МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФГБОУ ВО «Российский государственный художественно-промышленный университет имени С. Г. Строганова»

На правах рукописи

Якименко Алексей Викторович

ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ДИЗАЙНЕРСКОЙ СРЕДЫ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА.

Специальность 5.10.3. Виды искусства (техническая эстетика и дизайн)

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата искусствоведения
Том 1.

Научный руководитель:
Розанов Никита Евгеньевич
кандидат искусствоведения, профессор

Москва – 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ **3**

Глава 1 Круизные лайнеры: генезис, история формирования объёмно-пространственной структуры и архитектурных решений. **18**

1.1. Предпосылки круизного отдыха и появление первых круизных лайнеров. 18

1.2. Пассажирские трансокеанские лайнеры 1920-х – 1960-х гг. Формирование современного представления об океанском круизе. 33

1.3. Круизные лайнеры СССР и России. 45

1.4. Формирование архитектуры современного круизного лайнера. 46

1.5. Тенденции в сегменте средних и малых круизных судов. 55

Выводы по главе 1. 58

Глава 2. Стиль и образ морского круизного лайнера. **64**

2.1. Социодемографические характеристики и пользовательские предпочтения круизных пассажиров. 64

2.2. Ар Деко и Стримлайн в дизайне океанских лайнеров межвоенного периода. 69

2.3. Эволюция образа экстерьера массового морского круизного судна. 72

2.4. Эволюция интерьерных и планировочных решений морского круизного судна. 79

2.5. Медийный образ лайнера: плакаты и сериалы. 84

2.6. Параллели и отличия в эволюции архитектуры морских круизных лайнеров и суперъяхт. Роль целевой аудитории в формообразовании. 88

2.7. Концепт-проекты океанских лайнеров и их отношение к реальности. 91

2.8. Отечественные проекты круизных судов в XXI в. 96

Выводы по главе 2. 100

Глава 3. Концептуальное моделирование современного круизного лайнера на основе эволюционирующих потребительских сценариев. 105

3.1. Гетеротопия круизного лайнера. 105

3.2. Механизмы и прогноз эволюции архитектуры морского круизного лайнера. 115

3.3. Параллели и аналоги за пределами сегмента морских круизных лайнеров. 122

3.4. Концепция круизного флота для России: дизайн продукта и дизайн-ДНК. 125

Выводы по главе 3. 131

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. 133

Глоссарий. 140

Список литературы. 142

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационного исследования

Водные пространства занимают большую часть поверхности нашей планеты, разделяя и ограничивая пространства суши, но одновременно и связывая их. Морские и речные грузоперевозки – фундамент глобальной экономики. До 1960-х гг. океанский лайнер был основным средством межконтинентальных пассажирских перевозок. Сейчас, когда самолёт вытеснил его с массовых дальних маршрутов, основными нишами морского пассажирского транспорта являются паромные перевозки и морские круизы. Речные круизы также составляют значительную долю речных пассажирских перевозок.

В мире ниша морских круизов растёт, составив за 2024 год 34,6 млн пассажиров морских круизов [33, стр.1]. Это объяснимо. В то время, как суша Земли всё более осваивается человеком, всё меньше мест на ней остаются пригодными для отдыха. Океан по-прежнему остаётся малоосвоенным и несмотря на растущее загрязнение – экологически чистым пространством. Водный транспорт позволяет путешествовать с комфортом, недоступным для наземного и воздушного транспорта, сочетая удобство гостиницы с плавным перемещением по маршруту. Таким образом, можно уверенно говорить о долгосрочной тенденции роста мирового рынка водных круизов и, шире, отдыха на воде.

Следует учитывать факторы, специфичные как для судостроения в целом, так и для круизной индустрии в частности: высокую стоимость постройки судна, длительный срок его эксплуатации. Крупные океанские лайнеры являются одними из самых долгоживущих средств транспорта. Так, суда середины XX века постройки до сих пор можно встретить как в роли круизного лайнера, так и в роли плавучего отеля. Круизный лайнер является долгосрочным вложением, для которого крайне важен правильный выбор дизайна, играющего ключевую роль в привлекательности того, или иного круизного судна для потребителя. Удачно спроектированное судно достаточно

долго останется актуальным и позволит последующую адаптацию и реновацию с целью продления срока службы. В этой ситуации крайне важным представляется правильный выбор характеристик будущих судов, как с точки зрения пользовательского опыта, так и с точки зрения эстетики. При этом, если в отношении интерьеров лайнера большую роль играют декораторские решения, внешний его вид, образ формируется исключительно архитектурными средствами.

Развитие внутреннего туризма России ставит перед дизайнерами целый комплекс новых задач по созданию безопасной, комфортной и рекреационной способствующей отдыху среды.

Круизные лайнеры представляют собой специфический объект транспортного дизайна, в котором соединяется целый ряд функций: перемещения, проживания, отдыха, развлечения и т.д. Внутреннее пространство здесь формируется комплексом функциональных помещений, взаимосвязанных общей архитектурой судна (термин архитектура исторически сложился в данной области дизайна из-за размеров самого объекта, его многоэтажности, наличием аналогичных архитектуре деталей и т.д.), его водоизмещением, тоннажем, назначением, типом (морское или речное, озерное и т.д).

С точки зрения судостроения, туристической индустрии, транспортного дизайна, анализ тенденций в архитектуре круизных лайнеров позволяет оптимизировать выбор решений при постройке этих дорогостоящих и рассчитанных на длительную эксплуатацию объектов. Это повышает конкурентоспособность как проектировщиков и судостроителей, так и эксплуатирующих суда туристических компаний.

Современное состояние рынка круизного туризма и связанного с ним проектирования и строительства круизных судов позволяет говорить о том, что рынок этих услуг высоко монополизирован, в 2018 году пять крупнейших компаний контролировали 87,9% круизного рынка [38, стр. 3].

Так же можно говорить о весьма заметной концентрации мест проведения круизов. По данным CLIA за 2024 г. [34, стр. 6-7] высока концентрация как мест круизного отдыха, так и стран происхождения круизных пассажиров. 52%

мирового потока круизных пассажиров локализована в Северной и Центральной Америке (в основном Карибский бассейн, 43%), ещё 25% - в Западной Европе (Средиземноморье, Северная Европа, Балтика). По национальному составу 59% пассажиров прибывает из США и Канады, 24%. Таким образом, круизный рынок в основном локализован в Карибском бассейне и Западной Европе. Единственным крупным портом захода круизных судов на территории России является Санкт Петербург.

Тем не менее, отдых на воде - органичная для России форма отдыха. Палитра традиционных и современных возможностей такого рода весьма велика, от выхода на рыбалку на моторной лодке до недельного круиза по Волге, от езды на аквабайке до парусной регаты. Российская Федерация обладает огромной и разнообразной береговой линией. Частью этой линии являются также и традиционные курортные места - Чёрное и Азовское моря с оптимальными для пляжного отдыха климатическими условиями, имеющее плотную сеть портов с объектами культуры Балтийское море. Значительную часть морских побережий Российской Федерации составляют особо привлекательные для современных туристов не затронутые деятельностью человека районы Севера, Сидири, Дальнего Востока. Открывающийся для навигации с глобальным изменением климата Северный Морской Путь увеличивает разнообразие возможных районов круизного плавания в водах Российской Федерации.

Степень вовлечённости населения России в связанные с пребыванием на воде формы отдыха невысока. Круизный отдых - одна из наиболее слаборазвитых отраслей отечественной индустрии отдыха на воде. Доля морских круизов в туристических поездках россиян составляет около 0,15% против 2-3% в США и Западной Европе. На настоящий момент нет ни крупных морских и океанских круизных лайнеров отечественной постройки, ни активных морских круизных направлений на территории России. Круизный отдых в России в основном происходит в формате речного круиза, основной круизной артерией является Волга и система связанных с ней и её притоками каналов. Строительство круизных судов в Российской Федерации не развито и

ограничено речными судами. При этом Российское руководство заинтересовано в развитии круизного туризма и судостроения. Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации включает развитие круизного туризма и формирования туристических кластеров [3, стр. 159]. В условиях переориентирования туристических потоков на внутренний рынок морские круизы в водах Российской федерации и на судах отечественной постройки становятся актуальными.

Таким образом, можно утверждать, что новые круизные суда в России строиться будут. Опубликован ряд новых проектов круизных судов от ОСК. Но проектные решения по таким судам пока не носят системного характера, как с точки зрения пользовательских сценариев, так и с точки зрения эстетики. Объединённая Судостроительная Компания стимулирует рациональный подход к проектной деятельности в этой сфере, организовав на регулярной основе конкурс промышленного дизайна в сфере судостроения, это индикатор спроса на современный дизайн, в том числе и круизных судов со стороны основного системного интегратора в этой сфере деятельности.

В настоящий момент в мировом судостроении происходит смена основных технологий. Переход на более чистые виды топлива, массовое применение электрической трансмиссии вместо механической, новые технологии очистки стоков и выхлопов, внимательное отношение к шуму и чистоте воздуха в круизе приводит к тому, что старые суда не могут удовлетворить новым нормам и постепенно будут выводиться из эксплуатации с заменой на новые. Таким образом, в настоящий момент открывается окно возможностей для отечественного судостроения и отечественных операторов круизного рынка, они могут восстановить своё присутствие на этом рынке с помощью правильного выбора новых тенденций и рыночных ниш. Отсутствие отечественной школы круизного судостроения делает особо актуальным научно обоснованный прогноз тенденций в дизайне круизных судов, вычленение тех из них, которые наилучшим образом соответствуют отечественной специфике. Проведение такого анализа даст возможность построенным для отечественных операторов судам максимально долго сохранять актуальность как в

эстетическом компоненте дизайна, так и в спектре предлагаемых пассажирам услуг и форм активности, а за счёт этого быть прибыльными.

Анализ эволюции архитектуры круизного лайнера и вытекающий из этого анализа прогноз тенденций на кратко- и среднесрочную перспективу представляется востребованным как восстанавливающимся отечественным судостроением, так и туристической индустрией, являющейся заказчиком круизных судов. Кроме этого, такого рода исследование может быть полезно как элемент подготовки дизайнеров средств транспорта.

Состояние и разработанность темы.

В трудах по истории дизайна В.Р.Аронова, Н.В.Брызгова, Н.В.Воронова, С.О.Хан-Магомедова, Ю.В.Назарова, А.Н.Лаврентьева, С.В.Мирзоян, В.Ф.Рунге отражены общие историко-культурные и творческие проблемы дизайна и дизайн-образования, в них также затрагивается и тема проектирования судов. Теоретико-методологические проблемы дизайна раскрываются в работах О.И.Генисаретского, К.А.Кондратьевой, В.Ф.Сидоренко. История транспортного дизайна и современная практика анализируются в работах Ю.А.Долматовского, К.С.Ившина, В.А.Курочкина, Н.Е.Розанова. Для современного дизайна особую роль приобретают проблемы семиотики, раскрытые, в частности в работах Е.В.Жердева.

Архитектура круизных лайнеров и смежные темы являются объектом исследовательского интереса. В России литературы по этой теме издано мало: учебное пособие Ю. Н. Павлюченко по истории круизных судов [5], его же статьи и тезисы в сборниках конференций по истории, архитектуре и эстетической составляющей круизного судна, и несколько статей А. В. Парнякова с соавторами по планировочным решениям [11], реализации доступности для маломобильных групп населения [13], материалам и технологиям [6, 7], применяемым в современных круизных лайнерах. Эта небольшая группа вполне информативных и оригинальных публикаций не полностью описывает ситуацию на настоящий момент. Наиболее широкая по охвату и подробная работа Ю.Н. Павлюченко, в частности, даёт крайне полезную, подробную и структурироованную информацию по истории

круизных судов, в том числе отечественных, и месту судов и компаний в общей картине круизного рынка, но она издана в 2009 году и естественным образом не рассматривает динамику последних 15 лет развития архитектуры круизного лайнера до настоящего момента.

В зарубежной, прежде всего англоязычной литературе по вопросу существует обширный корпус обобщающих исследований по отдельным эпохам и типам судов. Но круизные лайнеры как отдельное явление рассмотрены в относительно небольшом количестве публикаций. Подробные иллюстрированные справочники Питера Смита [90, 91] дают много визуального материала, но не анализируют этот собранный массив информации. Фундаментальное исследование Филиппа Доусона [44], посвящённое эволюции архитектуры и дизайна круизного лайнера в целом можно считать образцовым, но оно по объективным причинам не учитывает особенности отечественной ситуации и будучи изданным в 2000 г. не охватывает процессы в круизной индустрии XXI века, характеризовавшиеся крайне бурным развитием (по прошествии более двух десятилетий можно уверенно говорить о том, что часть прогнозов Доусона не оправдалась). Существующие в специализированных изданиях обзоры текущей ситуации как правило сосредоточены на краткосрочных трендах и мало учитывают долговременные тенденции. Значительно большее количество публикаций посвящено дизайну трансатлантических пассажирских лайнеров, особенно первой половины XX века. Интерес к теме трансатлантических лайнеров можно проследить ещё на рубеже XIX-XX вв, монографии Фрая [52] и Флетчера [51] подробно излагают историю формирования трансатлантического судоходства, бурную эволюцию архитектуры лайнера в XIX веке. Из современной литературы можно отметить подробные монографии по океанским лайнерам Филипа Доусона [45] и Кента Лейтона [65], подробное исследование по интерьерному дизайну лайнеров первой половины XX века Энн Месси [70]. Работа Месси интересна освещением организации работы дизайнеров и декораторов над интерьерами лайнеров в первой половине XX века, хорошо показывая связь между социальным запросом и реакцией судостроителей и пароходных компаний на

этот запрос.

Стиль жизни на борту лайнера также проанализирован достаточно подробно. Широко проанализированы социо-экономические аспекты формирования и функционирования современной индустрии морских круизов. Есть исследования узких, но важных для понимания общей картины тем. Так, Шаян Лаллани изучает эволюцию и современные особенности питания на борту [64], Дэвид Кэшмен исследовал музыкальные субкультуры на борту круизных лайнеров и шире, их взаимодействие с окружающим их миром [30].

Статистические данные и информация по новым проектируемым, заложенным и спущенным на воду лайнерам доступны на тематических порталах по судостроению и туризму, порталы с геопозиционированием судов дают информацию о маршрутах в реальном времени и портах захода, что позволяет проанализировать распределение судов по районам плавания.

Есть отдельные работы по философскому осмыслению опыта круизного плавания на современном лайнере.

Хотя отдельные периоды эволюции круизных лайнеров исследованы довольно подробно, а также есть обобщающие исследования, картина в целом не включает в себя многие из уже наметившихся тенденций начала XXI века. Если исследования социо-экономической компоненты дизайна достаточно подробно охватывают весь XX век, то анализ эстетической и объёмно-пространственной компонент, составляющих архитектуру круизного лайнера, относится в основном к периоду ар-деко, мало затрагивая послевоенное время и в особенности период с 1980-х гг., когда, собственно, и сформировался современный круизный лайнер.

Можно сделать вывод, что при наличии большого массива исследований по отдельным аспектам темы актуального на настоящий момент общего анализа долго- и среднесрочных тенденций в архитектуре круизных лайнеров нет. Этот пробел нуждается в заполнении.

Проблема диссертационного исследования.

Основу мирового флота морских круизных судов составляют большие океанские лайнеры, пассажировместимостью от 5 до 7 тысяч человек,

рассчитанные на круизы в тропических и субтропических районах Карибского и Средиземного моря и в течение последних 50 лет главной тенденцией в этом сегменте является рост размеров и пассажировместимости.

В XXI веке растёт количество круизных судов меньших размерений, удовлетворяющих нишевый спрос.

Эти тенденции разнонаправлены и необходима общая модель, объясняющая разнообразие типологии современных морских круизных судов и дающая возможность прогноза эволюции их архитектуры.

Условия отечественного круизного туризма значительно отличаются от основных районов круизного судоходства. Поэтому локальный прогноз будущих тенденций в отдельных сегментах мировой круизной индустрии не применим к отечественному судостроению и круизному отдыху.

Для такого прогноза в отечественной ситуации необходим системный анализ эволюции архитектурных и дизайнерских решений в зависимости от пользовательских сценариев в конкретных сегментах круизного отдыха и соотнесение этих решений и сценариев с Российскими условиями судоходства, а также с наличным и прогнозируемым спросом на различные виды круизной активности.

Объектом исследования является дизайн предметно-пространственной среды речных, морских и океанских круизных лайнеров, судов иного назначения, использовавшихся для проведения круизов, и повлиявших на сложение объемно-пространственных и конструктивных решений архитектуры круизного лайнера.

Круизный лайнер рассматривается, как объект технической эстетики и значимое явление туристической индустрии, один из ключевых её элементов, впитавший решения и подходы из транспортного дизайна и архитектуры, отражающий черты большого стиля в искусстве и социальные тенденции своего времени.

Предметом настоящего исследования является комплекс базовых принципов формообразования и архитектуры круизного лайнера, исторические и современные варианты его реализации на практике. Рассматривается

совокупность приёмов проектирования, создающих облик, стиль, восприятие зрителем круизного лайнера, формирующих пользовательский опыт пассажира.

Новые технические возможности и эволюционирующие социальные запросы влияют на состав вышеупомянутого комплекса и баланс его составляющих, равным образом и новые проектные решения ведут к переменам социального и экономического характера. Это комплексное взаимодействие дизайна, технологий, социальных норм и запросов тоже является предметом настоящего исследования.

Хронологические рамки диссертационного исследования: период с XIX в. по второе десятилетие XXI в, в том числе:

Появление паровых судов и нерегулярные морские круизы на приспособленных судах – с середины до конца XIX в.

Первые океанские круизные суда специальной постройки и развитие рекреационных возможностей на трансокеанских лайнерах – с конца XIX века до 1914 г.

Первичная демократизация круизного отдыха, диверсификация как элитного, так и бюджетного круиза, «Золотой век» трансокеанского морского сообщения – с 1920 по 1960-е гг. (с перерывом в 1939-1945 гг).

Выход на первый план круизного сегмента в морском пассажирском сообщении в результате проигрыша водного транспорта воздушному в конкуренции на трансокеанских маршрутах: лайнеры двойного назначения, переделки и приспособления линейных трансокеанских судов под нужды круизов 1960-х – 1970-х гг.

Формирование новых круизных компаний, первые круизные суда новой постройки, оформление современной парадигмы круизного лайнера как плавучего отеля типа «всё включено» и новая демократизация круизного отдыха: 1980-е гг.

Строительный бум и период экономии за счёт укрупнения: 1990-е – начало 2000-х гг.

Новая диверсификация круизного рынка и типов круизных судов, тренд на возвращение к контакту с окружающей средой, экологическая сознательность и

растущий интерес к культуре на берегу как новые факторы рынка и дизайна – с середины 2000-х гг. по настоящее время.

Географические границы диссертационного исследования включают в себя наиболее востребованные районы морского круизного отдыха, а именно Карибский бассейн, Средиземное море, Балтику и Скандинавию, Арктику и Антарктику. Охвачен также бассейн Северной Атлантики, сформировавший архитектуру океанского лайнера. Также охвачены страны, где расположены основные проектировщики и верфи – Великобритания, Франция, Германия, Италия, Нидерланды, США, Южная Корея, Япония, Китай. Освещена история отечественных круизных судов, рассмотрены районы круизного плавания у берегов Российской Федерации.

Цель исследования: на основе теоретико-прикладных исследований выявить базовые принципы формообразования и объёмно-пространственной организации круизного лайнера. Построить модель, объясняющую эволюцию архитектуры круизного лайнера и позволяющую дать прогноз этой эволюции, в том числе для условий Российской Федерации.

Задачи исследования:

- Обозначить основные этапы эволюции архитектурно-дизайнерских решений объемно-пространственной структуры круизных лайнеров.
- Выявить и проанализировать влияющие на формообразование круизных судов факторы.
- Установить взаимосвязь стилевых и архитектурных особенностей лайнеров и доминирующих в соответствующем периоде стилей, социальных тенденций и пользовательских сценариев.
- Проанализировать тенденции развития потребительских сценариев в эволюции круизных судов, выявить общие и локальные нишевые тенденции в дизайне и архитектуре круизного лайнера.
- Обозначить кратко- и среднесрочный прогноз возможных тенденций в архитектуре и дизайне круизных судов, в том числе применительно к условиям туристического рынка России.

В работе применены общенаучные методы анализа и систематизации

данных, методы историко-культурного и искусствоведческого анализа: формально-стилевой, структурно-композиционный и историко-культурный анализ. Кроме того, использованы методы проектного анализа компоновочных, объемно-пространственных и конструктивно-технологических решений. Использование системного подхода с позиций стилеобразующих тенденций позволило рассматривать предмет исследования в совокупности выделенных компонентов и аналитически интерпретировать их взаимосвязи. В работе использован также междисциплинарный подход, позволивший интегрировать данные из смежных областей наук: технической эстетики, культурологии, искусствознания, истории, истории материальной культуры, социологии.

Исходя из систематизированных данных проводилась типологизация объектов и предметов исследования, различные наборы формообразующих признаков круизных лайнеров сопоставлялись с типологией круизных судов в зависимости от периода и сценариев потребления. Корректный выбор методов и привлечение широкого круга доступных источников обеспечивают достоверность результатов исследования.

Источниковую базу исследования можно разделить на несколько групп.

Во-первых, это документальная фотофиксация предметной предметно-пространственной среды круизных лайнеров, включающая находящиеся в эксплуатации круизные лайнеры, а также выведенные из неё суда: суда-музеи, суда, используемые в качестве плавучих отелей, а также зафиксированные на фотографиях объекты судостроения.

Во-вторых, это прямая и косвенная информация эксплуатантов, проектировщиков и строителей: чертежи, планы палуб, технические характеристики судов, проспекты и каталоги круизных компаний, позволяющие получить информацию об эволюции предметной среды и пользовательских предпочтений.

В-третьих, это материалы и документация, опубликованные в специализированных научных изданиях.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивается применением общенаучных методов исследования, адекватных

поставленным целям и задачам; широким охватом источников источниковедческой базой; апробацией получаемых результатов в ходе преподавания на Кафедре “Дизайн средств транспорта” РГХПУ им. С.Г. Строганова и докладов на научных конференциях.

Научная новизна.

Проведен анализ архитектуры круизного лайнера на протяжении всего периода существования судов данного типа, включая первые десятилетия XXI в., что позволило выявить основные этапы развития архитектурно-дизайнерских решений.

Выстроена модель, описывающая механизм эволюции архитектуры круизного лайнера и объясняющая разнообразие этой архитектуры исходя из социокультурных, стилевых, технологических, рыночных факторов.

Предложен исходящий из построенной модели прогноз дальнейшего развития архитектуры разных типов круизных лайнеров.

