего местного населения;
- размещение всех объектов социально-бытового обслуживания туристов в пешей доступности друг от друга, по статистике, повышает у туристов общее положительное

впечатление от города, что обеспечивает поступление в казну города дополнительных доходов;

- существующая возможность гибкого регулирования работы определённых зон внутри самой КФЗ позволит снижать эксплуатационные расходы в межсезонье, например;

- определённая замкнутость КФЗ повысит качество курортной среды для туристов.

Данные прогнозируемые преимущества являются основой для формирования КФЗ – новой функциональной зоны, которая, в свою очередь, является одной из девяти подсистем, составляющих одну большую систему под названием «Курортный город» (рисунок 2.3).



Рисунок 2.3 Новая в структуре курортного города курортная функциональная зона для размещения туристов (жилая зона для туристов)

Подсистема «КФЗ», которая представляет собой жилую многофункциональную зону для временного проживания туристов, имеет аналогию с жилыми территориями города (жилые районы, микрорайоны, кварталы), однако основные её отличия от жилых территорий заключаются в том, что:

- КФЗ также служит местом приложения труда и должна обеспечивать хорошую транспортную и пешеходную доступность рабочего места;

- объекты социально-бытового обслуживания туристов коренным образом отличаются от объектов социальной инфраструктуры, необходимых для обслуживания населения жилых районов. Вместо детских садов и школ на территории КФЗ должны размещаться объекты для торговли и общественного питания, медицинского обслуживания, развлечения и рекреации.

Тем не менее основной функцией КФЗ остаётся размещение отдыхающих, поэтому большая часть КФЗ – это здания и сооружения, непосредственно предназначенные для временного размещения туристов (таблица 2.3). Кроме того, КФЗ, так же как и обыкновенные курорты, выполняет вспомогательные функции, описанные ниже.

- Лечебная функция. КФЗ предназначена исключительно для курортных целей, хотя и включает специализированные средства размещения туристов (санаторий, пансионат, отель-курорт), которые сами по себе являются лечебно-профилактическими учреждениями и предоставляют своим гостям интегрированные медицинские и санаторно-курортные услуги, такие как массаж, водо- и грязелечение и т. д. Однако отдыхающим в гостиницах и иных средствах размещения в КФЗ также необходимо иметь возможность пользоваться услугами здравоохранения, поэтому размещение на территории КФЗ отдельных видов медицинских организаций очень важно. Таким образом, КФЗ должна включать: медицинские учреждения, оказывающие первичную медицинскую помощь; отделения (кабинеты) медицинской профилактики; бригаду скорой медицинской помощи; реабилитационные центры на базе местных климатических условий и природных лечебных факторов для оказания таких лечебно-оздоровительных услуг, как лечение минеральными водами, грязелечение, солнечные ванны, физиотерапия; лечебный массаж; курсы лечебного питания и детокс-программы; гимнастика и физические упражнения.

- Коммерческая функция – ещё одна важная функция КФЗ. Поскольку основная цель развития туризма – это экономическое развитие курортного города, коммерческая деятельность и торговля (приобретение и продажа товаров и услуг) на территории КФЗ незаменимы для достижения вышеуказанной цели. Это оправдывает появление в КФЗ ресторанов, кафе, клубов, магазинов товаров первой необходимости.- Развлекательная функция. Предоставление возможности отдыхающим развлечься также является одной из вспомогательных функций повышения привлекательности КФЗ.

Таблица 2.3

Функции КФЗ в приморских курортных городах

ФУНКЦИЯ	НАЗНАЧЕНИЕ
Основная функция	
Предоставление временного жилья	Строительство жилых объектов, предназначенных для временного размещения отдыхающих.
Вспомогательные функции	

Лечебная	Санаторно-курортное лечение; восстановительное лечение; медицинская реабилитация больных.
Коммерческая	Предоставление торговых мест; создание благоприятных условий для развития торговли товарами потребительского назначения, такими как продукты питания, одежда, изделия ручной работы, сувениры и т. д.
Развлекательная	Формирование разнообразной развлекательной среды для отдыхающих (парки развлечений, аквапарки и т. д.); организация празднично-развлекательных, спортивных и других мероприятий.

На основании вышеизложенного, а также с учётом результатов анализа типичных туристических курортов, представленных в разделе 1.1 данной диссертации, нами определены основные функциональные зоны территории КФЗ, описанные ниже.

Жилая зона для туристов предназначена для размещения гостиниц разного уровня.

Торгово-развлекательная зона предназначена для размещения:

- учреждений, оказывающих медицинские услуги (спа, массажные, физиотерапевтические, косметические и другие процедурные кабинеты);
- предприятий торговли и общественного питания;
- предприятий бытового обслуживания (почта, банки, отделения связи и др.);
- культурно-развлекательных объектов/комплексов.

Рекреационная зона – зона природных территорий, пляжей, парков и скверов, садов.

Зона транспортной и инженерной инфраструктуры.

Следует подчеркнуть, что подсистема «КФЗ» действует как отдельная система, каждый из функциональных элементов которой тесно связан друг с другом, а также связан с функциональными зонами вне КФЗ и входит в состав других относительно самостоятельных подсистем курортного города (рисунок 2.4).

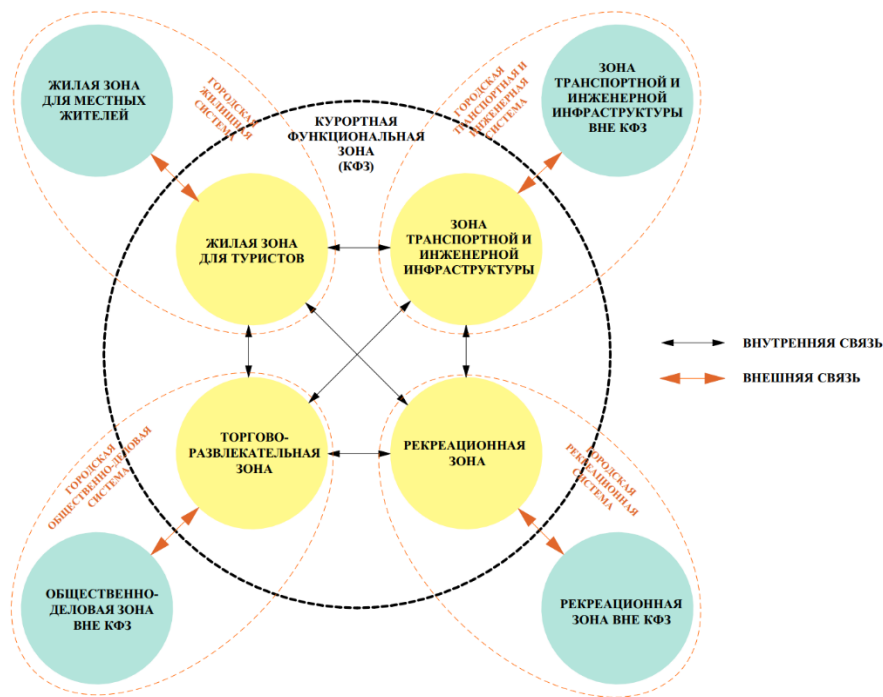


Рисунок 2.4 Модель взаимосвязи функциональных элементов КФЗ

2.3. Принципы и методика оценки оптимального местоположения курортной функциональной зоны (КФЗ) на генеральном плане города

Зона локального размещения туристов определяется на основе следующих целей градостроительного зонирования и целей разработки правил землепользования и застройки:

1. устойчивое развитие городской территории, сохранения окружающей среды и объектов культурного наследия;
2. создание условий для выполнения работ по планировке городских территорий;
3. обеспечение прав и законных интересов физических и юридических лиц, в том числе правообладателей земельных участков и объектов капитального строительства;
4. создание условий для привлечения инвестиций, в том числе на основе развития туристической индустрии.

При формировании планировочной структуры локальной зоны размещения туристов целесообразно предусматривать:

- Эффективное использование территории КФЗ в зависимости от её градостроительной ценности, допустимой плотности застройки и размеров земельных участков;

- Функциональное зонирование и структурное деление территории КФЗ в увязке с системой общественных центров, транспортной и инженерной инфраструктурой;
- Компактное размещение всех составляющих КФЗ и удобную связь функциональных зон между собой с учётом их рационального взаимного расположения;
- Эффективное функционирование и развитие систем жизнеобеспечения (водоснабжение, водоотведение, энергоснабжение, телефонная связь и др.), экономию топливно-энергетических и водных ресурсов;
- Комплексный учёт архитектурно-градостроительных традиций, историко-культурных, природно-климатических, этнографических и других местных особенностей;
- Охрану окружающей среды, памятников истории и культуры;
- Охрану и рациональное использование природных ресурсов;
- Условия для беспрепятственного доступа местного населения к КФЗ как к месту приложения труда и беспрепятственного доступа отдыхающих в КФЗ к средствам размещения, объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктуры, зонам рекреации в соответствии с требованиями нормативных документов.

Соответственно, при определении оптимального местоположения зоны размещения туристов следует учитывать возможность создания удобных транспортных связей между КФЗ (как местом работы) и жилыми зонами города (как местом расселения трудящихся). При этом необходимо предусматривать удобную связь КФЗ с системой общественных центров, включающей в себя общегородской центр, рекреационные центры (объекты культуры и отдыха, парки, ботанические сады и скверы), многофункциональные торговые центры (торговые предприятия, объекты обслуживания), которые служат основными точками притяжения туристов.

С целью обеспечения доступности КФЗ для работников и отдыхающих, облегчения доступа местных жителей и туристов к пляжу в КФЗ, а также минимизации негативного воздействия деятельности промышленных предприятий на курортную среду расположение КФЗ должно удовлетворять описанным ниже требованиям.

Местоположение КФЗ относительно береговой линии.

Следует отметить, что потребность в отдыхе на пляже у туристов возникает часто, но в отличие от местного населения у них обычно нет личного транспорта, чтобы с комфортом добраться до пляжной зоны. Это может вызывать затруднения, если средства размещения туристов находятся далеко от пляжа. Тем не менее туристам доступны следующие способы передвижения: общественный транспорт, аренда транспортных средств (автомобиль, мопед, велосипед), а также ходьба, которая является оптимальным вариантом, не требующим лишних денежных трат. На основании вышеизложенного можно заключить, что наиболее выгодным

местоположением КФЗ является расположение вблизи побережья или в шаговой доступности от пляжа.

Исследование Юн Янга и соавторов «Расстояние пешком по целям поездки и подгруппам населения» [74], которое проводилось в США, показало, что более 50% респондентов смогли пройти 0,7 мили (что эквивалентно 1,1 км) до места назначения для отдыха. Что касается расстояния в 0,25 мили (0,4 км), то количество путешественников, которые чувствовали себя комфортно, идя пешком до места отдыха, составило более 75% от общего числа респондентов. Аналогичные результаты были получены при исследовании продолжительности прогулок туристов: более 50% респондентов потратили 15 минут на прогулку до места для отдыха, а 75% респондентов смогли в течение 5 минут дойти до места назначения. Если средняя скорость ходьбы для здорового человека составляет около 5 км/ч, то 15 минут ходьбы равны 1,2 км, а 5 минут равны 0,4 км (рисунок 2.5).

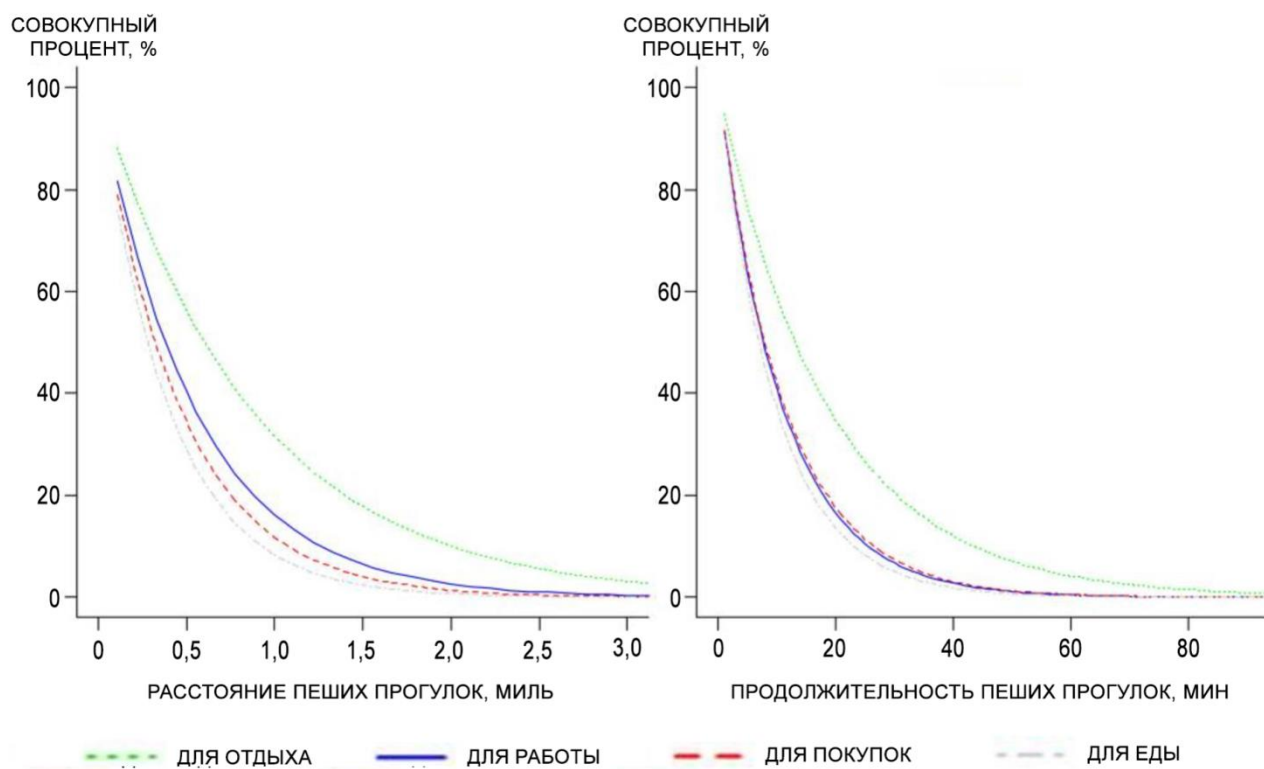


Рисунок 2.5 Сокращение расстояния и продолжительности пешеходных прогулок в зависимости от их целей [74]

Основываясь на приведённых выше результатах, можно сделать вывод, что оптимальное местоположение КФЗ находится в пределах 1 км от побережья, ведь данное расстояние от пляжа оптимально для большинства туристов (более 50%). Территория за пределами радиуса пешеходной доступности (более 1 км от пляжа) не подходит для строительства КФЗ, так как туристам будет неудобно дойти до пляжа пешком. В случаях,

когда необходимо строить КФЗ за пределами данного радиуса, следует рассмотреть проектные решения по созданию благоприятных условий для беспрепятственного доступа туристов к пляжу. Следует отметить, что в целях защиты морских ресурсов строительство курорта должно осуществляться на земельных участках, расположенных за пределами прибрежной защитной полосы¹. В нашем случае ширина прибрежной защитной полосы моря устанавливается от линии максимального прилива в размере 50 м [75, 76, 77] (рисунок 2.6).

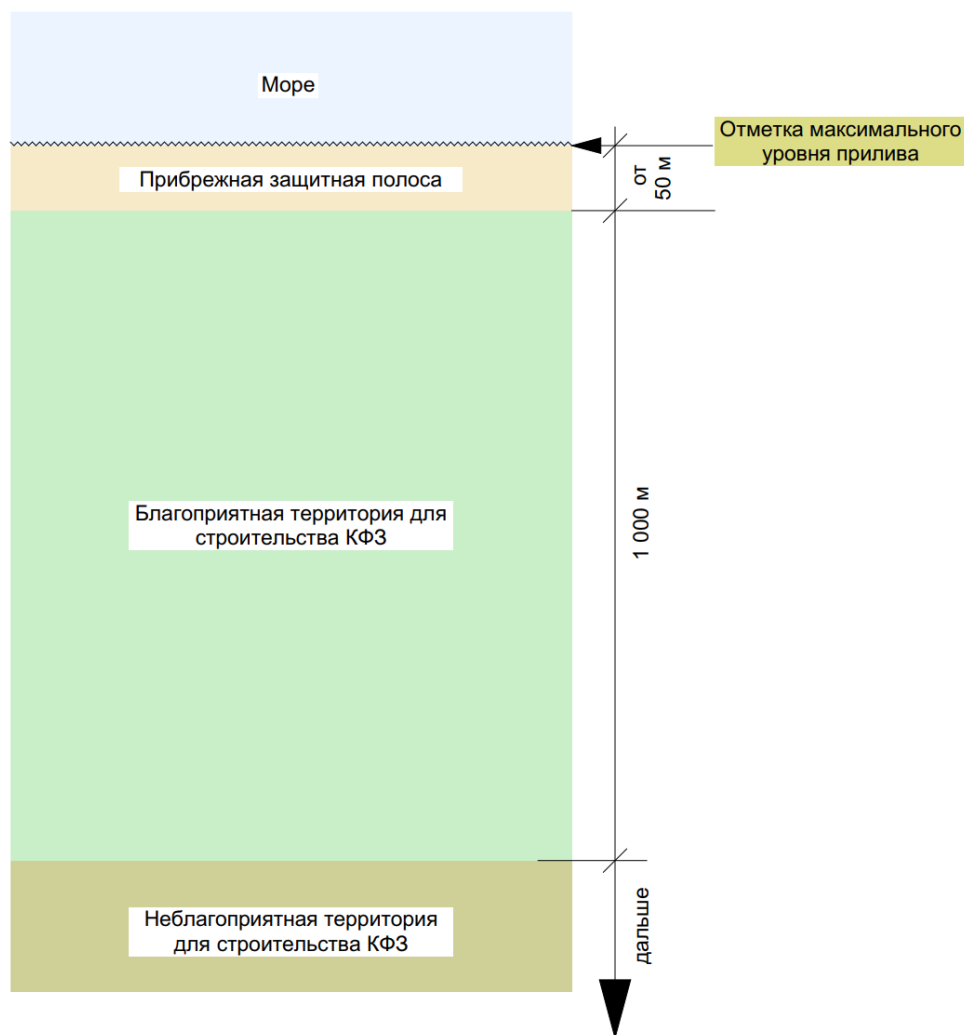


Рисунок 2.6 Местоположение КФЗ относительно береговой линии

Местоположение КФЗ относительно жилых зон города.

КФЗ должна располагаться за пределами жилой зоны, чтобы обеспечить туристам определённую обособленность от городской суеты и повысить качество курортной среды.

¹ *прибрежная защитная полоса* понимается как буферное пространство, созданное для обеспечения того, чтобы деятельность по развитию запрещалась на охраняемой территории, прилегающей к краю моря; - заданное расстояние для прибрежного объекта, такого как фиксированная полоса растительности, все или некоторые действия в пределах этого расстояния запрещены. Таким образом, прибрежный защитный коридор может быть наименьшим расстоянием от береговой линии до прибрежных зданий или инфраструктуры, чтобы выдержать береговую эрозию, или это может быть средняя высота, наименьшее судно над уровнем моря для деятельности по развитию с целью адаптации к прибрежным наводнениям [35].

Однако КФЗ также является местом приложения труда жителей города, включая в себя территории с производственными функциями, отдельные площадки предприятий. Таким образом, оптимальное место расположения КФЗ должно иметь удобную транспортную связь с жилыми зонами города [78]. Согласно СП 42.13330.2016 затраты времени на передвижение от места жительства до места работы не должно превышать нормы, указанные в таблице 2.4 [68]. Этот стандарт также может применяться к КФЗ. В случае, если невозможно расположить КФЗ в пределах оптимальной транспортной доступности согласно приведённым ниже нормативам, необходимо рассмотреть варианты строительства общежития для персонала КФЗ (стафхаус) или модернизации системы общественного транспорта, чтобы оптимизировать для работников КФЗ маршрут и время в пути на работу и обратно.

Таблица 2.4

Затраты времени в городах на передвижение от мест проживания до мест работы для 90% трудящихся (в один конец)

Численность населения города, тыс. чел.	Норматив затрат времени, мин.
2 000	45
1000	40
500	37
250	35
100 и менее	30

Местоположение КФЗ относительно производственных зон города.

Расположение КФЗ относительно производственной зоны аналогично её расположению относительно жилой зоны: КФЗ должна располагаться за пределами производственной зоны города. Минимальное расстояние от КФЗ до крупных промышленных комплексов должно составлять 1 500 м, расстояние до очистных сооружений канализации должно быть не менее 200 м, а минимальное расстояние до скотопрогонных трактов – 300 м. Кроме того, чтобы уберечь атмосферу курортной среды от загрязнения выхлопными газами и веществами с неприятными запахами, КФЗ должна располагаться с наветренной стороны и выше производственной зоны по рельефу местности и по течению реки, а между производственными зонами и КФЗ должны быть расположены санитарно-защитные зоны.

Методика оценки оптимального местоположения КФЗ на генеральном плане города включает в себя следующие четыре этапа:

1. Определение оптимальной площади КФЗ.

Планируемая площадь КФЗ равна сумме площадей рекреационных территорий города и площадей земельных участков под строительство дополнительных объектов

для размещения и обслуживания курортных туристов, а также объектов транспортной и инженерной инфраструктур. Согласно приведённой ниже формуле (12) для расчёта оптимальной площади КФЗ необходимо умножить показатель планируемого количества единовременных туристов в КФЗ на нормативные показатели площадей объектов каждого типа на душу населения (объекты для размещения туристов, объекты транспортной и инженерной инфраструктур, общественные объекты, рекреационные объекты).

$$S_K = \sum (N_K \cdot S^i) \quad (12)$$

Где S_K – планируемая площадь КФЗ, м²;

N_K – планируемого количества туристов в КФЗ одновременно, чел.;

S^i – нормативная площадь на человека i -го типа объекта, м².

Планируемое количество единовременных туристов в КФЗ рассчитывается исходя из целевого показателя численности туристов курортного города и текущего показателя количества туристов по следующей формуле (13):

$$N_K = \frac{N_{pt} - N_{tt}}{365} \cdot N_d \quad (13)$$

Где N_{pt} – планируемое количество туристов в год, чел.;

N_{tt} – текущее количество туристов в год, чел.;

N_d – среднее количество дней пребывания путешественника, дней.

2. Рассмотрение вариантов размещения КФЗ площадью, соответствующей полученным на предыдущем этапе результатам. Приоритетными территориями для расположения КФЗ являются территории, которые определены генеральным планом города как туристические зоны или резервные земли, предназначенные для развития города и размещения перспективной застройки.

В случае отсутствия в городе земельного участка, площадь которого достаточна для эксплуатации КФЗ, можно выбрать несколько городских земельных участков меньшей площади так, чтобы их общая площадь была равна планируемой площади КФЗ.

3. Оценка и сравнение вариантов размещения КФЗ в курортном городе по критериям, представленным в таблице-образце 2.5. На данном этапе производится сравнение потенциальных вариантов размещения КФЗ путём **выставления оценок по каждому критерию**.

Принципы оценки альтернативных вариантов: в процессе сравнения вариантов размещения КФЗ в курортном городе используется количественная оценка сравнительной предпочтительности альтернативных вариантов на основе каждого из установленных критериев. С целью определения наилучшего варианта местоположения КФЗ все

альтернативные варианты (аспекты оценки) в рамках каждого критерия мы ранжировали по предпочтительности и назначили каждому из них количественные оценки. Таким образом, каждый критерий включает в себя 2–3 аспекта оценки, которые мы расположили в порядке убывания приоритетности (высокий, средний и низкий приоритет). Критериям с тремя аспектами оценки, отражающими три уровня приоритета (высокий, средний и низкий), мы присвоили ранговые числа (оценки в баллах) «2», «1» и «0» соответственно. Тогда критериям с двумя аспектами оценки, которые отражают два уровня приоритета (высокий и низкий), присваиваются баллы «1» и «0» соответственно.

Основанием для формирования критериев оценки (таблица 2.5) являются:

Пригодность: необходимо оценить пригодность каждого варианта площадки для размещения КФЗ на основе генерального плана города и с учётом характеристики местоположения КФЗ.

- Варианты функциональных зон города для размещения КФЗ (функциональное назначение данных зон установлено генеральным планом города): резервные зоны города для развития туризма – высокий приоритет; резервные зоны для других целей – средний приоритет; другие зоны города – низкий приоритет.

Экономичность: оптимизация затрат на строительство объектов инженерной и транспортной инфраструктуры, рациональное использование инвестиционного капитала.