Предложен прогноз развития архитектуры лайнеров для отечественного круизного сегмента исходя из общих свойств построенной модели и локальных особенностей социокультурного и географического характера.

Раскрыто значение пользовательских сценариев как фактора формирования объемно-пространственного решения экстерьера и интерьера круизного лайнера.

Теоретическая значимость исследования.

Построена модель, объясняющая механизм формообразования в архитектуре круизного лайнера.

Выявлена генетическая преемственность дизайна круизного лайнера, выделяющая его разновидности в отдельную от классических океанских линейных пароходов и теплоходов первой половины XX века группу.

Показана принципиальная разнонаправленность направлений эволюции архитектуры круизного лайнера в разных нишах и возможность применения этой логики к смежным типам туристического транспорта.

Практическая значимость исследования.

Построенная в исследовании модель позволяет учитывать будущие

тенденции в архитектуре круизных лайнеров, выбирать объёмно-пространственные и стилевые решения исходя из прогнозируемого социального портрета и возможных видов активности пассажиров на борту лайнера.

Собранный и систематизированный материал по истории круизных лайнеров и особенностях их формообразования может быть использован в учебном процессе при подготовке дизайнеров по специальностям “дизайн средств транспорта”, “дизайн среды”, “дизайн интерьера”, “промышленный дизайн”.

Гипотеза исследования

Пользовательские сценарии в формообразовании предметно-пространственной среды круизного лайнера играют принципиальную роль в формировании проектной концепции и целостной организации дизайнерского решения экстерьера и интерьера судна и определяют вектор развития данного типа объектов дизайна.

Положения, выносимые на защиту.

1. Архитектура и дизайн круизного лайнера определяются соотношением отельной, рекреационной и технической частей судна. Баланс этих частей определяется пассажировместимостью и характером рекреационной активности пассажиров. Объемно-пространственная структура круизных судов обусловлена функциональными требованиями и характером спроса на активности со стороны пассажиров в части экстерьера и функционального зонирования, тогда как локальные дизайнерские проектно-художественные решения интерьера определяются современными моменту проектирования стилевыми тенденциями сухопутных интерьеров.

2. Магистральным направлением развития архитектуры и дизайна современного массового морского круизного лайнера является парадигма плавучего отеля закрытого типа. Контакт с исторической средой портов захода и природной средой не является основным фактором пользовательского опыта на таких судах. Основной тенденцией в этом сегменте является геометрический рост судов, расчёт на нахождение пассажира на борту в течение всего круиза и создание идеализированной потребительской среды для

пассажиров. Архитектура таких круизных лайнеров аналогична сухопутной архитектуре отелей и торгово-развлекательных центров.

3. Архитектурно-дизайнерские решения малых и среднетоннажных морских круизных судов не имеют прямой генетической связи с крупными океанскими круизными лайнерами, а продолжают логику и эстетику круизных лайнеров начала XX века. Основными факторами пользовательского опыта, определяющими архитектурные и интерьерные решения таких судов в среднесрочной перспективе будут интерес к окружающей среде (как красивым видам, так и к прямому взаимодействию с водной средой и берегом), интерес к культуре портов захода, возможность персонализации пользовательского опыта на борту.

4. В реалиях Российской Федерации тенденции в сегменте больших океанских круизных лайнеров не актуальны, при проектировании флота для туризма в отечественных водах следует ориентироваться на релевантный для малых и среднетоннажных круизных судов пользовательский опыт.

5. Схема анализа формообразующих факторов, основанная на учёте баланса рекреационных активностей вне и внутри туристического транспортного средства и фуннкциональном анализе таких активностей применима к другим типам существующих и перспективных транспортных средств. Философским обоснованием такого подхода является понимание круизного лайнера как гетеротопического ассамбляжа по Мишелю Фуко, Жилю Делёзу и Феликсу Гваттари. С помощью предложеннной модели можно оптимизировать распределение отельных и рекреационных объёмов и задать адекватное характеру пользовательских сценариев стилистическое решение транспортного средства.

Апробация исследования.

Основные положения и результаты исследования отражены в шести научных статьях из перечня рецензируемых научных изданий, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации. Отдельные положения диссертации были изложены в докладах на научных конференциях: «Дизайн и художественное творчество: теория,

методика и практика» в Санкт-Петербурге в 2016 г. и «Региональные архитектурно-художественные школы» в Новосибирске в 2019 г. Результаты исследования проектной культуры дизайна в области транспортного дизайна и судостроения докладывались на международных научных конференциях: «Первый Российско-Китайский форум “Теория и практика художественного образования: вызовы современности, традиции и национальные школы 21 века” », 2023, РГХПУ им. С.Г.Строганова; «Горизонты художественного образования и искусства XXI века. (Архитектура, дизайн, изобразительное и декоративное искусство, искусство реставрации)», 2024, Москва, РГХПУ им. С.Г.Строганова; «Строгановская школа в истории мировой и российской культуры», 2025, Москва, РГХПУ им. С.Г.Строганова.

Результаты исследования также апробированы также в ходе преподавания курсов «История дизайна средств транспорта» и «Дизайн-проектирование в ДСТ» на кафедре дизайна средств транспорта факультета дизайна РГХПУ им. С.Г. Строганова в 2017-2025 гг.

Работа состоит из двух томов. Том первый содержит текст исследования в трёх главах и заключение, включая также краткий глоссарий и библиографию. Том второй содержит иллюстративный материал.

Глава 1. Круизные лайнеры: генезис, история формирования объёмно-пространственной структуры и архитектурных решений.

1.1. Предпосылки круизного отдыха и появление первых круизных лайнеров.

Круизная индустрия в той форме, как она существует сейчас сформировалась в 1970-х — 80-х гг XX века, но освоение морского путешествия как формы отдыха относится к периоду расцвета трансатлантических пассажирских лайнеров в первой половине XX вв. Таким образом, целесообразно начать рассмотрение вопросов дизайна круизного судна со сложения архитектуры трансатлантического лайнера.

В целом, эта архитектура была сформирована процессом массовой трансатлантической миграции второй половины XIX – начала XX века. Такой процесс стал возможен благодаря удачному сочетанию социально-экономических и технологических факторов.

Как с точки зрения социально-экономической, так и с точки зрения демографической массовая миграция через Атлантический океан стала возможной только в XIX веке. До этого момента единственным существенным миграционным фактором, влиявшим на демографию Нового Света была работорговля, остальные же каналы были менее существенны. До начала XIX в не было ни источника массовой добровольной миграции, ни спроса на такой поток. Ситуация изменилась, когда недавно получившие независимость и быстро расширявшиеся на запад бывшие колонии Великобритании стали нуждаться в притоке свободных рабочих рук, прежде всего для ведения сельского хозяйства на новых территориях, а Европа, начавшая с распространением промышленного земледелия в XVIII - начале XIX вв. испытывать сельское перенаселение, стала хорошим источником для такого потока. Окончательное мирное решение конфликта между САСШ и Британской империей в т. н. «нулевой войне» 1812 г. сняло препятствия юридического характера для такой миграции, однако технические возможности деревянных

парусников не могли обеспечить массовой миграции даже при наличии внешнего спроса с обеих сторон Атлантики, вместимость кораблей была недостаточной, а выдерживать расписание движения при полной зависимости от ветра было практически невозможно.

Таким образом, большой трансатлантический пароход с железным корпусом возник как ответ на взрывной рост спроса на перевозки через океан, а разрабатывавшиеся, прежде всего в Великобритании, технологии постройки стальных судов и паровых двигателей оказались востребованы рынком. Пиком этого процесса стал 1913 год, когда через Атлантику было перевезено 2.1 миллиона мигрантов [75. стр. 167]

Во второй четверти XIX в. основным техническим фактором, повлиявшим на архитектуру корабля, следует назвать применение стальных конструкций. Корпуса со стальным набором и деревянной обшивкой сохранили силуэт предшествующих им деревянных парусников, характеризующийся практически полным отсутствием надстроек, плоской главной палубой и развитым рангоутом с прямым парусным вооружением. С ростом размерений практически не изменились обводы корпусов. При этом резко выросли размеры судов, появилась возможность поставить на такой корабль паровую машину, что позволило в свою очередь не терять ход в штиль и при противном ветре. При этом установка паровой машины мало повлияла на архитектуру корабля. Из внешних признаков можно отметить только появление гребных колёс и дымовой трубы, поначалу не доминировавшей над мачтами. Пароход, первым в 1837 г. пересёкший Атлантику без дополнительной бункеровки (загрузки угля), Грейт Вестерн, был именно таким по архитектуре [52. стр. 38]. Океанские колёсные пароходы просуществовали очень недолго, к 1860-м годам их на основных линиях вытеснили винтовые пароходы, таким образом можно говорить о гребных колёсах именно как об отличительном признаке переходного периода, характерном только для самых ранних океанских пароходов. Пример такого формообразования - колёсный пароход “Tagus”, ходивший на линии Саутгемптон - Константинополь в 1840-х гг. (Илл. 1)

Если говорить об интерьерных решениях, то пароходы середины XIX века

могли иметь не менее двух пассажирских палуб в корпусе судна. Освещение, как и ранее на парусных судах, было организовано с помощью световых колодцев и иллюминаторов, общая планировка была, как правило в виде центрального салона с рядом выходящих в него кают по каждому борту. Центральную часть корпуса занимала паровая машина, таким образом каюты располагались в более подверженных качке носу и корме.

Перерыв в трансатлантическом судоходстве в период гражданской войны в США совпал по времени с первой существенной модернизацией океанских пароходов. Общий переход на винтовой движитель, стальные корпуса и более мощные и экономичные паровые машины двойного и тройного действия сделали, во первых, пароходы по настоящему конкурентоспособными с парусниками, а, во вторых, заложили основу дальнейшей быстрой эволюции. В первый момент отказ от колёс усилил внешнее сходство парохода и парусного судна: по прежнему вертикальные доминанты мачт с парусами над единой массой корпуса определяют общее объёмно-пространственное решение.

Только к 1870-м годам архитектура корабля начинает меняться радикальным образом. Паровые машины становятся настолько надёжными, мощными и эффективными, что отпадает нужда в парусах, одна-две мачты остаются в роли несущих конструкций для сигнального оборудования и кранов для погрузочно-разгрузочных работ. Возросшие скорости привели к замене клипперной формы носовой оконечности судна на прямой форштевень. При этом растёт как размер, так и количество дымовых труб. К концу 1870-х годов трансокеанский лайнер выглядит гораздо ближе к современному силуэту: вытянутый стальной корпус с доминантой из двух, трёх, или четырёх дымовых труб. К концу 1880-х гг. дальнейший прогресс в металлообработке ещё раз позволил увеличить размерения судов. Высота волн оказалась меньше высоты борта, таким образом надстройки оказались защищены от прямого воздействия волн. Трансокеанские пароходы с этого времени начинают получать всё более высокую надстройку, занимающую большую часть длины палубы. Борта надстройки отступают внутрь от бортов корпуса, надстройка на этих судах буквально соответствует своему названию, будучи построенной на корпусе

судна как на стилобате. Развитая надстройка окончательно сформировала силуэт нового трансокеанского лайнера. Контраст массивного корпуса с небольшими круглыми иллюминаторами и более лёгкой по конструкции и меньшей по высоте надстройкой, обладавшей также и большей площадью остекления, обычно прямоугольных форм, подчёркивался и схемой окраски. Как правило, трансокеанский лайнер последней четверти XIX века имеет чёрный корпус с белой надстройкой и полихромные трубы в цветах судоходной компании. (Илл. 2)

Интерьер также эволюционировал: резкий рост размеров судов привёл к тому, что каюты верхних палуб, прежде всего первого класса, стали просторнее и светлее за счёт увеличившейся площади остекления надстройки, недосягаемой для штормовых волн. Компактность новых паровых машин дала возможность освободить наиболее комфортабельную при качке среднюю часть корпуса и надстройки от технологического оборудования и сделать её обитаемой. Рост размеров кают первого и второго класса привёл также к тому, что в интерьерах кают стали копировать аналоги из сухопутной архитектуры - гостиничные номера. Организация кают первого класса стала полностью аналогична номеру дорогой гостиницы, появилась та же отделка в стилистике поздней эклектики и та же мебель. В общественных пространствах первого и второго класса скамьи вытеснены индивидуальной мебелью для сидения, это тоже связано с ростом размеров и более просторными помещениями. Особенности судовой мебели, связанные с качкой - фиксированные болтами на палубах столы, кресла и стулья, бортики на столах - на стилистику и декор не влияют.

При этом необходимость дать каютам первого и второго классов естественное освещение, дав каждой из них иллюминатор на борту реализовывалась с помощью двух продольных коридоров по обеим сторонам от дымовых труб и системой поперечных коридоров для входа. Сложные планировочные решения и путаная система коридоров в случае чрезвычайной ситуации были опасным решением, но из соображений обеспечения комфорта пассажира эта схема оставалась актуальной до второй половины XX века.

К последней четверти XIX в. трансокеанский паровой лайнер под воздействием сочетания потребительского спроса и новых достижений технологии судостроения кардинальным образом отошёл от стилистики пассажирского парусника предыдущей эпохи, приобретя новый, узнаваемый и во многом сохранившийся по настоящее время силуэт, формируемый развитой надстройкой и дымовыми трубами.

Представляется важным отметить, что если экстерьер такого лайнера эволюционировал в сторону практически полной утраты декоративных элементов, становился совершенно технически обусловленным, то интерьеры напротив приобретают всё больше декора по мере роста их объёмов, сближаясь с современной им наземной архитектурой периода эклектики, с точки зрения интерьерной лайнер для первого и второго классов пассажиров становится “плавучим отелем”.

Если говорить о какой-либо эстетической, стилевой составляющей по отношению к трансокеанским пассажирским судам представляется возможным только с середины XIX века, то эволюция эргономики и комфорта пассажиров, особенно первого и второго классов, активно продолжалась на протяжении всего XIX века.

На парусных пакетботах начала XIX в. имелось две категории пассажиров: едущие в каютах на главной палубе (Cabin class) и в пассажирском трюме (Steerage class). Первые были некоторым аналогом более позднего первого класса, вторые – третьего. Судя по сохранившимся описаниям, размер каюты на главной палубе примерно соответствовал купе современного поезда. Уровень комфорта соответствовал размерам, каюта использовалась практически исключительно для сна, основное время пассажир первого класса проводил в центральном салоне. Твиндек, пространство между трюмом и главной палубой, где размещались пассажиры Steerage class, дословно «класса грузовой палубы», как правило, не имел перегородок и был застроен нарами для пассажиров. Пассажиры разных классов были физически отделены друг от друга и практически не пересекались между собой.

В конце 30-х гг. XIX в. к этой классификации добавился промежуточный,

второй класс, введённый прежде всего как ответ на спрос со стороны многочисленных офицеров и чиновников Британской империи, путешествовавших к месту службы в Индию, или Австралию. Положение государственного чиновника не позволяло ему ехать третьим классом, а размер жалования – первым. На протяжении 1820-х – 1840-х гг наблюдается некоторый рост размеров трансокеанских парусных судов, что позволило увеличить площадь кают первого и второго классов, но для принципиальных изменений в комфорте плавания через океан этого увеличения не ещё хватало.

Первые трансокеанские пароходы, вышедшие на линию в 40-х гг XIX века как правило не имели третьего класса, но в целом компоновка интерьера не отличалась от парусных судов. Характерный пример такой компоновки - “Грейт Бриттен” (“Great Britain”, в эксплуатации с 1845 года). Центральный салон на каждой из двух пассажирских палуб окружён блоками небольших кают, освещение салона - световыми колодцами (Илл. 3). С одной стороны, перевозки на пароходах обходились дороже, чем парусниками. С другой - доминировала концепция парохода как нового, а потому модного и элитного транспортного средства. Этот подход привёл к убыткам. Опыт эксплуатации показал, что простор и комфорт для пассажиров первого класса требует слишком много места на борту, и количества пассажиров первого класса оказывается недостаточно, чтобы покрыть расходы на трансокеанский переход даже с учётом того, что пароход вёз почту и срочные грузы. Так, убыточным стал крупнейший из пароходов середины XIX в. “Грейт Истерн”, построенный изначально именно как дорогая плавучая гостиница для перевозки пассажиров первого класса через Атлантику. На разрезе хорошо видно, что наиболее комфортная в качку средняя часть корпуса полностью занята машиной (Илл. 4). После перерыва, связанного с гражданской войной в США, трансатлантические пароходы имели все три класса, при этом именно перевозки многочисленного третьего класса пассажиров, занимавшего при этом мало места относительно первого и второго классов делали судно прибыльным [59, стр. 196]. Главными отличиями между первым и вторым классами пассажиров можно считать

разницу в площади, приходящейся на одного пассажира и в разной доступности услуг и удобств на судне во время перехода, если первый и второй класс можно считать неким вариантом гостиничного номера, третий - казармой с нарами и без личного пространства, с посредственными вентиляцией и освещением [83, стр. 220]. Если говорить об эстетической стороне вопроса, то до 1860-х годов каюты первого и второго класса имели исключительно функциональную отделку, а основной акцент в декоре делался на общественных помещениях первого и в меньшей степени второго класса – салоне, курительных помещениях, комнатах отдыха. Несложные решения общественных пространств соответствовали пользовательскому сценарию. Активности пассажиров викторианского периода включали в себя любительские концерты, настольные игры и много чтения - перехода через Атлантику как раз хватало чтобы прочитать однотомный роман [96, стр. 71]

На протяжении последней четверти XIX в. социальная сегрегация пассажиров по классам сохраняется, при этом первый и второй класс получают всё большее сходство с соответствующими категориями гостиниц на берегу как в сфере декора, так и в области эргономики и мебели. Классы пассажиров на судах этого периода разделены физически, от разных общественных пространств и вплоть до разных путей посадки и высадки. Это разделение, сохранявшееся вплоть до второй половины XX века, приводит к дублированию многих функций, усложняет внутреннюю планировку, но остаётся неизменным по причинам социального характера.

Структура лайнера соответствует структуре общества и эволюционирует вместе с ней.

Третий класс к 1880-м гг. остаётся практически на том же уровне комфорта, что и в начале-середине XIX века. Он был востребован исключительно мигрантами, на переходе в Европу пассажиров третьего класса на борту как правило не было, поэтому в помещениях третьего класса перевозили грузы, или скот живьём [40, стр. 176]. Несмотря на то, что перевозчики на устоявшемся рынке не были заинтересованы в улучшении условий в прибыльном для пароходных компаний третьем классе, его эволюция

начинается в 1880-х – 90-х гг. по причинам как экономического, так и, в гораздо большей степени, административного характера. Новая на рынке пассажирских перевозок компания White Star (впоследствии известная, как владелец «Титаника») в 1870-х гг. ввела как новые стандарты для первого класса (водопровод в каждом номере, каюты по несколько десятков кв. м.), так и для класса третьего – прежде всего, отдельные помещения для одиноких мужчин, одиноких женщин и семей. Это позволило ей получить свою долю на рынке за счёт наиболее платёжеспособных пассажиров первого и третьего класса, а остальные компании получили некоторый стимул к улучшению условий для третьего класса на своих судах (Илл. 5). Но основным фактором стал административный. Власти США были обеспокоены крайне плохим психологическим и физическим состоянием новых иммигрантов после трансатлантического перехода, считая необходимым свести к минимуму затраты на адаптацию новоприбывших. При этом поток новых мигрантов был очень велик, с 1880 по 1914 через Атлантику приехало более 20 миллионов человек [69, стр 15]. Масштаб проблемы был настолько велик, что специально созданная комиссия Конгресса организовала расследование условий перевозки в третьем классе и выпустила по результатам слушаний подробный и крайне критичный доклад с рекомендациями. На основании получаемых данных правительство США начиная с 1882 года из этих, совершенно прагматических соображений ужесточило санитарные требования к кораблям, заходящим в американские порты. В течение 90-х гг XIX века эти правила стали активно внедрять под угрозой крупных штрафов как для пароходств, так и для капитанов. Это привело как к повсеместному зонированию общих помещений третьего класса для разных групп пассажиров, так и к появлению «cabin third class», каютного третьего класса, который на протяжении 1910-х гг. вытеснял на трансатлантических лайнерах помещения казарменного типа. Структура четырёхместной каюты третьего класса примерно соответствовала железнодорожному купе , полки располагались в два яруса, на наиболее современных судах начала XX века была продумана система хранения личных вещей [11, стр 147], на считавшемся образцовым “Титанике” в каютах третьего

класса был свой умывальник и выдвижные ящики в спальных полках. Фактически, при одновременно сохранявшихся на многих лайнерах помещениях казарменного типа, с нарами, можно говорить о том, что класса стало четыре. Появились адекватные количеству пассажиров прогулочные палубы третьего класса, полноценные зоны отдыха. На кораблях 1910-х гг. постройки каюта третьего класса примерно соответствовала по уровню комфорта первому классу пакетботов начала XIX века и второму классу пароходов середины XIX в. При этом пространства, доступные для пассажиров третьего класса по прежнему не пересекались с пространствами классов первого и второго.

Таким образом, за столетие активных трансатлантических пассажирских перевозок, сложилась в целом система из трёх классов кают, примерно соответствующая основным группам путешественников и сохраняющая межклассовое разделение на уровне физических перегородок.

Существующая до настоящего времени компания Пи энд Оу (P&O) начала пассажирское сообщение с Гибралтаром, Мальтой и Афинами в 1844 году и рекламировала эти направления как туристические в основном по причине малого заполнения кают. Контора Кука (Thomas Cooke) также с 1840-х годов предлагала морские экскурсии (терминология фирмы, буквально “guided excursions”, экскурсии с гидом) по Средиземному морю на рейсовых пароходах. Экскурсанты ехали вместе с обычными пассажирами, но во время стоянки в порту для них проводились экскурсии со специально назначенным гидом. Акцент делался именно на маршруте путешествия, предметом интереса были культурные и исторические достопримечательности по пути следования. Точно так же позиционировала своё предложение Пи энд Оу, “экскурсия по Леванту” (excursion to Levant). Уильям Теккерей, был нанят Пи энд Оу чтобы написать о такой экскурсии [44, стр. 10]. Он совершил плавание через Мальту и Измир до Стамбула, задержался там и отправился с остановкой в Яффе. Парусно-моторное судно этого периода около 50 м длиной было короче типичной морской волны и как следствие сильно подвержено качке. В отчёте о плавании Теккерей жалуется на качку, кухню и дискомфорт от толпы паломников в

Иерусалим на борту на обратной дороге. Это не было путешествие в социально однородной компании таких же путешественников, отдыхающих на борту, то есть экскурсии Пи энд Оу и Томас Кук не совсем попадают в ту же нишу, что современные круизы. В целом, такие путешествия прямо наследуют сложившейся в XVIII веке традиции культурного и образовательного туризма Гранд Тур, дорогостоящего и длительного путешествия молодых представителей британской элиты по югу Европы с целью завершения образования, которое приобрело характер именно туристический ко второй половине XVIII в. [104, стр. 21] Технологии первой половины XIX в. ещё не дают при этом комфорта на борту, достаточного, чтобы ощущать саму поездку как отдых, шторма в Бискайском заливе и Средиземном море переносились на судах этого времени тяжело. В традицию Гранд Тур укладывается и стоимость такого путешествия: тур по Средиземноморью продолжительностью от месяца до трёх мог себе позволить только крайне обеспеченный человек, у которого было много свободного времени. Аналогом такого путешествия в современных условиях может быть скорее туристическая поездка с длинным авиаперелётом: утомительный многочасовой полёт технически необходим, чтобы попасть к месту, вызывающему интерес.

Во второй половине XIX века возникают и европейские круизы по маршрутам с красивой природой - туры на специально приспособленных небольших судах из Великобритании в фьорды Норвегии. Условия на борту небольших пароходов, способных заходить в узкие фьорды были по современным меркам не очень комфортными, но предметом интереса было именно созерцание природных красот, труднодоступных другим способом. Наиболее ранний пример таких туров - “экскурсии” пароходства Зе Норс Компани (The North Company). Переоборудованный для этой цели в 1886 году 73-метровое судно “Сент Ронгвальд” было грузо-пассажирским, перевозившим 90 пассажиров в первом и втором классах, удобства на борту ограничивались базовыми гигиеническими средствами и трёхразовым питанием, в целом не сильно отличаясь от комфорта во втором классе трансокеанского лайнера. Из развлечений были фортепиано и орган, на которых пассажиры могли играть, а

также настольные игры. Девятидневный тур всключал двухдневную сухопутную экскурсию. Построенный через год специально для этих, ставших популярными круизов чуть меньший (71 метр) пароход “Сент Суннива” уже имел только каюты первого класса и не имел грузовых трюмов, поэтому места для салона и других мест общения было больше. Внешне “Сент Суннива” имел архитектуру современной ему большой паровой яхты с острым клиперным носом, большим свесом кормы и наклонными трубой и мачтами (Илл. 6). Каюты на обоих пароходах размещались в корпусе, надстройки на палубе были небольшими и кроме капитанского мостика там располагались дамский салон и курительная комната для мужчин, остальные общественные зоны тоже были в корпусе. Палуба была местом для прогулки при условии хорошей погоды и смотровой площадкой. Короткие (9 дней против трёх месяцев путешествия в Средиземное море) и относительно недорогие (от 10 фунтов стерлингов на 1886 год) круизы были весьма популярны. Это было прибыльное предприятие, так, отправленный на зимний сезон 1895/96 гг в круиз по Средиземному морю “Сент Суннива” принёс хозяевам сумму лишь немного меньшую стоимости своей постройки.

С 1880 года пароходные компании отправляют простаивающие лайнеры в круизы по Средиземному морю. До конца десятилетия это разовые мероприятия, но с 1889 года компания Ориент Лайн организовала регулярные круизные рейсы [100, стр. 3]

В середине 1880-х гг. начинаются первые круизы по островам Тихого океана. Новозеландская Юнион Стимшип Компани организует не только регулярные туры по фьордам западного побережья Южного острова, но и более длинные путешествия на Фиджи и Самоа [93, стр. 7]

Первый средиземноморский круиз в современном понимании можно датировать как минимум 1889 годом. Немецкая компания ХАПАГ (HAPAG), запустила в круиз по Средиземному морю простаивавший в период зимних штормов в Северной Атлантике новый пароход компании "Августа Виктория". Пароход был построен в новой парадигме “плавучего отеля”, комфорт в каютах первого и второго класса был максимально приближен к отельному номеру,

ресепшен и общественные зоны были расширены и декорированы в духе современной кораблю отельной архитектуры. На "Августа Виктория" были введены дополнительные элементы развлекательной программы, такие как фортепиано для любителей музицировать, небольшой набор книг и возможность игры в настольные игры. Само нахождение на борту было позиционировано именно как форма отдыха, общение в кругу близких по социальному положению людей . Такое путешествие соответствует современному пониманию круиза, как путешествия с целью отдыха на борту судна. Предприятие оказалось прибыльным, но выявило ряд проблем. Круиз предполагает любование красивыми видами и широкую программу отдыха и развлечений на корабле. Суда же, рассчитанные на суровые условия трансатлантического перехода имели мало открытых палуб, пригодных для прогулок. Прогулочные палубы на трансатлантических лайнерах были зонированы по классам, таким образом свободно пройти по такой палубе вдоль всего судна было невозможно из-за перегородок, при этом все классы кроме первого в круизах не использовались. Стандартный набор развлечений на борту обычного трансокеанского лайнера также был весьма скудным и сводился к прогулкам по палубе и приёму пищи.

С учётом полученного опыта компания ХАПАГ по инициативе своего генерального директора Альберта Баллина заказала специально спроектированный для круизов пароход "Кронпринцессин Виктория-Луиза". С его ввода в эксплуатацию в 1901 году можно отсчитывать историю собственно круизных лайнеров. Лайнер был небольшим, имел 120 кают только первого класса. Архитектура корабля оказалась ближе к современным ему суперъяхтам - совершенно аналогично и точно по той же причине, что до того у “Сент Суннива”. По размерениям, скоростным характеристикам, силуэту труб "Кронпринцессин Виктория-Луиза" (Илл. 7) демонстрирует сходство с современной ей яхтой “Корсар” П. Дж. Моргана (Илл. 8), королевскими яхтами этого периода (“Эль Хоррия”), более поздним суперъяхтам межвоенного периода (“Саварона”) с клиперным форштевнем, богатым декором снаружи, общей лёгкостью силуэта с наклонными дымовыми трубами. Некоторые

англоязычные источники, собственно, называют этот корабль не пароходом (аббревиатура SS – steam ship), а яхтой (MY – motor yacht). Известны специально отпечатанные для лайнера открытки, где он также назван яхтой, более того, инициировавший постройку этого лайнера Альберт Баллин тоже использует слово “яхта” [53, стр 37]. Позиционирование такого судна, как яхты подчёркивало неформальный характер путешествия, отсутствие строгости в этикете и дресс-коде, принятой на больших океанских лайнерах этого периода с их социальными перегородками, в том числе и физическими, а также отсылало к собственно суперъяхтам и стилю жизни их владельцев, повышая в глазах путешественника (как правило, своей собственной яхты не имевшего по экономическим соображениям, но принадлежавшего к обеспеченной публике) его собственный статус, приближая его к статусу хозяев суперъяхт [21]. Окраска всего корабля в белый цвет изначально носила скорее функциональный характер защиты от перегрева в условиях субтропического и тропического климата, но тоже отличала лайнер от типичного трансокеанского корабля и сохранилась как отличительная черта круизного лайнера по настоящее время. Если в случае "Августа Виктория" речь шла о «плавучем отеле», с отдельными специально добавленными на период круиза развлекательными функциями, то организация интерьера "Кронпринцессин Виктория-Луиза" была максимально приближена скорее к закрытому клубу, или вилле. С одной стороны это означало большое количество пространств для общения и разнообразной активности, включая тренажёрный зал, отдельную библиотеку и даже тёмную комнату для фотографов-любителей. С другой стороны, судно было гораздо более открытым вовне, палуба была террасой - продолжением внутреннего пространства надстройки и обходила по периметру весь корабль. Пассажиры размещались в корпусе, там же - обеденный зал, со световым фонарём, проходившим через две палубы наверху. Надстройка была отведена под общественные зоны (курительная комната, салон, библиотека) и имела только одну большую пассажирскую каюту - сьют в носовой оконечности. Кроме круизов по Средиземному морю новый лайнер ходил и по островам Карибского моря, в зависимости от сезона, что совпадает с типичной схемой маршрутов

современных круизных судов.

Таким образом, "Кронпринцессин Виктория-Луиза" имел уже все основные признаки круизного судна. Это касается архитектуры: каюты только высокой классности, развитые общественные зоны, разнообразие видов отдыха на борту, хороший обзор с прогулочной палубы. Это также относится и к маршрутам и пользовательским сценариям.

В целом, удачный, хотя и короткий опыт эксплуатации первого круизного лайнера специальной постройки был использован в проектах нескольких похожих круизных лайнеров.

Построенный в 1904 г “Метеор”был несколько меньше по размерениям, 91 против 124 м длины, вмещал больше пассажиров, 283 против 162 на "Кронпринцессин Виктория-Луиза", но стилистически и по уровню получаемого сервиса эти корабли совпадали.

Лайнер "Океана", был перестроен в 1905 г из трансатлантического парохода “Скот”. Более крупное судно (162 м в длину) также имело клипперный форштевень и лёгкий силуэт паровой яхты.

В 1922 году "Метеор" был куплен норвежской компанией Берген Лайн (Bergen Line), которая заказала шведской верфи Готаверкен ещё один аналогичный стилистически, но более крупный круизный лайнер. Построенный в 1927 г круизный пароход "Стелла Поларис" (Илл. 9) был очень близок по силуэту к "Кронпринцессин Виктория-Луиза", "Метеор" и "Океана". Он был оснащён максимумом доступных в момент постройки удобств и был первым лайнером, имевшим все основные черты современного круизного судна. "Стелла Поларис" был крупнее "Кронпринцессин Виктория-Луиза" и рассчитан на 200 пассажиров при 130 членах экипажа. В длительный круиз лайнер брал не более 100 пассажиров, таким образом на одного пассажира приходился один член экипажа.

В целом, лайнеры компаний ХАПАГ и Берген Лайн задали тип круизного корабля на следующие полвека. Относительно небольшое судно, очень качественно и дорого отделанное с максимумом принятых на берегу удобств и форм развлечений. Обязательно белое - функциональные требования жаркого

климата переросли в стилистическую особенность. Высокие наклонные трубы, клипперный форштевень и нависающая корма в силуэте создают образ быстрого и лёгкого судна. Необходимым элементом являлись также большие прогулочные палубы по всему периметру.

Сценарий использования такого судна подразумевал путешествие в неспешном темпе с регулярными остановками в порту для экскурсий. Маршрут прокладывался вдоль максимально красивого берега, климат должен был быть тёплым, как правило круизы происходили в средиземноморье и карибском бассейне, то есть условия совершенно отличались от тех, для которых строились трансатлантические лайнеры. Это был дорогой, элитный вид отдыха и его рыночная ниша была крайне невелика. "Стелла Поларис", например, изначально позиционировалась как судно для миллионеров. Нескольких аналогичных судов ХАПАГ, Берген Лайн и других линий полностью хватало для удовлетворения спроса на такие путешествия.

В годы перед Первой мировой войной, когда круизы были элитным отдыхом и не требовали нового большого строительства судов, маршрут из Европы в Америку был настолько перегружен, что даже "Кронпринцессин Виктория-Луиза" ХАПАГ несколько раз пришлось задействовать для трансатлантических переходов. Это был гораздо более крупный рынок, любое удачное нововведение на котором сразу отзывалось существенным ростом доходов. Поэтому, когда идея развитых рекреационных возможностей на борту была опробована в круизах и оказалась прибыльной, она быстро получила развитие на пассажирских трансатлантических лайнерах. Общественные пространства, особенно для первого-второго классов, на кораблях 1910-х гг. постройки более разнообразны, появились большие судовые библиотеки, тренажёрные залы, становится разнообразнее кухня. Спрос был настолько велик, что крайне консервативные пароходные компании отреагировали на него довольно быстро. В 1913 году Флетчер пишет, что рестораны на больших трансокеанских лайнерах (имелось в виду меню a-la-carte) профессионалами считались ненужным баловством но публикой были приняты с энтузиазмом [51, стр. 253]. К началу Первой Мировой войны, приостановившей развитие

пассажирских судов, новый трансатлантический лайнер имел в своём арсенале (хотя бы в силу больших размеров и потому большего свободного места под рекреационные цели) примерно столько же способов развлечь пассажира, что и первый специализированный круизный пароход, к которым прилагались возможности организации спектаклей и концертов [88, стр 255]. Главным отличием круизного лайнера оставалась открытая вовне архитектура верхних палуб, близость к воде в силу небольшой высоты надводного борта и большая приспособленность к частым остановкам в порту - сводившаяся к комфортному сходу на берег и возвращению на борт больших групп пассажиров.

1.2. Пассажирские трансокеанские лайнеры 1920-х – 1960-х гг. Формирование современного представления об океанском круизе.

Первая Мировая война прервала развитие мирной техники, возобновившееся только в 1920-х гг. При этом часть пассажирских лайнеров, использовавшихся в годы войны в качестве войсковых транспортов и госпитальных судов, была потеряна. Сохранившиеся же, после передачи их предыдущим (или, в случае Германии - новым) владельцам, требовали ремонта и реконструкции. При этом реконструкция стала необходимой ещё и в силу изменившегося состава перевозимых пассажиров.

В 1921 году США изменили иммиграционную политику и радикально ограничили приём европейских мигрантов. Таким образом, пароходные компании одномоментно потеряли рынок, составлявший до начала Первой Мировой войны примерно 1000000 человек в год, в основном пассажиров третьего класса. Общий третий класс (иногда называемый в этом контексте “четвёртым классом”) предназначенный для бедного и нетребовательного мигранта из Европы на новых и перестроенных лайнерах почти полностью исчез на маршрутах между США и Европой, оставшись только на линиях в Южную Америку и европейские колонии Африки и Азии. Каютный же третий класс пропорционально вырос, поскольку на него появился спрос, причём теперь в обоих направлениях. Его потребителями стали американские туристы из представителей среднего класса, выросшего на экономическом буме США начала XX в. Эта социальная группа оказалась достаточно массовой и

платёжеспособной, чтобы сформировать новую рыночную нишу. Одновременно с трансатлантическим туризмом в период между окончанием Первой мировой войны и Великой депрессией компания Юнайтед Фрут активно развивала туризм для американского среднего класса в Карибском бассейне. Будучи крупнейшим поставщиком бананов в США и обладая большим флотом быстрых судов - рефрижераторов с пассажирскими каютами Юнайтед Фрут активно продвигала этот вид отдыха [68, стр. 241].

Туристический третий класс с необходимостью эволюционировал в сторону большего комфорта, при этом наметившаяся ещё до войны тенденция к большей прозрачности межклассовых перегородок получила дальнейшее развитие, прежде всего в силу платёжеспособности новых пассажиров третьего класса. Если зоны клубного характера и некоторые рестораны на борту лайнеров межвоенного периода по прежнему были для них закрыты, то большая часть платных услуг была уже им доступна.

Самый крупный лайнер первой четверти XX века, немецкий “Левиафан” был интернирован в 1914 г. в США, с 1917 года использовался как американский войсковой транспорт, а в 1919 году передан Юнайтед Стейтс Лайн (United States Line) и реконструирован по проекту братьев Гиббс [95, стр. 75]. Главными направлениями реконструкции, помимо перевода машин с угля на мазут и укрепления корпуса были увеличение торговых и рекреационных площадей и практически полная ликвидация классического «казарменного» третьего класса в пользу каютного, «туристического» третьего класса. Интерьеры лайнера были обновлены и приведены в соответствие со вкусом начала 1920-х к стилистике начинающегося Ар Деко (Илл. 10).

Принадлежность туристических пассажиров к американскому среднему классу привела к изменению стандартов комфорта на борту. Отели в США как правило были построены недавно и проигрывая европейским в декоративности были значительно лучше организованы в вопросах санитарии и гигиены. Душевые или ванные комнаты были стандартной принадлежностью дешёвого номера для среднего класса, вентиляция, отопление и освещение также были современными на тот момент и опережали европейские отели. В верхнем

ценовом сегменте отели в США тоже были современнее европейских. Сформированные у американского путешественника стандарты качества проживания и обслуживания заставили улучшить условия на борту трансокеанского лайнера, например в туристическом классе стали появляться каюты с собственной или одной на две каюты ванной комнатой. Условия в каютах также стали комфортнее, так, верхние полки в туристическом классе по образцу пульмановских вагонов выполнялись складными, что давало днём возможность использовать нижние койки как диваны для сидения, в каютах были предусмотрены письменные и туалетные столики и свободно стоящие стулья. Эти изменения сделали каюты туристического класса ближе по функциональности к отельному номеру, а не к комнате исключительно для сна и хранения личных вещей.

Пассажирские лайнеры межвоенного периода были одним из наиболее передовых типов транспортных средств своего времени. Фактически, скоростной трансокеанский лайнер становится в 1920-х - 30-х гг. объектом национального престижа, он перестаёт быть частным делом пароходной компании, кроме этого опыт Первой мировой войны показал, что большие гражданские лайнеры могут быть использованы для военных нужд как транспорты, санитарные суда и вспомогательные крейсеры. Этими соображениями объяснялась государственная поддержка судостроителей и заказчиков этих судов. Эффективные энергетические установки, высокий уровень комфорта по сравнению даже с наземными отелями, сочетались с введением новой эстетики. В то же время ключевыми считались требования высокой скорости и большой пассажировместимости, что в ряде случаев усиливало качку и вело к снижению комфорта пассажиров на борту. Некоторые скоростные лайнеры (например, немецкие “Европа” и “Бремен”) простаивали в период зимних штормов в Атлантике, так как на них очень трудно переносилась качка. Это привело к внедрению на лайнерах 1930-х гг. постройки успокоителей качки. Первые такие устройства работали только на ходу, на стоящем лайнере качка чувствовалась по прежнему, но на переходе комфорт ещё более приблизился к наземной гостинице.

Рост линейных размеров лайнеров сопровождался ростом надстройки и расширением её до габаритов корпуса. Высота надводного борта корпуса у большинства новых лайнеров была достаточной, чтобы вся надстройка находилась выше океанских волн, в том числе в шторм. Обходные галереи на прогулочной палубе выносятся за габарит корпуса, надстройка и корпус становятся единой массой, разделённой выступом променада и окраской. В надстройке и на уровне главной палубы находятся большинство общественных зон и кают первого класса и может располагаться часть - второго.

Планировочные решения первого и второго классов на большинстве этих судов определяются необходимостью дать всем каютам естественное освещение. При выросшей ширине это вело к усложнению системы внутренних коридоров. Третий класс, хотя и стал по преимуществу не казарменным, а каютным по планировкам давал самый минимальный комфорт и естественное освещение было привилегией пассажиров первых двух классов.

Примерами альтернативного подхода были лайнеры "Бремен" (1929) и “Европа” компании Норддойчер Ллойд. Эти суда предлагали пассажирам стандартные каюты выдержанные в минималистичной функциональной близкой к современной стилистике [44, стр 25]. , в явной форме продиктованной идеологией Баухауза [70, стр. 79]. Простота решений была сквозной и касалась как первого, так и туристического класса, как кают, так и общественных помещений (Илл. 11) Этот подход распространялся и на каюты туристического класса и был декларирован в явной форме. Технический директор Норддойчер Ллойд Пауль Бидерманн писал, что “первоочередное внимание должно быть уделено стандартам комфорта второго класса, а точнее получившегося после Мировой войны слиянием второго и третьего классов нового туристического” [44, стр 25].

Более радикальным был подход американской Мэтсон Лайн к решению интерьеров своих лайнеров для линии из Сан Франциско в Гонолулу. Основным контингентом пассажиров компании были обеспеченные отдыхающие, едущие в отпуск или свадебное путешествие на Гавайи. Один из лайнеров компании, “Мололо” изначально имел только каюты первого класса, а переход до Гонолулу

был частью отдыха и фактически круизом. При капитальном ремонте, тем не менее, туристический класс был добавлен из экономических соображений.

Наиболее характерным примером трансатлантического лайнера межвоенного периода можно считать французский “Нормандия”, строившийся как конкурент английскому “Куин Мери”. Менее консервативный, чем у конкурентов из Великобритании подход к проектированию, выбор современных технологий и современных художников привёл к тому, что лайнер стал не просто передовым судном, но символом эпохи.

С точки зрения технических характеристик применение инженером Яновским новых обводов корпуса, турбин и стабилизаторов качки сформировали тип судна, практически не претерпевший изменений в следующий тридцатилетний период. Внутренняя организация общественных пространств в целом соответствует современным лайнерам - торговая галерея типа современного торгово-развлекательного центра, выделенные рекреационные зоны – отдельно шоу/кино/кабаре, отдельно казино, отдельно спортивные помещения (бассейн и тренажёрный зал), отдельно бары и рестораны (Илл. 12). Рост размеров и рост количества палуб не привёл к радикальному изменению пропорций судна, по прежнему надстройка относительно корпуса смотрится лёгкой (Илл. 13). Скорость и, как следствие, уменьшение времени в пути были важным фактором привлекательности новых лайнеров. При этом важным параметром был уровень качки, зависевший от принятых проектных решений по обводам корпуса. Баланс скорости и комфорта при качке соблюдался не всегда, например быстрые немецкие лайнеры “Бремен” и “Европа” не были комфортны в шторм и в более бурный зимний сезон использовались реже.

В межвоенный период рынок трансатлантических пассажироперевозок был скорее перенасыщен, поэтому даже небольшие конкурентные преимущества давали значительный выигрыш и напротив недостатки приводили к экономической неэффективности. В том числе, важным был предлагаемый на борту набор услуг. Многократное увеличение готовых платить за услуги и делать покупки пассажиров на борту поспособствовало активному

развитию развлекательных и торговых зон на борту новых лайнеров, что не могло не сказаться на планировочных решениях и дизайне судов межвоенного периода. В значительной мере такой эволюции способствовало введение в США “сухого закона” и ограничения на игровую индустрию - американские лайнеры считались продолжением территории США, поэтому запреты на них распространялись. “Сухой закон” сделал крайне прибыльной торговлю алкоголем на борту не-американских лайнеров, снизив конкурентоспособность американских: “Левиафан”, за тринадцать лет эксплуатации под американским флагом (и с запретом на торговлю алкоголем) так и не окупил затрат на свою модернизацию, оставаясь бесприбыльным [95, стр. 109]. Более того, фактически именно «сухой закон» стимулировал первичное формирование массовой круизной индустрии в Карибском бассейне. В период Великой депрессии, начиная с 1929 года объём трансатлантических перевозок падал, часть лайнеров были сняты с маршрутов через океан и отправлялись в так называемые «пьяные круизы» на Кубу и Багамы. Эти короткие (часто - в течение выходных дней) и недорогие круизы на восприятие круиза, как формы отдыха - теперь это уже не обязательно нечто чрезмерно дорогое и недоступное. Также, благодаря “пьяным круизам” в бассейне Карибского моря, особенно на ближайших к побережью США Бермудах, Багамах и Кубе, начала формироваться береговая инфраструктура для круизной индустрии. На сегодня Карибский бассейн принимает примерно половину всех круизных пассажиров в мире. Ограничения на азартные игры привели к аналогичным «игровым круизам», по настоящее время практикуемым в тех штатах на побережье США, где запрещены казино.