- Возможность подключения КФЗ к существующей транспортной системе города и сетям инженерно-технического обеспечения. Приоритет должен быть отдан варианту места расположения КФЗ с возможностью её технологического присоединения к транспортной и инженерной сети города, что позволит сэкономить бюджет при строительстве. Следовательно, возможность подключения имеет высокий приоритет, невозможность подключения – низкий приоритет.

Комфорт: обеспечение комфортных условий для отдыха туристов и трудовой деятельности местных жителей.

- Пешеходная доступность пляжа. При обеспечении доступности пляжа для отдыхающих в КФЗ расстояние до пляжа не более 1 км имеет высокий приоритет, а расстояние более 1 км – низкий приоритет.

- Транспортная доступность КФЗ для местного населения. Поскольку КФЗ также является местом приложения труда местных жителей, то данный критерий предназначен для оценки транспортной доступности рабочего места. Оптимальное местоположение КФЗ относительно жилых зон города находится в пределах оптимальной транспортной доступности для населения (в пределах 30–45 минут в пути) согласно нормативам затрат времени на передвижение от мест проживания до места работы для трудящихся (см. табл. 2.5).

Соответственно, оптимальная транспортная доступность до места работы имеет высокий приоритет, а низкая транспортная доступность – низкий приоритет.

Таблица 2.5

Оценка и сравнение вариантов расположения КФЗ в курортном городе

№	Критерии оценки	Аспекты оценки	Баллы
1	Участок расположен в зоне соответствующей функциональному зонированию генерального плана.	Резервные территории для развития туризма	2
		Резервные территории для других целей	1
		Иные территории	0
2	Возможность подключения к существующим городским инженерным системам.	Присутствует	1
		Отсутствует	0
3	Местоположение относительно центральной зоны города	За пределами центральной зоны города	1
		В пределах центральной зоны города	0
4	Пешеходная доступность пляжа	≤ 1 км	1
		> 1 км	0
5	Транспортная доступность КФЗ для местного населения	Оптимальная	1
		Низкая	0
6	Площадь пляжа в КФЗ*	В соответствии с количеством туристов в КФЗ	1
		В несоответствии с количеством туристов в КФЗ	0

* С учётом стандартной площади пляжа на одного посетителя (5 м^2) площадь пляжа в КФЗ, $S_b(\text{м}^2)$, находится в соответствии с количеством туристов в КФЗ при выполнении следующего требования (14):

$$S_b \geq N_K \cdot K_t \cdot 5 \quad (14)$$

Где N_K – планируемое количество туристов в КФЗ, чел.;

K_t – коэффициент одновременной загрузки пляжей для учреждений отдыха и туризма: 0,7–0,9 согласно СП 42.13330.2016.

4. Выбор оптимального варианта местоположения КФЗ.

Суммировать баллы по каждому варианту, выбрать вариант с наибольшим количеством баллов.

Разработанная нами методика оценки оптимального местоположения курортной функциональной зоны (КФЗ) на генеральном плане города представлена на рисунке 2.7.

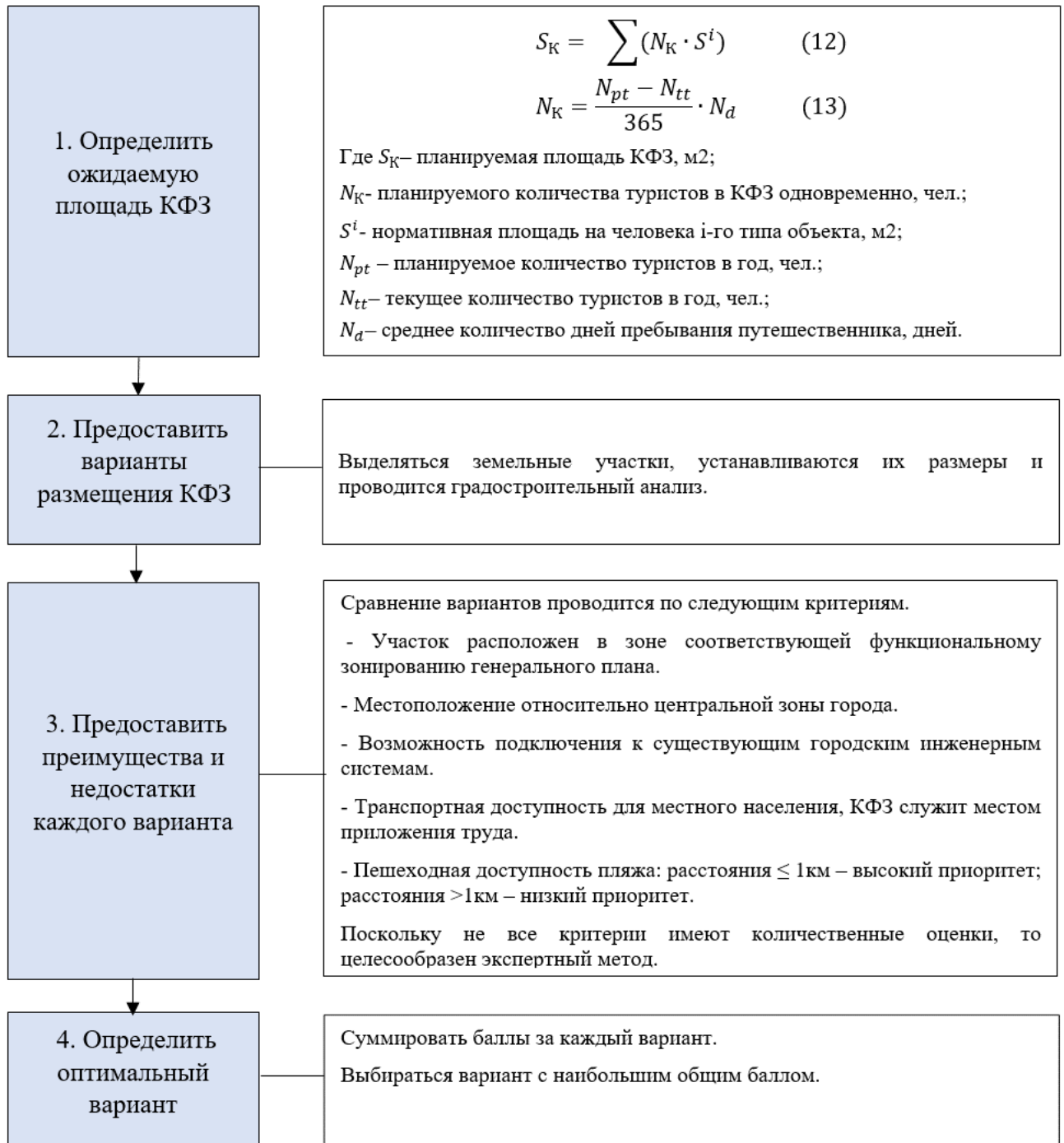


Рисунок 2.7 Методика оценки и выбора оптимального варианта местоположения КФЗ

2.4. Особенности градостроительного зонирования прибрежных территорий с целью облегчения доступа к пляжу для местных жителей и туристов

В прибрежных курортных городах, как для приезжающих туристов, так и для местных жителей, ключевым аспектом привлекательности являются прибрежная территория и пляжная зона [79, 80, 81]. Эмпирические исследования, проведенные как в России, так и за рубежом, подчеркивают важность обеспечения общественного доступа к пляжам [11, 12, 39, 82]. В соответствии с этим морское пространство может рассматриваться как общественный ресурс только при условии его доступности для всех заинтересованных сторон. Процесс активной социальной интеракции и концентрация населения на прибрежных территориях способствуют созданию динамичной и качественной среды в прибрежной зоне [80]. Таким образом, существует задача достижения равновесия в процессе городского планирования, которая заключается в согласовании потребностей в развитии туризма с необходимостью сохранения общественной среды с целью обеспечения доступности пляжей и других объектов рекреационной зоны, а также объектов торгово-развлекательной инфраструктуры для туристов и местных жителей. Для достижения данных целей необходимо решить следующие задачи: определить градостроительный инструмент регулирования территорий для размещения туристических объектов в прибрежных городах; выявить особенности градостроительного зонирования территорий для размещения объектов туристического сервиса; разработать принципиальные схемы структуры территориальных зон [39].

Согласно результатам исследования автора, выявляются факторы, влияющие на доступ народного пляжа, в том числе: дорожно-транспортная и пешеходная системы, плотность и этажность застройки, общественные пространства для размещения бульваров, парков, коммерческих организаций, рынков под открытым небом и крытых торгово-выставочных павильонов, а также условия взаимного расположения рекреационных, общественно-деловых, производственных и жилых зон города. «Транспортная система действует как средство обеспечения наиболее удобного доступа к пляжу, в то время как общественные пространства служат «магнитами» для привлечения людей. Соответственно, чтобы решить проблему доступа людей к пляжу, необходимо учитывать все вышеперечисленные факторы» [39].

В современных концепциях развития планировочной структуры города, как подробно описано в авторской работе [39], выделяются два принципиально различных направления. Первое направление заключается в интенсификации застройки в центральной городской зоне путем возведения высококлассных отелей на прибрежных территориях. Однако такой подход создает дополнительную нагрузку на градостроительную инфраструктуру и приводит к увеличению плотности населения. Второе направление предполагает создание курортных

комплексов вдоль побережья, основанных на принципах автономности, что способствует привлечению инвестиций. Тем не менее, в отсутствие общей концепции планировки территории, это может вызвать проблемы в доступе к пляжам для отдыхающих. Для решения данной задачи в структуре городского планирования предлагается выделить две основные зоны [39]:

- центральная часть города;
- территории курортных зон.

Следует подчеркнуть, что при разработке стратегии развития прибрежных территорий необходимо уделить внимание защите морских экосистем и стремиться к долгосрочной устойчивости. В мировой практике многих стран принято создание прибрежных защитных полос с целью обеспечения сохранности морских ресурсов, как подробно описано в разделе 2.3 данной диссертации [76, 83, 84]. Поэтому важно предусмотреть наличие таких защитных полос на всех прибрежных участках, где их ширина должна рассчитываться индивидуально с учетом местного рельефа и других характеристик прибрежной зоны. Более того, каждый вид прибрежной территории требует различных подходов к планировочному решению, с тем чтобы обеспечить свободный доступ общества к пляжам.

Пляжи в центральной части города. Центральная пляжная зона представляет собой территория с высокой градостроительной ценностью. Поэтому целесообразно ограничить строительство крупных курортов в данной области и предоставить возможность для размещения коммерческих предприятий с небольшой застройкой, но с высокой экономической эффективностью. В соответствии с решением функционального зонирования в центральной части города, автор разделил прибрежную территорию на три основные части [39] (рис. 2.8):

- Территория, находящаяся между пляжем и первой полосой дороги, представляет собой открытое пространство, которое обеспечивает жителям и туристам беспрепятственный доступ к пляжу. Эта территория относится к рекреационным зонам и предназначена для создания парков, скверов и бульваров с открытым доступом к городскому пляжу. Здесь также предусматривается размещение небольших малоэтажных объектов общественного питания. Помимо этого, рекреационная зона выполняет роль второй прибрежной защитной полосы.

- Территория, расположенная между дорогами, представляет собой область общественно-делового назначения. В этой зоне размещаются коммерческие здания различной этажности, причем высота зданий увеличивается по мере удаления от моря. Здесь могут находиться офисы, торговые центры и гостиницы, ориентированные на деловых туристов. Ширина данной зоны зависит от уровня городского развития.

- Территории, находящиеся за областью общественно-делового назначения, предназначены для жилой застройки для местных жителей.

Это решение функционального зонирования способствует балансированию развития городской инфраструктуры и обеспечивает эффективное использование центральной прибрежной зоны с учетом интересов разных категорий населения и экономических аспектов.

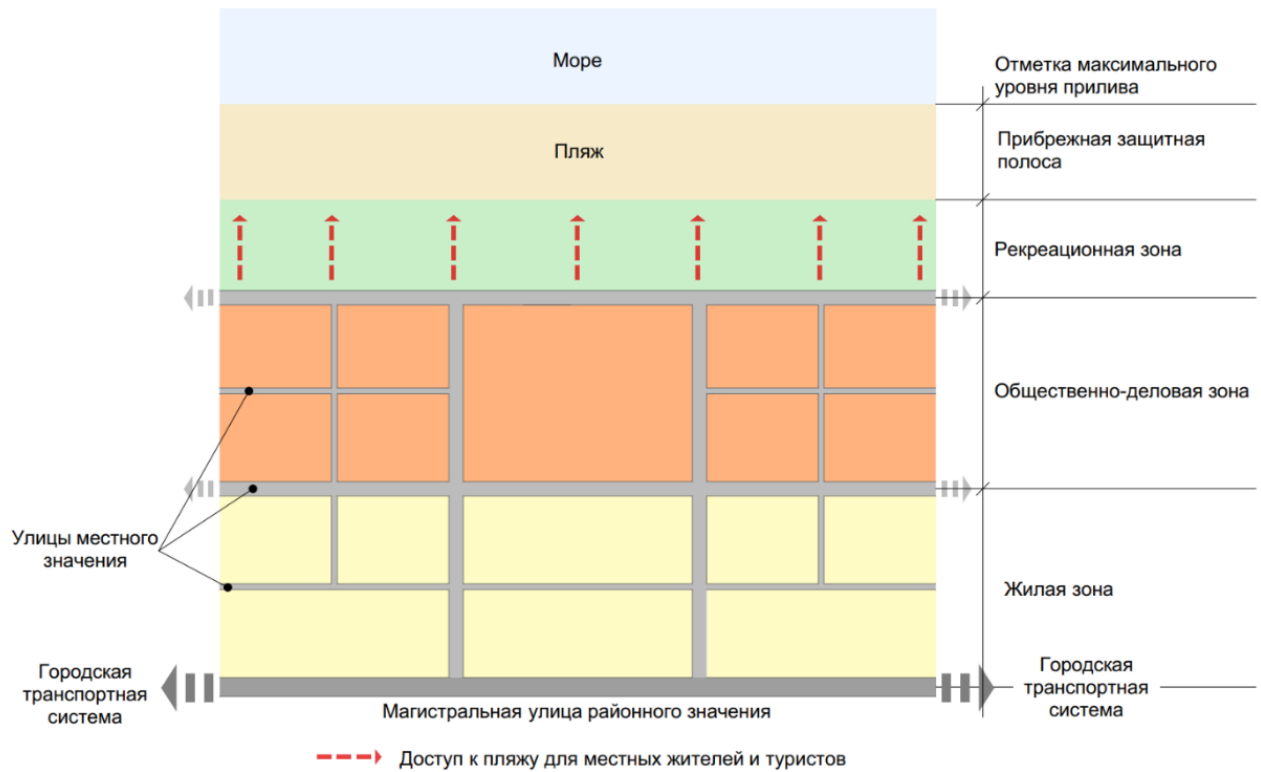


Рисунок 2.8 Схема планировочной организации территорий центральной зоны города [39]

В данной решении планирования центральной прибрежной части города предусмотрено улучшение циркуляции воздуха в застроенных районах. Регулирование высотности зданий направлены на формирование современного архитектурного облика города, который способствует созданию комфортной и безопасной среды для жизни и работы горожан (рис. 2.9).



Рисунок 2.9 Поперечный профиль прибрежной зоны в центральной части города [39]

Для размещения туристов выделяются специальные курортные функциональные зоны (КФЗ). Исследования свидетельствуют, что при большом объеме туристического потока, КФЗ следует организовывать в виде урбанизированных локаций, аналогичных жилым многофункциональным зонам. В некотором смысле КФЗ является аналогом жилых территорий города (жилой район и микрорайон), но отличается от них наличием объектов социально-бытового назначения, предназначенных для обслуживания туристов. Такое решение об организации КФЗ по типу урбанизированных районов позволяет сохранить самобытность города, обеспечить комфортное проживание населения и санитарно-гигиеническую безопасность, что особенно важно в период эпидемиологической напряжённости [39, 47].

Исследования, проведенные в рамках статьи автора, показывают, что такая территория с позиции расположения предприятий размещения туристов разделяется по степени их удалённости от пляжа. В связи с этим целесообразно выделить три береговые линии отелей [39] (рис. 2.10):

- первая линия включает предприятия размещения туристов, которые имеют прямой доступ к пляжу в пределах 100-150 метров, без автомобильных дорог или других преград между отелем и пляжем. Обычно на первой линии располагаются низкоэтажные (1-2 этажа) элитные курортные отели, включая комплексы бунгало и вилл с сопутствующими удобствами, такими как бассейны, рестораны и бары;

- вторая линия характеризуется близким расстоянием до пляжа - менее 300 метров, и наличием автомобильной дороги между отелем и пляжем. На второй линии возможно размещение отелей средней и низкой этажности;

- третья линия включает предприятия размещения туристов, которые имеют доступ к пляжу на расстоянии более 300 метров и между отелем и пляжем находятся объекты развлечения и обслуживания туристов. На третьей береговой линии возможно размещение отелей различной этажности, от низких до высоких.

Этот классификационный подход к территориям для размещения туристов, представленный в статье автора, помогает учитывать разнообразные факторы и потребности, что способствует более эффективному планированию и управлению развитием прибрежных зон курортов [39].

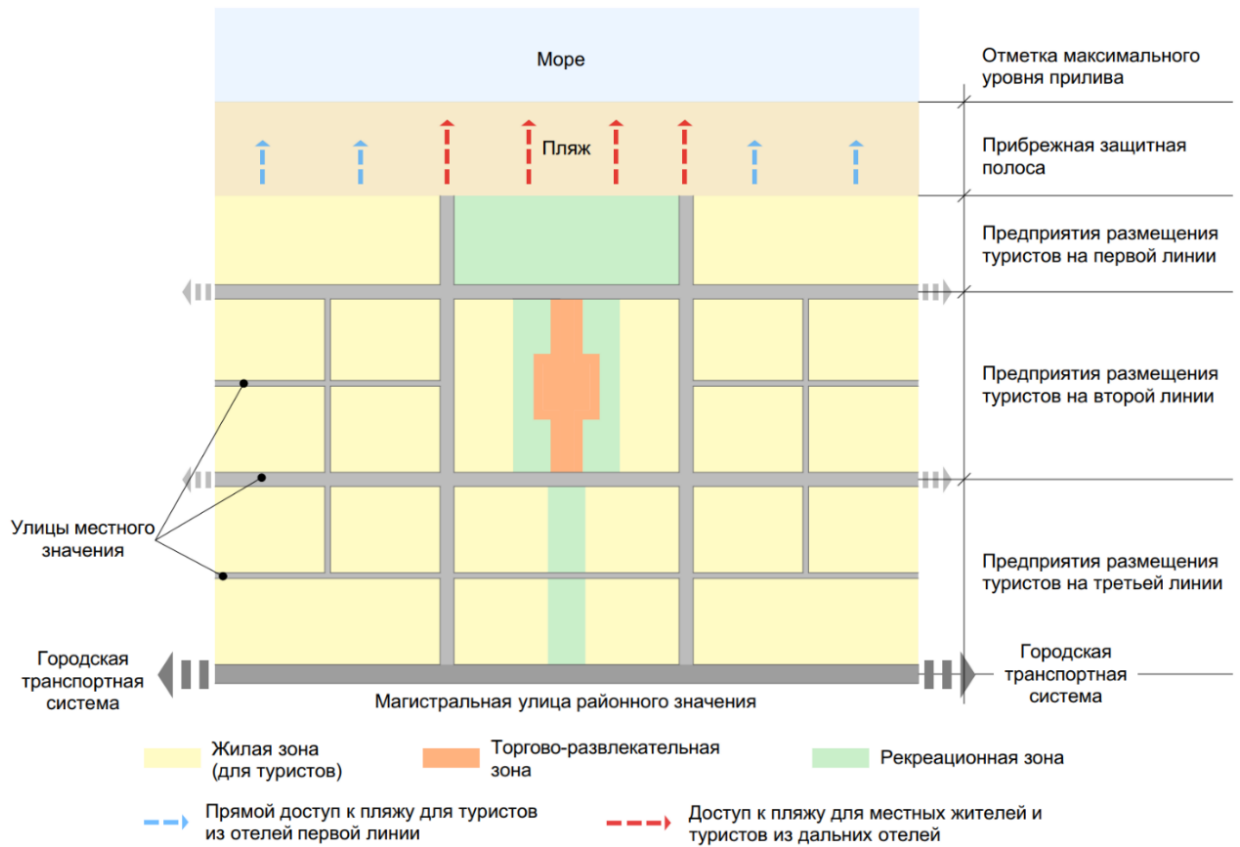


Рисунок 2.10 Принципиальная схема планировочной организации территорий курортных функциональных зон [39]

Регулирование высотности строительства вдоль трех береговых линий, учитывая местный рельеф, способствует созданию благоприятного микроклимата и формированию современного городского ландшафта (рис. 2.11).

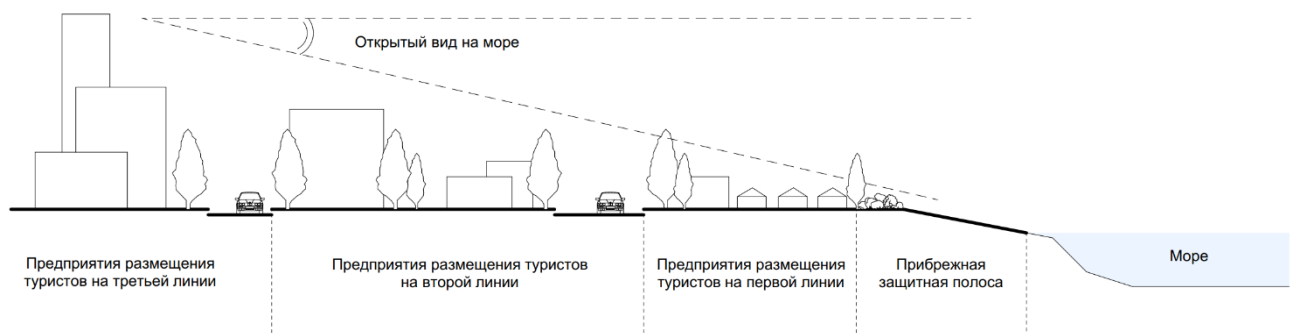


Рисунок 2.11 Поперечный профиль территорий локальной урбанизации (КФЗ) [39]

Уличная инфраструктура в КФЗ должна быть ориентирована на пешеходное движение с учетом потребностей маломобильных групп населения. Эта концепция, описанная в статье автора [39], подразумевает акцентирование внимания на разработке широких тротуаров, пешеходных дорожек, велосипедных дорожек и систем общественного транспорта. Кроме

того, чтобы избежать длинных курортных предприятий, которые могут затруднить доступ туристов и местных жителей к пляжам, необходимо обеспечить удобные подъездные пути к пляжам, с расстоянием не более 500 метров между соседними дорогами или улицами.

В КФЗ также следует предусмотреть общественные пространства, включая парки, скверы, бульвары, а также коммерческие центры, рынки сувенирной продукции под открытым небом и другие объекты. Эти общественные пространства придают курорту привлекательность и уникальность, а также предоставляют места для размещения объектов общественного питания, торговли и развлечений. Они также служат маршрутами для перемещения туристов к пляжной зоне. Важно обеспечить связь рекреационной зоны прибрежной КФЗ с рекреационной зоной центральной части города, чтобы создать набережную и лесопарковый зеленый пояс вдоль всего городского побережья. (рис. 2.12).

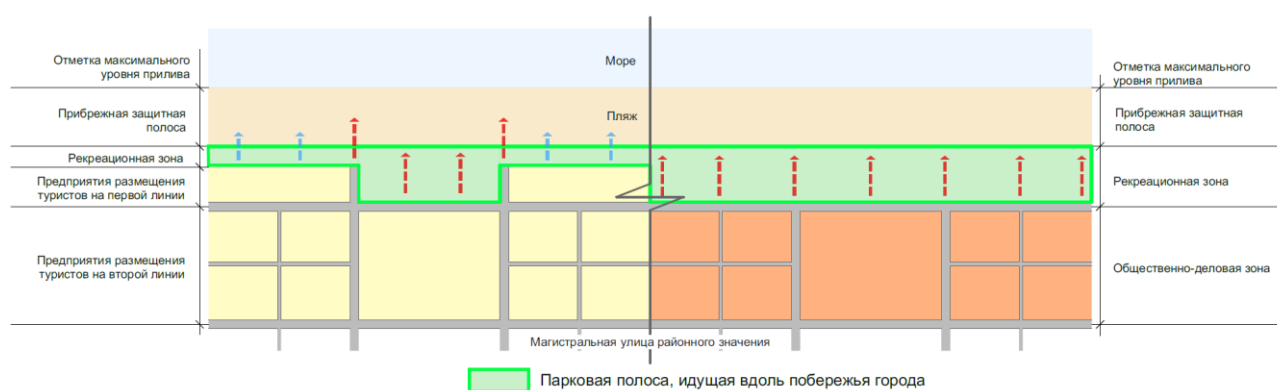


Рисунок 2.12 Схема планировочной организации парковой зоны вдоль побережья города [39]

Выводы по главе 2

1. Одним из принципов устойчивого развития является защита ресурсов и их рациональное использование, что особенно касается ограниченных ресурсов, таких как природные ресурсы (ресурсы морской среды), территориальные ресурсы. На основании этого нами была построена градостроительная модель курортной туристической индустрии прибрежного города в направлении устойчивости с учётом ресурсного потенциала территории, включающего в себя экологические, территориальные и социальные ресурсы.