Отдельным, опережающим тенденции своего времени примером являются специализированные круизные суда немецкой постройки 1930-х гг. Аналогично лайнерам Норддойчер Ллойд, здесь прослеживается тенденция к унификации планировочных решений Круизные суда "Вильгельм Густлофф"и “Роберт Лей” (Илл. 14), построенные для нацистской организации Сила через радость (Kraft durch Freude), были рассчитаны (по крайней мере так это было декларировано) на простых рабочих. Они имели очень простой и стандартный дизайн кают (за исключением блока, предназначенного для возможного визита руководства

страны). Эти лайнеры первыми в индустрии предлагали только каюты с естественным освещением (даже на большинстве современных круизных лайнеров часть кают не имеет иллюминаторов). Такое решение усложняло геометрию кают, но давало каждой из них, как двух- так и четырёхместной небольшую рабочую зону со столом, диваном и стульями у иллюминатора (Илл. 15). Осевая организация пассажирских палуб и общественных пространств также была простой, удобной для ориентации и, как следствие, безопасной. Кроме передовой на тот момент архитектуры судов собственной постройки (остальные суда были арендованы или куплены), важным фактором является массовость этого круизного отдыха: круизы на судах общества Сила через радость стоили около 1/3 обычной цены аналогичного круиза других компаний и за пять предвоенных лет в общей сложности обслужили около 690000 человек.

Таким образом, за межвоенное двадцатилетие морской круиз из времяпрепровождения исключительно для самого верхнего слоя элиты стал также формой отдыха среднего класса, пусть и в отличной от элитного круиза форме. Трансатлантические лайнеры получили за этот период развитую структуру рекреационных сервисов, охватывающих область от спорта до азартных игр, от торговли до общественного питания и доступных не только первому классу. Проявилась демократичная в своей основе тенденция к стандартизации и унификации кают на лайнере.

Одновременно с этими новыми формами отдыха на воде продолжали существовать как традиционные, так и новые по форме круизы для очень богатых пассажиров.

Сохранившиеся суда (например, принадлежавшие ранее ХАПАГ “Метеор” и "Океана") и новые, строившиеся по тому же образцу, как упомянутый ранее "Стелла Поларис", продолжали быть элитным отдыхом для немногих избранных. При этом сложившаяся ещё в первые годы XX века архитектура практически не изменилась. Как характер отдыха, так и количество отдыхающих в этой категории осталось практически прежним и необходимости изменять сложившийся дизайн не было.

Более крупные суда тоже использовались для круизного отдыха, как в конце XIX в. на "Августа Виктория”, без переделок, с пассажирами только в первом классе. Первый кругосветный круиз компании Кьюнард Лайн на лайнере "Лакония" в 1922 г. при пассажировместимости в 2000 человек, в круиз по маршруту Нью-Йорк - Панамский канал - Япония - Суэц - Нью-Йорк отправились только 350 пассажиров первого класса. Типичный кругосветный круиз межвоенного периода был крайне дорог и занимал около шести месяцев. Использование не занятых на линейных перевозках судов для круизов имело свои ограничения: ужесточившиеся после аварии “Титаника” требования по безопасности на море, большая команда угольных пароходов, неэкономичные машины, неэффективное использование внутренних пространств, построенных для трёх различных классов пассажиров резко снижали экономическую целесообразность такого предприятия. Более современные лайнеры, использовавшие турбины и нефть вместо угля были более экономичны, как по причине меньшей команды и простой логистики (не нужны кочегары, угольщики, закачать нефть в порту быстрее и проще, чем грузить уголь), так и собственно из-за лучших технических характеристик. Но, кроме этого, архитектура некоторых лайнеров межвоенного периода учитывала возможное круизное использование. Основным их отличительным признаком была заложенная при проектировании возможность трансформации кают второго класса для использования вместе с каютами первого в круизе и возможность соединения относящихся к обоим классам общественных пространств. Для круизов предназначались суда с двумя классами пассажирских кают, на которых туристический (второй) класс мог в случае круиза быть тоже использован. Полки второго яруса в каютах второго класса оставались сложенными, и такая каюта становилась двухместной, давая достаточно пространства чтобы отдых на борту мог быть достаточно комфортным. Другой отличительной чертой таких лайнеров двойного назначения был больший размер общественных пространств в сочетании с возможностью их двойного использования как для дневных, так и для вечерних типов активности. Для круиза предусматривалось открытие перегородок между пространствами первого и туристического

классов, что давало большее пространство для отдыха и развлечений на борту. К 1930-м годам стандартным для таких судов становится открытый бассейн с зоной для отдыха и баром в кормовой оконечности. Характерным примером такого судна двойного назначения является британский лайнер “Анды” 1939 года постройки, имеющий все указанные выше особенности пространственной организации (Илл. 16)

Элитный сегмент межвоенного периода таким образом существенно изменился и расширился по сравнению с предвоенным, обогатившись как новыми формами отдыха на борту, не только развлекательными (кинотеатр, музыкальные шоу, казино), но и посвящёнными здоровому образу жизни (тренажёры, плавательный бассейн). Форматы круизного отдыха также стали разнообразнее: к средиземноморским и карибским круизам добавились кругосветные путешествия, длительные стоянки в порту с использованием лайнера как гостиницы.

Межвоенный период сформировал популярную картину круизного отдыха. Большой теплоход, недели беззаботной, но упорядоченной жизни на борту, экзотические виды с прогулочной палубы - стандартный набор ассоциаций, которые вызывает морской круиз. Этот сложившийся в 1930-х гг. образ продолжает эксплуатироваться круизной индустрией до настоящего момента, несмотря на то, что сменились и социальный состав путешестенников, и временные рамки, и сценарий типичного круиза.

Вторая мировая война, как и Первая, сопровождалась большими потерями в использовавшихмя для военных нужд пассажирских судах. Тем не менее, сразу после её окончания круизы возобновляются, прежде всего на сохранившихся и достроенных после войны лайнерах двойного назначения. Примерами таких судов являются уже упомянутый “Анды”, а также английский лайнер “Куин Мери” и достроенный после войны французский “Марсельеза”. Принципиальной для такого двойного использования остаётся возможность быстрой трансформации второго класса в несколько облегчённый вариант первого (как на лайнере “Анды”где каюты обоих классов имели одинаковые размеры), и объединения общественных пространств обоих классов. В этой же

логике вплоть до 1960-х гг. строятся и новые лайнеры, часто более крупные, такие как “Роттердам” и “Франс”. При этом радикального роста размерений в послевоенном строительстве не наблюдается, построенная в 1930-х флагманская для британского пассажирского флота “Куин Мери” больше послевоенного флагмана США “Юнайтед стейтс” [50, стр. 19 и 63].

Интересным примером перепрофилирования трансатлантического лайнера в круизное судно является «Роттердам» (Илл. 17), построенный для Холланд Америка Лайнс (Holland America Lines) в 1959 году. С 1969 по 2000 год лайнер использовался исключительно как круизный, был экономически успешен и до сих пор служит плавучим отелем в Роттердаме. С одной стороны, показательно, что заложенный ещё в конце 1930-х годов корпус был вполне конкурентоспособен в конце XX века. С другой стороны, при достройке корабля в 1954-59 годах дизайн лайнера и прежде всего его интерьеры сильно изменились по сравнению с изначальным проектом. Изменения были внесены именно с учётом конкуренции с авиацией и возможного перепрофилирования. Число классов было сокращено до двух. Смещённая в корму силовая установка позволила реализовать принцип «одна палуба — один класс», основная лестничная шахта с раздельными трапами для первого и туристического класса обеспечила равный доступ первого и второго класса в общие публичные пространства. Была заложена возможность трансформации помещений, чтобы можно было менять количество кают в каждом из классов. Таким образом, планировочные решения были максимально демократичными для своего времени, при этом декор и используемые отделочные материалы были дорогими и качественными (Илл. 18). В момент постройки большая часть этих нововведений была встречена неоднозначно. Однако, когда в 1969 году лайнер был перепрофилирован в круизный, именно эти решения так сильно продлили его срок службы: модульное решение позволило привести все каюты к одному классу без радикальной перестройки, а все публичные пространства уже были готовы к смене функции судна.

Долгая и успешная жизнь лайнера была обеспечена именно правильным прогнозом ситуации и принятыми с использованием этого прогноза

проектными решениями. Одноклассники этого корабля с более традиционными планировочными решениями отправились на слом в 1970-х годах.

Перепрофилирование применялось и для судов верхнего ценового сегмента. Так, в 1947 г была переделана в круизный лайнер реквизированная для нужд флота США яхта “Корсар IV” Дж. Моргана. Клипперный нос с бушпритом, характерная наклонная труба ставили её в тот же стилистический ряд, что и ранние круизные лайнеры. Судно было нацелено на очень обеспеченных пассажиров, цена недельного круиза из Лонг Бич в Акапулько составляла 600 долларов, максимальная пассажировместимость стометрового была всего 82 человека. Одновременно продолжали эксплуатироваться круизные лайнеры специальной постройки, такие, как уже упомянутая "Стелла Поларис". Соответствующая задаче круизного отдыха архитектура и своевременная модернизация позволяли сохранять привлекательность небольших люксовых судов для путешественников, поэтому они вырабатывали свой ресурс практически полностью ("Стелла Поларис" 1927 г постройки стала плавучим отелем только в 1969 году, проходив 42 года), если не становились жертвой кораблекрушения, Корсар“ как IV” в 1949 г, или не гибли в ходе военных действий, как "Метеор" [57, стр.288], ходивший как круизный лайнер с 1904 по 1914 и с 1919 по 1940 годы.

Мобилизованные для военных нужд лайнеры, уцелевшие в ходе боевых действий нуждались в серьёзном ремонте и реконструкции. При этом, если изменения в экстерьере были минимальны, то интерьерные решения иногда подвергались серьёзной переработке. Хорошим примером такой реновации является "Лурлайн", ходивший из Сан Франциско на Гавайи флагман пароходной компании Мэтсон Лайнс, интерьеры которого были перестроены по проекту Раймонда Лоуи. Обновлённый "Лурлайн" был одним из первых примеров модернистского дизайна интерьеров океанского лайнера. Лоуи сменил ассоциировавшиеся до войны с роскошью орнаментальные мотивы с обилием полированного дерева, позолоты и литья на остромодные в тот момент простые геометрические формы, яркий цвет, фанеру и пластик, ввёл в

интерьеры декоративные панно в этническом гавайском стиле. В интерьерах кают широко применялась трансформируемая мебель, койки днём убирались в ниши, либо трансформировались в диваны для сидения. Все жилые помещения, в том числе кубрики команды были кондиционированы, в каютах пассажиров кондиционер имел индивидуальные настройки. В том же, «гавайском» стиле Лоуи спроектировал билетную кассу Мэтсон Лайнс в Сан Франциско (Илл. 19). "Лурлайн" был настолько успешен, что Мэтсон Лайнс реконструировали второй такой же лайнер, “Матсония”, чтобы удовлетворить высокий спрос.

Спрос на круизы после сразу после окончания Второй Мировой войны был выше предложения (до половины пассажирского флота воевавших стран было потеряно), поэтому некоторые пароходные компании стали заказывать новые лайнеры исключительно для круизных целей. Так, первый корпус, заложенный для Кьюнард Лайн после войны - это введённый в строй в 1949 г лайнер "Карония", с самого начала строившийся именно как круизный. Каюты на "Карония" были только двух классов - первого и туристического, все были с отдельным санузлом, лайнер получил большой открытый бассейн и гораздо большие, чем на линейных трансокеанских судах зоны для отдыха. Компания намеренно позиционировала лайнер, как отличный от её трансатланитических пассажирских судов. Характерный силуэт с одной большой дымовой трубой был дополнен не стандартной для Cunard чёрно-белой окраской корпуса и надстройки, а бледно-зелёным цветом. Судно успешно ходило под флагом Cunard до середины 1960-х гг и только в 1968 г было продано (с 1969 в отстое, потеряно в 1974 г при перегоне для разделки).

В целом, за первые два послевоенных десятилетия круизная индустрия полностью восстановилась, при этом параллельно существовали несколько основных тенденций в дизайне круизных судов. Это небольшие круизные суда для элитного отдыха водоизмещением несколько тысяч тонн и пассажировместимостью в 100-200 человек, большие лайнеры вместимостью около 1000 человек с возможностью применять их и как круизные суда и крупные круизные суда специальной постройки. Вторая группа составляла большинство круизного флота. Круизный флот в целом составлял лишь

небольшую долю от пассажирских океанских судов как по тоннажу, так и по пассажировместимости.

1.3. Круизные лайнеры СССР и России.

Российская Империя перед началом Первой мировой войны имела небольшой, но вполне современный флот пассажирских судов, использовавшихся в том числе и в туристических целях. С конца XIX в осуществлялось туристическое сообщение на Русском Севере, грузопассажирские пароходы с туристическими каютами ходили на Новую Землю, в 1910-х гг пароходы специальной постройки осуществляли круизы из портов Чёрного моря. Это были компактные суда, построенные в той же логике, что их зарубежные аналоги (и на зарубежных верфях). [5, стр. 4]

В 1930-х гг СССР в силу ограниченных возможностей специальных судов для отдыха на море не строил, но после 1945 года были по репарациям получены лайнеры немецкой постройки, на которых с 1950-х гг кроме пассажирских перевозок осуществлялись круизы в благоприятный для этого сезон. Так же, как в других странах в СССР с улучшением авиационного сообщения линейные перевозки пассажиров морем потеряли актуальность, и к концу 1960-х советские лайнеры используются главным образом для круизных целей. Кроме серии теплоходов “Киргизстан” 1950-х гг постройки все советские круизные лайнеры были либо получены по репарациям, либо построены по заказу СССР зарубежными верфями (в ГДР и Польше) [5, стр. 51] (Илл. 20.) Эти суда в целом соответствовали требованиям и эстетике своего времени, не имея связанных с местной спецификой особенностей в архитектуре. Как и многие пароходства 1960-х гг. отечественные эксплуатанты с запозданием учли уход морских судов с рынка линейных перевозок пассажиров и часть судов, заказанных и построенных как грузопассажирские пришлось вынужденно модернизировать в 1970-х гг для исключительно круизного использования.

К 1988 году СССР имел самый большой пассажирский флот в мире, [5, стр. 3]. В постсоветский период большинство судов сменили владельца, флаг и район плавания. В настоящий момент из отечественных судов для морских

круизов используются прежде всего ледоколы с оборудованными для туристических рейсов в Арктику и Антарктику каютами. Морские круизы ограничены экспедициями в Арктику, судном “Астория Гранде”, ходящем в недельный круиз по из Сочи в Турцию, Грецию и Египет (построено в 1996 году) (Илл. 21), короткими круизами на Соловецкие острова Белого моря из Архангельска и круизами с выходом из Волги в Каспийское море на пригодных для такого плавания речнных судах. Проекты отечественных круизных судов, прежде всего экспедиционных, обнародовались неоднократно, но построено не было ни одного.

Таким образом, в России есть судостроительные мощности, есть районы плавания, подходящие для экспедиционных, клубных, культурных, образовательных круизов, но своего круизного флота нет. Принятая Концепция развития круизного туризма обозначает строительство отечественных круизных морских судов и инфраструктуры как цели, выделяя экспедиционный круизный туризм по районам Русского Севера и Дальнего Востока как приоритетное направление, но конкретная реализация этой стратегии в виде программы ещё не разработана [10, стр. 67].

1.4. Формирование архитектуры современного круизного лайнера.

В послевоенный период возникает новый класс пассажирских судов: автомобильные паромы с каютами для водителей и пассажиров автомобилей, которые принято называть аббревиатурой Ro-Pax (англ. Roll on/Roll off + Passenger, суда для въезжающих машин и пассажиров). Сама по себе практика перевозки по морю сухопутного транспорта существовала и ранее. Железнодорожные паромы существуют с первой половины XIX в., как для грузовых, так и для пассажирских поездов. Тогда же формируется практика перевозки пассажиров вместе с поездом, но не в вагонах, а отдельно. После появления в начале XX в. автомобилей перевозки их морем осуществлялись, но погрузка велась аналогично другим грузам, с помощью кранов. Первые суда для перевозки заезжающих в трюм колёсных и гусеничных транспортных средств были построены во время Второй мировой войны в Великобритании и США (первое танкодесантное судно Королевских ВМС Великобритании введено в

строй в 1941 году). В 1946 году три более не использовавшихся танкодесантных корабля были сданы в лизинг компании Атлантик Стим Навигейшн (Atlantic Steam Navigation Co. Ltd.) для морских перевозок автомобилей и их водителей и пассажиров сначала из Англии в Ирландию и континентальную Северную Европу, а затем в страны Средиземноморья. Эти военные суда не были комфортными, но на коротких маршрутах давали гораздо большее удобство автомобилистам, так как заезжавшие и выезжавшие своим ходом автомобили значительно ускоряли процесс погрузки/посадки и выгрузки/высадки в портах. Во второй половине 1950-х гг. начали появляться специально построенные паромы типа Ro-Pax, с более комфортабельным размещением пассажиров.

В 1960-х гг. с ростом автомобилизации в Европе больше судоходных компаний предлагают услуги по перевозке такими паромами, их размеры растут. Если ранние паромы Атлантик Стим Навигейшн, как приспособленные военные, так и специальной постройки имели водоизмещение около 2500 регистровых тонн, в 10 раз меньше крупного трансатлантического лайнера, то только за 1960-е тоннаж новых больших паромов вырос вдвое. Перевозки пассажиров паромами по Балтийскому морю на линии между Стокгольмом и Хельсинки выросли с 1960 до 1975 года в 5,5 раз, а автомобилей в 10 раз. Экстерьер таких паромов близок океанским лайнерам с крупной пассажирской надстройкой. Также аналогична и внутренняя структура, за исключением того, что всё пространство в корпусе занимали трюмы с автомобилями, а каюты, разделенные на первый и второй классы и общественные пространства были полностью локализованы в надстройке. Набор услуг на борту в целом был аналогичен океанским лайнерам. Таким образом, за исключением просторных и не разбитых на небольшие отсеки автомобильных трюмов, паромы типа Ro-Pax посторяют структуру океанского лайнера. В 1970-х годах архитектура таких паромов снова меняется, машинное отделение переносится ближе к корме (Илл. 22), а дымовые трубы часто разносятся по бортам чтобы дымоходы в середине корпуса не разделяли трюм и не создавали помех въезжающим и выезжающим автомобилям. Комфорт в первом и втором классе сближаются, общественные пространства доступны для всех пассажиров. Таким образом, различия между

классами размываются у паромов и океанских лайнеров практически одновременно. Для едущей на автомобиле отдыхать семьи поездка на пароме по Балтике или через Ла-Манш - часть отпуска. Фактически паром превращается в упрощённый круизный лайнер, с основной массой пассажиров, развлекающихся на борту во время короткого морского перехода.

Пассажирские перевозки морем пришли в упадок к концу 1960-х гг. Причиной послужила конкуренция с авиацией. Если в 1930-х воздушный транспорт не смог конкурировать с морскими перевозками, то в 1950-х – 60-х гг положение значительно изменилось. Самолёты межвоенного периода обладали недостаточной дальностью и пассажировместимостью, чтобы конкурировать с пассажирским судоходством. На дальних океанских линиях в 30-х гг делались попытки использовать дирижабли и летающие лодки.

Дирижабли для регулярных трансатлантических перелётов использовали только Британская Империя в рамках программы Империал Эйршип (Imperial Airship Scheme) (одним дирижаблем R100, прекращена после аварии дирижабля R101 в 1930 г.) и немецкие компании ДЕЛАГ (DELAG) и сменившая её Дэ Цэт Эр (DZR), эксплуатировавшая дирижабли “Граф Цеппелин” и “Гинденбург” на линиях в США и Южную Америку до аварии последнего в 1937 г. Пассажировместимость дирижаблей была ничтожно мала по сравнению с трансокеанским лайнером (до 70 человек у “Гинденбурга” против 1500-2000 у трансатлантического лайнера), построены же были всего единицы больших пассажирских дирижаблей.

Регулярные рейсы летающих лодок выполнялись крайне недолго в самом конце межвоенного периода (Боинг Клиппер, 36 пассажиров, построено всего 9 машин; экспериментальные английские и итальянские летающие лодки) и тоже не могли составить конкуренции большим трансокеанским лайнерам того времени.

Морские перевозки проигрывали в скорости, но выигрывали у авиации за счёт развитой инфраструктуры, цен, большего комфорта на борту и отсутствию строгих ограничений на вес багажа. Достаточно сравнить салон на “Гинденбурге” (Илл. 23) и на “Нормандии” (Илл. 24) чтобы увидеть разницу

масштаба. При этом норма провоза багажа дирижаблем была настолько низкой, что пассажиру дирижабля предлагали отправить до 100 кг морем без доплаты к цене билета на дирижабль.

В то же время к концу 30-х гг в США и Германии были разработаны самолёты наземного базирования, которые могли пересекать Атлантический океан с пассажирами на борту, но начало войны приостановило эти работы.

За военные годы прогресс в области авиастроения шёл очень быстрыми темпами. Разработки велись делались в интересах военных, но комбинация дальности, экономичности двигателей, грузоподъёмности оказались востребованными в гражданской авиации. В итоге, первые же послевоенные дальние пассажирские самолёты – начиная с Локхид Констеллейшен – оказались настолько конкурентоспособны, что на протяжении 1950-х гг. активно захватывали рынок трансокеанских перевозок. С 1958 года, когда был выполнен первый беспосадочный коммерческий перелёт из Нового Света в Старый, окончательный уход трансокеанских лайнеров с рынка регулярных пассажирских перевозок был решённым вопросом.

Пароходные компании отреагировали на изменившуюся конъюнктуру. Во первых, практически прекратилась постройка пассажирских океанских лайнеров, так Пи энд Оу заказала последние пассажирские суда в 1955 году. Таким образом, новых судов строилось мало, старые шли на слом.

В течение 60-х гг XX века трансокеанский лайнер перестал быть средством перевозки пассажиров на дальние расстояния, полностью уступив эту роль реактивной авиации. Пароходные компании стали продавать, или просто ставить в отстой лайнеры, которые не было возможности перепрофилировать, в том числе самые известные и быстрые. В конце 1960-х гг. в отстой были поставлены даже наиболее популярные из лайнеров старой постройки последний обладатель Голубой Ленты Атлантики “Юнайтед стейтс”, ”Куин Мери" и “Куин Элизабет” и экономически оправданными к 1970-м гг. оставались только перевозки морем в Австралию и Новую Зеландию [97, стр. 245], находящиеся настолько далеко от Европы, что требовалось не менее двух пересадок при полёте на самолёте того периода.

На остальных маршрутах к 1970-м гг межконтинентальные пассажирские перевозки по морю полностью проиграли конкуренцию с авиацией. Даже на самом дальнем «эмигрантском» маршруте из Европы в Австралию перевозки по воде стали окупаться гораздо хуже. Последним из больших “суперлайнеров”, осуществлявших регулярные рейсы через Атлантику оставался английский “Куин Элизабет II” 97, стр. 249].

Таким образом, сегментами рынка, где были востребованы пассажирские лайнеры остались туризм и паромные перевозки. Паромы новой постройки были быстрыми судами с развитым набором услуг на борту и в целом представляли собой небольшой плавучий развлекательный комплекс с отелем для едущих одну ночь, или около суток пассажиров. Для круизов использовались лайнеры, построенные для маршрутных перевозок. Приспособить большую часть трансокеанских лайнеров для круизов было либо технически сложно, либо нецелесообразно экономически. Удачный дизайн трансокеанского лайнера предполагал большую скорость и хорошую защищённость от штормов Северной Атлантики. Круизное судно скорее не должно быть быстрым, не должно быть шумным, напротив, должно быть экономичным и с точки зрения технологий иметь развитые системы подавления качки, а с точки зрения организации пространства иметь больше места для предоставления услуг: развлечений, питания, торговли, а также готовность к работе в тропиках и субтропиках: развитое кондиционирование, развитые террасы, открытый бассейн. Создать комфортную и просторную среду для отдыха в тропиках при этом соблюдая требования экономии топлива на судне, спроектированном из соображений скорости и защищённости в Северной Атлантике по техническим и экономическим соображениям чаще всего не было возможно. Тем не менее, среди выведенных из рейсовой эксплуатации пассажирских лайнеров, которых было значительно больше, чем требовалось круизных судов, можно было найти подходящие для приспособления суда. Новых круизных лайнеров в конце 1960-х - середине 1970-х гг не строилось именно по причине наличия на рынке большого выбора готовых судов, находившихся в отстое, не эксплуатируемых.

Таким образом, до конца 1970-х гг. в качестве круизных продолжали использоваться приспособленные для этого суда — либо те из трансокеанских лайнеров, которые имели достаточно возможностей для трансформации, либо крупные паромы типа Ro-Pax, автомобильные палубы которых легко перестраивались в общественные пространства [29, стр. 85]. Характерным примером такого приспособления является первый лайнер Кэрнивал Круизез, "Марди Гра", до того “Эмпресс оф Кэнэда” компании Кэнэндиан Пасифик (Илл. 25). В первый круиз из Майами лайнер ушёл без переделок, последовавшая перестройка свелась в основном к унификации кают - все они стали одного класса. Лайнеру на момент покупки его Кэрнивал было всего 12 лет и он был существенно моложе судов довоенной постройки, ходивших в Карибские круизы. Более экономичные машины и архитектура, допускавшая унификацию отельной части лайнера позволили эксплуатировать его в качестве круизного. Другим примером удачной адаптации к круизному плаванию является рассмотренный выше лайнер “Роттердам”. При этом приспособление парома требовало меньших усилий, сводясь к переустройству открытых пространств автомобильных трюмов в дополнительные общественные пространства - бары, казино, концертные площадки, унификация кают и базовый набор форм отдыха и развлечений на борту уже присутствовал. Но нефтяной кризис 1973-74 гг. привёл к тому, что значительная часть приспособленных судов тоже перестала быть рентабельной. Таким образом, к 1980-м гг круизный лайнер как правило уже не мог быть переделкой трансокеанского лайнера, требовались новые решения.

Большинство ключевых для современного рынка морских круизов компаний возникли на рубеже 1960-х — 70-х гг. В их числе три крупнейших корпорации, Кэрнивал, Роял Карибеан и Норвиджиан Круиз Лайнс (NCL), в совокупности контролирующие на настоящий момент до 90 процентов рынка. Стратегии этих компаний несколько отличались, но все они были ориентированы на привлечение нового потребителя. Для этого требовались новые сценарии использования судов и новый их дизайн. Прежде всего, считавшееся в 1970-х оптимальным водоизмещение круизного судна в пределах

25 тысяч тонн позволяло разместить лишь около 800 пассажиров и ограничивало набор возможных занятий на борту относительно узким базовым списком. Именно таким был упомянутый выше первый лайнер Кэрнивал, "Марди Гра", который сел в начале своей круизной карьеры на мель прямо у порта Майами [56, стр. 342], для которого он оказался при своих небольших по современным представлениям размерениях слишком большим судном. Этот случай демонстрирует прежде всего отсутствие инфраструктуры для больших круизных судов в середине 1970-х гг. Близкие к "Марди Гра" размерения имел купленный Кэрнивал в 1975 “Кэрнивале” (бывшая “Эмпресс оф Бриттен” той же Кэнэдиан Пасифик). Хотя руководство Кэрнивал с самого начала работы компании делало акцент на том, что в круизе важны не порты назначения, а удовольствие от времени, проведённого на борту, и спрос на их круизы был высок, размерения судов не оставляли возможностей для развития. Ситуация у других операторов была схожей. Началом изменений стало принятое в 1979 г решение Норвиджиан Круиз Лайнс выкупить и перестроить поставленный из-за экономической неэффективности линейных перевозок пассажиров к стенке лайнер “Франс”. Перестроенный и переименованный в “Норвей” лайнер принимал на борт почти 2000 пассажиров и предлагал гораздо более широкий чем обычно набор развлечений (разнообразные варианты кухни, бассейны, шоу) за счёт огромного на 1980 г. для круизного лайнера размера (при длине в 315 м он оставался самым длинным круизным лайнером до 2004 года) (Илл. 26).

Коммерческий успех NCL заставил конкурентов предпринимать аналогичные шаги. В 1984 г. был введён в строй лайнер “Ройял Принсес” для Принсес Круизез (Илл. 27), в 1985 г. Holiday для компании Кэрнивал. При водоизмещении в 45000 т эти лайнеры также позволили разнообразить активность на борту и брали уже около 1500 пассажиров, вдвое больше против среднего приспособленного для круизов судна ранней постройки.

Перенос машинного отделения ближе к корме стал нормой, первые корабли сразу спроектированные для круизов (Норвиджиан Круиз Лайнз) несли каюты в носовой и средней части корпуса, а корма, более шумная из-за

машинного отделения, отдавалась под общественные пространства (в приспособленных норвежцами паромах кормовая часть автомобильной палубы была перестроена в высокий киноконцертный зал).

Круизные лайнеры начиная с середины 1980-х гг непрерывно росли в размерах. При этом кроме роста размерений судов играли свою роль и новые технологии материалов: использование композитов и алюминия в надстройках сделало конструкции легче и позволило увеличить количество палуб, “этажность” надстройки, что в свою очередь привело к опережающему росту высоты надстроек. Этот рост был требованием экономики: логика экономии масштаба требовала максимально возможного количества пассажиров на судне для его коммерческого успеха. “Соверен оф зе Сиз" компании Роял Карибеан, спущенный на воду в 1988 г имеет тоннаж 73000 Т и пассажировместимость 2850 чел, а “Хэрмони оф зе Сиз” той же компании, спущенный в 2015 г - 227000 Т и 6780 чел. Таким образом, выросла пассажировместимость, но сохранился, даже чуть подрос тоннаж, приходящийся на одного пассажира (следовательно не уменьшились площадь помещений и объём на одного пассажира). Так, у ранних лайнеров специальной постройки тоннаж на человека равнялся примерно 30 т/чел, то у “Хэрмони оф зе Сиз”- около 33 т/чел. Укрупнение круизных лайнеров имело прежде всего экономические причины - большой размер делал выгодным разнообразие услуг на борту, а это разнообразие позволяло привлечь ранее неохваченные категории потенциальных путешественников За 2000-е гг круизные лайнеры получили значительное количество новых вариантов развлечений и организации отдыха пассажиров. Речь идёт как о разнообразии питания на борту, так и о спортивных активностях (баскетбольные площадки, теннисные корты, бассейны, скалодромы).

Большой размер вызвал к жизни ряд проблем. Большая ширина корпуса - до 60 метров - привела к тому, что обеспечить все каюты видом на море оказалось технически невозможно. Отчасти проблема была решена с помощью смены пространственной структуры надстройки - с рубежа 1980-х - 90-х гг она получила внутренний двор - атриум, куда выходят окна части кают. С 1988 года пошли в серию заказанные Роял Карибеан круизные лайнеры класса “Соверен”,

сравнимые с “Норвей” по водоизмещению и берущие на борт более 2000 пассажиров. Именно на этих судах функциональное зонирование приняло современный вид: атриум с торговыми и развлекательными объектами, окружённый многопалубной надстройкой, минимум кают без естественного освещения (иллюминаторы либо в сторону океана, либо в сторону атриума). Таким образом обеспечена их инсоляция и вентиляция. Часть наиболее дешёвых кают на самых крупных современных лайнерах не примыкают ни к наружным стенам, ни к стенам атриума и не имеют иллюминатора - в таких каютах применяется технология виртуального балкона - изображение с камер снаружи транслируется на экран в каюте.

Огромная высота новых лайнеров - до 72 метров у Oasis-класса (Илл. 28) - привела к невозможности проходить под всеми имеющимися в мире мостами (в результате, например, в Сиднее пришлось строить новый круизный терминал, старый был за знаменитым мостом и современные лайнеры не могут туда зайти). Не менее важно, что пассажир на таких судах находится очень далеко от воды, проводя практически весь отдых на высоте в несколько десятков метров. Частично это компенсируется широким применением сплошного стекления - фактически каюты открываются к океану, пусть и на большой высоте. Современные технологии изготовления стойких к ударному воздействию и погодным условиям стёкол позволяют решить эту задачу. Но нахождение в каюте не является основным видом времяпрепровождения пассажира. Среда и распорядок дня в пределах массового круизного лайнера организованы исходя из того, что основные активности на борту - потребление специально созданных для пассажира продуктов индустрии развлечений. Расширенные возможности для любования видами - капсулы на специальных консолях, панорамные окна в кафе и ресторанах, подводные иллюминаторы создают возможность смотреть на море с разных ракурсов почти непрерывно, но эти способы носят характер аттракционов, составляя органическую часть общей картины “потребительского рая” на борту. Изолированный от океана центральный атриум, где локализована большая часть развлекательных активностей, торговля, общественное питание позволяет сосредоточить

внимание пассажиров именно на потреблении, уводя общение с природой на второй план [31, стр. 2].

В наиболее крупных судах 2020-х гг постройки конфигурация надстройки усложняется. Надстройка может отступать внутрь от бортов судна, формируя обходную галерею, имитирующую прогулочную набережную. При этом часть торгово-развлекательных объектов выносится на такую галерею. Большая длина атриума на этих судах компенсируется базиликальной архитектурой с трансептом, открывающимся остеклёнными торцами в борта надстройки. “Айкон оф зе Сиз” имеет асимметричный трансепт со сплошным остеклением на высоту трёх палуб (Илл. 29). Дальнейший рост размерений и пассажировместимости массового круизного лайнера может привести к дальнейшему усложнению этой архитектуры, атриумов может стать более одного (или, иными словами, базилика надстройки может приобрести более одного нефа).

1.5. Тенденции в сегменте средних и малых круизных судов.

Рынок небольших судов для круизов также не исчезал в течение всего XX века. Изначальная тенденция в организации круиза, доминировавшая до появления на этом рынке современных, рассчитанных на массового потребителя лайнеров может быть описана как премиальный сегмент: большое количество обслуги на небольшое количество гостей, гибкость графика путешествия, эксклюзивный, роскошный характер отделки и форм отдыха на борту. При этом относительно компактные размеры и малое число палуб позволяют гостям быть ближе к воде, чем это могло бы быть на современном круизном многопалубном теплоходе.

Позиционирование круизного лайнера как яхты является традиционным, оно подчёркивает не только неформальный характер отдыха на борту, но и генетическое родство архитектурных решений с суперъяхтами, проявившееся уже в первых круизных судах специальной постройки.

Значительное число судов, классифицировавшихся, как суперъяхты уже в межвоенное время сдавались в чартер (аренду) для такого рода круизов. Характерным примером зыбкости границы между суперъяхтой и небольшим

круизным судном является перестройка яхты "Корсар IV" в круизный лайнер, упомянутая выше. Значительно выросший с 1980-х гг рынок больших чартерных яхт фактически находится в той же рыночной нише, что и малые круизные суда. Доступные для аренды яхты длиной свыше 100 м. по набору функций и характеру отдыха на борту не отличаются от круизных лайнеров. Международные стандарты, такие как Ллойд, констатируя это сходство функций и сценариев использования, специально вводят понятие “коммерческая яхта” – если для частной большой яхты (как правило, от 24 м длины по ватерлинии) требуются только сертификаты о соответствии экологическим стандартам конвенции MARPOL, то для таких же коммерческих яхт требуется соответствие тем же требованиям конвенций по безопасности судоходства (SOLAS и др.), что и для круизного лайнера.

Рост в последней четверти XX в. интереса к поездкам в нетронутые места, проявившегося ещё в XIX в., привёл к формированию отдельного типа судов для экспедиционного туризма. (Илл. 30). Основными районами для такого плавания являются Арктика и Антарктика. Только за первое десятилетие XXI века количество пассажиров круизов в Антарктику выросло больше чем втрое [48, стр. 337]. Особенности климата этих районов плавания и, как следствие, пользовательский сценарий [82, стр. 108-109] отражаются в экстерьере таких судов - повышенная защищённость и мореходность, ограниченное количество открытых палуб, прогулочные палубы как правило имеют панорамное остекление, форма корпуса и его прочностные характеристики соответствуют ледовому классу, часто на борту кроме спасательных шлюпок и плотов есть специальные плавсредства для высадки пассажиров на неподготовленный берег, суда спроектированы для долгого автономного плавания. В отдельную группу можно выделить строящиеся с последней четверти XX в. экспедиционные круизные суда для отдалённых районов Полинезии - здесь нет требования ледового класса и защиты от холода, архитектура надстройки рассчитана на защиту от солнца, а условия района плавания позволяют экспериментировать с двухкорпусной архитектурой. При этом по прежнему предусмотрена высадка на неподготовленный берег и большой запас автономии. Как пишет компания

Понант в своём буклете:"…от Антарктики до Папуа Понант доставит своих гостей настолько близко к чистой природе и древним культурам насколько это возможно" [101, стр. 2]

Современный интерес к экологии и близости к природе выразился также в развитии ниши круизов под парусом. Здесь можно выделить два типа сценариев и соответствующей архитектуры судна. Во первых, это традиционные типы судов. Удачным примером является индонезийские финиси, изначально грузовые двухмачтовые парусники, последние 20 лет активно используемые для туристических целей. Традиционный корпус и парусное вооружение сочетаются с современным оснащением кают и оборудованием для дайвинга. Тут можно отметить прямую параллель с курортными отелями в том же субэкваториальном поясе, сочетающими стилистику традиционной местной архитектуры с современными требованиями к комфорту. Традиционные европейские парусники также используются как круизные суда в Средиземном и Карибском морях. Второй тип круизных парусников - современные суда с парусным вооружением. Типичным можно назвать флот Винд Стар Круизез из трёх современных парусников со стальным корпусом и стаксельным парусным вооружением, не требующим большой команды (Илл. 31). Узнаваемый тип «белого круизного парохода» с клипперным носом отсылает как к парусникам XIX в, так и к ранним круизным судам. Масштаб также близок к судам начала XX в, парусники Wind Star берут на борт от 150 до 300 пассажиров [102], таким образом характер отдыха принципиально отличается от большого круизного лайнера. Тишина и чистота в сочетании с близостью к воде - главные характеристики такого круиза.

В целом, если в массовом сегменте складывается типовая архитектура круизного лайнера, то в сегменте малых и средних круизных судов можно видеть разноообразие пользовательских сценариев и разнообразие архитектурных решений. При этом относительно небольшие размерения и пассажировместимость судна не говорят о занимаемой им нише, если лайнеры рассчитанные на 3000 пассажиров и более принадлежат исключительно к мейнстримному типу туристического продукта, то вместимость в несколько

сотен пассажиров свойственна как сегменту люкс, так и экспедиционным круизным судам, и парусникам [62, стр. 288].

Анализ статистически обработанных данных о построенных в 2020-2026 гг. круизных лайнерах основных пароходных компаний также показывает принципиальное отличие современных малых нишевых судов от массового круизного лайнера (таблица 1 Типология круизных судов). Средняя пассажировместимость массовых лайнеров составляет 6200 пассажиров, сегмента люкс 515, экспедиционных 334 пассажира. Характеризующие комфорт на борту показатели - тоннаж на одного пассажира (говорящий о комфорте размещения) и соотношение численности пассажиров и команды (коррелирующие с уровнем сервиса на борту) составляют округлённо для лайнеров люксового сегмента 100 тонн/пассажира и 3 пассажира на 2 членов команды, у экспедиционных лайнеров 70 тонн/пассажира и 3 пассажира на 2 членов команды, у массовых 30 тонн/пассажира и 7 пассажиров на 2 членов команды. Малые круизные суда по сравнению с массовыми имеют в 15-20 раз меньшую пассажировместимость и в 2-3 раза более просторны при заметно лучшей обеспеченностью пассажира обслуживающим персоналом.

Выводы по главе 1.

Несмотря на то, что современный круизный отдых и соответствующий тип судна формируются лишь в последней четверти XX века, с последней четверти XIX в. практикуется отдых в форме морского путешествия, а с начала XX века строятся единичные специализированные суда для такого отдыха. Предпосылкой к этому было интенсивное развитие в течение XIX в. трансокеанского регулярного пассажирского сообщения на изобретённых в первой половине этого столетия пароходах с композитным, а затем цельнометаллическим корпусом. Эволюция этих судов была обусловлена техническим прогрессом и спросом на быстрые перевозки через океан: от больших относительно общего размера судна паровых машин и угольных бункеров, сохраняющихся мачт с парусами, гребных колёс в экстерьере судна ко всё большей компактности машинных отделений, ликвидации колёс и мачт при замене движителя на архимедов винт и, с ростом высоты надводного борта

выше крупных волн, к появлению развитой надстройки.

К концу XIX в. сложилась архитектура большого трансокеанского лайнера, медленно эволюционировавшая до 1930-х годов. Это крупное судно, с массивным и способным выдерживать штормовые волны корпусом, обеспечивающее безопасный переход из порта в порт с соблюдением расписания и за сроки от недели и меньше (трансатлантический переход) до нескольких недель (маршрут из Европы в Австралию). Развитая многопалубная надстройка вмещает общественные пространства первого и частично второго, а также отельную часть первого класса. Высокий борт и развитая надстройка создают условия для комфортного нахождения на открытом воздухе, большие размеры уменьшают влияние качки. Это сочетание комфорта и безопасности придаёт путешествию первым и вторым классом на таких лайнерах свойства отдыха, в отличие от утомительного и опасного перехода через океан на небольших паровых и парусных судах в первой половине XIX в. Лайнер становится для первого и второго классов плавучей гостиницей, перевозящей пассажиров через океан в комфорте, сравнимом с сухопутным отелем.

Принципиально разный пользовательский сценарий для пассажиров разных классов отражается в разной пространственной организации обитаемых пространств трансокеанского лайнера. Пассажиры третьего класса являются представителями социально незащищённых и малообеспеченных слоёв общества и эмигрируют из Европы. Помещения третьего класса, пустующие на обратном маршруте занимают малую часть полезного объёма судна в наименее комфортных местах, размещение казарменное, комфорт минимален. Пассажиры второго класса, в основной своей массе госслужащие, едущие по служебной необходимости получают по мере развития технических возможностей судостроения комфорт, сравнимый с поездками в стране пребывания - каютное размещение, возможности для отдыха и прогулок на открытом воздухе. Помещения пассажиров первого класса, принадлежащих к обеспеченным слоям общества по мере развития технических возможностей эволюционируют от каютного размещения с минимумом удобств в начале века к размещению, обеспечивающему весь основной набор привычных на берегу удобств,

способов проведения времени, питания, отдыха, социальной активности.

В период, с начала XX века и до остановки гражданского судоходства с началом Первой Мировой Войны были построены первые специализированные суда для круизов, отличающихся по размерениям и стилистике от крупных трансокеанских лайнеров, но близкие суперъяхтам, с открытой вовне архитектурой надстроек. Круизный туризм этого периода - элитарный отдых узкой прослойки очень обеспеченных людей. С точки зрения пользовательского сценария это длительное, от двух недель и более, путешествие с рекреационными целями. Дополнительным сценарным фактором является подражательный характер потребления - пассажиры раннего круизного лайнера получали те же впечатления, что и относившиеся к более высоким слоям общества владельцы частных суперъяхт. Малое количество судов и высокое качество их отделки адекватно количеству и составу потребителей этой услуги. Эти суда по функциональным возможностям и по пользовательскому сценарию аналогичны современным малым круизным лайнерам и их формообразование, следуя за функцией, строится в той же логике: круизный лайнер равен круизной яхте, если район плавания благоприятен по погодным условиям (Средиземное море как наиболее заметный пример), или судну для неблагоприятного климата и штормовой погоды, если плавание осуществляется севернее (характерный пример - круиз во фьорды Новегии).

В то же время, сформировавшийся к 1920-м гг. тип трансатлантического лайнера ввёл более высокие стандарты рекреационных услуг и комфорта на борту, придал свойства круизного отдыха любому океанскому путешествию первым и вторым классом и позднее стал одним из источников архитектуры современных круизных судов, прежде всего массовых. Интерьерные объёмно-планировочные решения таких лайнеров подчинены задачам ограждения пассажира от неблагоприятных условий внешней, враждебной морской среды (главным образом Северной Атлантики) с одной стороны и последовательному физическому разделению, зонированию разных классов пассажиров. К 1930-м гг. границы между классами начинают становиться проницаемыми, но в полной мере не уходят. Планировки отельной части первого и второго класса как

правило сложные и подчинены идее необходимости разнообразия типов кают и максимального количества кают с естественным светом в ущерб удобству планировочного решения каюты. Третий класс затеснён и некомфортен до начала XX века и приобретает функциональный и эргономичный характер только в течение 1920-х гг. В прямой связи с изменением пользовательских сценариев. Прекращение массовой трансатлантической миграции исключило сценарий поездки в один конец в минимально комфортных условиях. Трансатлантические туристы из возникшего в первой трети XX в. и бурно растущего среднего класса при меньшей по сравнению с миграционным потоком начала века численности имели большую платёжеспособность и создали спрос на комфортные каюты третьего класса. Сохраняющаяся закрытая, развёрнутая внутрь организация обитаемых пространств корабля компенсируется дружелюбием и разнообразием интерьерных решений, а также широким набором возможной активности на борту, включая покупки, занятия спортом, зрелища (кино, театр). В силу возросшего комфорта самого путешествия для всех классов пассажиров пребывание на лайнере рассматривается туристами этого периода как часть их программы отдыха. Выросшая за период «сухого закона» в США культура краткосрочных «пьяных круизов» на простаивающих из-за депрессии лайнерах ещё более демократизировала отдых на воде, разрушив ранее прочную ассоциацию такого отдыха с высокой ценой. Крупные, особенно флагманские лайнеры межвоенного периода рассматриваются как объект национального престижа, поэтому строятся с применением наиболее передовых технических решений.