2. Сформулированы следующие основные принципы построения данной градостроительной модели: принцип достаточности ресурсов; принцип ограниченности

ресурсов; принцип инфраструктурной целостности и принцип поддержания экологического равновесия природной системы.

3. Предложенная нами модель позволяет на стадии градостроительного планирования оценить максимальный поток туристов, при котором будет обеспечено устойчивое развитие города, а также определить площадь территорий курортных туристических зон, необходимых для комфортного и безопасного размещения туристов в планировочной структуре города.

4. На основе проведённого анализа преимуществ и недостатков двух основных видов размещения объектов для проживания туристов (дисперсное и локальное) нами были обоснованы принципы формирования курортной функциональной зоны (КФЗ). Соответственно, КФЗ должна находиться обособленно от густонаселённых жилых районов и от центральной зоны города. При этом в КФЗ должны быть предусмотрены различные типы средств туристического размещения (гостиница, отель-курорт, хостел, апартаменты, кемпинг) и общественных сооружений для обслуживания туристов (объекты торговли и общественного питания, медицинского обслуживания, развлечения и рекреации).

5. Основной функцией КФЗ является предоставление отдыхающим мест для временного проживания. К вспомогательным функциям относятся следующие: лечебная, коммерческая, развлекательная.

6. Предложены принципы и метод оценки оптимального местоположения КФЗ на генеральном плане города.

7. В рамках данной работы нами были разработаны принципиальные схемы планировочной организации территорий центральной зоны города и урбанизированных локаций (КФЗ), обеспечивающих доступность пляжей, формирование уличной сети, общественных и рекреационных зон. Такой подход позволит сформировать защитную полосу вдоль береговой линии, а в перспективе – создать рекреационное общественное пространство, направленное на формирование устойчивой и комфортной среды жизнедеятельности.

ГЛАВА 3. ПРОЕКТНЫЙ ЭКСПЕРИМЕНТ

3.1. Анализ территориального развития города Туйхоа

Туйхоа – город, находящийся непосредственно в провинции Фуйен и относящийся к приоритетным для развития курортного туризма территориям в прибрежных районах Вьетнама, согласно государственным приоритетам (рисунки 3.1, 3.2). Он расположен примерно в 560 км к северу от Хошимина и в 1 173 км к югу от Ханоя и имеет следующее географическое положение:

- На востоке город с береговой линией более 30 км омывается Южно-Китайским морем;
- На западе город граничит с районом Фухоа;
- На юге город граничит с городом Донгхоа;
- На севере город граничит с районом Туйан.

Численность населения города, согласно данным Статистического управления Туйхоа, по состоянию на 31 декабря 2019 года составляет 200 617 человек.

Площадь территории Туйхоа – 110,6 км².

Город можно рассматривать как аналоговый объект прибрежных городов в регионе Южно-центрального побережья Вьетнама.

История становления и территориального развития города Туйхоа.



Рисунок 3.1 Расположение города Туйхоа на карте провинции Фуйен

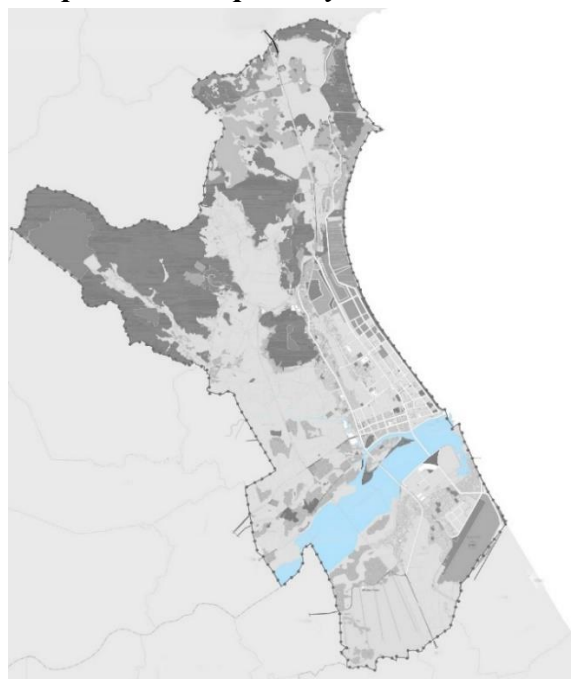


Рисунок 3.2 Карта города Туйхоа

До 1975 года Туйхоа был небольшим городком, население которого было сосредоточено в основном на северном берегу реки Даранг вдоль железной дороги и магистральной дороги национального значения. Население занималось сельским хозяйством, специализирующимся на выращивании риса. Административные объекты были построены в двух зонах: возле вокзала и в прибрежной зоне (рисунки 3.3, 3.4).

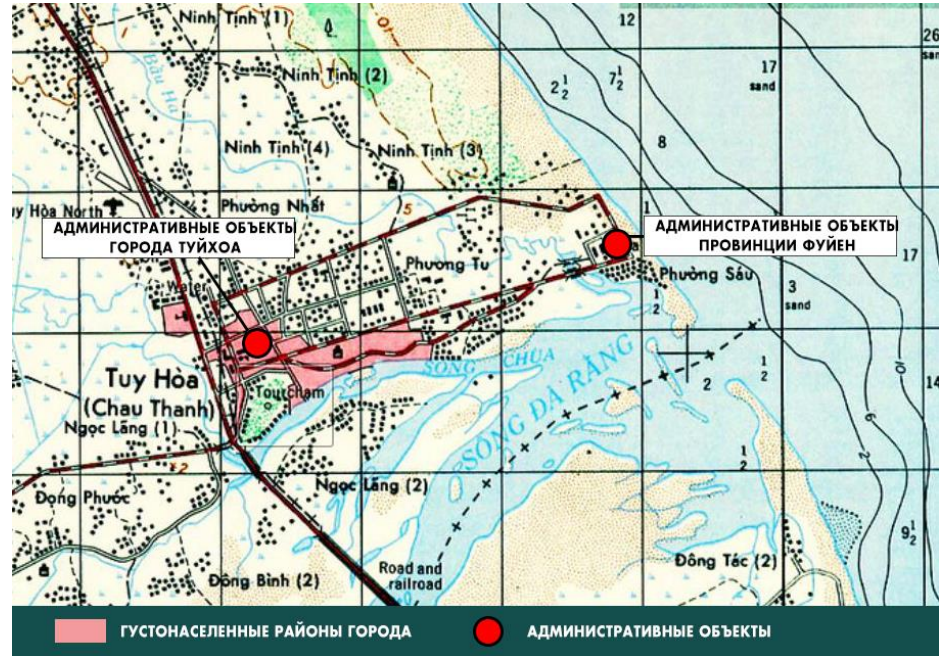


Рисунок 3.3 Карта города Туйхоа в 1965 г. [85]



Рисунок 3.4 Карта города Туйхоа в 2000 г. [86]

Увеличение производства риса и аквакультуры способствовало развитию города. В процессе территориального развития города жилые территории постепенно расширялись в сторону моря и к северу от границы города. В 2005 году Туйхоа был признан городом. Граница территории продолжила расширяться к северу от города и к югу от реки Даранг, увеличив общую площадь города Туйхоа до 110,6 км².

Таким образом, центральная часть города Туйхоа, наиболее густонаселённая и плотнозастроенная, расположенная к северу от реки Даранг, является зоной с самой ранней историей и включает в себя восемь городских кварталов под порядковыми номерами от № 1 до № 8 (рисунок 3.5). Население, проживающее в центре города, составляет 91 799 человек. Плотность населения центральной зоны составляет 11 060 чел./км², что в 10 раз выше, чем плотность населения всего города Туйхоа, составляющая всего 1 814 чел./км². Самая высокая плотность населения данного города (22 966 чел./км²) сосредоточена в квартале № 3 (рисунок 3.6). Между тем плотность населения в других кварталах города очень низкая, особенно в коммуне Хоакьен, где плотность населения составляет всего 225 чел./км². По сравнению с другими городами региона плотность населения города Туйхоа средняя (приложение Д).



Рисунок 3.5 Карта центральной части города Туйхоа в 2020 г. [86]

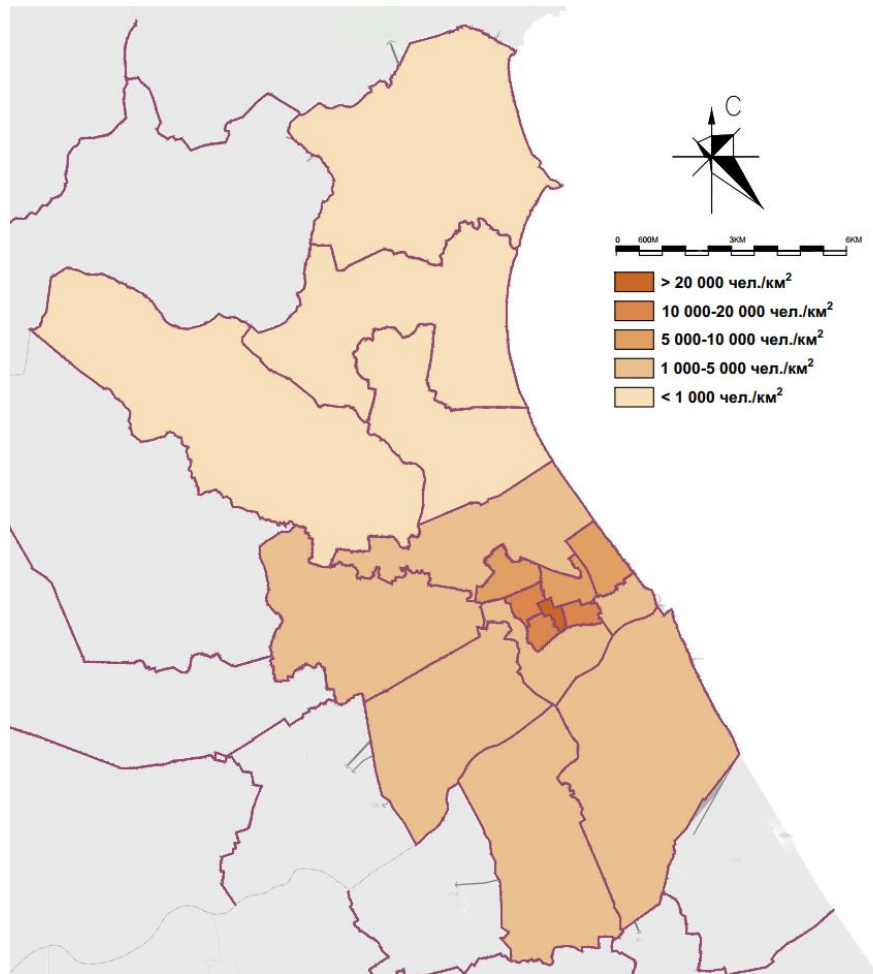


Рисунок 3.6 Карта плотности населения города Туйхоа. Автор.

3.2. Оценка ресурсного потенциала города Туйхоа с целью развития курортного туризма

Оценка ресурсного потенциала города Туйхоа с целью развития в нём курортного туризма проводится нами на основе градостроительной модели, приведённой в разделе 2.1 данной диссертации.

Экологические ресурсы

Климат: город Туйхоа имеет жаркий и влажный тропический климат (таблица 3.1). Средняя годовая температура: +26,5 °С. Средняя максимальная температура воздуха за год: +30,7 °С. Средняя минимальная температура за год: +23,8 °С. Этот температурный диапазон подходит для развития курортного туризма согласно таблице 2.1 данной диссертации. Ввиду того, что на климат Туйхоа существенное влияние оказывает море, город имеет два ярко выраженных сезона: сухой и сезон дождей.

Климатические данные города Туйхоа [87]

Месяц	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Весь год
Рекордно высокая температура, °С	33,7	36,5	36,3	39,2	40,5	39,4	38,3	38,4	38,4	36,0	34,5	33,1	40,5
Средняя максимальная температура, °С	26,5	27,7	29,8	31,9	33,9	34,1	34,2	33,9	32,3	29,6	27,8	26,4	30,7
Средняя температура дня, °С	23,1	23,8	25,3	27,2	28,8	29,3	29,0	28,7	27,7	26,3	25,2	23,8	26,5
Средняя минимальная температура, °С	21,1	21,3	22,5	24,0	25,4	25,9	25,6	25,5	24,7	24,0	23,3	21,8	23,8
Рекордно низкая температура, °С	15,2	16,1	16,4	18,8	21,4	21,9	21,7	22,0	20,9	19,1	17,7	15,2	15,2
Количество осадков, мм	57	20	25	34	77	56	45	52	234	579	454	194	1 826
Влажность воздуха, %	84,1	84,5	83,7	82,3	78,8	74,9	74,4	75,7	81,0	86,0	86,2	84,8	81,4
Среднее количество дождливых дней, сут	11,5	5,3	3,8	4,1	8,5	7,6	6,6	9,0	16,0	20,2	20,4	17,5	130,6
Среднее количество солнечных часов, ч	159	192	258	269	275	237	241	228	201	165	122	121	2 467

Количество солнечных часов города Туйхоа составляет 2 467 часов в год, а *количество солнечных дней – 235 дней в году* [87].

Сезон дождей длится с сентября по декабрь, основная доля осадков выпадает в октябре и ноябре, на эти месяцы приходится от 50 до 55% от общего количества осадков. Среднегодовое количество осадков составляет 1 826 мм. Из-за большого количества выпадающих за короткое время осадков в городе часто случаются наводнения.

Сухой сезон длится с января по август, возможны кратковременные небольшие дожди, преобладает комфортная тёплая погода. Этот сезон также является пиком сезона курортного туризма, тёплая погода создаёт идеальные условия для прибрежных курортов.

Сезон тайфунов в городе Туйхоа проходит каждый год с сентября по декабрь, наибольшая повторяемость тайфунов приходится на октябрь и ноябрь. Этот сезон совпадает с периодом действия зимнего муссона, который является причиной проливных дождей и частых

наводнений. Однако в последние годы наметилась тенденция, что город стал меньше страдать от штормов, и это, несомненно, благоприятно для развития туризма.

Количество солнечных дней и часов в году в городе Туйхоа достаточно велико (235/2467), как и в известных курортных городах, таких как Сочи (211/2174), Анапа (286/2494), Ялта (270/2250). В основном солнечные дни приходятся на сухой сезон города Туйхоа, длящийся с января по сентябрь каждого года и являющийся периодом довольно тёплых температур (от +23,1 °С до +29,3 °С). Это является большим плюсом для развития в данном городе курортного туризма с довольно продолжительным туристическим сезоном.

Море и пляжи:

Качество морской воды. Результаты исследования Нгуен Т.М.Д. и Зыонг Т.О., опубликованные в статье «Оценка текущего состояния водной среды в прибрежных районах провинции Фуйен методом экспресс-оценки ГЭФ/ПРООН/ИМО», показали, что качество прибрежной воды города Туйхоа находится в допустимых пределах для сохранения окружающей среды, а также сохранения здоровья человека [88].

Город Туйхоа имеет береговую линию протяжённостью около 17 км, общей площадью около 110 га. На основании формул (2) и (3), приведённых в разделе 2.1 настоящей диссертации, нами определено максимальное планируемое количество единовременных посетителей в городе (без учёта населения города), при расчёте которого мы исходили из потенциальных ресурсов пляжа. Полученные результаты представлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2

Максимальное планируемое количество единовременных посетителей в городе Туйхоа
(без учёта населения города)

Основа расчёта	Стандарт	$K_{\text{загр.ж.}}$	$N_{\text{мах.тур. на пляже, чел.}}$	$K_{\text{загр.тур.}}$	$N_{\text{мах.тур. в городе, чел.}}$
Длина пляжа, по формуле (2)	0,2 м/чел.	0,2	44 877	0,7	64 110
				0,9	49 863
Площадь пляжа, по формуле (3)	5 м ² /чел.	0,2	179 867	0,7	256 953
				0,9	199 852

Природный каркас города образуют зоны рекреационного назначения (рисунок 3.7). Горные и лесные районы в основном сосредоточены на северо-западе города. В городе Туйхоа расположены небольшие парки, такие как парк Дьен Хонг, парк Нгуен Хюэ и др. Общая площадь зелёных насаждений города Туйхоа составляет 1 910 629 м². Нормативная площадь

зелёных насаждений общего пользования для больших городов во Вьетнаме составляет 6 м^2 (ниже российского стандарта в 16 м^2 [68]). Фактически в Туйхоа этот показатель достигает $9,5 \text{ м}^2$ на человека. Это означает, что численность населения города может быть увеличена до **117 800 человек**. Однако это значение должно быть пересмотрено на основе принципа поддержания экологического равновесия природной системы с учётом рекреационной нагрузки и способности экосистемы к самовосстановлению.

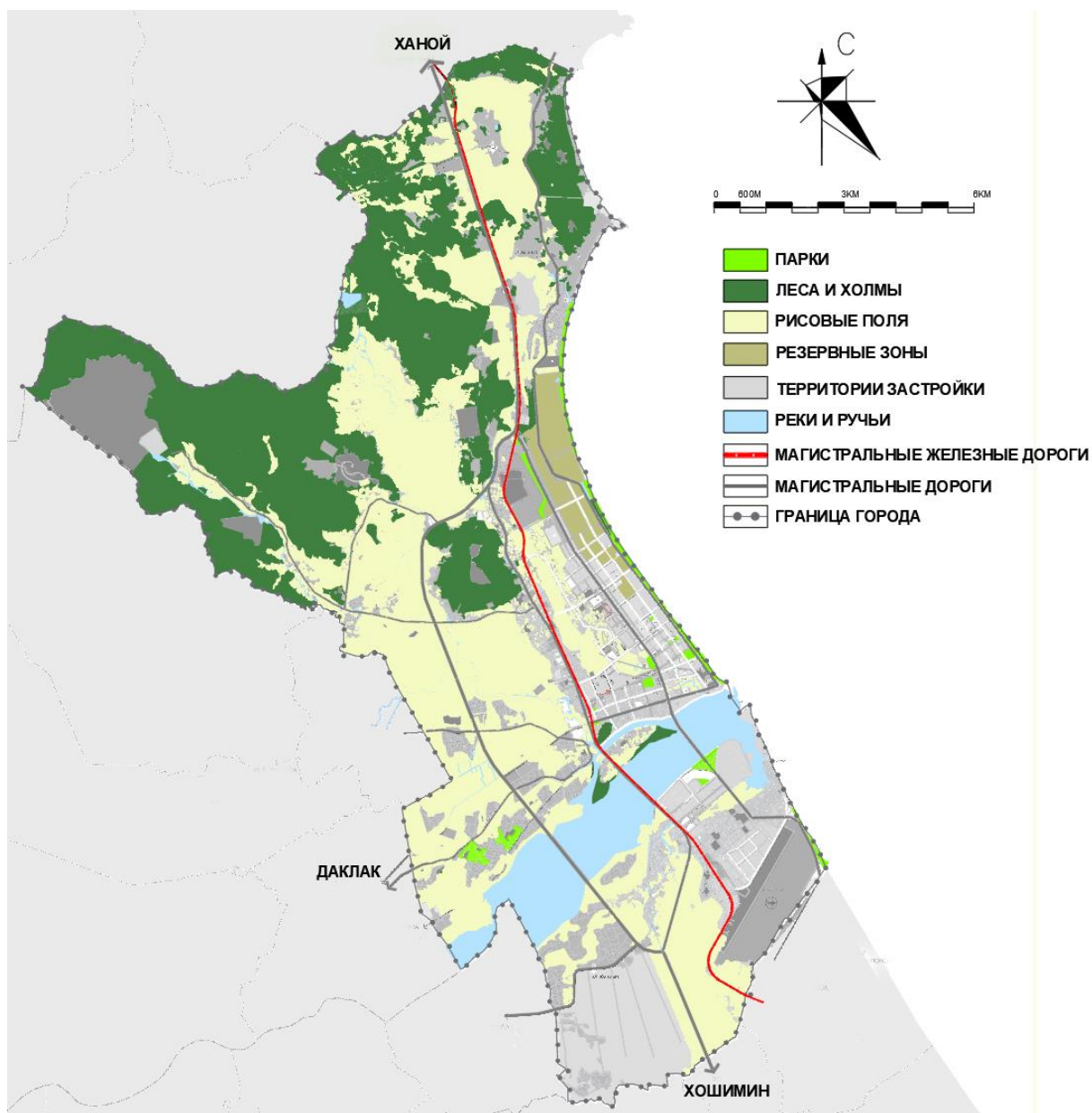


Рисунок 3.7 Схема природного каркаса города Туйхоа, Вьетнам. Источник: Департамент планирования и инвестиций провинции Фуйен.

Территориальные ресурсы

Текущая структура землепользования города Туйхоа: представлена в таблице 3.3 [89, 90].

Баланс территорий города Туйхоа [89, 90]

№	Наименование	Площадь	
		га	%
1.	Земли сельскохозяйственного назначения	6 410,14 га	57,96%
2.	Земли несельскохозяйственного назначения	3 990,84 га	36,08%
2.1.	Земли производственного назначения	163,14 га	1,47%
2.2.	Земли жилого назначения	1 243,32 га	11,24%
3.	Резервные земли	659,56 га	5,96%

В городе Туйхоа неиспользуемые земли в основном сосредоточены в северном прибрежном районе в радиусе 1 км от береговой линии, что очень удобно для развития туризма и строительства курортов. Генеральный план города Туйхоа показан на рисунке 3.8.

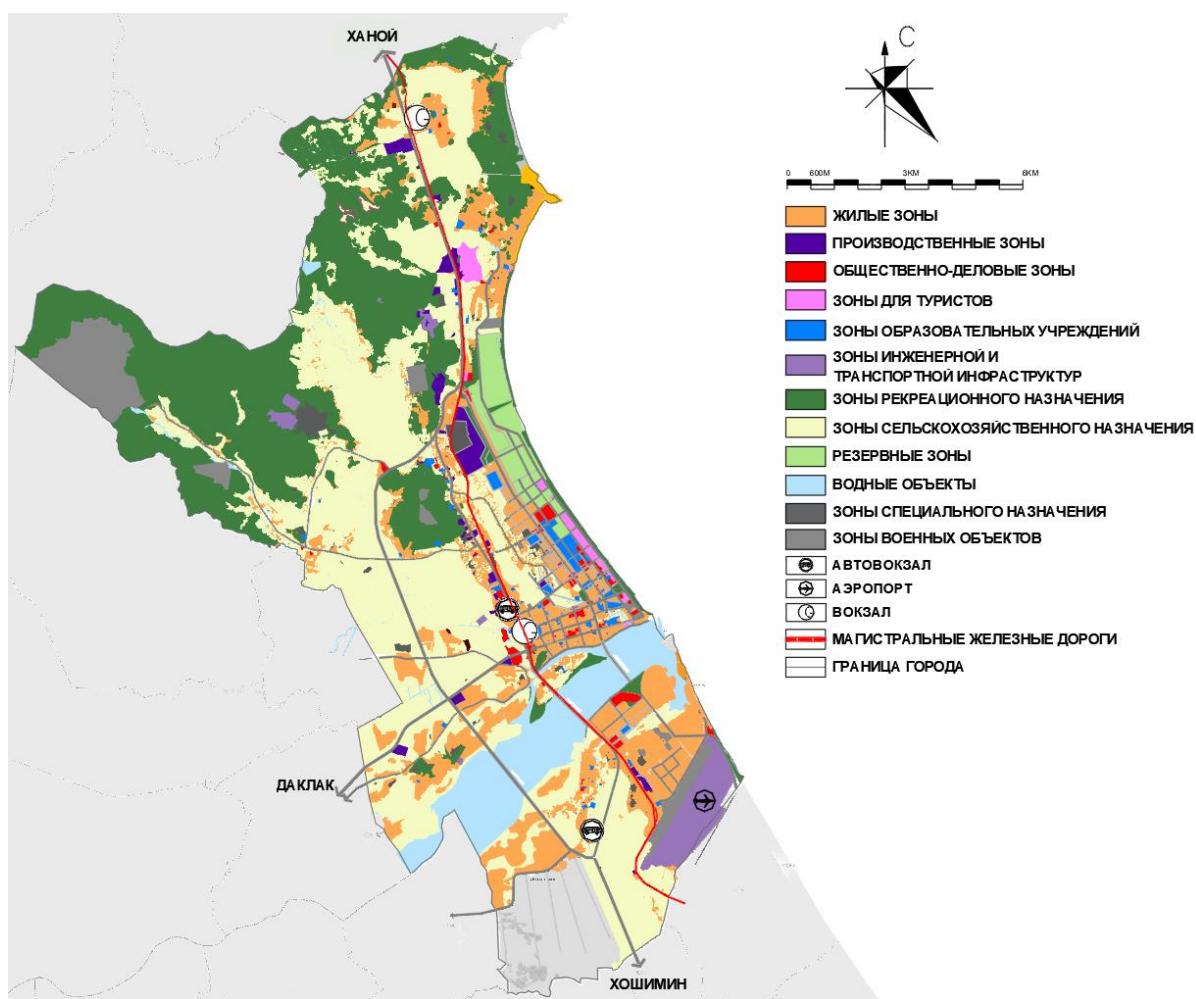


Рисунок 3.8 Генеральный план города Туйхоа, Вьетнам. Источник: Департамент планирования и инвестиций провинции Фуьен.