Начиная с 1950-х гг. круиз - самостоятельный вид отдыха, набирающий популярность и, на фоне вытеснения судов самолётами на трансокеанских маршрутах к 1970-80 гг фактически единственная форма массового пассажирского морского транспорта. Этот период характеризуется некоторой стабилизацией размера судов и их архитектуры, под нужды круизов в основном переделываются существующие трансокеанские лайнеры и, позднее, пассажирские паромы, нового строительства с 1960-х по 1980-е гг практически не ведётся. В целом, архитектура судов неизменна с предыдущего периода,

главное изменение заключается в отказе от физического разделения пассажиров разных классов. В этот период окончательно складывается образ беззаботного «большого белого парохода», который по сию пору является визитной карточкой культуры круизного отдыха. При этом эффективность использования таких судов была снижена несоответствием между объёмно-пространственной структурой судна, предназначенного для быстрых переходов в неблагоприятных условиях с одной стороны и с другой стороны - круизным сценарием, требующим не скорости, а максимально удобного размещения, возможности комфортного пребывания на свежем воздухе, разнообразия активностей на борту. Морские паромы с открытыми пространствами автомобильных палуб имели больше возможностей для перестройки и приспособления внутренних обитаемых пространств под новый сценарий использования.

Современный этап начинается с 1990-х гг. С одной стороны, это период, когда активно строятся новые суда, заложенные именно как круизные. Они рассчитаны на консервативный в своих потребительских привычках средний класс и строятся в логике экономии масштаба, позволяющей дать пассажиру на борту привычное по сухопутному отдыху разнообразие форм досуга. Их размер и количество палуб растёт. Возникает современная архитектура надстройки крупного круизного лайнера с многофункциональным атриумом в середине. С другой стороны, в развитии круизных судов этого периода наблюдается развилка. Наряду с основным типом круизного судна, сформированного как крупный плавучий пляжный отель, рассчитанный на массового потребителя, мы видим растущее разнообразие типов судов меньших размерений и развитие элитных и просто узкоспециализированных ниш как результат растущего разнообразия пользовательских сценариев. Основой потребительской аудитории такого типа судов является часть более динамичных путешественников из среднего класса с более активной позицией в отношении получения новых знаний и впечатлений, культурного и экологического, природного характера. Строятся новые небольшие суда для элитного туризма, как релаксирующего, для спа- и веллнесс отдыха, так и экспедиционные, появившиеся на волне интереса к экстремальным видам туризма и нестандартным туристическим

маршрутам. Архитектура этих малых круизных судов остаётся в рамках традиционного подхода к судостроению, надстройка не гипертрофирована, мореходность этих судов высока и их объёмно-пространственные решения не являются повторением сухопутной отельной архитектуры.

Этот период диверсификации, вызванной экологической сознательностью и нежеланием пассивного отдыха длится с начала XXI века по настоящее время и будет определять новый дизайн круизных судов в обозримом будущем. Такой рост разнообразия коррелирует с общемировой тенденцией большей персонализации пользовательского опыта, более гибкого учёта предпочтений малых групп.

Глава 2. Стиль и образ морского круизного лайнера.

2.1. Социодемографические характеристики и пользовательские предпочтения круизных пассажиров.

Эволюция объёмно-пространственных решений круизных судов шёл одновременно с изменениями в социальной структуре и демографии путешественников. Пассажиры круизного лайнера начала XX века - социально однородная среда представителей т. н. высшего общества, тех, кто ездил первым классом на океанском лайнере. Первый круиз ХАПАГ на лайнере "Августа Виктория" собрал исключительно таких пассажиров [44, стр 15.]. Для такой же целевой аудитории предназначались и ранние круизные лайнеры специальной постройки. Эта социальная однородность в сочетании со строго установленными нормами поведения, представлениями о соответствующих положению в обществе активностях, вкусах и круге интересов позволяла в небольшом относительно современных круизных судов пространстве обеспечить достаточный для комфортного времяпрепровождения набор услуг и сервисов. Общепринятый набор кулинарных стандартов и малое количество пассажиров позволяли обходиться одной кухней, дававшей возможность удовлетворить индивидуальные запросы пассажиров. Основным элементом досуга на борту было общение, а развлечение своими силами было в начале XX века принятой в верхних слоях общества практикой. Этот подход не требует сложной инфраструктуры. Пассажир такого судна вовлечён в общие занятия, вплоть до издания общей газеты. Активности на борту включали совместные игры (от карт до шаффлборда), библиотеку, актуально при практически поголовном владении инструментом было наличие фортепиано. Из современных на тот момент высоких технологий можно отметить оборудование для фотографии. Главным запросом такого рода пользователя было качество услуги в большей степени, чем разнообразие. Под качеством тут подразумевается как характер планировочных и декоративных решений, так и собственно качество сервисов, выше, а не ниже повседневно привычного этим пассажирам.

Межвоенные трансатлантические рейсы крупных лайнеров с т. н. туристическим классом обозначили первую крупную социальную и демографическую перемену - в Европу в туры ездили представители формировавшегося среднего класса, в том числе молодые. Ещё более демократичными и широко охватывавшими разные возрастные группы стали одно-двух-трёх дневные «пьяные круизы» и азартные игры на борту лайнеров в открытом море времени сухого закона в США. Таким образом, межвоенный период характеризовался значительной демократизацией круизного отдыха за счёт новых его типов. Эта демократизация сопровождается сменой модели поведения пассажира на борту на более индивидуалистичную, с меньшим прямым взаимодействием пассажиров между собой. В случае коротких выходов в море для азартных игр и легального употребления алкоголя роль пассажира не активна, он становится в первую очередь потребителем развлекательных услуг. Также изменяется и форма, в которой присутствуют элементы “шикарной жизни”: это прежде всего декораторские решения интерьеров, а приходящаяся на одного пассажира площадь и уровень обслуживания соответствуют вкусам и интересам основного потребителя таких туров, представителя американского среднего класса. Этой же тенденцией определяется пользовательский опыт туристического класса на трансатлантических лайнерах, размеры которых позволяли иметь на борту широкий по меркам межвоенного времени набор сервисов - от торговых галерей и до кинозала. Пассажиры туристического класса, едущие в Европу в 1920-х - 30-х гг.также прежде всего потребители развлечений. При этом круиз как таковой, в отличие от маршрутной поездки на лайнере и короткой поездки выходного дня, остаётся дорогим продуктом и сохраняется социальная и демографическая картина более раннего периода; это ведёт к сохранению основных характеристик стиля жизни в круизе, такие её черты как формальный дресс-код и активное взаимодействие пассажиров неизменны, социальные эксперименты немецкой организации “Сила через радость” 1930-х гг. по организации массово доступных круизных поездок остаются единичным явлением. Этот же элитарный, хотя и постепенно размывающийся, характер такого отдыха сохраняется в 1950-х - 70-х гг.

Основной демографической тенденцией второй половины XX века является старение круизных пассажиров. Круиз в это время - форма отдыха пенсионеров среднего класса, главным образом из США, попытки рекламировать круизы как молодёжное занятие в 1980-х гг. не имеют статистически значимого эффекта. Подавляющее большинство пассажиров первых рейсов Ройял Кариббеан и Кэрнивал в начале 1970-х были старше 55 лет, то есть родились около 1920 года или раньше [46 стр. 120]. Инерция вкусов этого поколения формировала музыкальную, визуальную и кулинарную культуру на борту круизных лайнеров 1970-х. При этом круизная индустрия в период с 1980 и до пандемии короновируса в 2020 году росла на 7% в год, вовлекая всё большее количество новых пассажиров [38, стр. 1]. Резкий сдвиг в сторону омоложения наблюдается с начала 2000-х гг. Эволюцию демографии круизного путешественника за последние 25-30 лет хорошо показывает статистика Международной Ассоциации Круизных Линий (CLIA). Так, за 20 лет с 2004 по 2024 г. медианный возраст пассажиров круизных линий снизился с примерно 52 до примерно 46 лет [36, стр. 9], [35, стр. 9]. Такое снижение подразумевает большее демографическое разнообразие, что подтверждает статистика Международной Ассоциации Круизных Линий. Так, круиз по статистическому отчёту за январь 2017 г является наиболее предпочтительным типом отдыха у всех возрастных групп, с наибольшим перевесом для отдыхающих 1965-1980 и 1981-2000 гг рождения, став в этих возрастных группах популярнее, чем в традиционно считающихся целевой аудиторией круизной индустрии более старших возрастных группах 1945-64 гг и до 1945 г рождения. На значительное снижение среднего возраста повлиял также опережающий рост количества пассажиров с детьми - как следствие стали актуальны круизы без детей на борту, а на круизах, где разрешено путешествие с детьми появились зоны для детской активности.

Важным фактором является разница в пользовательских предпочтений разных возрастных когорт. Статистические данные говорят об очень высоком среднем возрасте пассажиров в экспедиционных круизах, на 2024 год в карибских круизах средний возраст пассажира составил 43 года, а в

экспедиционных круизах 59 лет [33, стр. 5]. Можно констатировать, что желание общения с незатронутой человеческой деятельностью природой в этом случае оказывается более существенным фактором пользовательских предпочтений, чем экстремальный и требующий физических усилий характер такого путешествия.

Зависимость принимаемых решений при выборе туристического продукта от национальной культуры показана в работе Коррейа и др. [39, стр. 443]. При этом национальные предпочтения существенно влияют на архитектурные решения и дизайн круизного лайнера, так, суда для китайского рынка середины 2010-х гг имели меньше открытых палуб, спортивных площадок, бассейнов, но больше торговых площадей, а в планировочных решениях ресторанов было много столов для большой компании [47, стр. 570]. Демографические характеристики пассажиров также зависят от региона - в среднем за 2024 г. возраст пассажиров из Северной Америки и Западной Европы 46 и 48 лет, из Восточной Европы 43 и с Ближнего Востока - 40 лет, из Латинской Америки - 45 лет, из Южной и Юго-Восточной Азии - 49 лет [34, стр. 26]. Пассажиры из Восточной Европы и с Ближнего Востока заметно моложе среднего. Это различие в среднем возрасте остаётся на этом же уровне для круизов экспедиционного характера. Данные 2018 года о половозрастной структуре китайских пассажиров на антарктических круизах показывают средний возраст пассажира 52 года, на 10 лет ниже среднего в экспедиционных круизах на 2021 год в целом (это же исследование показывает снижение медианного возраста этих пассажиров на 10 лет с 1995 по 2018 годы) [32, стр. 203]. Россия ближе по демографическим характеристикам пассажиров к Восточной Европе и Ближнему Востоку, так по данным исследования, проведённого в Национальном парке “Русская Арктика” типичный арктический турист - это “мужчина от 35 лет до 55 лет, с высоким уровнем дохода, путешествующий с коллегами/друзьями, готовый потратить на двухнедельное путешествие в высокие широты сумму от 500 тыс. руб. до 1 млн, интересующийся арктической природой и историей” [3, стр. 161].

Значительная часть пассажиров круизных судов принадлежит к старшим

возрастным когортам, несмотря на снижение среднего возраста. Эта особенность оказывает влияние на формирование среды круизного лайнера в нескольких аспектах. Во-первых, среди пассажиров старших возрастов значительное число - маломобильны. Интерьерные решения это должны с необходимостью учитывать и на современных круизных судах такие решения уже применяются [14, стр. 148]. Это касается как решений отельной части судна: ширины коридоров, отсутствия ступеней, планировочных решений номеров, обеспечивающих доступность для маломобильных категорий пассажиров; так и решений рекреационной части, коммуникаций между палубами, входных зон, где также предусмотрены решения, облегчающие доступность маломобильных туристов. Во-вторых, вкусовые, эстетические предпочтения пассажиров, родившихся в середине XX века и ранее отличаются от предпочтений младших возрастов. Историческая стилизация и более традиционные колористические решения (белый, голубой, дерево) также апеллируют прежде всего к эстетическим предпочтениям этой группы.

В целом социодемографические характеристики круизных пассажиров эволюционировали в сторону очень большого разнообразия. “Современный круизный рынок обслуживает все типы запросов, возрастов и покупательной способности” [22, стр. 29]. При этом различные социодемографические группы по-разному расставляют приоритеты, так, согласно статистическому исследованию на 2014 год качества общественных пространств на первом месте для одиноких круизных пассажиров, питание на борту для семейных, цена тура - для старших возрастов и новобрачных [25, стр. 28]. Демографическое разнообразие массовых круизных пассажиров требует соответствующего разнообразия предлагаемых на борту рекреационных и развлекательных услуг. Такое разнообразие экономически целесообразно только при большой пассажировместимости, в этом случае каждая из разнообразных типов сервисов имеет достаточное для окупаемости количество потребителей. Таким образом, растущее демографическое разнообразие круизных пассажиров стимулирует дальнейший рост размеров массовых круизных лайнеров и ведёт к большей эклектичности их интерьерных решений.

2.2. Ар Деко и Стримлайн в дизайне океанских лайнеров межвоенного периода.

Смена отношения к большому океанскому лайнеру в 1920-х - 30-х гг. и его восприятие как витрины достижений построившей его страны привели не только к изменениям в комфорте пребывания пассажира. Фактически, скоростной трансокеанский лайнер был объектом национального престижа, перестав быть частным делом пароходной компании. Индустриально развитые страны стимулировали и в определённой мере дотировали такое строительство. Высокоэффективные энергетические установки, высокий уровень комфорта по сравнению даже с наземными отелями, сочетались с введением новой эстетики, соответствия которой для новых судов - символов новой эпохи требовало и общество и правительства. Межвоенный период характеризуется культом скорости, выражавшемся как в аэродинамической эстетике Стримлайна, так и в художественных течениях этого времени, таких, как Футуризм или итальянская Авиаживопись. Динамичность силуэтов новых лайнеров, воспринимавшихся символом нового, динамичного времени была одной из целей судовых архитекторов этого периода. Эта динамика с начала 1930-х гг. очевидно становится всё более выраженной в силуэтах строившихся судов, вне зависимости от страны постройки. Лёгкость и динамика очевидны в архитектуре французских (“Нормандия”), английских (“Куин Элизабет”), немецких (“Europa”) лайнеров этого времени. (Илл. 32) Динамические элементы в решении экстерьера судов этого периода не являются исключительно следствием требований функциональности. Так, третья дымовая труба на лайнере “Нормандия” добавлена исключительно из соображений гармонизации внешнего вида и не несёт функций отвода выхлопных газов.

Важным источником перемен в эстетике новых судов стал человеческий фактор. До Первой мировой войны выбор стилистики был исключительным делом пароходной компании и как правило эстетика определялась личными предпочтениями принимавшего решения руководителя. В основном эти решения были скорее консервативными в соответствии с личными вкусами

решавшего, профессиональные архитекторы и декораторы не приглашались, внутренняя отделка была спроектирована и выполнена мастерскими верфей. В интерьерных решениях этих судов практически не присутствует модный в начале XX века Модерн и национальный романтизм, они решены в рамках поздней эклектики. Только в 1910-х гг. такие лайнеры, как “Titanic” имеют в решениях интерьеров черты Модерна.

Перемена общественного отношения к океанскому лайнеру вызвала интерес к эстетической части его проектных решений. Приглашение профессиональных архитектурных и декораторских бюро для решения интерьеров приводят к тому, что Ар Деко внедряется на пассажирских трансокеанских лайнерах одновременно с наземной архитектурой. Даже на реконструированном в самом начале 20-х гг. “Левиафане” интерьеры перестроены в стиле раннего Ар Деко [70, стр. 68]. Отделке и украшению уделялось внимание художественного и архитектурного сообщества, традиционные для пароходных компаний попытки выбирать проектировщика исходя из “вкусов жены владельца” вызывали критику, то, как будет выглядеть лайнер внутри и снаружи считалось вопросом общественной значимости. Декоративные и художественные решения интерьеров таких лайнеров, как “ Нормандия” (Илл. 33) и “Куин Мери” (Илл. 34) современны по меркам своего времени и не только не отстают от наземных тенденций, но в какой-то мере их опережают и формируют. Важным индикатором такого влияния может служить введение Ле Корбюзье эстетики океанского лайнера в свои проекты, такие, как Вилла Савой и отсылки Корбюзье к функционированию лайнера как целого в его теоретических работах. Структурно и в эстетике экстерьера трансокеанский лайнер может считаться конструктивизмом до конструктивизма, аналогично “Хрустальному дворцу” Пакстона, поэтому стилистика Ар Деко органична для лайнеров 1930-х как и раннее её принятие.

Принимая во внимание сложившуюся ещё на рубеже XIX-XX вв. идею о лайнере как плавучем отеле легко можно объяснить параллелизм решений в стилистике Ар Деко на берегу и на борту пассажирского судна. Интерьеры кают

первого класса и близких по уровню предоставляемых услуг отелей очень похожи, это сходство основано не просто на следовании общей моде, но и на личностных факторах, дизайнеры судовых интерьеров в 1920-30х гг. как правило имели опыт проектирования отелей. Учитывая сменившийся в межвоенный период социальный портрет менее обеспеченного пассажира, представлявшего теперь средний класс, чаще всего американский, интерьеры туристического класса закономерно приобретают черты функционально и просто спроектированного американского отеля невысокой классности или дорожного мотеля. Лайнеры первого десятилетия XX в. с точки зрения зонирования представляли собой два варианта гостиницы - элитную и просто хорошую, решённые в старомодной на тот момент эклектичной необарочной, неоготической или неоклассицистической стилистике, а также ночлежный дом для пассажиров третьего класса. Лайнеры межвоенного периода имеют черты двух гостиниц под одной крышей и со значительной частью доступных пассажирам обоих классов общественных пространств и услуг на борту. Отмеченная выше демократизация путешествия на борту лайнера таким образом согласуется по времени с соответствием дизайнерских решений и общественного представления об эстетике в период Ар Деко и Модернизма.

При этом эволюция “сухопутного” Ар Деко в сторону стримлайна практически не находит отражения в судовой архитектуре. “Принцесса Анна “ по дизайну Раймонда Лоуи - редкий пример умеренного стримлайна в экстерьере (Илл. 35), а более радикальные решения остались только в виде концептуальных проектов. Можно предположить, что отчасти это объясняется началом Второй мировой войны, индустрия судостроения не успела освоить новую стилистику.

При этом стилистическом сходстве отельной части лайнера и наземного отеля рассматриваемого периода велико различие с интерьерами конкурировавших с судами на трансатлантических маршрутах дирижаблей. Внутренние решения воздушных судов практически полностью лишены черт Ар Деко, но имеют выраженную модернистскую стилистику. Даже политические изменения в Германии и отторжение, которое у властей вызывал

модернизм не сменили основную стилистику интерьерных решений таких воздушных судов, как “Гинденбург” (Илл. 36). Эта устойчивая модернистская стилистика обусловлена прежде всего технологически: задача экономии веса, первоочередная для дирижабля, гораздо проще решалась именно в модернистской стилистике, лёгкие трубчатые конструкции мебели в духе Баухауза экономили вес по сравнению с модными креслами в духе Ар Деко. Таким образом, если декоративные решения отельной части лайнера и гостиницы объединяет большой стиль этого периода, то различие в стилистике лайнера и дирижабля имеет прежде всего технологические причины.

Межвоенный период не только сформировал современную процедуру проектирования судовых пространств с привлечением сухопутных архитекторов и специалистов по дизайну интерьеров, но и оформил в массовом сознании образ круизного отдыха, создал общепринятый образ лайнера, эксплуатируемый круизной индустрией до настоящего времени.

2.3. Эволюция образа экстерьера массового морского круизного судна.

Экстерьерные решения круизного лайнера с момента появления этого типа судов формируются прежде всего условиями окружающей среды и вытекающими из них техническими требованиями. Тем не менее, определённая эволюция образного решения может быть прослежена. Изменения в формообразовании и одновременно изменения в общественном восприятии несомненно ведут к переменам в образе.

Архитектурные решения ранних круизных лайнеров, таких как "Кронпринцессин Виктория-Луиза", подчёркивают скорость (даже если технически судно не быстрое) и лёгкость, наклон труб и мачт, невысокая, ажурная за счёт террас обходных галерей надстройка создаёт образ изящной яхты. Элитарный характер круизного отдыха в начале XX века полностью соответствует именно такому решению, подчёркивающему не-массовый характер этого типа судов. Декоративность такой судовой архитектуры, её принципиальный отход от жёсткой утилитарности трансокеанских лайнеров вполне соответствует и идеологии господствующего в наземной архитектуре первого десятилетия XX века Ар Нуво с его орнаментальностью, живой

пластикой линий с одной стороны и подчинённостью объёмных решений планировочным с другой. На круизных лайнерах начала XX века интерьерные и планировочные решения во многом определяют экстерьер: открытый характер пассажирских палуб продиктован необходимостью впустить внутрь окружающий мир, ради созерцания которого круиз в первую очередь и осуществлялся. Эта структура отражает в целом подражательный характер потребления, присущий круизному пассажиру начала XX века, стремящемуся имитировать отдых на частной суперъяхте с её особенностями сценария.

В межвоенные десятилетия основную массу туристов перевозят крупные трансокеанские лайнеры, а трансокеанский переход для американского и европейского туриста - часть путешествия. При этом и для круизов часто используются океанские лайнеры, как это было принято ещё в XIX в. Эта архитектура радикально отличается от небольшого средиземноморского круизного судна начала XX века, при этом смена большого стиля (от Ар Нуво к Ар Деко) не является главной. Прежде всего отличия обусловлены другим пользовательским сценарием. Трансатлантический переход предполагает другую среду, штормовое и холодное море и как следствие повышенное внимание к безопасности. Плавание в океане требует более крупных судов, защищённых от воздействия непогоды, и размер в этом случае является элементом такой защиты. Пассажирские палубы находятся выше океанских волн, основные обитаемые пространства скорее изолированы от внешней среды, это даёт безопасность пассажирам, но постепенно отдаляет их от моря как такового. Смена стиля на Ар Деко и Стримлайн, культ скорости также влекли за собой более техницистскую эстетику этих новых лайнеров. Такие суда, как “Нормандия”, формируют новый стиль, являются предметом вдохновения для художников своего времени, но это суда принципиально несомасштабные человеку, уже не суда-дома, но суда-небоскрёбы. Надстройки, несколько подросшие в размерах, усложняются в носовой и кормовой оконечностях, их архитектура соответствует формально-геометрическому подходу стримлайна, эти решения отчасти носят не функциональный, но эстетический характер. Эта особенность особо подчёркивается рекламными

плакатами того времени, где высота судна намеренно утрирована, подчёркнута и искажением реальных пропорций, и выбором ракурса. В этой же эстетике строятся и ранние представители специализированных судов для массового туризма, немецкие “Роберт Лей” и “Вильгельм Густлоф”. Надо учитывать то, что стилистические требования, будучи в фокусе общественного внимания, не были для судовладельцев главными или определяющими.