Жилые зоны: сосредоточены в основном в районах вдоль реки Даранг и основных дорог. Основной тип жилья – частный дом, средняя высота два-три этажа. Однако в районах вблизи промышленных зон и университетов были построены многоквартирные дома и общежития, удовлетворяющие потребности студентов и рабочих в жилье и работе в городе. Система размещения туристов распределена как по центральным районам города (вплетена в жилые кварталы), так и по прибрежным районам вдоль основных дорог, таких как Хунгвыонг и Лезуан (рисунок 3.9). Большинство туристских средств размещения, расположенных в жилых районах, – это хоумстей, недорогие мотели или небольшие отели с рейтингом до трёх звёзд (рисунок 3.10).

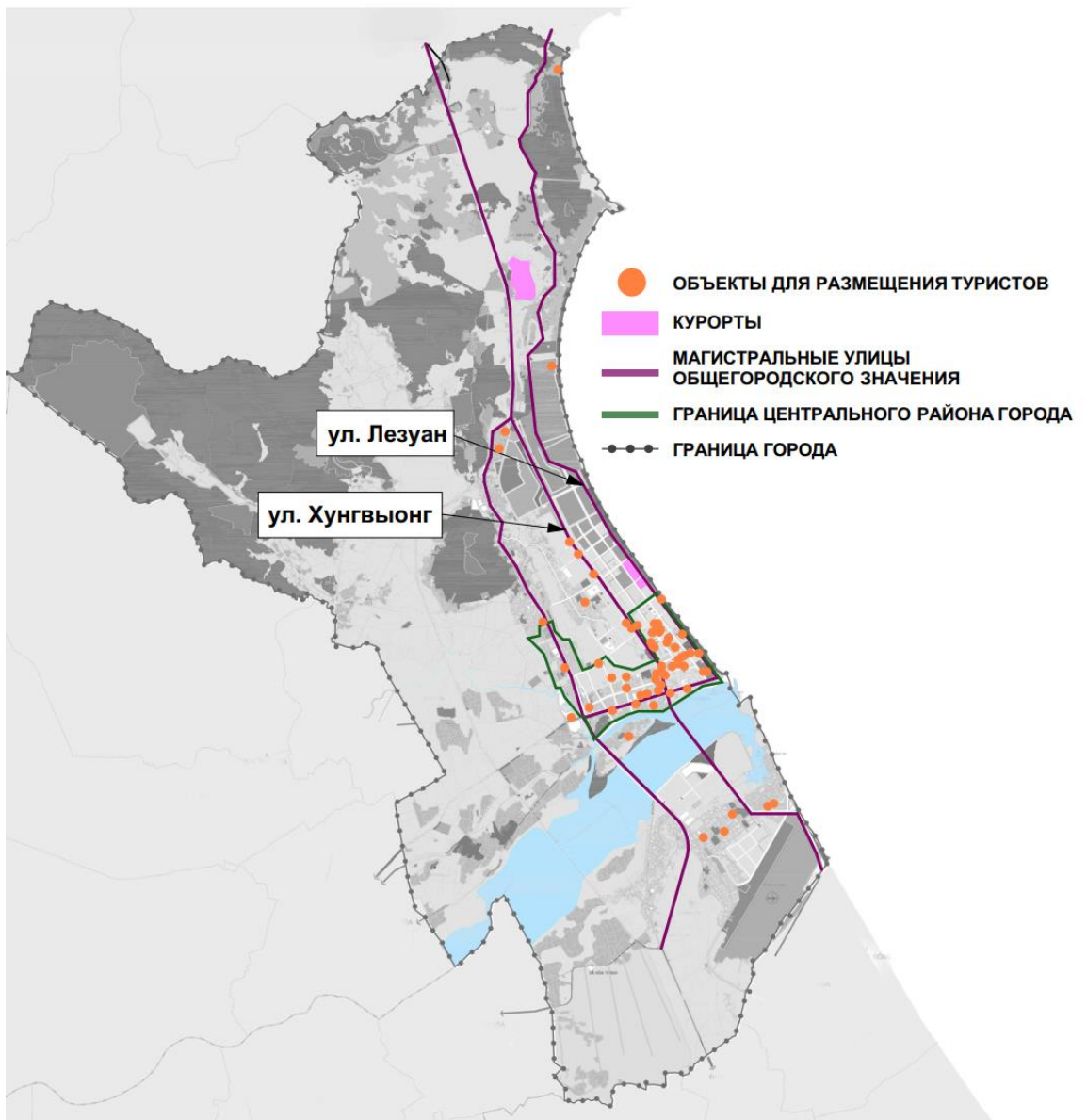


Рисунок 3.9 Расположение объектов для проживания туристов в городе Туйхоа, Вьетнам [91]



Рисунок 3.10 Средства размещения туристов, расположенные в жилых районах города
Туйхоа [91]

Объекты для размещения туристов, расположенные в прибрежных районах вдоль основных дорог, в основном представляют собой современные отели от трёх звёзд и выше по рейтингу, например гостиницы «Plaza» и «Pytopia» (рисунок 3.11).



Рисунок 3.11 Средства размещения туристов, расположенные в прибрежных районах вдоль основных дорог города Туйхоа [91]

Кроме того, в последние годы в прибрежных районах города началось строительство масштабных курортов, площадью от 2 до 16 га. Примеры курортов этого типа следующие: «Sao Mai»; «Rosa Alba Resort & Villas»; «Stelia Beach Resort» (рисунок 3.12).



Рисунок 3.12 Средства размещения туристов, расположенные на прибрежных территориях города Туйхоа [91]

В настоящее время количество гостиничных номеров в городе Туйхоа недостаточно для удовлетворения потребностей туристов, часто возникает нехватка номеров, особенно в праздничные дни и в пик туристических сезонов. Типичный тому пример – по случаю церемонии победы с 30 апреля по 1 мая 2019 года количество туристов в Туйхоа (с 27 апреля по 1 мая 2019 года) составило 42 165 прибывших, что в среднем около 8 500 посетителей в день, в то время как общее количество гостиничных номеров в Туйхоа составляет чуть более 6 000 номеров.

Производственные зоны: в настоящее время в городе есть индустриальный парк Ан Фу, расположенный на севере города, площадью 68,4 га. В основном на территории данного парка происходят сельскохозяйственная обработка, производство механической и бытовой техники, гражданских столярных изделий, консервов, безалкогольных напитков и прочей продукции. При этом всё перечисленное относится к лёгкой промышленности, которая мало влияет на среду обитания местных жителей и туристов.

Общественно-деловые зоны: административный центр провинции Фуйен построен по оси улицы Лезуан, вдоль побережья городского квартала № 7. Административный центр города Туйхоа расположен вдоль улицы Чан Хунг Дао, на её пересечении с улицей Ле Чунг Киен в квартале № 1. Общая площадь земельного участка под строительство общественных объектов местного значения города Туйхоа составляет 6,5 м² на человека, что на 2,5 м² выше нормы. Это говорит о том, что увеличение численности населения может составлять **124 939 человек**.

В городе функционируют 16 больниц. Общее количество коек – 550, общее количество больничных коек на численность населения – 550/200 617, что составляет 2,74 койки на 1 000 человек. Данное значение превышает норму (2,4 койки на 1 000 человек), что представляет резерв для оказания медицинских услуг отдыхающим и благоприятно для развития туризма. Помимо этого, в городе существует сеть медицинских центров и частных клиник, что

позволяет в полном объёме удовлетворять потребности горожан и туристов в медицинском обследовании и лечении.

Большинство коммерческой недвижимости и сервисных объектов располагается в жилых районах. В последние годы для удовлетворения интересов жителей и туристов были построены крупные коммерческие заведения и сервисные объекты, такие как торговые центры, рестораны, кафе и др. Данные объекты недвижимости в основном развиваются вдоль дороги Хунгвюнг к северу от города. Для содействия развитию курортного туризма целесообразно строить больше торговых и обслуживающих объектов в прибрежных районах, вблизи туристических зон.

Инженерная и транспортная инфраструктура:

Транспорт и улично-дорожная сеть (рисунок 3.13):

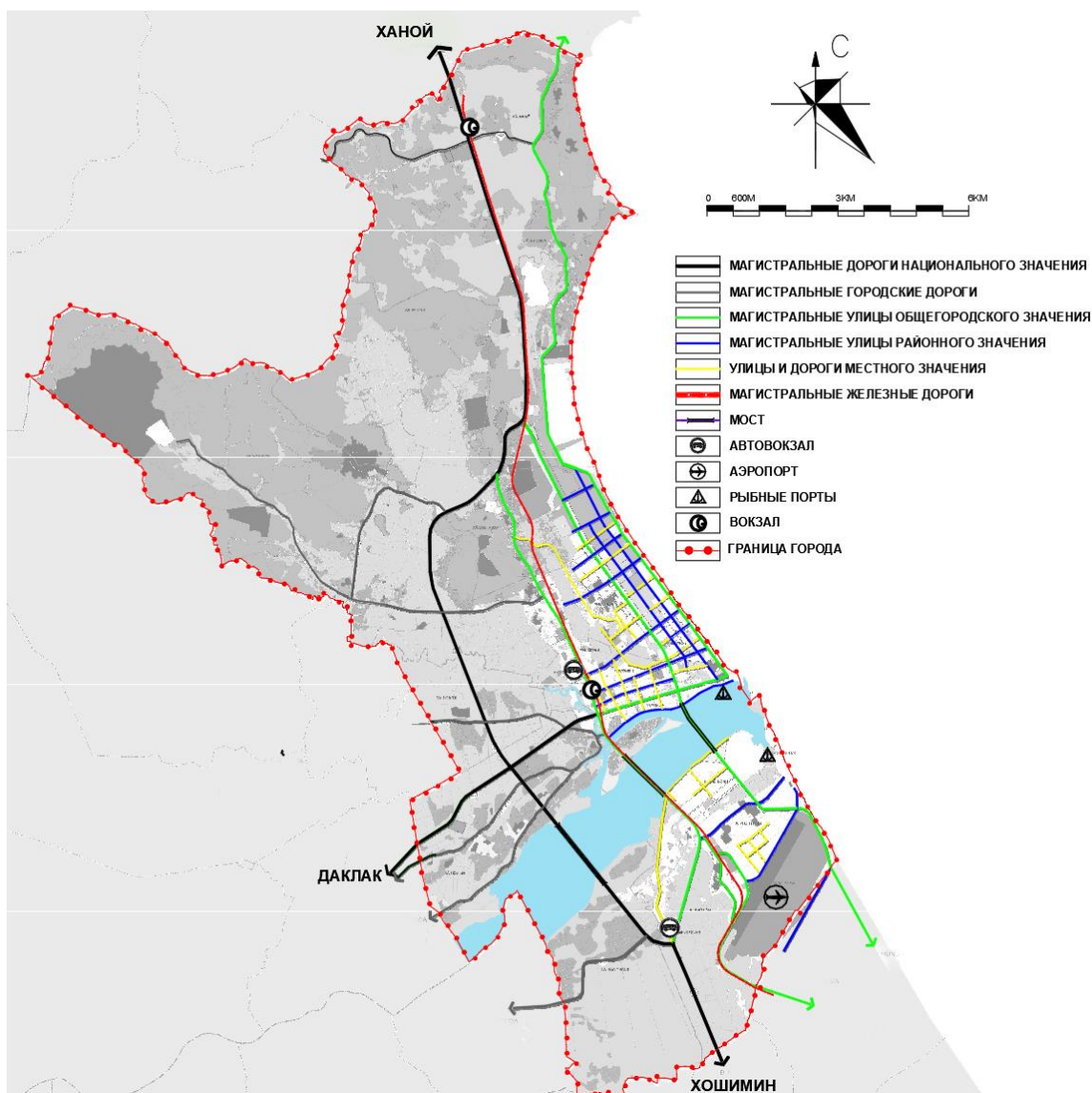


Рисунок 3.13 Схема транспортной инфраструктуры города Туйхоа, Вьетнам. Источник: Департамент планирования и инвестиций провинции Фуйен.

Магистральная дорога национального значения категории 1А – ось национального движения с севера на юг, соединяющая Ханой с городом Хошимин (две полосы, разрешённая скорость составляет 60–80 км/ч).

Магистральная дорога национального значения «25» – ось движения Восток-Запад, соединяющая город Туйхоа с провинцией Гиа Лай и провинцией Даклак.

Сеть улиц и дорог относительно развита и соответствует стандартам городских дорог. Зона от квартала № 1 до квартала № 9 имеет шахматную систему движения. Общая площадь проезжей части – 3 781 386 м². Исходя из нормы площади проезжей части (13 м²/чел.) численность населения может возрасти ориентировочно на **90 260 человек**.

Основными транспортными средствами перемещения являются мотоциклы, такси, мототакси и велосипеды. Кроме того, модернизируется и расширяется автопарк общественного транспорта. В настоящее время в городе эксплуатируется более 50 автобусов, обеспечивающих передвижение людей из центра города в прилегающие районы. Согласно статистике, за 2019 год доля общественного пассажирского транспорта в центре города достигла 16,4%.

Система автовокзалов: в городе действуют три автовокзала (Туантао, Фулам, Фуйен), один из которых провинциальный (Фуйен).

Железнодорожная система: город Туйхоа расположен на железнодорожной линии Север-Юг национального значения. Станция «Туу Нда» будет обновлена и расширена пятью путями для приёма и отправления пассажирских поездов.

Аэропорт: аэропорт Туйхоа, расположенный в 5 км к югу от центральной зоны города, является гражданским аэропортом, совмещённым с военными аэродромами.

Система водных путей: в городе есть два рыбных порта для обслуживания рыболовных судов, а именно судна «Донг Так» и судна «Уорд б».

Водоснабжение и канализация

Система подачи чистой воды и питьевого водоснабжения охватывает весь город. В настоящее время в городе Туйхоа существует централизованная система водоснабжения, включающая водозаборную скважину и станцию подготовки воды производительностью 28 000 м³/сутки. Норма водопотребления в городе на одного человека составляет 110 л [71]. Соответственно, имеющийся резерв достаточен для **53 928 человек**. Критическим фактом является отсутствие современных водоочистных сооружений в городе (рисунок 3.14), что может привести к резкому ухудшению санитарной обстановки и ставит решение этой проблемы на первое место.

Электрическая сеть: национальная электрическая сеть покрыла всю территорию города. Система электростанций вместе с линиями высокого, среднего и низкого напряжения

в основном обеспечивает город электричеством на производстве и в домашнем быту. Согласно статистике, количество домашних хозяйств, потребляющих электроэнергию из национальной сети города, достигает 100%, количество потребляемой электроэнергии составляет около 1 307 кВт*час на одного человека в год.

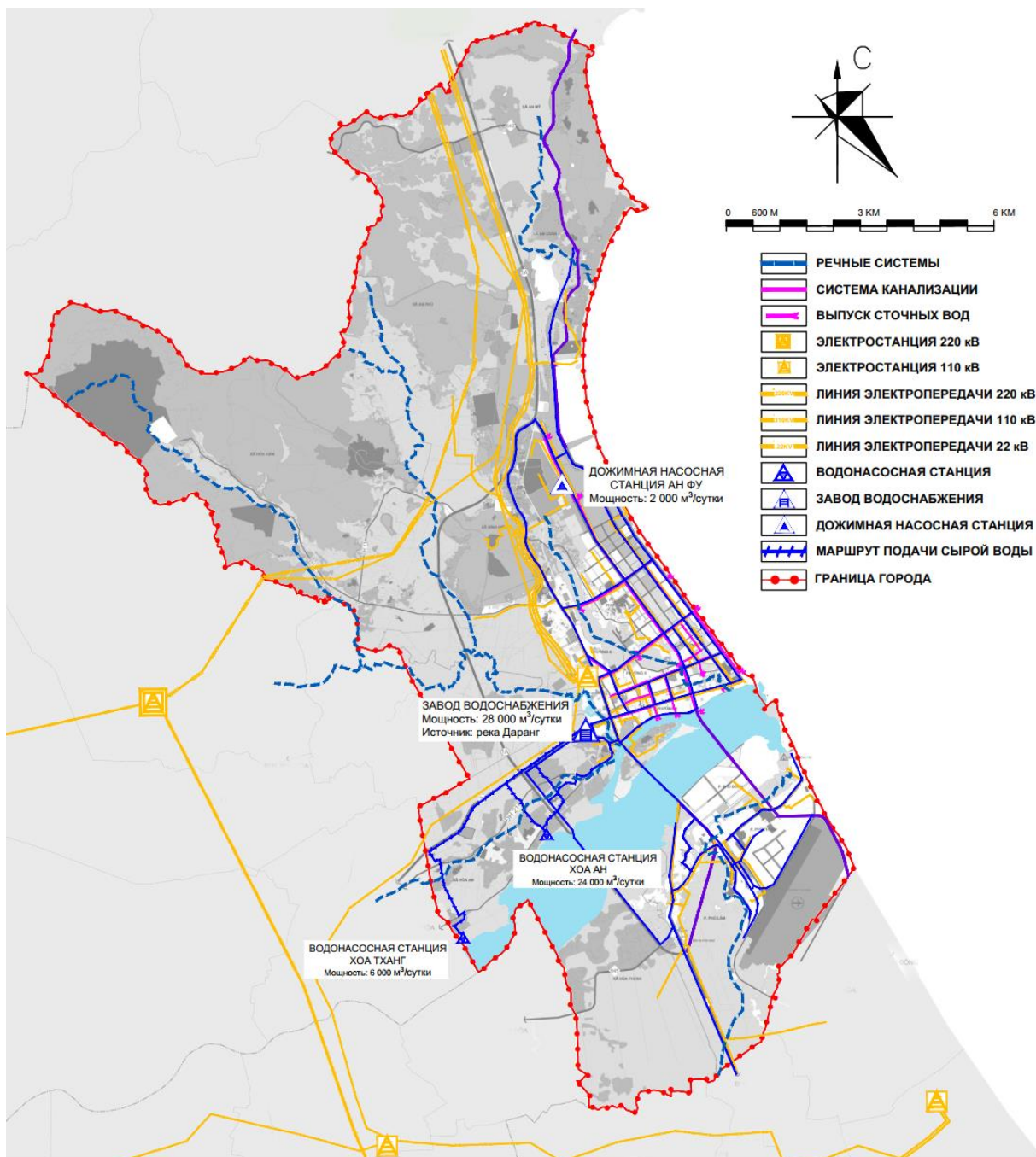


Рисунок 3.14 Схема инженерной инфраструктуры города Туйхоа, Вьетнам. Источник: Департамент планирования и инвестиций провинции Фуйен.

Таким образом, мы завершили оценку ресурсного потенциала города Туйхоа с целью развития курортного туризма. Результаты комплексной оценки факторов, определяющих развитие туристической индустрии в данном городе, мы представили в таблице 3.4.

Комплексная оценка факторов, определяющих развитие туристической индустрии в городе
Туйхоа

Факторы		Показатели	Норматив	Расчётный показатель	Потенциальное количество туристов, чел.
Антропогенные	Водоснабжение	Водопотребление на одного человека в сутки	110 л на человека в сутки	139,5 л на человека в сутки	53 928
	Водоотведение	Мощность очистных сооружений поверхностного стока	-	Отсутствует	-
		Мощность фекальных очистных сооружений	-	Использование индивидуальных септиков	-
	Улично-дорожная сеть	Площадь проезжей части на человека	13 м ² /чел.	18,8 м ² /чел.	90 260
Социально-экономического развития	Трудовые ресурсы	Количество человек, занятых в индустрии туризма	Соотношение рабочие/туристы: 3:2	Количество доступных рабочих мест в городе: 3 715	Зависит от количества рабочих
	Общественные объекты	Общая площадь земельного участка под строительство общественных объектов местного значения на человека	4 м ² /чел.	6,5 м ² /чел.	124 939
	Медицинское обслуживание	Общее количество коек на население	2,4 койки / 1 000 человек	2,74 койки / 1 000 человек	28 549
Экологические	Прибрежная зона	Площадь пляжей на человека	5 м ² /чел.	27,4 м ² /чел.	199 852
	Природный каркас	Площадь зелёных насаждений общего пользования на человека	6 м ² /чел.	9,5 м ² /чел.	117 800

Анализ данных, приведённых в таблице 3.4, показывает, что наиболее значимым (ограничивающим) фактором территориального развития города и туризма как градообразующей функции выступает инженерная система водоснабжения и водоотведения. Существующий ресурс водоснабжения в настоящее время достаточен для обеспечения 54 000 человек, включая количество единовременно отдыхающих туристов, а также прирост численности населения за счёт развития туризма.

При этом ожидается, что развитие туризма создаст источник занятости для людей трудоспособного возраста, однако ещё не работающих в городе. По статистике, количество людей трудоспособного возраста в городе Туйхоа составляет 143 441 человек, из них количество безработных – 3 715 человек, что составляет 2,59% от общего числа трудоспособного населения [92]. Соотношение количества рабочих и туристов равно 3:2 (три рабочих на два туриста), что упоминается в разделе 2.1 настоящей диссертации. Таким образом, исходя из лимита потенциального количества туристов на основе ресурса водоснабжения (54 000 человек), можно спрогнозировать увеличение численности населения на 34 000 человек (за счёт притока в город рабочей силы). Это также означает, что если целью развития туризма в городе Туйхоа является привлечение менее 54 000 человек, из которых 34 000 человек – это рабочие, то это считается устойчивым развитием. Если же целью развития туризма является привлечение большего числа туристов, то необходимо принимать меры по повышению ресурсного потенциала города с учётом принципов экономической целесообразности.

3.3. Выбор оптимального местоположения КФЗ в планировочной структуре города Туйхоа

3.3.1. Определение оптимальной площади КФЗ

Цель города Туйхоа состоит в том, чтобы к 2025 году количество туристов достигло четырёх миллионов человек, из которых 3,1 миллиона гостей останавливались бы в отеле. В период с 2017 по 2020 годы наибольшее количество туристов, приехавших в город, составило 1,8 миллиона человек (2019 г.), из них количество туристов, проживавших в гостиницах и отелях, достигло более одного миллиона человек (таблица 3.5).

Таблица 3.5

Статистика туризма города Туйхоа за период 2017–2020 гг. и перспектива до 2025 г.

Источник: Генеральное статистическое управление провинции Фуйен

-	Временной период, г.	2017	2018	2019	2020	Цель к 2025
-	Общее количество туристов, чел.	1 404 000	1 609 000	1 830 000	884 300	4 000 000
-	Количество туристов, остановившихся в отеле, чел.	610 000	842 455	1 030 300	554 994	3 100 000
-	Январь	29 300	40 900	53 880	135 230	
-	Февраль	70 100	43 690	67 760	74 794	
-	Март	39 880	76 040	99 429	62 660	
-	Апрель	40 400	50 460	86 085	2 770	
-	Май	61 990	79 680	86 232	21 376	
-	Июнь	80 150	108 370	96 250	30 140	
-	Июль	69 570	85 600	88 265	96 912	
-	Август	61 130	77 100	89 950	21 580	
-	Сентябрь	57 200	68 880	83 775	25 423	
-	Октябрь	39 800	54 970	78 946	31 435	
-	Ноябрь	24 900	70 940	76 880	32 582	
-	Декабрь	35 580	85 825	77 893	20 092	

Используя формулу (13), упомянутую в разделе 2.3 данной диссертации, а также исходя из цели города Туйхоа, чтобы к 2025 году количество останавливающихся в отелях туристов достигло отметки в 3,1 миллиона человек, наряду со средней продолжительностью пребывания одного туриста в течение 2,5 дней, нами было рассчитано, что количество туристов, одновременно находящихся в городе, должно достигать около 14 200 человек. Эта цель лежит в рамках ресурсобеспеченности территории и соответствует условиям устойчивого развития.