Основной пользовательский сценарий для океанских судов 1930-х - 1950-х гг - всё же перевозка пассажиров, а не отдых. И формообразование основано именно на этом сценарии. Силуэт этих кораблей по прежнему стремителен, надстройка и корпус сбалансированы по массам, но это решение полностью соответствует реальной скорости судна, трансатлантические лайнеры второй половины 1930-х гг. - одни из самых быстрых судов своего времени. В то же время, эти суда предусматривают достаточный комфорт на борту для пассажиров первого, второго и туристического классов - но эта рекреационная функция вторична.

Послевоенное восстановление пассажирского флота в формообразовании продолжает тенденции предвоенного десятилетия. По прежнему туризм - только ниша в большой индустрии пассажирских перевозок, по прежнему лайнер прежде всего быстрое океанское судно, а в силу того, что технологии строительства корпусов и машин не претерпели значительных изменений, продолжают использоваться ранее найденные решения. Происходившая с 1930-х гг. демократизация отдыха на борту не приводила сама по себе к изменениям в экстерьере, ограничиваясь интерьерными решениями. Ситуация радикально меняется только в результате развития авиаперелётов и прекращения массовых океанских перевозок пассажиров. Опыт приспособления рейсовых судов для круизов выявил несоответствие архитектурных решений рассчитанных на скоростную перевозку пассажиров в условиях штормовой Северной Атлантики и требований неспешного и максимально комфортного плавания в благоприятных условиях Карибского моря и летнего Средиземноморья. В новых условиях требовались экономичность, шумоизоляция и стабилизация качки на малых скоростях, недостижимые на приспособленных лайнерах.

Организация пространства на круизном лайнере требовала унификации и упорядоченного расположения кают, изменения баланса в пользу рекреационных зон, больших открытых пространств для зрелищ. Приспособить рейсовый лайнер экономически оправданным образом для выполнения этих требований оказалось невозможным. Новое поколение больших океанских пассажирских судов строится по другим принципам и с другой архитектурой. Сравнение силуэтов ясно показывает, что за основу была взята архитектура дальнего морского парома (Илл. 37), структура автомобильных палуб которого позволяла приспособление под нужды сервисов для круизных пассажиров, а разнесённые по бортам дымовые трубы давали возможность выстроить однородное пространство от носа до кормы. Также важным моментом был становившийся к началу 1980-х гг. массовым перенос машинного отделения ближе к кормовой оконечности судна, освободивший более комфортную среднюю часть корпуса для каютного фонда.

Дальнейшая эволюция этой новой архитектуры определялась требованиями экономии масштаба и внутренней логистикой судна. За основу была взята архитектура типичного высотного пляжного отеля, с организацией планировочных решений вокруг основных логистических коридоров (Илл. 38), однородным номерным фондом и регулярной планировкой палуб-этажей, машинное отделение сдвигалось к корме, снижая вибрации и шум в каютах. Все каюты при этом должны были иметь естественное освещение (принцип AOC - all otside cabins). Этоа идеология была сформулирована для круизного лайнера главным конструктором финской компании Вяртсиля Каем Левандером в 1982 году [44, стр. 129]. Построенный Вяртсиля в том же году лайнер “Сонг оф Америка” демонстрирует основные черты такого подхода (Илл. 39).

С ростом пассажировместимости и, как необходимое следствие, ростом размерений архитектура лайнера принимает современную форму высотного линейного здания с центральным атриумом на стандартном корпусе. Это стало возможным из-за более высокого борта, поднявшего надстройку существенно выше высоты океанских волн даже в штормовых условиях и снижения крейсерской скорости таких судов. Именно с 1980-х гг. образное решение

круизного лайнера теряет связь с динамичным силуэтом трансатлантического парохода. Масса надстройки и регулярная ритмика прямоугольных балконов и окон, полностью занятый надстройкой в плане корпус делают эти суда статичными внешне (Илл. 40).

Современная туристическая индустрия - индустрия впечатлений. Продукт, который она предлагает туристу имеет нематериальную компоненту, набор ассоциаций, соответствия которому ждёт турист. Важным в этой связи является сложившийся образ круиза, набор устоявшихся штампов, которые его описывают. Соответствие компонентам этого набора достигается компаниями по разному. Одним из способов является внешнее соответствие лайнера сложившемуся образу. С этой точки зрения, показателен пример лайнеров компании Кьюнард Лайн, прежде всего "Куин Мери II" [45, стр. 218 и след.]. Экстерьер этого лайнера имеет черты, роднящие его с лайнерами "золотого века", 1930-х гг. Это относится как к цветографической схеме - чёрный корпус, белая надстройка, чёрная с красным труба, так и к формообразованию, прежде всего в носовой части: острый клиперный форштевень, выраженное свободное от надстройки пространство бака. Эти черты делают внешний вид "Куин Мери II" ближе к лайнерам первой половины XX века. Эти же параллели вызывает декор многих общественных зон: введение в него элементов Ар Деко создаёт параллели с "Нормандией" и "Куин Мери". Рекламный проспект лайнеров Кьюнард на 2007 год специально подчёркивает эту преемственность - и графикой с острыми ракурсами в духе 1930-х гг., и текстом, говоря о "единственном маршрутном трансатлантическом лайнере" [41, стр. 2]. Эти элементы внешнего сходства не оттменяют, тем не менее сущностной разницы между "Куин Мери II" и лайнерами 1930-х гг. Объёмно-пространственная структура этого лайнера, подобно прочим современным массовым круизным судам, организована вокруг основных логистических коридоров, номера высоко унифицированы, все коридоры кроме главных не несут черт стримлайна, скоростные характеристики также соответствуют круизному назначению, а архитектура общественных пространств отсылает к торгово-развлекательным центрам. Простейший мысленный эксперимент, смена цветографической схемы

на общепринятую сейчас белую с отдельными цветовыми акцентами показывает, что это судно полностью укладывается в архитектурную логику круизного лайнера начала XXI века (Илл. 41). Представляется оправданным характеризовать этот подход как намеренную мимикрию, приспособление к ожиданиям пользователя части внешних характеристик.

Эволюция объёмно-пространственной структуры круизного судна в течение рассматриваемого периода подчинена нескольким постоянным тенденциям.

1. Наиболее очевидной из них является изменение относительных размеров надстройки массового круизного лайнера. Она становится всё выше, всё более развитой. Первые круизные суда специальной постройки рубежа XIX-XX вв имели двух-трёх палубную надстройку, зрительно сравнимую по массе с корпусом. С ростом размерений таких судов роль надстройки в силуэте круизного лайнера растёт. В течение первой половины XX века надстройка и корпус на всех лайнерах, круизных, или двойного назначения, в целом остаются визуально сбалансированными, но с 1970-х гг надстройка начинает расти в высоту опережая рост размерений корпуса и доминировать в силуэте судна для массового круизного отдыха. Экономия масштаба, требующая увеличивать количество пассажиров на борту [80, стр. 595] привела к появлению круизных лайнеров с более чем десятью палубами, надстройка получила форму многоэтажного отеля с развитым атриумом и полностью доминирует в образе судна, на круизных лайнерах XXI века корпус уже полностью подчинён объёму многопалубной надстройки. Характерно, что ещё в 1990-х один и тот же архитектор мог проектировать и отель, и круизный лайнер, как Джон Портман - отель Бонавентура в Лас-Вегасе и лайнер “Соверен оф зе Сиз” [42, стр. 168]. Пропорциональное отношение высоты надстройки к высоте надводного борта круизного лайнера выросло с менее чем 1:1 в начале XX века до более чем 2:1 в настоящее время.

2. Второй важной чертой является исчезновение во внешнем виде надстройки таких специфически морских, судостроительных элементов, как круглые иллюминаторы и в целом отход от образа динамичного, скоростного и

защищённого от опасной морской среды судна к образности пляжной отельной архитектуры. Этот процесс происходит вместе с ростом размерений судов. Высота надводного борта растёт настолько, что становится возможной организация не подверженных воздействию волн бортов надстройки как стен пляжного отеля с непрерывными рядами балконов. Сплошное остекление кают и организованные как смотровые площадки на высотных зданиях прогулочные палубы практически полностью лишают архитектурный облик массового круизного лайнера морской специфики. На ключевом для эстетики Стримлайна лайнере “Нормандия” динамика обводов корпуса гармонично сбалансирована с динамикой округлых в плане носовых и кормовых очертаний плавно растущих ступенчатых ярусов надстройки, оставляющей значительную часть бака и юта открытой, а сам объём надстройки визуально облегчён дробящей общую массу шлюпочной палубой со сплошным ритмичным рядом шлюпок. На современных лайнерах, таких, как “Оазис оф зе Сиз”, резко вырастающая на носу надстройка продолжается до кормовой оконечности судна, так же резко обрываясь открытым в сторону кормы проёмом атриума, её объём смотрится монолитом с равномерной фактурой однородных рядов балконов на плоских вертикальных бортах без рельефного перехода от корпуса. С дальнейшим ростом размерений и ростом сложности архитектуры надстройки сходство с архитектурой сухопутной ещё более усиливается. Надстройки крупных современных круизных лайнеров имеют пластику, совершенно аналогичную современной сухопутной высотной архитектуре. Можно, например, сопоставить ночные виды резиденции “Астон Мартин” в Майами и кормовой развлекательной зоны “Айкон оф зе Сиз” (Илл. 42).

3. Третья постоянная тенденция – уменьшение роли дымовых труб и мачт в общем силуэте судна. Если в начале XX века дымовая труба является выраженной вертикальной доминантой, наклон которой подчёркивает динамику силуэта, как в случае “ Нормандии”, где наклонные трубы эллиптического сечения сравнимы по высоте с надстройкой, то в начале XXI века она лишь незначительно возвышается над общим массивным объёмом надстройки, составляя лишь один из выступающих элементов на верхней её части вместе с

остеклёнными смотровыми площадками, которым трубы уступают по массе. Трубы приобретают сложную форму из соображений аэродинамики и переставая восприниматься вертикальной доминантой становятся лишь декоративным завершением силуэта. Развитые обтекатели блоков выхлопных труб современных круизных лайнеров функционально несут другую нагрузку (как правило это закрытые от погодных воздействий смотровые площадки и точки общественного питания).

Все эти изменения ведут к одному результату: пластическое решение современного круизного лайнера теряет экстерьерные черты судна как такового, свойства, определённые гидродинамикой и гидроэластичностью, приближаясь к решениям сухопутной пляжной отельной архитектуры и архитектуры торгово-развлекательных центров. Этот процесс идёт по мере демократизации круизного отдыха и принятия подхода к туризму как экономике впечатлений, превращающихся в однородный и в значительной мере унифицированный продукт. Наблюдаемые изменения подчиняются логике следующей за функцией формы. Смена социального и демографического состава пассажиров и - как следствие - изменение пользовательских сценариев прямо определяет эти перемены. Главным фактором изменения основного пользовательского сценария в этом случае выступает привычный для новых групп пассажиров стиль отдыха в наземных отелях и развлекательных центрах. При этом технические возможности и господствующий стиль обусловливают возможность таких перемен и их конкретную форму реализации.

2.4. Эволюция интерьерных и планировочных решений морского круизного судна.

Изменения во внутренней архитектуре и дизайне интерьеров напрямую связаны с изменениями социального состава отдыхающих и эволюцией представлений о комфорте путешествия.

С точки зрения планировочных решений небольшие круизные лайнеры первой половины XX века радикально отличаются от трансатлантических судов. В силу социально однородного состава круизных пассажиров, вся отельная часть круизных судов доступна всем отдыхающим, это пространство,

оптимизированное для отдыха небольшой группы крайне обеспеченных путешественников с небольшим, но соответствующим их социальному статусу набором сервисов, своего рода клубный отель в форме суперъяхты. На крупных лайнерах сохраняющееся деление на классы с их пространственной изоляцией постепенно размывается с 1920-х гг. Фактически на новых лайнерах межвоенного периода кроме первого класса представлен только новый, “туристический” класс кают, ориентированный не на массовых малообеспеченных мигрантов, а на средний класс, путешествующий как для отдыха, так и с деловыми целями. Пассажирам последнего доступны практически все сервисы на борту. Путешествие по океану становится более демократичной формой отдыха. Дополнительны импульс к такой демократизации дали “пьяные” и “игорные” круизы 1920-х и периода Великой депрессии, одновременно закрепив массовое представление о морском путешествии как о пользовании сервисами на борту движущегося отеля в противоположность общению с природной и культурной средой вне корабля.

Однородность социального состава пассажиров круизов современного типа привела к ещё большей унификации внутренних пространств теперь уже круизных судов, при этом для отдыха, развлечений и покупок на борту выделяются всё большие пространства, организованные аналогично современным сухопутным торгово-развлекательным комплексом, рассчитанные на усреднённого представителя среднего класса, с широким набором культурно-развлекательной активности, торговых точек, общественного питания. Внутренние решения таких пространств не имеют существенных отличий от сухопутных аналогов. Таким образом, направление эволюции экстерьерных решений и интерьерных планировок совпадают.

С точки зрения декораторской составляющей дизайна судовых интерьеров в рассматриваемом сегменте период запаздывания относительно наземной моды начала XX века сменился опережением в 1920-х - 30-х гг., соответствия ей и опережения. Эти периоды имеют как социальные, так и организационные причины.

Как было отмечено выше, до 1920-х гг привлечение профессиональных

архитекторов к проектированию интерьеров носит эпизодический характер, решения носят традиционный и во многом скорее ремесленный, чем индустриальный характер. Сказывается также традиционное для судостроения, как индустрии осторожное оттношение к нововведениям, проявляющийся и в консервативных решениях заказчиков. Поэтому влияние Ар Нуво в интерьерах невелико. Но с 1920-х гг. океанский лайнер рассматривается как элемент национального престижа, что влечёт за собой не только применение прогрессивных технологий, но и внимание к декоративным решениям, их актуальности и соответствию господствующему стилю. Это приводит к активному использованию передовой на этот момент стилистики стримлайна в интерьерах межвоенных лайнеров (Илл. 43) , а привлечение к проектированию профессиональных архитекторов и дизайнеров становится нормой.

Стилистические решения интерьеров послевоенных лайнеров остаются в рамках современных их постройке тенденций вплоть до момента, когда строительство трансатлантических пассажирских судов прекращается из-за конкуренции с авиалиниями. На рубеже 1940-х - 1950-х гг Раймонд Лоуи перепроектирует интерьеры судов Мэтсон Лайн в духе второго модернизма с использованием этнических мотивов и модных фанеры и пластика (Илл. 44), а в конце 1960-х группа британских дизайнеров выстроила общественные пространства “Куин Элизабет II” в стилистике свингующих 60-х (Илл. 45). Следует отметить как проявление устойчивого консерватизма в судостроительной индустрии попытку руководства пароходной компании навязать в качестве стиля эклектику начала XX в., пресечённую вмешательством архитектурного сообщества. На конец 1960-х это явный анахронизм.

Формирование в конце 1970-х гг. отдельной ниши круизного отдыха и переосмысление круизного лайнера как пляжного отеля по схеме “всё включено” с основной задачей создания идеального пространства для потребления сказалось и на интерьерных решениях. Аналогично архитектуре и интерьерному дизайну такого отеля, или торгового центра, современный круизный лайнер характеризует комбинация прагматического и функционально

детерминированного планировочного решения и рассчитанного на потребителя поп-культуры эклектичного декора общественных зон. Уже первые перестройки автомобильных паромов и лайнеров двойного назначения под нужды круизного отдыха в Карибском море демонстрируют смену подхода к дизайну интерьера лайнера. Основной контингент пассажиров этих круизов составляли жители США и характер интерьерных решений соответствует стилистике, в которой американцы привыкли проводить отпуск, если он связан со стандартным набором развлечений из шоу и казино. Это стилистика Лас-Вегаса, точнее его “стрипа”, хорошо описанная Робертом Вентури [1, стр. 52]. Лас-Вегас принципиально эклектичен, и эта эклектика органичным образом вписывается в требования постмодернистского общества потребления. Заданная социальным запросом эклектическая стилистика со временем только усиливается, увеличение внутренних объёмов и рост разнообразия сервисов на борту делает решения ещё более дробными, локальными, повторяя логику Лас-Вегаса (Илл. 46). При этом решения отельной части остаются аналогичными современным им отельным номерам, с относительно простыми, лаконичными и функциональными решениями, скорее в “скандинавской” стилистике, только в VIP-зонах есть разнообразие, наряду с лаконичными предлагаются вычурные решения на грани и за гранью китча, снова в духе отелей Лас-Вегаса. Отдельные отсылки к “золотому веку” 1930-х гг (Куин Мэри 2 компании Кьюнард) носят характер точно такой же эклектичной и поверхностной стилизации, но включают в эту стилизацию некоторые узнаваемые элементы соответствующей эпохи.

Рост размеров круизных судов и формирование внутреннего атриума как главного рекреационного пространства [79, стр.2] привело к тому, что интерьерные решения, аналогично атриумам крупных торговых центров начали приобретать экстерьерные черты, стены атриума становятся фасадом не только конструктивно, но и тектонически, высота и просматривающиеся на несколько этажей стены формируют образ крытой улицы, а не интерьера, вплоть до организации паркового озеленения, как лайнере на “Симфони оф зе сиз” [7, стр. 418].

По мере развития интеллектуальных технологий они начинают активно встраиваться в интерьеры круизных судов. Если появление телевизора и звуковоспроизводящих устройств не влияло на общий характер решений, то современные технологии больших жидкокристаллических экранов и компактных камер наблюдения позволяют существенно улучшить пользовательский опыт пассажиров бюджетных кают без иллюминаторов. Технология “виртуального иллюминатора”, трансляция изображения с камеры на борту судна на панель внутри такой каюты поднимает общий комфорт пассажира.

Фактически, интерьерная часть современного круизного судна не отличима по дизайну от отеля типа «всё включено». Это относится не только к объёмно-пространственной и планировочной структуре. Аналогичен сухопутному световой дизайн с цветной подсветкой для световых шоу и кабаре, нейтрально-успокаивающей для кафе и ресторанов, динамичной для клубных зон. Повторяет сухопутные решения и изоляция от времени искусственным освещением в зонах казино. Большие размеры современного лайнера позволяют любые типы современных шоу - от варьете и театров до спортивных шоу (синхронное плавание, прыжки с вышки). Рост размеров, имеющий экономические причины и ведущий к отрыву от воды в силу высотности надстроек не отсекает от моря полностью, но в силу применяемых современных технологий остекления формирует совершенно аналогичный пляжному отелю пользовательский опыт. Открытость наружу, скорее видимая, чем реальная, которую создают стеклянные стены и балконы, становится совершенно виртуальной с применением высоких технологий. Обзорные камеры ниже ватерлинии, обзорные капсулы на консолях, виртуальные иллюминаторы в каютах не имеющих выхода к бортам судна формируют ощущение контакта с окружающей морской средой, в реальности капсулируя опыт пассажира. Материалы, в основном синтетические, очень близки используемым в отельной архитектуре [7, стр. 414]

Эволюция интерьерных решений массового сегмента круизных лайнеров в целом определяется тем же процессом демократизации круизного отдыха и

коммодизации впечатлений путешественника, что и эволюция экстерьера. Пространственные решения отельной части определены максимизацией пассажировместимости, стандартизованы и упрощены. Точно так же, как и экстерьер, большая, чем в массовом сегменте цельность интерьерных решений малых круизных лайнеров и их более открытая вовне планировка определяется принципиально иным характером пользовательского сценария, его нацеленностью вовне, в окружающую среду, смещением фокуса с парадигмы прямого и неограниченного потребления внутри лайнера на потребление внешних впечатлений и коммуникации внутри однородной социальной среды. При этом если в экстерьере сохраняется ограниченное сходство круизного лайнера с “настоящим” судном, то в интерьере отсылки к морской тематике носят исключительно декораторский характер, а сам интерьер - капсула для потребления рекреационных услуг.

2.5. Медийный образ лайнера: плакаты и сериалы.

Образ океанского лайнера активно формируется у публики, потенциальных пассажиров, как минимум с рубежа XIX - XX веков. Главным инструментом в течение первой половины XX века является печатная продукция, прежде всего рекламные плакаты и буклеты.

Интересны моменты смены подхода к изображению круизного и пассажирского лайнера на плакате, позволяющие делать выводы о том, какой именно образ хочет сформировать рекламодатель у пассажира. До 1920-х гг. плакат линейного судна романтизирует суровую стихию (волны, ветер, пена, динамика моря), переход через океан позиционируется как приключение, предприятие скорее опасное. Круиз точно так же романтизирован - основным объектом изображения является экзотические пейзажи в которые привезёт пассажира круизный лайнер (Илл. 47). В обоих случаях в целом реалистичное изображение лайнера теряется в подробной и перегруженной деталями картине среды, окружения лайнера.

Конец Первой мировой войны и возобновление пассажирского судоходства представляют собой некоторый рубеж. Футуризм и Ар Деко в плакатах межвоенного периода не просто следование моде, они смещают фокус

восприятия зрителя со среды на собственно лайнер. Активные ракурсы, утрирующие гигантские размеры лайнера, геометрическая лаконичность изображения подчёркивают само судно - кульминацию современного ему технического прогресса, его скорость и его несравнимость с человеческим масштабом. Плакаты Кассандра 1930-х гг. - характерный образец такого подхода: изображение утрированно динамичное и маштабное, при этом простое и геометричное (Илл. 48). Можно отметить прямую паралель с дизайном американских локомотивов этого же периода, в котором аэродинамические по форме внешние оболочки служат прежде всего формированию у пассажира ощущения огромного и скоростного футуристического транспортного средства, а собственно оптимизация лобового сопротивления здесь не так важна. Плакаты этого же периода, рекламирующие круиз принципиально статичны, композиционно лайнер остановлен, неподвижен в окружении по прежнему экзотическом, как и в более ранний период, хотя явным образом ему и уделено больше внимания и места на плакате (Илл. 49).