Как упоминалось в разделе 2.2, КФЗ включает следующие функциональные зоны:

- **Жилая зона** предназначена для размещения отелей разных категорий.
- **Торгово-развлекательная зона** предназначена для размещения: учреждений, оказывающих медицинские услуги (спа, массажные, физиотерапевтические, косметические кабинеты и др.); предприятий торговли и общественного питания; предприятий бытового

обслуживания (почта, банки, отделения связи и др.); культурно-развлекательные объекты/комплексы.

- **Рекреационная зона** – зона природных территорий, пляжей, парков и скверов, садов.
- **Зона транспортной и инженерной инфраструктур** включает территории улично-дорожной сети, а также допускает размещение конструктивных элементов дорожно-транспортных сооружений.

На основе формулы (12), приведённой в разделе 2.3 настоящей диссертации, нами была определена оптимальная площадь КФЗ, а также площадь каждой из функциональных зон КФЗ в городе Туйхоа. Полученные результаты представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6

Оптимальная площадь КФЗ и её функциональных зон в городе Туйхоа

Объект исследования	$N_{\text{КФЗ}},$ чел.	$S_{\text{норм.}}^i,$ м ²	Оптимальная площадь, м ²
КФЗ	14 200	-	1 178 600– 1 462 600
Жилая зона	14 200	60–80	852 000– 1 136 000
Торгово-развлекательная зона		4	56 800
Рекреационная зона		6	85 200
Зона транспортной и инженерной инфраструктур		13	184 600

Следовательно, в городе Туйхоа необходимо построить КФЗ площадью **от 117,9 до 146,3 га** для решения проблемы размещения 14 200 туристов. Кроме того, по соотношению 3:2 (три рабочих на два туриста) можно спрогнозировать соответствующий прирост населения на 21 300 человек. Согласно стандарту TCVN 4449: 1987 «Градостроительное планирование – стандарты проектирования» [69] площадь жилых территорий на 1 000 жителей составляет от 1,6 до 4 га. Данный показатель зависит от этажности жилой застройки и, по сравнению с российским стандартом 7–20 га на 1 000 человек, примерно в четыре раза ниже [68]. Соответственно, нами была определена необходимая для города Туйхоа площадь новых жилых территорий, показатель которой колеблется от 34 до 85,2 га в зависимости от этажности жилой застройки.

Таким образом, для удовлетворения потребностей как туристов, так и перспективной численности населения общая необходимая площадь земель должна составлять от 151,9 до 231,5 га. По данным 2020 г., площадь резервных земель города Туйхоа составляет 659,56 га, что достаточно для строительства дополнительных курортов и жилых зон для размещения проектного миграционного прироста населения города вследствие развития индустрии туризма.

3.3.2. Варианты расположения КФЗ в городе Туйхоа

Исходя из минимального значения площади КФЗ, рассчитанной в разделе 3.2.1, можно предложить варианты мест для строительства курорта в городе Туйхоа так, чтобы площадь участка была от 117,9 до 146,3 га, а сама территория удовлетворяла принципам, изложенным в разделе 2.3 данной диссертации.

Соответственно, в городе Туйхоа есть два варианта расположения КФЗ, которые удовлетворяют указанным выше требованиям (рисунок 3.15):

- Вариант А: общая площадь участка 143,7 га.

- Вариант Б: общая площадь участка 136,8 га.

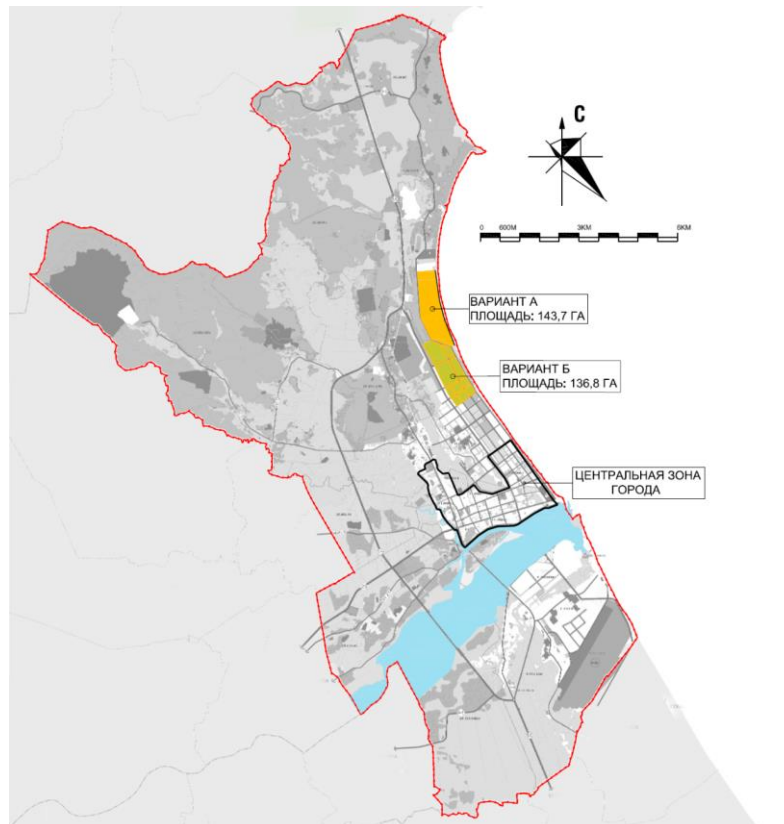


Рисунок 3.15 Варианты расположения КФЗ в городе Туйхоа

3.3.3. Преимущества и недостатки каждого варианта расположения КФЗ

Планируемое количество туристов в КФЗ: 14 200 чел. На основе формулы (14), приведённой в разделе 2.3 настоящей диссертации, площадь пляжа в КФЗ должна составлять от 4,97 до 6,39 га.

Площадь пляжа варианта А: 11,84 га.

Площадь пляжа варианта Б: 7,86 га.

То есть площадь пляжей обоих вариантов КФЗ достаточна для заданного количества туристов.

Сравнительная характеристика двух вариантов расположения КФЗ представлена в таблице 3.7.

Таблица 3.7

Сравнение и оценка вариантов расположения КФЗ в городе Туйхоа по различным характеристикам

№	Характеристика	ВАРИАНТ А	Оцен-ка	ВАРИАНТ Б	Оцен-ка
1	Участок расположен в зоне соответствующей функциональному зонированию генерального плана.	Резервные зоны для развития туризма	2	Резервные зоны для других целей	1
2	Возможность подключения к существующим городским инженерным системам.	Присутствует	1	Присутствует	1
3	Местоположение относительно центральной зоны города	За пределами центральной зоны города	1	За пределами центральной зоны города	1
4	Пешеходная доступность пляжа	≤ 1 км	1	≤ 1 км	1
5	Транспортная доступность КФЗ для местного населения	Оптимальная	1	Оптимальная	1

6	Площадь пляжа КФЗ	В соответствии с количеством туристов в КФЗ	1	В соответствии с количеством туристов в КФЗ	1
	Общий балл		7		6

Из приведённой выше таблицы 3.7 видно, что оба варианта расположения КФЗ в городе Туйхоа удовлетворяют требованиям к связи с транспортной системой и технической инфраструктурой города. При этом оба варианта расположены в пределах 1 км от побережья, что удобно для пеших прогулок туристов. Однако вариант А имеет более удобное расположение для туристов, так как примыкает к побережью и не перекрыт магистральными дорогами общегородского значения (рисунок 3.16). Вариант Б расположен ближе к центральной зоне города и может быть соединён с существующими курортами, образуя прибрежную курортную полосу. Однако вариант А имеет больше преимуществ благодаря расположению в функциональной зоне, предназначенной для развития туризма (функциональное назначение зоны определено генеральным планом города). Кроме этого, вариант А – это вариант с большей площадью пляжа, нежели вариант Б, что означает его большую вместимость (возможность пляжа вместить больше туристов и местных жителей).

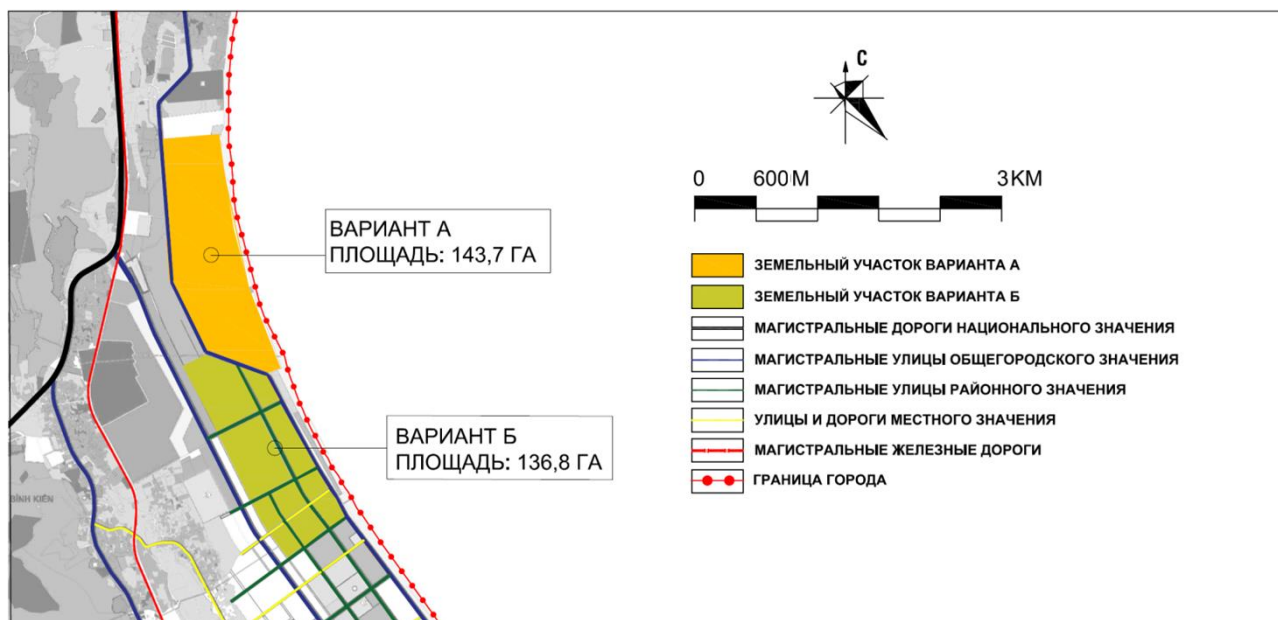


Рисунок 3.16 Варианты расположения КФЗ в городе Туйхоа

3.3.4. Определение оптимального варианта расположения КФЗ в городе Туйхоа

Проведённый анализ позволяет использовать оба варианта участка для строительства курортов. Однако вариант А имеет больше преимуществ с точки зрения местоположения, а также возможности развития и расширения в будущем. Следовательно, приоритет должен быть отдан выбору местоположения варианта А для строительства КФЗ.

Выбранное местоположение КФЗ находится между двумя крупными автовокзалами провинции Фуйен, в пределах 15 минут езды на машине от каждого. Кроме того, данный участок под КФЗ находится всего в 14 км от аэропорта Туйхоа, что эквивалентно 20 минутам езды на машине и очень удобно для туристов (рисунок 3.17).

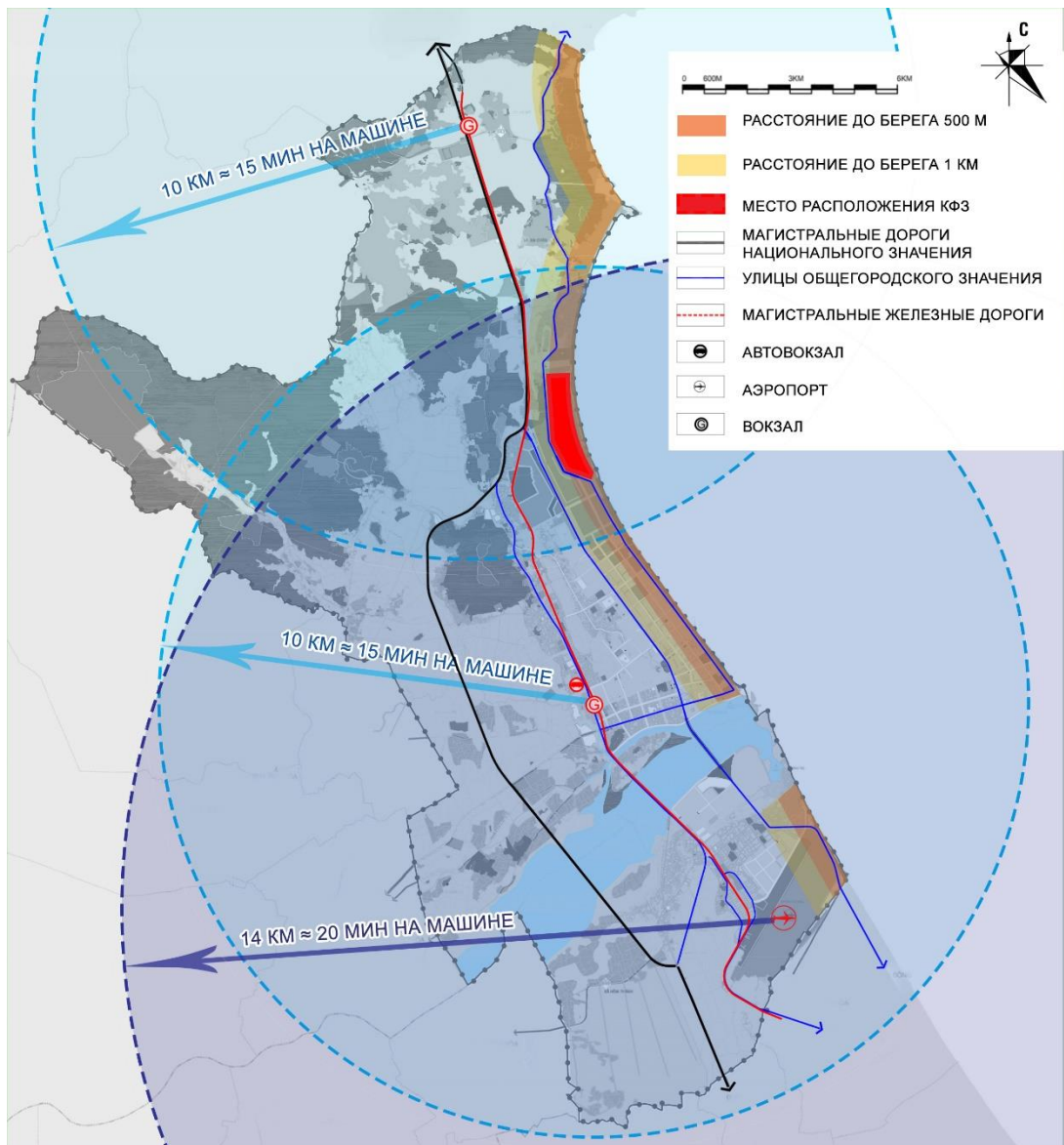


Рисунок 3.17 Удобное транспортное расположение КФЗ

3.4. Проектное предложение градостроительного развития прибрежного курортного города Туйхоа

Предлагаемый нами проект предназначен для достижения следующих целей:

- Обеспечить средствами размещения проектное количество туристов;
- Создать градостроительный баланс и удобную среду обитания для горожан и туристов;
- Обеспечить развитие туризма в направлении устойчивого развития территории.

Утверждённое в генеральном плане функциональное зонирование города Туйхоа показано на рисунке 3.18.

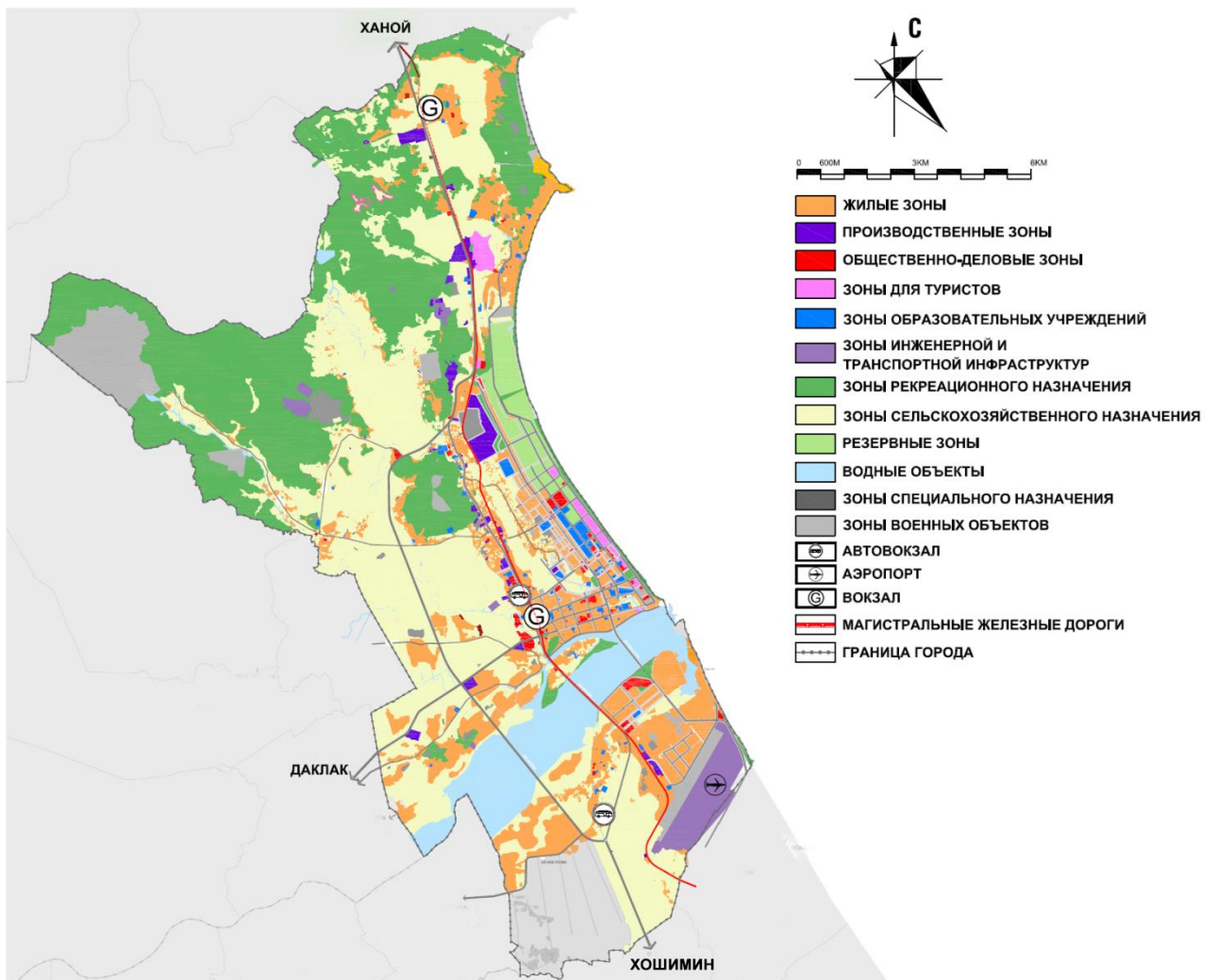


Рисунок 3.18 Утверждённый план функционального зонирования города Туйхоа. Расположение на сегодняшний день в центральной зоне города Туйхоа функциональных зон относительно друг друга показано на следующей схеме (рисунок 3.19).

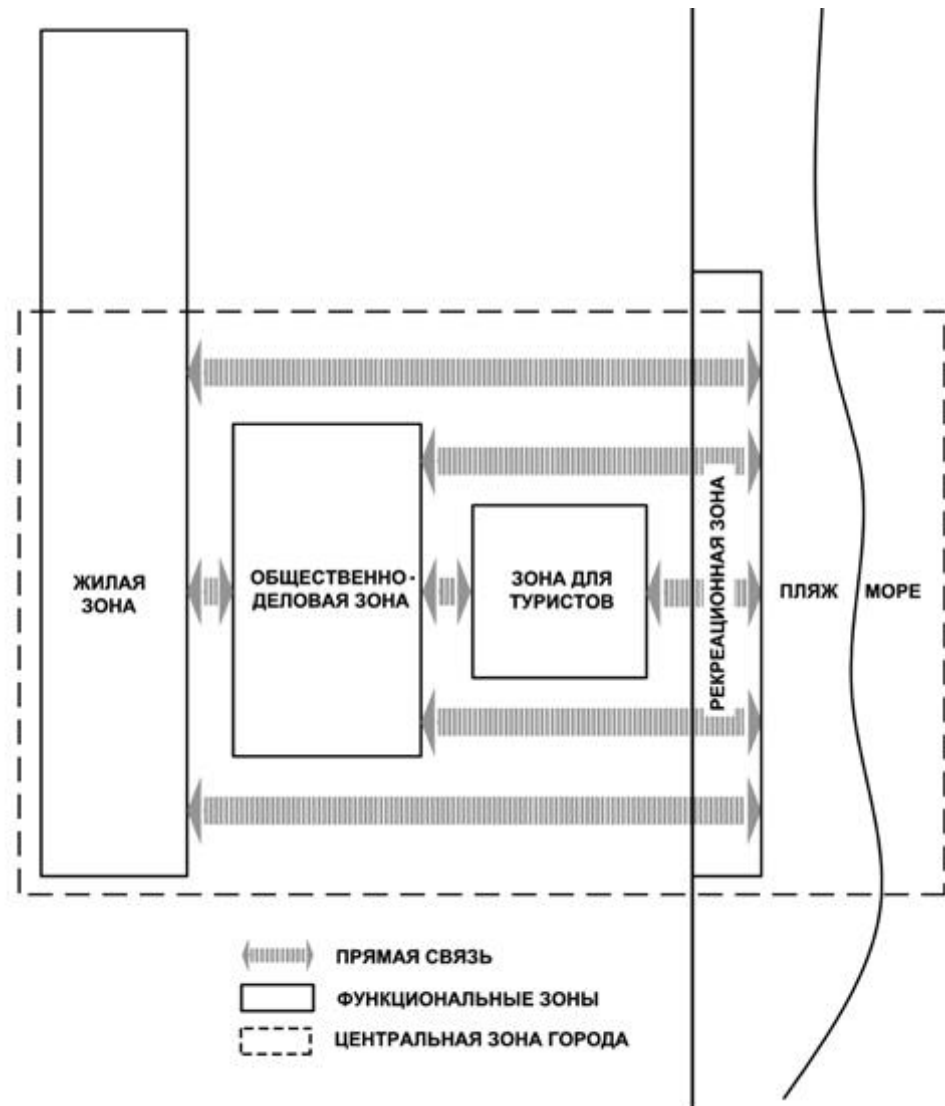


Рисунок 3.19 Расположение функциональных зон относительно друг друга в центральной зоне города Туйхоа. Автор.

Как видно из рисунка 3.19, в центральной зоне города Туйхоа территория, прилегающая к пляжу, является рекреационной зоной, за ней следует зона для туристов, затем общественно-деловая и жилая зоны. Следует отметить, что зона для туристов здесь включает зоны как для деловых, так и для курортных туристов, однако, в этой зоне большую часть площади занимают объекты для размещения курортных туристов. Такая планировка центральной части города приводит к дефициту земли, которой и без того мало. Это, в свою очередь, имеет следующие последствия: здания в центральной зоне имеют тенденцию расти в высоту для экономии места; цены на курорты в центральной зоне города растут, а качество курортной среды ухудшается из-за пыли и шума; центральная городская пляжная зона переполнена, поскольку приходится обслуживать как местных жителей, так и туристов.

Решение данных проблем мы видим в том, чтобы спроектировать курортную функциональную зону (КФЗ) на побережье, но вдали от центральной зоны города.

Расположение КФЗ относительно других функциональных зон города Туйхоа показано на рисунке 3.20.

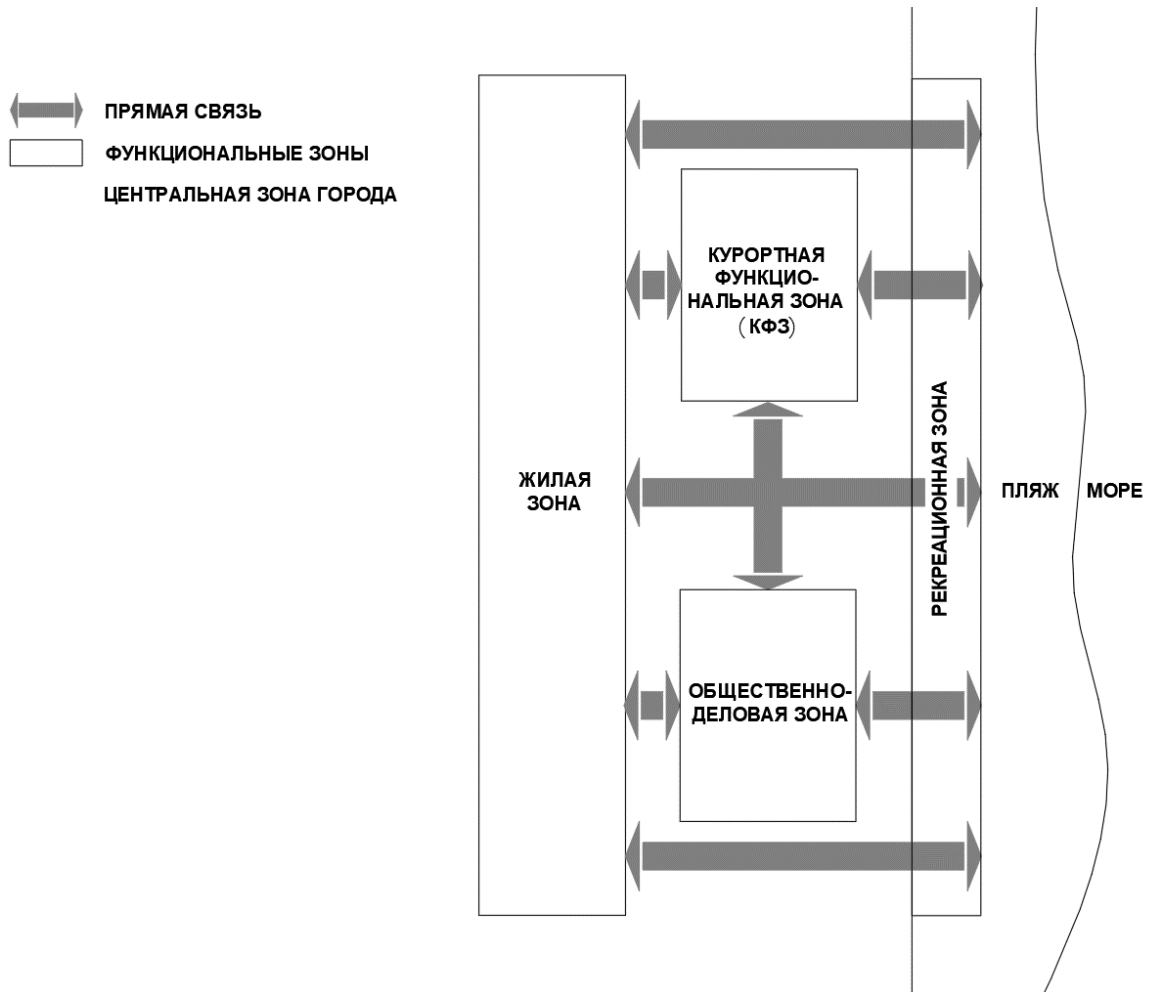


Рисунок 3.20 Схема расположения КФЗ относительно других функциональных зон города Туйхоа. Автор.

Введение КФЗ в планировочную структуру города Туйхоа поможет снизить нагрузку на центральную часть города, растянуть ось экономического развития параллельно береговой линии и в то же время улучшить качество курортной среды для туристов. В связи с этим нами

предложена новая схема функционального зонирования города Туйхоа (рисунок 3.21).

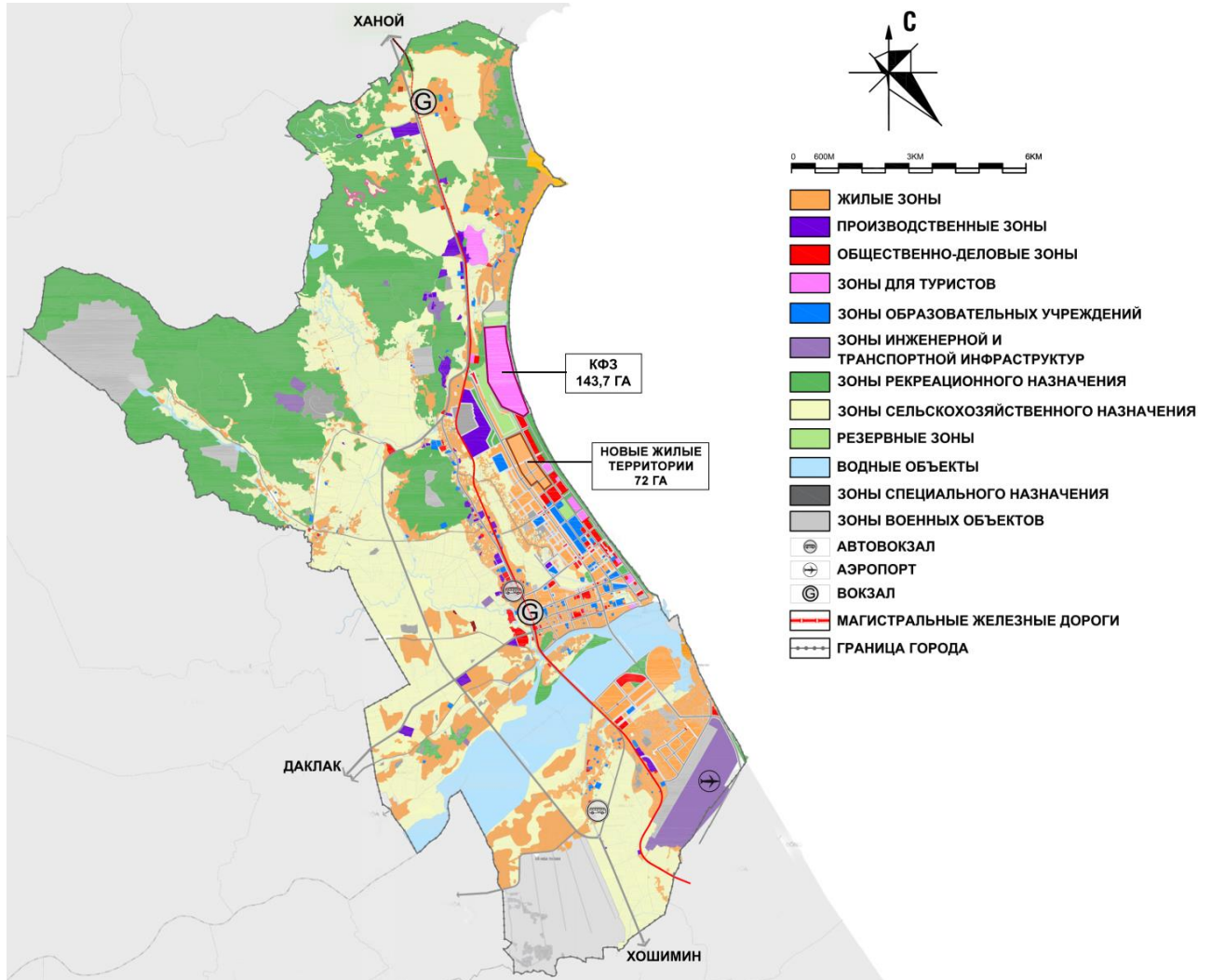


Рисунок 3.21 Предлагаемая схема функционального зонирования города Туйхоа

Соответственно, если туристические курорты будут перенесены на север города Туйхоа (выбор оптимального местоположения КФЗ описан в разделе 3.3 данной диссертации), то это будет способствовать высвобождению прибрежных земель в центре города и созданию благоприятных условий для расширения площади общественно-деловых территорий и прибрежных рекреационных зон. Кроме того, согласно результатам исследования при увеличении числа туристов до 14 200 человек население города также увеличится до 21 300 человек. Следовательно, в связи с планируемым приростом населения, необходимо планировать новые жилые территории площадью от 34 до 85,2 га в зависимости от этажности зданий. На основе новой схемы функционального зонирования города Туйхоа, представленной на рисунке 3.21, предлагаем построить новые жилые территории общей площадью 72 га зданиями средней этажности (высотой от двух до пяти этажей).

В соответствии с новой схемой функционального зонирования города Туйхоа должна меняться и планировка его прибрежной зоны. Таким образом, часть прибрежной зоны Туйхоа

была выбрана нами для проектирования на ней предлагаемой схемы функционального зонирования в целях создания благоприятных условий для беспрепятственного доступа туристов и жителей к пляжу (рисунок 3.22).

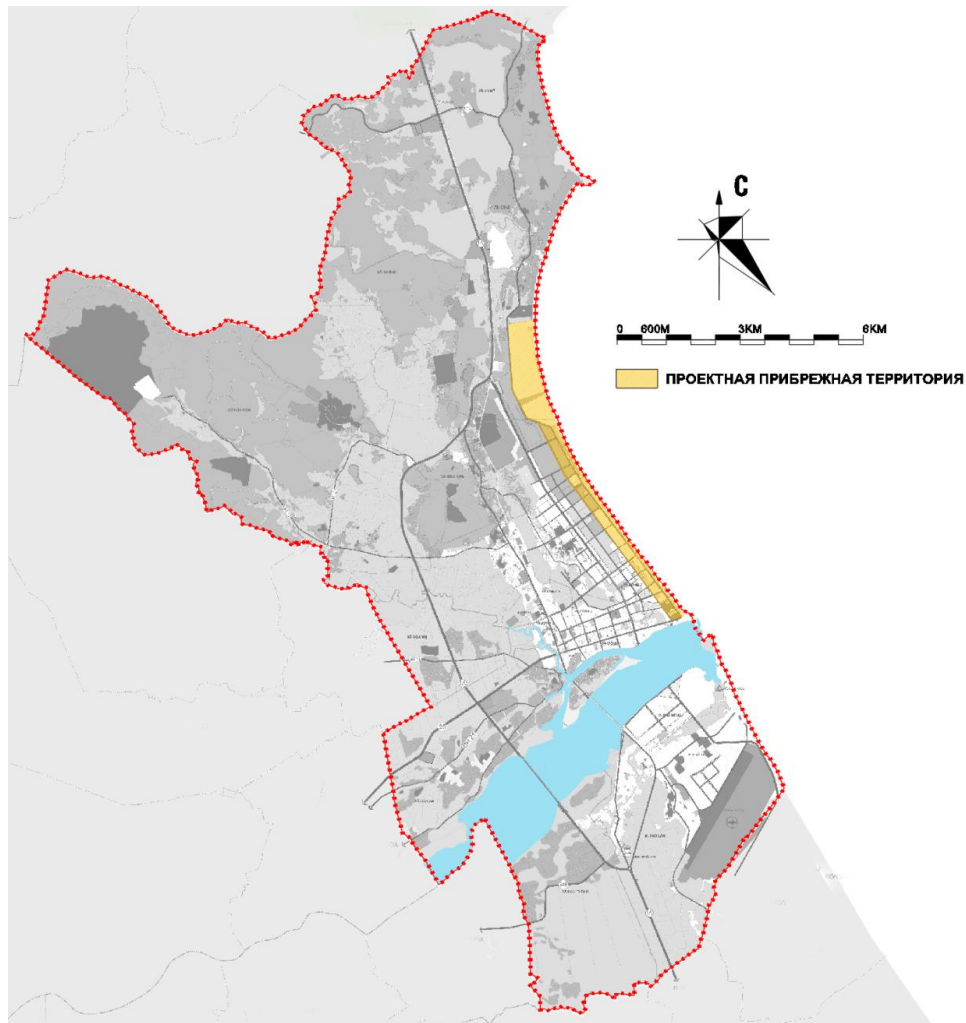


Рисунок 3.22 Выбранная для проектирования предлагаемой схемы функционального зонирования часть прибрежной зоны города Туйхоа

Ситуационная схема функционального зонирования прибрежной зоны города Туйхоа показана на рисунке 3.23. Из рисунка 3.23 видно, что прибрежная зона охватывает зону административного назначения, гостиницы и курорты для туристов, а также на ней построены прибрежные защитные парковые полосы. Однако на территориях, предназначенных для строительства курортов и гостиниц, построено всего несколько отелей, а площадь незастроенных земель всё ещё достаточно велика, что удобно для корректировки функционального зонирования города. Предлагаемая нами корректировка производится в соответствии с разделением прибрежной зоны города Туйхоа на три основные зоны: зону административного центра города (АДЦ), зону реновации и зону проекта КФЗ для туристов (рисунок 3.24).

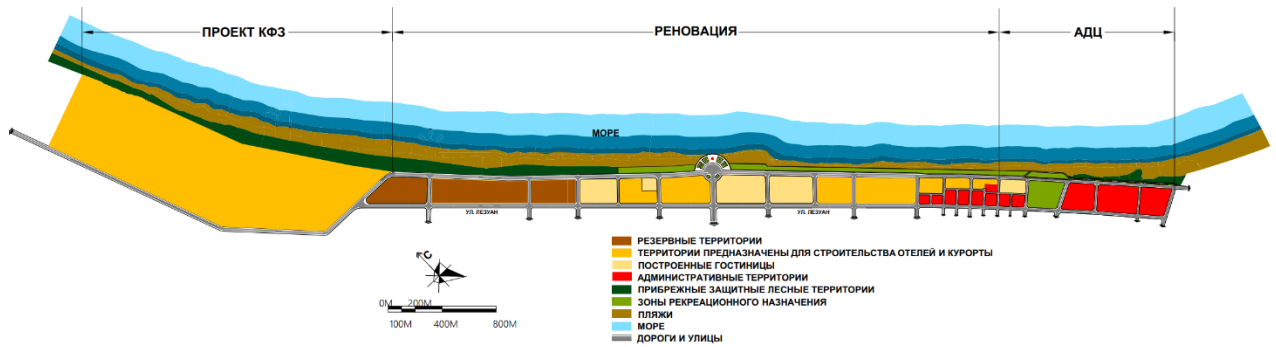


Рисунок 3.23 Ситуационная схема функционального зонирования прибрежной зоны города Туйхоа. Автор.

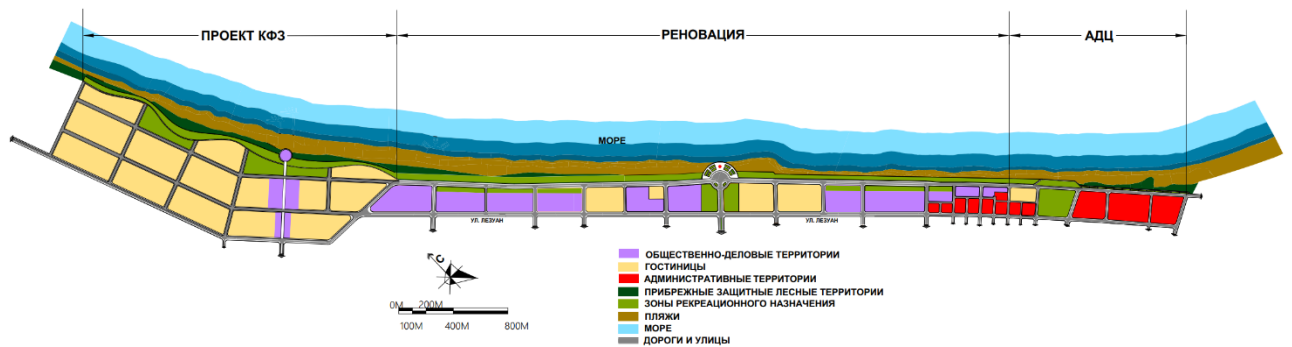


Рисунок 3.24 Предлагаемая схема функционального зонирования прибрежной зоны города Туйхоа. Автор.

Зона административного центра города предлагается, чтобы оставить без изменений.

Зона реновации – это территория, в функциональные зоны которой необходимо внести корректировки, в соответствии с этим предлагается удлинить и расширить прибрежную защитную парковую полосу. Построенные курорты временно сохраняются, чтобы минимизировать экономические потери. Земельные участки, отведённые под строительство туристической зоны (по старому плану), переоборудуются в общественно-деловые зоны. Новые гостиничные и курортные проекты будут перенесены на территорию КФЗ. Следует отметить, что общественные сооружения, построенные в этом районе, представляют собой малоэтажные или среднеэтажные здания (1–5 этажей [93]) с постепенным повышением этажности при продвижении в глубь материка.

План функционального зонирования КФЗ также предлагается на основе критериев, указанных в разделе 2.4 данной диссертации. Соответственно, на территории КФЗ будут расположены: жилая зона для туристов, торгово-развлекательная зона и зона рекреационного назначения. На территории, прилегающей к пляжу, запроектирована парковая полоса, проходящая вдоль побережья. Средства размещения туристов, расположенные на первой линии, представляют собой малоэтажные здания, предназначенные для кемпинга и курортных

отелей. Объекты для размещения туристов, расположенные на второй линии, относятся к малоэтажным и среднеэтажным зданиям и включают в себя: отели-курорты, гостиницы, хостелы. Начиная с третьей линии территорию КФЗ можно застраивать зданиями средней и повышенной этажности, представляющими собой всевозможные туристические резиденции, например гостиницы и апартаменты. Также нами предложено построить несколько дополнительных дорог так, чтобы расстояние между двумя соседними дорогами, перпендикулярными пляжу, не превышало 500 м, что обеспечивало бы жителям и туристам удобный доступ к пляжу (рисунок 3.25).

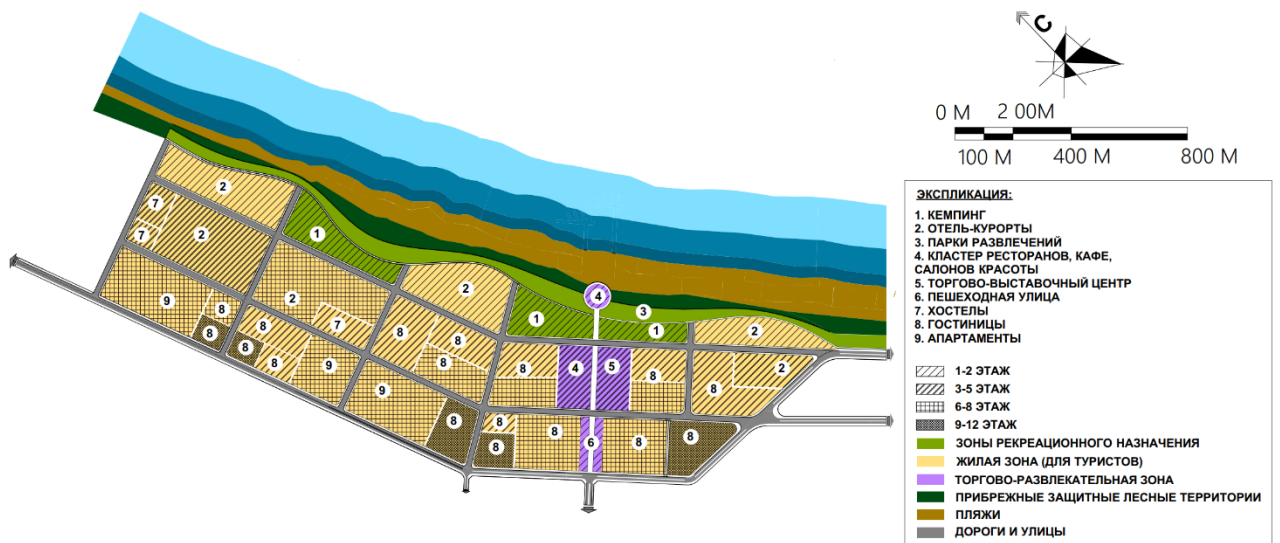


Рисунок 3.25 Схема планировочной организации территорий КФЗ в городе Туйхоа. Автор.

На рисунке 3.26 показана предлагаемая планировочная структура КФЗ города Туйхоа.

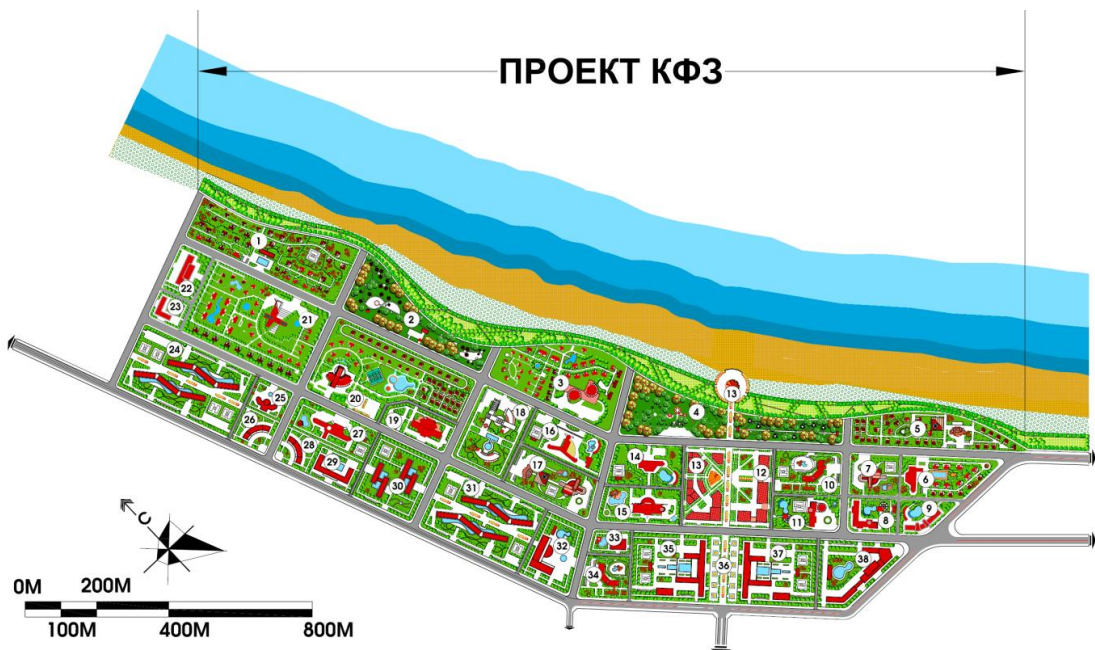


Рисунок 3.26 Предлагаемая планировочная структура КФЗ города Туйхоа. Автор.

Соответственно, общая площадь территории КФЗ составляет 143,7 га: площадь жилых зон занимает 96,3 га от общей площади; площадь торгово-развлекательных зон занимает 5,9 га; площадь рекреационных зон – 18,4 га; площадь зон транспортной и инженерной инфраструктур – 20,1 га. Все параметры соответствуют нормам, изложенным в таблице 3.6 раздела 3.3.1 данной диссертации. Общее планируемое количество туристов в КФЗ составляет 14 200 человек из расчёта средней площади жилых территорий на одного туриста (67,8 м²/чел.) и расчёта средней площади территории КФЗ на одного туриста (99 м²/чел.), что представлено в таблице 3.8. Экспликация по генплану КФЗ прилагается в приложении Е.

Таблица 3.8

Технико-экономические показатели генплана КФЗ

№	Наименование показателя	Ед. изм.	Значения в проекте
1	Общая площадь КФЗ	га	143,7
2	Площадь жилых зон	га	97,6
3	Площадь торгово-развлекательных зон	га	7,6
4	Площадь рекреационных зон	га	18,4
5	Площадь зон транспортной и инженерной инфраструктур	га	20,1
6	Вместимость КФЗ	чел.	14 200
7	Средняя площадь жилых территорий на одного туриста	м ² /чел.	67,8
8	Средняя площадь КФЗ на одного туриста	м ² /чел.	99

Кроме того, в целях создания для туристов КФЗ благоприятных условий нами предложена организация новых маршрутов общественного транспорта для доставки туристов от места их проживания к месту назначения (центральная площадь, торговый центр, автовокзал, вокзал, аэропорт) и обратно (рисунок 3.27).

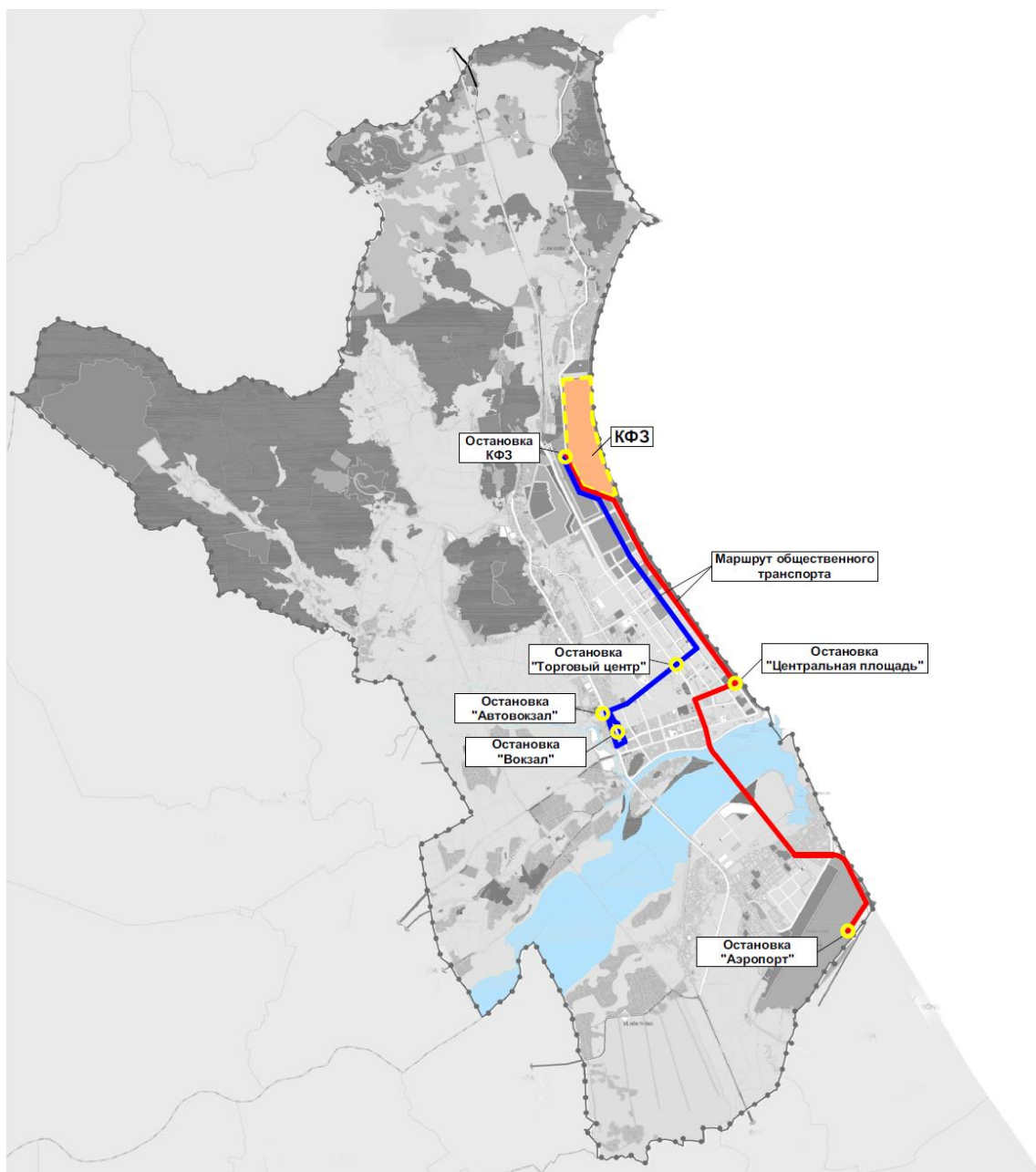


Рисунок 3.27 Предлагаемый маршрут общественного транспорта города Туйхоа для перевозки туристов из КФЗ в нужные места и обратно. Автор.

3.5. Оценка эффективности использования проектного предложения в городе Туйхоа с целью создания сбалансированной городской среды для местного населения и туристов

Основные показатели эффективности планировочных решений в градостроительстве – это градостроительный баланс территории.

Для оценки эффективности предлагаемого проекта по сравнению с утверждённым генпланом необходимо рассчитать примерный баланс территории по следующим показателям:

- плотность населения в центральной зоне города (с учётом планируемого количества туристов);
- проектная плотность туристов в прибрежной зоне города;
- площадь туристических зон города;
- площадь общественно-деловых зон города;
- площадь зон рекреационного назначения в прибрежной зоне города;
- площадь зелёных насаждений общего пользования в расчёте на одного человека (с учётом планируемого количества туристов).

Полученные результаты необходимо сравнить с показателями действующего на данный момент генерального плана. Результаты сравнения представлены в таблице 3.9.

Таблица 3.9

Сравнение показателей между применением и неприменением предложенного варианта

№	Показатели	Единицы	Действующий генеральный план	Предлагаемый генеральный план
1	Плотность населения в центральной зоне города*	чел./км ²	9 713	7 987
2	Общая площадь эксплуатируемого пляжа города	га	20,62	32,46
3	Расчётная площадь пляжа на одного посетителя *	м ² /чел.	3,9	6,1
4	Площадь зон для туристов города	га	94,4	211,8
5	Площадь общественно-деловых зон города	га	261,2	312,4
6	Площадь зон рекреационного назначения в прибрежной зоне города	га	17,4	50,7
7	Площадь зелёных насаждений общего пользования в расчёте на одного человека*	м ² /чел.	8,9	10,4
* С учётом 14 200 планируемых туристов				

Результаты сравнения показали, что, в отличие от действующего генерального плана, предложенный генеральный план с оформленной территорией КФЗ мог бы дать определённые преимущества, а именно:

- Плотность населения в центральной зоне города с учётом планируемого количества туристов уменьшится. Это будет минимизировать риски загрязнения окружающей среды, будет способствовать улучшению качества курортной среды, снижению загруженности дорог и привлечению других позитивных последствий.

- Общая площадь эксплуатируемого пляжа города увеличится в 1,6 раза. В соответствии с этим, расчётная площадь пляжа на одного посетителя значительно увеличится с 3,9 м²/чел. (ниже норматива 5 м²/чел.) до 6,1 м²/чел. (выше норматива 5 м²/чел.). Это поможет снижать нагрузку на пляжную зону, устраняя причину перегруженности пляжей, а также минимизировать риск загрязнения морской среды.

- Увеличится площадь зон для туристов и площадь общественно-деловых зон города.

- Значительно увеличится площадь зон рекреационного назначения в прибрежной части города. Это приведёт к увеличению площади зелёных насаждений общего пользования в расчёте на каждого человека в городе, что, в свою очередь, принесёт большие преимущества для городского развития, такие как улучшение качества среды обитания, снижение шума, очищение воздуха, улучшение внешнего облика города, повышение его туристической привлекательности.

Выводы по главе 3

1. В третьей главе данной диссертации нами был проведён анализ территориального развития города Туйхоа, в результате которого были зафиксированы основная необходимая информация о городе Туйхоа и административно-географическое положение исследуемого города.

2. На основе градостроительной модели, приведённой в разделе 2.1 данной диссертации, была проведена оценка ресурсного потенциала города Туйхоа для развития туризма. Полученные результаты показали, что город Туйхоа имеет достаточный потенциал к достижению цели развития туризма в данном городе, а именно – к привлечению перспективной численности населения вплоть до 54 000 человек, из которых 34 000 человек относятся к проектному количеству работников, а остальные – к количеству туристов, одновременно отдыхающих в городе.

3. На основании характеристик КФЗ, принципов и методов выбора оптимального расположения КФЗ в планировочной структуре города нами были рассмотрены два различных варианта расположения КФЗ в городе Туйхоа, однако для дальнейшей работы нами был выбран первый из них, так как он имеет больше преимуществ с точки зрения местоположения, а также больше возможностей развития и расширения в будущем. Отобранный нами вариант А представляет собой территорию, которая примыкает к побережью и не перекрыта магистральными дорогами общегородского значения, а также расположена в функциональной зоне для туристов, определяемой в генеральном плане города. Кроме того, вариант А подразумевает наличие пляжа большей площадью, чем в варианте Б, а следовательно и большую вместимость пляжа. Таким образом, приоритет был отдан выбору местоположения А для строительства КФЗ.

4. Предложен проект корректировки схемы функционального зонирования города Туйхоа, в соответствии с которым туристическая зона будет перемещена из центральной части города на территорию КФЗ, расположенную на севере города, а площадь общественно-деловых зон в центральной части города и площадь прибрежного парка будут расширены. Территория КФЗ общей площадью 143,7 га рассчитана на 14 200 туристов. Также нами предложена схема функционального зонирования КФЗ, на которой наглядно показано расположение средств размещения туристов и даны рекомендации по этажности зданий.

5. Проведена оценка эффективности использования в городе Туйхоа предложенного нами проекта по созданию сбалансированной городской среды для местного населения и туристов. Полученные результаты показали, что с применением предложенного проекта показатели плотности населения в центральной зоне города с учётом планируемого количества туристов будут значительно снижены, а показатели общей площади эксплуатируемого пляжа города, площади зон для туристов, общественно-деловых зон, площади прибрежных зон рекреационного назначения, площади зелёных насаждений общего пользования на человека в городе будут значительно увеличены. Что касается расчётной площади пляжа на одного посетителя, то она будет оптимизирована и возрастет с показателя ниже нормы (3,9 м²/чел.) до показателя выше нормы (6,1 м²/чел.). Таким образом, эффективность предлагаемого нами проекта доказана.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Целью данной диссертации было создать теоретическую модель градостроительного развития территории для формирования сбалансированной городской среды для местного населения и туристов. Для достижения поставленной цели работы нами был выполнен перечень задач, решение которых мы раскрыли в трёх главах данной диссертации.

1. На основе проведенного аналитического обзора и анализа научно-технической литературы о взаимосвязи между развитием туризма и системой планировочной структуры города. Получены следующие результаты:

- Туристические зоны часто развиваются вдоль моря, а жилые зоны часто расширяются в направлении в глубь материка.

- Вследствие процесса формирования и развития города, объекты для размещения туристов могут быть рассредоточены как в общественно-деловых, так и в жилых зонах. Однако большинство курортных туристов выбирают средства размещения в прибрежных районах.

- Существует три основных типа планировочной структуры прибрежных курортных городов. Первый тип представляет собой город, где курорты расположены далеко от центральной зоны города. Второй тип подразумевает под собой город, где курорты расположены в центральной зоне города. А третий тип – это комбинация первых двух типов.

- К основным функциональным зонам прибрежных курортов относятся: зона размещения туристов, рекреационная зона и торгово-развлекательная зона.

2. На основе анализа отечественного опыта выявлены общие проблемы прибрежно-курортных городов во Вьетнаме.

- Пляжи в центре города перегружены большим количеством туристов, что приводит к загрязнению почвы и воды, негативно влияет на морскую среду.

- Курорты расположены последовательно вдоль побережья и закрывают доступ жителей к морю.

- Слишком большое количество высотных отелей в центре города вызывает городские проблемы тем, что препятствует поступлению прохладного воздуха с моря на материк, создаёт пробки на дорогах и снижает качество туристических зон.

3. Впервые предложено понятие курортной функциональной зоны, как новой отдельной функциональной зоны в составе структуры города (КФЗ), в которую входят различные типы средств размещения туристов и все необходимые объекты обслуживания. Отличие КФЗ от обыкновенных курортов заключается в том, что в КФЗ существует множество типов средств

размещения туристов, таких как гостиницы, отель-курорты, апартаменты, хостелы и кемпинги. Также само местоположение КФЗ предполагается в прибрежном районе, на экологически благоприятных территориях, обособленных от центральной зоны города. Объекты для размещения туристов в КФЗ не принадлежат одному и тому же владельцу, как, например, в обычных курортах, а принадлежат множеству разных владельцев, будь то государственные или частные лица, поэтому уровень цен на услуги средств размещения также разный.

4. Определены факторы, которые необходимо учитывать при решении данной задачи градостроительного развития территорий приморских городов в целях развития туризма:

- доступность пляжа для туристов и местных жителей,
- учёт ресурсного потенциала города (включая экологические ресурсы, территориальные ресурсы, социальные ресурсы).

5. В рамках данной работы на основе имеющихся ресурсов города и с целью создания сбалансированной городской среды для местного населения и туристов нами была построена градостроительная модель развития курортной туристической индустрии в прибрежном городе в направлении устойчивости. Для решения данной задачи мы сформулировали основные принципы построения градостроительной модели, такие как принцип достаточности ресурсов, принцип ограниченности ресурсов, принцип инфраструктурной целостности и принцип поддержания экологического равновесия экосистем. Предложенная нами модель позволяет на стадии градостроительного планирования оценить максимальный поток туристов, при котором будет обеспечено устойчивое развитие города, и определить площадь территорий курортных туристических зон, необходимых для комфортного и безопасного размещения туристов в планировочной структуре города.

6. Предложены принципы и методика оценки оптимального местоположения КФЗ на генеральном плане города. КФЗ рекомендуется располагать на расстоянии 1 км от берега, чтобы облегчить доступ туристов к пляжу, а также вдали от опасных производственных зон. В то же время, поскольку КФЗ является рабочим местом для горожан, расположение КФЗ должно быть в пределах транспортной доступности для населения.

7. Для решения проблемы доступности пляжей для местных жителей и туристов разработаны принципиальные схемы планировочной организации территорий центральной зоны города, и урбанизированных локаций (КФЗ), обеспечивающих доступность пляжей, а также планировочные схемы улично-дорожной сети, общественных и рекреационных зон. Такой подход позволит сформировать защитную полосу вдоль береговой линии, что в перспективе позволит создать рекреационное общественное пространство, направленное на формирование устойчивой и комфортной городской среды.

8. На основе апробации градостроительной модели на примере города Туйхоа, во Вьетнаме, проведена оценка ресурсного потенциала развития туризма в данном городе. Полученные результаты показывают, что город Туйхоа имеет право на достижение цели по развитию туризма с максимум 54 000 человек, из которых ожидается привлечение 34 000 рабочих.

9. Сформулированы предложения по корректировке генерального плана города Туйхоа с определением в его составе новой курортной функциональной зоны, а именно территории КФЗ площадью 143,7 га для обслуживания 14 200 туристов. Данный проект нацелен на получение следующих результатов: значительное снижение показателя плотности населения в центральной зоне города с учётом планируемого количества туристов; значительное увеличение показателей общей площади эксплуатируемого пляжа, площади туристских и общественно-деловых зон города, площади зон рекреационного назначения, площади зелёных насаждений общего пользования (в расчёте на одного человека); изменение расчётной площади пляжа на одного посетителя с показателя ниже нормы (3,9 м²/чел.) на показатель выше нормы (6,1 м²/чел.). Таким образом, эффективность предлагаемого нами проекта обоснована в полной мере.

В рамках данной работы поставленные нами задачи полностью реализованы, теоретическая модель градостроительного развития территории для формирования сбалансированной городской среды как для местного населения, так и для туристов создана, а цель работы достигнута.

Рекомендации по дальнейшей разработке тематики и перспективы исследований в данной сфере

Предложенная нами градостроительная модель может применяться для расчёта максимального количества туристов при учёте ресурсного потенциала города, что должно осуществляться на этапе градостроительного планирования. Посредством данной модели можно ставить цели развития туризма, не превышающие расчётных уровней, а также определять площадь курортной территории, необходимой для размещения туристов.

Для повышения точности расчетов необходимо провести мониторинг по занятости населения в индустрии туризма и установления допустимой рекреационной нагрузки, что позволит актуализировать нормативные документы градостроительного проектирования и устранить отсутствующие показатели в нормативной базе Вьетнама.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Информационное агентство Вьетнама. Новые туристические тренды мира и Вьетнама. Хочиминь. 2019..
2. Misrahi T. What will travel look like in 2030? / The World Economic Forum. 2016. URL: <https://www.weforum.org/agenda/2016/09/what-will-travel-look-like-in-2030/>.
3. Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма. Статистика 2010 г - Статистика туризма южного центрального прибрежного региона/ Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма – Ханой – 2010.
4. Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма. Статистика 2013 г - Статистика туризма южного центрального прибрежного региона/ Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма – Ханой – 2013.
5. Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма. Статистика 2015 г - Статистика туризма южного центрального прибрежного региона/ Вьетнамский научно-исследовательский институт туризма – Ханой – 2015.
6. Премьер-министр Вьетнама. Решение № 2350/QĐ-TTg/2014 - Генеральный план развития туризма в регионе Южного центрального побережья до 2020 года с перспективой до 2030 года/ Премьер-министр Вьетнама. – Ханой – 2014.
7. Дворцова Е.Н. Прибрежные территории: зарубежный опыт хозяйственного освоения и управления // Российский внешнеэкономический вестник. 2010. №7. С. 13-17.
8. Ильичёва Д.А. Зарубежный опыт использования прибрежных территорий. [Электронный ресурс] /Д.А. Ильичёва // Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия. – 2016. - АМІТ 3.
9. Фадеев С.А. Трансформация прибрежных зон в Западной Европе и Европейской России : Делимитация и управление : диссертация. кандидата географических наук : 11.00.02 / Фадеев Сергей Алексеевич. - М., 1998. - 133с.
10. Литвинов Д.В. Принципы функциональной организации прибрежной территории крупных городов Поволжья // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура, 2011. № 4. С. 21 – 23.
11. Пегушина А.А. Пляжные территории в Крыму: проблемы и перспективы // Сервис в России и за рубежом. 2019. №2 (84)..

12. Анисимова Н.Н, Карамова А.С. Модульное благоустройство пляжных зон // Colloquium-journal. 2020. №35 (87). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/modulnoe-blagoustroystvo-plyazhnyh-zon>. Дата обращения: 26.10.2021.
13. Козлов В.В., Хромешкин В.М. Планировочный аспект концепции экокорта межрегионального значения «Байкальская ривьера» в стратегии развития отдыха на Байкале // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2013. №2 (5). С. 159-169.
14. Щербина Е.В. Градостроительные аспекты развития индустрии туризма / Е.В. Щербина, С.П. Егорова // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. – 2019. - №4. – С. 88-93.
15. Сидорова Д.В., Сидоров А.А., Филобок А.А. Возможности и перспективы развития туристско-рекреационного комплекса Юга России в новых геоэкономических условиях // Материалы III Международной научно-практической конференции "Курортно-рекреационный комплекс в системе регионального развития: инновационные подходы". Краснодар: КубГУ. 2015. С. 80-83.
16. Енин А.Е., Азизова-Полужктова А.Н. Архитектурная туристско-рекреационная система: структура, свойства, отношения / Юг России: экология, развитие. 2017. Т. 12. № 1. С. 139-147.
17. Ладик Е. И. Региональные особенности формирования туристско-рекреационных территорий Белгородской области / Е. И. Ладик, М. В. Перькова. – Белгород : Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2018. – 142 с.
18. Перькова, М. В. Формирование структуры туристско-рекреационных территорий Белгородской области с учетом региональных особенностей / М. В. Перькова, Е. И. Ладик // Архитектура и строительство России. – 2017. – № 1(221). – С. 85-92..
19. Ладик Е. И. Рекомендации по формированию туристско-рекреационных территорий Белгородской области с учетом региональных особенностей / Е. И. Ладик, М. В. Перькова // Архитектон: известия вузов. – 2017. – № 4(60). – С. 2.
20. Хуснутдинова С.Р. Устойчивое развитие современных городов // Вестник Казанского технологического университета. 2010. №2. С. 421-429.
21. Теличенко В.И., Щербина Е.В. Социально-природно-техногенная система устойчивой среды жизнедеятельности // Промышленное и гражданское строительство. 2019. № 6. С. 5-12. DOI: 10.33622/0869-7019.2019.06.5-12.

22. Перькова, М. В. Экологические проблемы гармонизации ландшафтно-рекреационной среды объектов отдыха и туризма / М. В. Перькова, Е. И. Крушельницкая // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. – 2014. – № 5. – С. 11-15.
23. Литвенкова И.А. Экология городской среды: Урбоэкология: Курс лекций /И.А.Литвенкова. – Витебск: Издательство УО «ВГУ им. П.М.Машерова», 2005 – 163 с.
24. Перькова М.В., Большаков А.Г. Теоретическая модель развития региональной системы расселения // Вестник БГТУ им. Шухова. №1. 2017. С. 105–112. DOI: 10.12737/24093.
25. Ахмадиев А.К., Экзарьян В.Н. Реабилитация природной среды - структурный элемент экологической безопасности // ГИАБ. 2020. №2. С. 112-120.
26. Козлова М.А. Экологическая реабилитация почв рекреационных зон города [Электронный ресурс] / М.А. Козлова //Белгородский государственный национальный исследовательский университет. - 2018. - 65 с., URL: <https://nauchkor.ru/uploads/documents/5c1a5f077966e104f6f85618.pdf>.
27. Курорты. Энциклопедический словарь / Гл. ред. Е.И. Чазов. М.: Сов. энциклопедия, 1983. 592 с.
28. О курортах: Закон Украины от 5 октября 2000 года. Урядовий кур'єр. - 2000. - № 222.
29. Сайед, Ю., Нгуен, Т.К., Нассур, М. Влияние кластерной концепции на диагностику данных о туризме в прибрежных районах // Устойчивое развитие территорий: сборник докладов IV международной научно-практической конференции. – Москва: Издательство МИСИ-МГСУ, 2022. – С. 195-199.
30. Jordan J. Greater Miami Tourism Industry Setting Records. GlobeSt. 2018. URL: <https://www.globest.com/2018/05/02/greater-miami-tourism-industry-setting-records/?slreturn=20220205095455>.
31. Russell A. S. Beach resort evolution Implications for Planning. Annals of Tourism Research. Singapore. 1992. Vol. 19. Pp. 304-322.
32. Japan International Cooperation Authority. Pattaya Tourism Development: Final Report. Tokyo: Japan International Cooperation Authority. 1977.
33. Kanasumpun D., Anusaksathien O. South Pattaya Sea Water no Longer Safe for Swimming. The Nation. 1989.

34. The population of the planning regions of Thailand according to census results and official projections. THAILAND: Urban Areas. Kingdom of Thailand. URL: <https://www.citypopulation.de/en/thailand/cities/ua/>.
35. Phoonphongphiphat A. Thai businesses to revitalize Pattaya tourism via economic zone. Nikkei Asian Review. 2018.
36. Worrachaddjechai D. Beach resort banking on Neo Pattaya. Bangkok Post. 2019. URL: <https://www.bangkokpost.com/business/1769219/beach-resort-banking-on-neo-pattaya>.
37. Премьер-министр Вьетнама. Решение № 201/QD-TTg - Генеральный план развития туризма Вьетнама до 2020 года, видение до 2030 года / Премьер-министр Вьетнама. – Ханой – 2013.
38. Основы туризма: учебник / коллектив авторов ; под ред. Е.Л. ПисаревО-75 ского. — М. : Федеральное агентство по туризму, 2014. — 384 с..
39. Щербина, Е.В., Нгуен, Т.К. Особенности градостроительного зонирования территорий размещения объектов туристического сервиса в прибрежных городах // Вестник МГСУ. – 2022. – Т. 17. – Вып. 4. – С. 417-427. – DOI: 10.22227/1997-0935.2022.4.417-427.
40. UNEP. Global Environment Outlook 3: Past, Present and Future Perspectives. [Электронный ресурс]/ UNEP // Earthscan, Nairobi. - 2012. - 466 p. // URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/8609/GEO3%20REPORT_English.pdf?sequence=7&isAllowed=y (дата обращения: 23.07.2020).
41. Народный комитет города Халонг. Генеральный план социально-экономического развития города Халонг до 2020 года, видение до 2030 года// Народный комитет города Халонг. - 2015г.
42. Премьер-министр Вьетнама. Указ № 51/2001 / ND-CP «О корректировке административных границ города Халонг провинции Куангнинь»// Премьер-министр Вьетнама. Ханой. - 2001г.
43. Народный комитет провинции Куангнинь. Решение № 1539/QD-UBND «Утверждение плана землепользования города Халонга в 2018 г.» // Народный комитет провинции Куангнинь. - 2018г.
44. Нгуен, Т.К. Влияние туризма на развитие прибрежных городов Вьетнама // Международный научно-исследовательский журнал. – 2020. – №10-1 (100). – С. 34-41. – DOI: 10.23670/IRJ.2020.100.10.007.
45. Diêu Linh. Đánh giá thực trạng ô nhiễm nước biển Vịnh Hạ Long, thành phố Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh. URL:

https://123docz.net/documents/home/document_download.php?id=4053379&t=1644431598&aut=09d3d9e57513f07a77315fc84b52eb64.

46. Министерство строительства Вьетнама. Стандарт Вьетнама № QCVN 10-MT:2015/BTNMT «Национальный технический регламент о качестве морской воды» / Министерство строительства Вьетнама. Ханой - 2015 г. - 10 с. // URL: <https://scem.gov.vn/vi/download/tieu-chuan/QCVN-10-MT-2015-BTNMT-Quy-chuan-ky-thuat-quoc-gia-ve-chat-luong-nuoc-bien.html>.
47. Щербина Е.В, Нгуен Т.К. Градостроительные задачи развития туризма прибрежных городов Вьетнама/ Первая национальная конференция «Актуальные проблемы строительной отрасли и образования» - 2020. С.605-610.
48. Национальное собрание Вьетнама. Закон № 09/2017/QН14 «О туризме»// Национальное собрание Вьетнама. Ханой. 2017г.
49. Дурович А.П. Организация туризма: Учеб. пособие / А.П.Дурович, Н.И.Кабушкин, Т.М.Сергеева и др.; Под общ. ред. Н.И, Кабушкина и др. — Мн.: Новое знание, 2003. — 632с.
50. Сенин, В. С. Гостиничный бизнес: Классификация гостиниц и других средств размещения [Текст]: Учеб. пособие для вузов / В.С.Сенин, А.В.Денисенко. - М.: Финансы и статистика, 2004. - 144 с.
51. Sharpley R. Rural and sustainable tourism - A review. New directions in rural tourism. 2003. Pp. 38 - 53.
52. Lucian C., Julien G. Is the concept of sustainable tourism sustainable? Developing the Sustainable Tourism Benchmarking Tool. 2011. P. 28.
53. Максарова Е.М. Основные направления реализации принципов устойчивого развития в туризме // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. 2008. №85.
54. Сесёлкин А. И. Устойчивое развитие туризма как приоритетное направление деятельности Всемирной туристской организации: постановка проблемы исследования // Вестник РМАТ. 2014. №1.
55. Пономарева И. Ю., Малафий А. С. Устойчивое развитие туризма и его влияние на социальные процессы // Известия ТулГУ. Гуманитарные науки. 2010. №1.
56. Sarfaraz H.Z., Maedeh S., Reza M., Edmundas K.Z. Sustainable tourism: a comprehensive literature review on frameworks and applications. Economic Research-Ekonomiska Istraživanja. Vol 28. No. 1. Pp. 1-30. DOI: 10.1080/1331677X.2014.995895.

57. Трутнева Э.К. Сбалансированность города: правовые аспекты // Имущественные отношения в РФ. 2015. №9 (168). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sbalansirovannost-goroda-pravovye-aspekty>.
58. Трутнев Э. К. Городская среда: воздействие правовых норм на повышение качества. М. : Фонд «Институт экономики города», 2014.
59. Кочуров Б. И., Ивашкина И. В., Ермакова Ю. И., Фомина Н. В., Лобковская Л. Г. Эколого-градостроительный баланс и перспективы развития мегаполиса Москва как центра конвергенции // Экология урбанизированных территорий. 2019. №3. // DOI: 10.24411/1816-1863-2019-13065.
60. Развивающаяся устойчивость: стратегия развития городов и регионов. Кочуров Б. И., Ивашкина И. В. // // В сборнике: Хартия Земли — практический инструмент решения фундаментальных проблем устойчивого развития сборник Материалов международной научно-практической конференции, посвященной 15-летию реализации принципов Хартии Земли в Республике Татарстан., Казань, 2016. С. 25-28.
61. Щербина Е. В., Маршалкович А. С., Зотова Е. А. Устойчивое развитие сельских поселений: значение экологических факторов // Экология урбанизированных территорий. 2018. №2. С.78-83. DOI: 10.24411/1816-1863-2018-12078.
62. Щербина, Е.В., Нгуен, Т.К. Методические подходы развития туризма на принципах устойчивого развития // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. – 2022. – №6. – С. 83-93. – DOI: 10.34031/2071-7318-2022-7-6-83-93.
63. Моисеев Ю.М. Пороги неопределенности в системе градостроительного планировании // дисс. на соис. уч.ст. док. арх., Москва, 2017. С.23–36.
64. Перькова М.В. Методика выявления и разрешения градостроительных противоречий развития на региональном уровне //Вестник БГТУ им. Шухова, № 4, 2018, С.62-71 DOI: 10.12737/article_5ac24a37101504.60580272 M.V.
65. Manfeld Y. Freundlich A., Kutiel H. The relationship between weather conditions and tourists' perception of comfort: the case of the wintersun resort of eilat / Climate Change and Tourism - Assessment and Copying Strategies. 2007. Pp. 116-138.
66. Becken S. The importance of climate and weather for tourism: literature review / Land enviroment & people. 2010. P. 23.

67. Mohan M., Gupta A., Bhati S.A. Modified Approach to Analyze Thermal Comfort Classification / Atmospheric and Climate Sciences. 2014. Vol. 4. No. 1. Pp. 7-19. DOI: 10.4236/acs.2014.41002.
68. СП 42.13330.2016 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89*.
69. Министерство строительства Вьетнама. Стандарт Вьетнама № TCVN 4449: 1987 «Планирование городского строительства - Стандарт проектирования» / Министерство строительства Вьетнама. Ханой - 1987 г. - 96 с. // URL: <https://vanbanphapluat.co/tcvn-4449-1987-quy-hoach-xay-dung-do-thi-tieu-chuan-thiet-ke>.
70. Министерство строительства Вьетнама. Стандарт Вьетнама № TCVN 9257 : 2012 «Планирование зеленых деревьев для общественного пользования в городских районах - Стандарты проектирования» / Министерство строительства Вьетнама. Ханой - 2012 г. - 28 с. // URL: <https://luatvietnam.vn/xay-dung/tieu-chuan-tcvn-9257-2012-thiet-ke-quy-hoach-cau-xanh-do-thi-cong-cong-160932-d3.html>.
71. Министерство строительства Вьетнама. Постановление № 1210/2016/UBTVQH13 «Постановление о классификации городов» / Министерство строительства Вьетнама. Ханой - 2016 г. // URL: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xay-dung-Do-thi/Nghi-quyet-1210-2016-UBTVQH13-phan-loai-do-thi-316418.aspx>.
72. Bharath M.J, Gary K. The Traditional Hotel Industry / M.J Bharath, K. Gary. Vallen. USA. 2013. Chapter 1. Pp.1-29.
73. ГОСТ Р 51185-2014. Туристские услуги. Средства размещения. Общие требования. // URL: https://rkdc-zhizdra.kaluga.muzkult.ru/media/2019/10/29/1265640426/gost_r_51185-2014.pdf.
74. Yong Y., Ana V. Diez R. Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups/ Y.Yong , V. Ana, R. Diez // American Journal of Preventive Medicine. American. 2012. Vol.43. Pp.11-19. DOI: 10.1016/j.amepre.2012.03.015.
75. Национальное собрание Вьетнама. Закон № 82/2015/QH13 «О морских и островных ресурсах, окружающей среде»// Национальное собрание Вьетнама. Ханой. 2015г.
76. Тран В.Ч. Планирование, управление ландшафтными и строительными работами на участке коридора защиты побережья Вьетнама / В.Ч. Тран // Журнал «Планирования и строительства» - 2020. - №105. – С. 32-39., URL: <https://moc.gov.vn/tl/tin-tuc/63961/quy-hoach--quan-ly-canh-quan-va-cac-cong-trinh-xay-dung-tai-hanh-lang-bao-ve-bo-bien-cua-viet-nam.aspx>.

77. Министерство ресурсов и окружающей среды Вьетнама. Циркуляр № 29/2016/ТТ-ВТНМТ «Технический регламент по созданию береговой защиты коррекции»// Министерство ресурсов и окружающей среды Вьетнама. Ханой. 2016г.
78. Строева Г. Н., Слободчикова Д. В. Обеспечение транспортной доступности населения как важное направление социально-экономического развития региона// Ученые заметки ТОГУ» - 2016. - Том 7 - № 4. – С. 674-679., URL: https://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2016/TGU_7_280.pdf.
79. Amany A.R., Rasha A.E.A. Urban Waterfront Development for Designing Space in Coastal Cities / International Journal of Sustainable Development and Planning. 2020. Vol. 15. No. 3. Pp. 345-352. DOI: 10.18280/ijstdp.150311.
80. Orianna G., Marta M. Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities. TeMALab Journal of Mobility, Land Use and Environment. 2010. Vol 3. Pp. 57-64. DOI:10.6092/1970-9870/123.
81. Щербина Е.В., Тарек А.Э.С.М.Ю. Анализ транспортно-планировочной структуры приморских рекреационных районов Египта / Вестник МГСУ. 2009. № 1. С. 20-24.
82. Рожков А.В., Кононов И.С., Иванов О.В. Эволюция подходов в организации общественных пространств курортного города в Крыму // Достижения науки и образования. 2018. №10 (32).
83. Зельман О.С., Сухомлинова Н.Б. Особенности проектирования водоохраных зон и прибрежных защитных полос // Экономика и экология территориальных образований. 2019. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-proektirovaniya-vodoohrannyh-zon-i-pribrezhnyh-zaschitnyh-polos>. Дата обращения: 26.10.2021.
84. Жариков Е. А. Проблемы формирования водоохраных зон водных объектов в России и странах Европы // StudNet. 2021. №7. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-formirovaniya-vodoohrannyh-zon-vodnyh-obektov-v-rossii-i-stranah-evropy..>
85. Vietnam Topographic Maps 1:50.000/ U.S. Army Map Service, Series L7014 – URL: <http://legacy.lib.utexas.edu/maps/topo/vietnam/>.
86. Народный комитет города Туйхоа. Сводка административных карт города Туйхоа/ Народный комитет города Туйхоа – URL: <http://tuyhoa.phuyen.gov.vn/>.
87. Министерство строительства Вьетнама. Национальный технический регламент № QCVN 02: 2009 / ВХД «Данные о природных условиях, используемых при строительстве» / Министерство строительства Вьетнама // Ханой - 2009 – 324с. // URL:

<https://luatvietnam.vn/xay-dung/quy-chuan-qcvn-02-2009-bxd-so-lieu-dieu-kien-tu-nhien-dung-trong-xay-dung-165873-d3.html>.

88. Нгуен Т.М.Д, Зьонг Т.О. Оценка текущего состояния водной среды в прибрежной зоне провинции Фуйен методом экспресс-оценки GEF/UNDP/IMO / Научный журнал, Университет Фуйен. 2017. № 14. С 54-64. // URL: <https://123docz.net/document/6999867-danh-gia-thuc-trang-moi-truong-nuoc-vung-ven-bien-tinh-phu-yen-bang-phuong-phap-danh-gia-nhanh-cua-gef-undp-imo.htm>.
89. Народный комитет провинции Фуйен. Решение № 796 / QD-UBND «Об утверждении плана землепользования на 2021 год в городе Туйхоа» // Народный комитет провинции Фуйен. Фуйен. 2021 г.
90. Народный комитет города Туйхоа. Отчет № 519 / ВС-UBND «Обзор и оценка городов второго уровня для города Туйхоа» // Народный комитет города Туйхоа – 2020г.
91. Нгуен, Т.К. Основные формы размещения туристов в структуре курортного города // Устойчивое развитие территорий: сборник докладов III международной научно-практической конференции. – Москва: Издательство МИСИ-МГСУ, 2021. – С. 94-98.
92. Статистическое управление города Туйхоа. Результаты переписи населения и жилого фонда. Туйхоа. 2020 г.
93. Общие сведения о зданиях и сооружений // Институт инженерно-экологического строительства и механизации. Московский государственный строительный университет // Москва. 2012. С.29. URL: http://www.2water.ru/download/dpo/DPO%20ViV%20Ch_1_1.pdf.
94. Хлебников С.С. Формирование ресурсного потенциала туристских территорий : автореферат дис.. кандидата экономических наук : 08.00.05 / Хлебников Станислав Сергеевич; [Место защиты: Соч. гос. ун-т]. - Сочи, 2013. - 27 с.
95. Фоминых И.Л. Основы проектирования туристских, гостиничных и ресторанных комплексов // Учебное пособие – ВГУЭС: Владивосток, 2007. 104 с.
96. Сычев С.Л., Анисимов В.И., Воскобойников С.В. Экологические проблемы приморских горных регионов. / В сб.: «Туристское обустройство и управление в прибрежных и горно-морских регионах», Сочи, 2003. с. 19-24.
97. Сычев С.Л., Анисимов В.И. Рекреационные ресурсы – территориальный базис формирования ТРС // В сб.: «Социально-экономические проблемы развития курортов России». Сочи. 2002. с. 45-48.

98. Сычев С.Л. Прибрежная зона – проблемы освоения и управления. Интернет-ресурс Отделения общественных наук РАН «Соционет». 2006. <http://www/socionet.ru/publication.xml?repec:ruseconso:32602-1>.
99. Сычев С.Л. Комплексное освоение прибрежной зоны Черного моря - важнейший фактор ее устойчивого развития : автореферат дис.. кандидата географических наук : 25.00.24 / Кубан. гос. ун-т. - Краснодар, 2006. - 24 с.
100. Сычев С.Л. Комплексное освоение как фактор устойчивого развития прибрежной зоны/ В сб. «Проблемы устойчивого развития регионов рекреационной специализации». Сочи. 2006. с.186-193.
101. Сычев С.Л. Анисимов В.И. Теоретические основы рекреационной географии // В сб.: «Теоретические, методологические и практические аспекты развития индустрии туризма на Азово-Черноморском побережье». Сочи. 2004.
102. Скрябин П.В. Принципы и методы градостроительного формирования рекреационной среды, на примере Горного Алтая : автореферат дис.. кандидата архитектуры : 05.23.22 / Скрябин Павел Владимирович; [Место защиты: С.-Петербург. гос. архитектур.-строит. ун-т].
103. Самойлов К.И., Омаров К.Р. Мировой опыт развития курортных зон // Наука и образование сегодня. 2017. №5 (16)..
104. Основные принципы развития прибрежных территорий приморских курортов / Сидорова В.В. // Ключевые вопросы в современной науке - 2013: Материалы 9-й международной науч.-практич. конф., г.София, 17-25 апреля 2013 г.: тезисы докл. – София, 2013. - Том 37.
105. Обзор мирового опыта по управлению прибрежными территориями / Сидорова В.В. // Містобудування та територіальне планування: Науч.-техн. сборник. – К.: КНУБА.- 2011. – Вып.42 – С. 309 - 315.
106. Морозова Н.В. Принципы и приемы архитектурного формирования прибрежных рекреационных комплексов в горных ландшафтах (на примере горного Алтая). Барнаул, 2012. 228 с.
107. Маслий В.В., Сидорова В.В. Мировой опыт по градостроительному развитию приморских курортов // Строительство и техногенная безопасность. 2017. №6 (58).
108. Маргин О.Б. Градостроительное развитие курортов : На примере района Кавказских Минеральных Вод : автореферат дис.. кандидата архитектуры : 18.00.04 / Моск. архитектурный ин-т. - Москва, 1998. - 24 с.

109. Кудрявцев Н.С., Трабская Ю.Г., Хорева Л.В. Туристские зоны как новый элемент развития и продвижения дестинации на национальный и мировой рынки услуг // Известия СПбГЭУ. 2018. №5 (113)..
110. Кропинова Е.Г., Афанасьева Э.П. Устойчивое развитие прибрежных территорий как основа комплексного управления прибрежными зонами // Вестник Балтийского федерального университета им. И. Канта. Серия: Естественные и медицинские науки. 2014. №1..
111. Ионов, И.И. Градостроительные проблемы черноморских курортов / И.И. Ионов. – М. : Стройиздат, 1979. – 236 с.
112. Джум Т.А., Василенко Е.В. Проблемы развития наиболее перспективных курортно-туристских зон края// Курортно-рекреационный комплекс в системе регионального развития: инновационные подходы: материалы Междунар. науч.-практ. конф., Краснодар, 2013. С. 31-35.
113. Афанасьева Э.П. Особенности развития туризма в прибрежных зонах Калининградской области // Псковский регионологический журнал. 2014. №18.).
114. Атаев З.В., Гаджибеков М.И., Абдулаев К.А., Раджабова Р.Т. Природное и культурно-историческое наследие Дидойской котловины и ее горного обрамления как потенциал развития туризма и рекреации // Юг России: экология, развитие. 2019. №3..
115. Tran T.V.H, Le T.B.N. Revitalizing identity for coastal public space in Nha Trang City. MATEC Web of Conferences 193. 2018. No. 01026. DOI: 10.1051/mateccconf/201819301026.
116. Nguyễn Văn Hoàng. Đánh giá sức tải trong hoạt động du lịch- sự cần thiết cho quy hoạch và quản lí phát triển du lịch biển // Tạp chí khoa học ĐHSP TP HCM - 2012. - №38.
117. Рощупкина, О. Е. Изучение природно-ресурсного потенциала территории заповедника «Белогорье» / О. Е. Рощупкина, М. В. Перькова // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В.Г. Шухова – Белгород, 2019. – С. 504-510..
118. Ладик, Е. И. Принципы и методы архитектурно-планировочной организации рекреационных территорий с учетом региональных особенностей Белгородской области / Е. И. Ладик, М. В. Перькова // Вестник Белгородского государственного технологического университета им. В.Г. Шухова. – 2017. – № 7. – С. 46-52.
119. Крушельницкая, Е. И. Становление и развитие архитектурно-планировочной организации туристско-рекреационных территорий / Е. И. Крушельницкая, М. В. Перькова. – Белгород : Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2015. –142с.

120. Крушельницкая, Е. И. Формирование территорий рекреационно-туристического назначения в малых и средних городах Белгородской области / Е. И. Крушельницкая, М. В. Перькова // Города России: проблемы строительства, инженерного обеспечения, благоустройства и экологии : сборник статей XVI Международной научно-практической конференции, Пенза, 01 апреля 2014 года / Под редакцией Селезнева В.А., Лушкина И.А. – Пенза: Пензенская государственная сельскохозяйственная академия, 2014. – С. 44-48.
121. Принципы устойчивого развития, рекреационной системы малых городов и субурбий Белгородской области / Д. А. Лоншаков, К. М. Трибунцева, М. В. Перькова, А. Г. Большаков // Безопасность жизнедеятельности в техносфере, Белгород, 22–23 октября 2014 года – Белгород: Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова, 2014. – С. 292-297.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение А. Статистика международных туристов в южном центральном прибрежном регионе Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития)

КРИТЕРИИ	ЕД. ИЗМ.	2010	2013	2015
ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ТУРИСТОВ	ТЫС. ЧЕЛ.	1 700	2 500	3 100
СРЕДНЯЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПРЕБЫВАНИЯ ТУРИСТА	СУТКИ	2,5	3	3,52
ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ДНЕЙ ПРЕБЫВАНИЯ ТУРИСТОВ	СУТКИ	4 637	6 575	10 900

**Приложение Б. Статистика внутренних туристов в южном центральном прибрежном
регионе Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития)**

КРИТЕРИИ	ЕД. ИЗМ.	2010	2013	2015
ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ТУРИСТОВ	ТЫС. ЧЕЛ.	4 300	6 500	7 300
СРЕДНЯЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ПРЕБЫВАНИЯ ТУРИСТА	СУТКИ	1,5	2	2,1
ОБЩЕЕ КОЛИЧЕСТВО ДНЕЙ ПРЕБЫВАНИЯ ТУРИСТОВ	СУТКИ	6 450	13 001	15 300

**Приложение В. Общий доход от туризма в южном центральном прибрежном регионе
Вьетнама за 2010–2015 гг. (по данным института туризма и развития)**

ВИДЫ ДОХОДА	ЕД. ИЗМ.	2010	2013	2015
ОБЩИЙ ДОХОД ОТ ИНОСТРАННЫХ ТУРИСТОВ	МЛРД. ДОНГОВ	8 347	19 124	25 095
ОБЩИЙ ДОХОД ОТ ВНУТРЕННИХ ТУРИСТОВ	МЛРД. ДОНГОВ	2 367	4 248	12 240
ВСЕГО	МЛРД. ДОНГОВ	10 714	23 372	37 335

Приложение Г. Классификационные критерии и соответствующие им виды туризма

Классификация цитируется из источника учебника «Основы туризма» [38].

Базовый принцип классификации	Виды туризма	
Вид используемых туристских ресурсов	Пляжный	
	Морской	
	Речной	
	Горный	
	Пещерный	
Тип туристской дестинации	Природный	
	Культурный	
	Городской	
	Сельский	
	Прибрежный	
Мотивационно-целевой принцип	По целям путешествия:	
	Каникулярный туризм	Культурный (культурно-познавательный)
		Посещение друзей и родственников (VFR-туризм)
		Образовательный
		Лечебно-оздоровительный
		Спортивный
		Духовно-просветительский (религиозный)
		Приключенческий
		Событийный
		Специализированный
	Деловой туризм	MICE-туризм
		Корпоративный
		Конгрессный
		Выставочный
		Инсентив (поощрительный)
Ознакомительный (рекламно-информационный)		

**Приложение Д. Численность и плотность населения в городах южного центрального
прибрежного региона Вьетнама**

№	Название города	Численность населения (чел.)	Средняя плотность населения (чел./км ²)	Самая высокая плотность населения (чел./км ²)	Самая низкая плотность населения (чел./км ²)
1	Дананг	1 134 310	828	21 615	262
2	Хойан	163 040	2 652	9 682	129
3	Тамки	175 240	1 648	9 430	386
4	Куангнгай	201 019	1 645	22 335	534
5	Куинён	283 864	1 013	30 419	70
6	Туйхоа	200 617	1 814	22 966	225
7	Нячанг	535 401	1 562	35 479	272
8	Камрань	137 510	400	11 312	73
9	Фанранг	167 394	2 114	19 546	444
10	Фантхьет	225 897	1 071	37 314	72

Приложение Е. Экспликация по генплану КФЗ

№	Наименование	Предельное количество этажей	Кол. тур., чел.	Площадь земельного участка, м ²	Площадь земельного участка на одного туриста, м ² /чел.
1	Отель-курорт	2	520	59 237	114
2	Кемпинг	2	200	39 450	197
3	Отель-курорт	2	940	56 946	61
4	Кемпинг	1	268	52 783	197
5	Отель-курорт	2	395	36 065	91
6	Отель-курорт	3	395	25 114	64
7	Гостиница	5	330	14 830	45
8	Гостиница	5	250	12 378	50
9	Гостиница	5	230	10 670	46
10	Гостиница	5	305	21 613	71
11	Гостиница	7	227	16 698	74
12	Торгово-выставочный центр	4	-	-	-
13	Кластер ресторанов, кафе, салонов красоты	3	-	-	-
14	Гостиница	5	338	21 814	65
15	Гостиница	7	310	20 670	67
16	Гостиница	5	175	10 636	61
17	Гостиница	7	220	13 433	61
18	Гостиница	5	550	33 056	60
19	Хостел	5	332	15 615	47
20	Отель-курорт	7	670	73 940	110
21	Отель-курорт	5	850	76 600	90
22	Хостел	5	225	11 714	52
23	Хостел	5	150	6 733	45
24	Апартамент	7	930	63 034	68
25	Гостиница	7	200	9 045	45
26	Гостиница	12	220	10 115	46
27	Гостиница	5	340	20 427	60
28	Гостиница	12	220	10 115	46
29	Гостиница	5	280	12 493	45
30	Апартамент	7	720	33 136	46
31	Апартамент	7	930	55 608	60
32	Гостиница	9	390	24 600	63
33	Гостиница	5	100	6 382	64
34	Гостиница	9	240	14 527	61
35	Гостиница	7	650	40 229	62
36	Пешеходная улица	-	-	-	-
37	Гостиница	7	650	40 335	62
38	Гостиница	9	450	31 130	69

Приложение Ё. Справки о внедрении результатов диссертационной работы

Руководитель отдела дизайна
Архитектурно-строительной консалтинговой
компания «ЕС и партнеры»
Нгуен Куинь Нхунг
«15» июня 2022

АКТ
О внедрении результатов диссертационной работы
на соискание ученой степени кандидата технических наук
Нгуен Тхань Кам

Архитектурно-строительная консалтинговая компания «ЕС и партнеры» подтверждает, что результаты диссертационной работы Нгуен Тхань Кам «Методы планирования территорий приморских городов Вьетнама с градоформирующей функцией курортного туризма», представленной на соискание ученой степени кандидата технических наук, обладают актуальностью и представляют практический интерес.

В рамках данной диссертационной работы рассмотрены теоретико-прикладные основы разработки метода расчета необходимых экологических, территориальных и социальных ресурсов, а также алгоритм оценки соответствия между поставленными целями и ресурсами города; предложено понятие курортной функциональной зоны (КФЗ) как подсистемы городской планировки и разработаны принципы и методика регулирования процесса равномерного развития КФЗ в структуре планировочных районов курортного города; предложена градостроительная модель размещения туристических объектов и их взаимодействия с городом. Достоверность научных выводов и рекомендаций, сформулированных в результате научно-обоснованных исследований, подтверждена использованием надежных источников данных: государственных документов и стандартов градостроительного проектирования.

Результаты диссертационной работы приняты в качестве рекомендаций и использованы Архитектурно-строительной консалтинговой компанией «ЕС и партнеры» при разработке проектов планировки городов прибрежных территорий Вьетнама с целью развития курортного туризма и оценки максимального потока туристов, при котором будет обеспечено устойчивое развитие городов.

Руководитель отдела дизайна Архитектурно-строительной консалтинговой компании «ЕС и партнеры»



Handwritten signature of Nguyen Quynh Nhung

Нгуен Куинь Нхунг