В обоих случаях стихия и опасность отходит на задний план, внимание переключено на судно - быстрое и огромное, шедевр современной инженерии в случае трансатлантического лайнера, место для покоя, уюта, расслабленного отдыха в случае круизного судна.Это история о принципиально ином мире - на борту трансатлантика или в остановочном пункте круизного лайнера. Не о ином - страшном. О ином - предмете интереса и источнике удовольствия.

Послевоенный рекламный плакат переносит фокус интереса ещё раз - при этом можно выделить сразу две тенденции. Первая - перенос внимания с лайнера на место назначения. Важно не то, какой теплоход привезёт пассажира - важно куда и каково это место. Вторая - смещение внимания с лайнера в целом на происходящее на борту, на стиль жизни на палубах лайнера. С уходом регулярного пассажирского сообщения из рекламной продукции окончательно уходит динамичность, композиционные решения “останавливают” в листе круизный лайнер. Предмет интереса именно отдых на борту и вернувшаяся на первый план окружающая среда круиза. Одновременно с этим возвращается стилистика “золотого века” 1930-х гг. Графические решения в духе плакатов Ар

Деко рекламируют лайнеры совершенно непохожие на “Нормандию” и “Куин Элизабет”, но отсылка к этому периоду, к жизни на борту лайнера первой половины XX века и к эстетике этого периода - важный компонент позиционирования круиза как продукта (Илл. 50).

Одновременно с изменениями второй половины XX века отдых на борту “большого белого теплохода” появляется в кино и несколько позже в телесериалах. Кинофильмы такого рода - фактически реклама жизни на борту лайнера, лёгкой, красивой, беззаботной. Фильм “Джентльмены предпочитают блондинок”, где значительная часть действия происходит на борту судна, идущего через Атлантику - хороший пример такого образа путешествия через океан и самого судна (Илл. 51). Более современные киноленты, такие как “Титаник” только укрепляют сложившийся образ - вне зависимости от сюжетной линии, которая может быть и фильмом-катастрофой. Характерно, что в основном отсылка идёт именно к стилистике Ар Деко и 1930-м годам, уже в “Джентльмены предпочитают блондинок” 1953 года эта общая атмосфера трансатлантического лайнера уже несколько анахронична, но используется как понятный зрителю образ “Золотого Века”. Возможности телесериалов с самого начала современных круизных компаний используются для правильного позиционирования круиза и круизного лайнера. В 1976 г американская телекомпания ABC запустила сериал The Love Boat, действие которого происходило на борту лайнера "Пасифик Принсес". Это был реально существующий лайнер компании Принсес Круизез, для съёмок использовались и другие лайнеры компании. Сериал был очень успешным, выдержал 10 сезонов и способствовал пропаганде круизов как отдыха для широкой публики (достаточно отметить, что Принсес до сих пор использует название сериала как один из рекламных слоганов, а в 2017 году спонсировала звезду для ведущих актёров сериала на Аллее славы в Голливуде) (Илл. 52). Отсылки к реалиям межвоенного периода, таким, как формальный дресс код встречаются там постоянно. Нюансы в рекламном позиционировании показывают разницу подхода к целевой аудитории. Так, Кэрнивал активно продвигала свой слоган, Fun Boat, судно как удовольствие. Эта разница в рекламном слогане

соответствовала разнице в парадигме. Если Принсес делала ставку на верхнюю часть среднего класса, то Кэрнивал ориентировалась на более молодую аудиторию и фокусировалась на максимальном разнообразии активностей на борту, чтобы каждый пассажир был занят. При этом такая попытка популяризации круизного отдыха у не вовлечённых в него групп - молодёжи и телезрителей среднего возраста - не привела к резкому изменению состава пассажиров, но скорее была одним из факторов плавного сдвига в пользовательских предпочтений.

Отсылка рекламой круизов ”зрителя к сложившейся в 1930-х -1960-х гг стилистике изображения океанского лайнера: экзотика (тропическая, или полярная), море, тихое и приятно выглядящее, корабль и среда, изображённые в приёмах Ар Деко и 1950-х - 60-х - от ракурса и до характера пятна, колористических сочетаний и обобщения формы.” [18, стр. 317] прослеживается таким образом и в кино, и в сериалах как проявление общей тенденции. Восприятие потребителем круиза устойчиво, сложилось давно и соответствует эстетике Ар Деко (и в несколько меньшей степени - раннему послевоенному периоду до 1960-х гг.). Это сформированное представление, несмотря на его несоответствие стилистическим и сценарным реалиям современного круизного отдыха во многом определяет позиционирование этого отдыха и делает актуальным повторение отдельных мотивов стримлайна в современных, в целом эклектичных интерьерах круизных судов, а также появление внешне подражающих этой стилистике проектов, таких, как "Куин Мери II". Эта устойчивость восприятия в среднесрочной перспективе будет в силу инерции пользовательских предпочтений продолжать влиять на предпочтительный образ круизного лайнера. В то же время современные исследования показывают, что медийная известность как таковая стимулирует интерес потенциального туриста не меньше чем принадлежность к тому или иному “большому стилю”, более того, негативные коннотации с морским путешествием не обязательно ведут к снижению интереса, характерен в этом смысле всплеск интереса связанный с выходом фильма “Титаник” [22, стр. 186].

Следует считать рекламным ходом стремление круизных компаний

сформировать образ, отсылающий к элитарному потреблению для продукта, нацеленного на средний класс. Это решение отражает на подражательный, имитирующий характер потребления современного круизного пассажира. При этом медийный образ и образ, формируемый пластическими и декоративными решениями современного массового круизного лайнера совпадают только в части декоративных, бутафорских решений в дизайне современного круизного лайнера.

2.6. Параллели и отличия в эволюции архитектуры морских круизных лайнеров и суперъяхт. Роль целевой аудитории в формообразовании.

Архитектура средне- и малотонннажных круизных судов эволюционирует по отличному от крупных сценарию. В этом случае можно говорить не о недавно сложившейся архитектуре, имитирующей некоторые исторические черты, а о непрерывной эволюции в течение XX столетия. Небольшой круизный лайнер в начале XX века - инструмент имитирующего потребления. Потребитель этот весьма специфичен, это обеспеченный представитель высших классов, не могущий позволить собственную большую яхту, но желающий аналогичного по качеству отдыха. Эволюция судов для отдыха узкой, социально однородной и обеспеченной когорты потребителей не прерывалась и во многом шла аналогично эволюции указанного выше объекта подражания, крупных частных яхт.

Суперъяхты в современном понимании этого слова являются примерными ровесниками круизных судов. Первые частные рекреационные суда, которые по современным меркам можно считать суперъяхтами (принятый в современной индустрии критерий - длина по ватерлинии более 24 метров, или 60 футов, требующая по действующим правилам постоянной профессиональной команды на борту) относятся к последней четверти XIX века. Архитектура суперъяхты рубежа XIX – XX вв очень близка к архитектуре ранних круизных судов. Первый круизный лайнер немецкой ХАПАГ “Кронпринцессин Виктория Луизе” и характерная для конца XIX - начала XX в. яхта “Александра” имеют сходные обводы корпуса, близкую открытую наружу архитектуру надстроек и близкие размерения (Илл. 53). Это сходство объяснимо исходя из того, что

пассажиры круизных судов рубежа XIX-XX вв и хозяева суперъяхт этого же времени часто – одни и те же люди, или как минимум люди занимающие близкое социальное положение. Таким образом, совпадающий набор требуемых функций и пользовательских предпочтений вёл к крайне близкой архитектуре судов. Известно также, что Альберт Баллин, генеральный директор ХАПАГ и инициатор развития этой компанией круизного сегмента рынка, изучил при составлении требований к проектируемому круизному пароходу императорскую яхту “Гогенцоллерн” [44, стр. 16] как образец рекреационного судна. Фактически главные отличия “Корсар III” от “Кронпринцессин Виктория Луизе” – меньшее количество палуб и большая скорость – связаны с более индивидуальным характером использования яхты, меньшим количеством гостей, оставлявшим при близких размерениях больше места для мощной машины. В дальнейшем именно эти отличия сценариев использования станут основной причиной различий в дизайне.

В межвоенный период строятся единицы малых круизных судов. Для круизов в этот период использовались трансокеанские лайнеры, архитектура и дизайн которых значительно отличается от современных им суперъяхт. Большая разница в размерах - наиболее заметное, но не единственное отличие. Характерная большая моторная яхта этого периода, "Корсар IV", законченная постройкой в 1930 г имела 104 метра длины и 2140 брутто регистровых тонн против 313 метров и 79000 брт у лайнера “Нормандия”, построенного в 1932 г. Формообразование суперъяхт этого периода тоже имеет существенные отличия от крупных лайнеров. В отличие от больших лайнеров на суперъяхте этого периода надстройка не равнозначна по массе корпусу, имея всего одну-две палубы и не распространяясь на всю длину судна. Часть яхт, как упомянутая "Корсар IV" сохраняет клипперный нос, уже не применявшийся на больших судах, но значительная часть суперъяхт межвоенного периода построена с прямым форштевнем, как яхта “Арас” 1930 г постройки, позднее известная как президентская яхта США “Вильямсбург” (Илл. 54). Таким образом, крупные лайнеры межвоенного периода с точки зрения архитектуры более-менее однородны, стилевые особенности практически однозначно определены

временем проектирования постройки. Суперъяхты этого времени разнообразны архитектурно и стилистически, унификации дизайна, как это происходило с крупными судами, не наблюдается. Индивидуальность заказчика прямо влияла на стиль.

Суперъяхты 1950-х – 60х гг в целом так же разнообразны, к имевшимся ранее группам добавились конверсии военных судов, самым характерным примером которых является Афина Аристотеля Онассиса. Таким образом, по прежнему очевиден контраст между крупным лайнером этого времени и яхтой.

Начиная с 1970-х гг происходят крупные изменения в сегменте суперъяхт. С одной стороны – это появление нового поколения дизайнеров, ключевыми фигурами которого можно считать Йона Банненберга и начавшего карьеру несколько позже Еспена Эйно. Взаимосвязь круизного и яхтенного сегментов хорошо показывает тот факт, что карьера Банненберга в дизайне судов началась с проектирования интерьеров для круизного лайнера “Квин Элизабет-II”. Суперъяхта 1970-х - 80-х переосмыслена этим новым поколением дизайнероов как скоростное, спортивное по силуэту судно. Внутри до этого относительно однородной с точки зрения решений экстерьера группы судов с этого времени сосуществуют более традиционные водоизмещающие яхты и быстрые, спортивного характера и агрессивной внешности глиссирующие и полуглиссирующие суда, одновременно с количественным ростом растёт и разнообразие вариантов формообразования. Размерения яхт начинают при этом расти. Тенденция к такому росту привела к началу 2000 х к появлению суперъяхт, сравнимых по размерениям и набору возможностей для отдыха с небольшими круизными судами. Другой важной тенденцией, начиная с 1990-х гг., надо считать появление типа экспедиционной яхты, готовой к холодному климату высоких широт и долгим автономным переходам. Фактически, круизные экспедиционные суда были продолжением той же идеи, более того стилистически они очень похожи (Илл. 55). Третья важная и возникшая в 1970х-80х гг черта современного дизайна суперъяхт, относящаяся только к самым крупным судам этой группы - стилевая унификация. “Суперъяхта является индикатором принадлежности хозяина к соответствующей социальной

группе и ее экстерьер должен транслировать эту информацию, быть однозначно узнаваем в качестве такого индикатора.” [19, стр. 83] Случаи отклонения от стандарта единичны, при этом демонстрируя активную роль владельца (показательный пример такого отхода от принятых стандартов - моторная яхта «А» (Илл. 56). Современные суперъяхты меньших размеров гораздо более разнообразны, в диапазоне от космического дизайна “Ад астра” (Илл. 57) до повторения традиционных форм 20-х - 30-х гг, как Хартман Ливингстоун“ 24” (Илл. 58). Таким образом, в сегменте яхт среднего размера индивидуализация гораздо более распространена, они гораздо точнее отображают личные предпочтения владельца, а не общепринятый стандарт. Крайне показательно наличие у хозяев крупных, знаковых суперъяхт во владении ещё и яхт меньших размерений, как правило не так точно следующих требованиям статусного потребления и использующихся для более приватных, менее демонстративных форм отдыха.

Обобщая изложенное выше, можно отметить следующие тренды. Во первых, генеральная линия развития дизайна суперъяхт связана с постоянным ростом размеров. Во вторых, в верхнем сегменте наблюдается снижение стилевого разнообразия и всё большая унификация архитектурных решений, но со снижением длины разнообразие растёт. Оба тренда формально совпадают с динамикой дизайна круизных лайнеров, отличаясь прежде всего более инновационной архитектурой и широким применением новых технологий. При этом архитектурные решения наиболее крупных суперъяхт и крупных, массовых круизных лайнеров существенно различны, а суперъяхты меньших размеров, особенно в экспедиционном сегменте имеют много общих черт в архитектуре с экспедиционными и клубными круизными лайнерами. Таким образом, для прогноза развития проектных решений сегмента экспедиционных и клубных круизных судов представляется оправданным опираться на опережающий по отношению к круизным лайнерам характер эволюции архитектуры в сегменте круизных суперъяхт.

2.7. Концепт-проекты океанских лайнеров и их отношение к реальности.

Океанский лайнер как объект оказывается в поле интереса дизайнеров начиная с 1930-х гг.

Можно уверенно разделить на группы известные концепт-проекты трансокеанских и круизных лайнеров.

К первой группе можно отнести проектирование без привязки к конкретным технологическим возможностям, фантазийные проекты.

Наиболее яркими из проектов первой группы можно считать проекты Нормана Бел-Геддеса, Луиджи Колани и Сида Мида. Концепт трансатлантического лайнера Бел-Геддеса [24, стр. 35-43] при всей своей фантастичности (как большинство градостроительных и все транспортные проекты этого дизайнера) был ярким и очень концентрированным выражением аэродинамической эстетики стримлайна (Илл. 59). По формообразованию этот проект близок к современным ему дирижаблям, но крупные океанские суда этого периода далеко не так радикальны. Точно так же радикальны по формообразованию и явно не реализуемы в реальном мире проекты гигантской летающей лодки [24, стр. 109-121], каплевидного и летающего автомобилей этого же автора (Илл. 60) .

Концепция Колани, как и большинство его авиационных и водных транспортных проектов - выраженно бионическая по формообразованию, реализуемая на уровне масштабной модели (Илл. 61). Эта концепция, как и у Бел Геддеса совершенно не учитывает технологий современного ему судостроения и точно так же не является единичным явлением в его творчестве. Ограничиваясь водным транспортом, можно отметить проект парусной яхты Колани - также именно бионический жест, знак, не реализуемый практически (Илл. 62). Но если реализованные проекты Нормана Бел Геддеса в большей степени относятся к дизайну выставочных пространств и отчасти промышленного дизайна, то в портфолио Колани есть физически реализованные проекты разнообразных транспортных средств, в том числе таких инновационных и технически сложных, как лодка для олимпийских соревнований по академической гребле. Можно со всей определённостью утверждать, что принципиальная не-реализуемость концепта круизного лайнера

- осознанное решение Колани, графическая форма художественного манифеста, идеологическое высказывание в гораздо большей степени чем собственно предмет дизайна.

В то же время отдельные черты этих аэродинамических и бионических концепт-проектов можно выявить в экстерьере современных круизных судов. Так, волнистый профиль, предложенный Бел-Геддесом можно увидеть в силуэте последнего поколения лайнеров MSC (например “Уорлд Эуропа”) (Илл. 63) , а купольное остекление верхней палубы как это показано у Колани реализовано в новом проекте компании Ройял Кариббеан “Айкон оф зе Сиз” (Илл. 64) .

Последовательность концептуального поиска у Сида Мида - обратная. Проект лайнера 1972 года был заказан Миду и выглядит вполне реалистичным (Илл. 65). Судно не было даже заложено из-за нефтяного кризиса 1973 года, но отталкиваясь от этого опыта Мид разрабатывает свой собственный проект очень пластичной, но цельной, не барочно переусложнённой, как у Колани формы [76, стр.27]. Такое формообразование, свойственное скорее современным концепт-карам до сих пор не реализовано в круизной судостроительной практике (Илл. 66). Вероятность такого формообразования у компактных клубных или экспедиционных лайнеров тем не менее есть, с учётом отмеченных выше параллелей с суперъяхтами. Построенная по проекту Ф. Старка суперъяхта “А” имеет сходную с концепцией Мида логику формообразования: крупные пластичные формы, не раздробленные мелкими текстурами и деталями.

Кроме фантазийных, скорее намечающих общие очертания будущих трендов проектов можно выделить категорию реалистичных концепций, носящих характер скорее футурологического исследования чем художественного высказывания.

Вероятно, первым в этом ряду можно считать не реализованный проект гигантского лайнера “Бретань” автора “Нормандии” Владимира Юркевича [89]. В последних его версиях 1950-х гг. присутствуют характерные для современных лайнеров остеклённое купольное пространство верхней палубы, выведенные к

бортам трубы и, главное, логика экономии масштаба.

Интересным образцом такого концептуального исследования является проект 1990 года “Феникс Уорлд” проектного бюро Кнуд Е. Хансен (Илл. 67). При пассажировместимости, размерениях и тоннаже близких к крупнейшему из современных лайнеров “Айкон оф за Сиз” объёмно-пространственное решение надстройки кардинально отличается от принятого сейчас “базиликального”. Это комплекс из трёх отдельных высотных зданий на общем стилобате традиционного корпуса с клиперным форштевнем, что с одной стороны делает его архитектуру ещё менее похожей на традиционные судовые надстройки, но с другой даёт больше открытых пространств с видами на море и в целом разворачивает главные фасады вовне, а не внутрь атриума, как это реализовано сейчас в массовом сегменте.

Аналогичным по логике решением, но с двумя отдельными элементами надстройки, образующими частично открытый внутренний дворик является проект 1989 года “Рио” компании Вяртсиля.

Проект 1988 года “Ноа” (Ной) бюро Италдизайн меньше по размерам, обтекаем по форме и в решении силуэта имеет много элементов, реализованных в современных круизных судах, таких, как “Скарлет Леди” компании Вёрджин (Илл. 68).

Предложенный рабочей группой Университета Ковентри проект “Роскошного круизного лайнера для Средиземного моря” [71, стр. 109] - пример очень взвешенного и технологически продуманного проекта, переосмысливающего формообразование двухкорпусной суперъяхты применительно к небольшому круизному лайнеру (Илл. 69).

Проект быстрого трансатлантического лайнера той же группы [73, стр. 200] характеризует применение характерной для суперъяхты пирамидальной надстройки для судна в размерном классе массового круизного лайнера, но в данном случае скоростной характер путешествия и расчёт на бизнес-пассажиров делает излишним разнообразие развлекательных пространств типичного круизного лайнера и делает оправданным более динамичный силуэт в целом.

Наконец, показанные в последние годы футуристические проекты судостроительных компаний можно охарактеризовать, как возвращение на новом уровне к визионёрским идеям Бел-Геддеса и Колани, но с учётом реально существующих технологий и внесением в дизайн идеологических требований экологической повестки.

Проект круизного лайнера компании Хуртигрутен - парусно-моторное судно со складными жёсткими парусами и низким уровнем загрязняющих выбросов близок по формообразованию к “киту” Бел-Геддеса и бионике Колани, но все необходимые для его постройки и эксплуатации технологии уже присутствуют на рынке (Илл. 70). Точно так же технологически полностью реализуем коньепт-проект трёхкорпусного парусного круизного лайнера EOSEAS французской судостроительной компании STX [81, стр. 281]

Представленный в 2023 году проект лайнера будущего “Реверс” (Илл. 71) судостроительной компании Мейер более футуристичен, условный срок постройки этого судна 2100 год, но строго говоря большинство его функций реализуемо в рамках существующих технологий. Этот аэродинамичный объект с большой площадью озеленения на борту оснащён посадочными площадками для транспортных дронов, ветряками и солнечными батареями, решёнными как органическая часть экстерьера. “Реверс” тоже вполне может считаться продолжением бионических и аэродинамических концептов Бел-Геддеса и Колани.

Эти концептуальные проекты вполне находят своё продолжение в строящихся лайнерах - так, в идеологии “зелёной повестки” и минимизации выхлопов за счёт парусного вооружения строится новый лайнер с парус-крыльями для компании “Понант” (Илл. 72).

В то же время продолжают появляться концепты, продолжающие современное формообразование массового круизного лайнера, интересным развитием архитектуры с атриумом является концепт гигантского тримарана показанный компанией Мейер в 2021 году: здесь открывается в борта центральная часть надстройки, фактически отдельно стоящие носовая и кормовая её части объединены со средней частью уровнем верхней палубы.

Таким образом атриум открыт вовне, но при этом всё равно остаётся главным фасадом надстройки (Илл. 73).

Консерватизм судостроения как отрасли определяет медленное и часто неполное принятие идей, сформулированных концепт-проектами. Показателен пример лайнера “Краун Принцесс”, построенного для компании Принсесс в конце 1980-х гг. Эскизный проект этого судна создал выдающийся архитектор Ренцо Пиано. Пиано был пионером работы современных “сухопутных” архитекторов над большими судами. В XXI веке таких примеров, как проекты суперъяхт авторства Захи Хадид или Нормана Фостера становится всё больше [78, стр. 68]. Характерный “дельфиний” силуэт изначального проекта Пиано был примитивизирован и приведён к понятной для них геометрически правильной структуре судостроителями компании Финкантьери - при том, что речь не идёт о конструкции корпуса, но только о конфигурации надстройки. (Илл. 74) Последующий опыт показал, что волнообразные и купольные завершения надстроек круизного лайнера вполне реализуемы без применения каких-либо новых по отношению ко времени работы Пиано технологий. Речь идёт именно о следовании судостроителей устоявшимся шаблонам.

В целом, можно провести аналогию между концепт-проектами лайнеров и концепт-карами автомобильной индустрии. С учётом масштаба концепт-проект судна в отличие от концепт-каров не реализуется в материале в натуральную величину, но так же как в случае концепт-кара играет роль модели для проверки возможных решений на среднесрочную перспективу, при этом такие решения внедряются не одновременно и со значительными задержками. Очевиден крайне инертный характер судостроительной индустрии в части инноваций и принятия нового формообразования.

2.8. Отечественные проекты круизных судов в XXI в.

За последние 10 лет представлено несколько проектных предложений круизных судов для Российской Федерации. Все эти проекты можно разбить на две группы: в первую входят речные лайнеры и лайнеры класса река-море, во вторую – морские лайнеры ледового класса для условий Русского Севера. Целесообразно в рамках данного исследования ограничиться рассмотрением

проектов морских судов.

Проекты морских лайнеров для северных условий в значительной степени опираются на опыт полярных круизов на ледоколах «50 Лет Победы» [3, стр.160] и «Ямал». Этот опыт походов к полюсу на приспособленном для круизов судне может иметь только вспомогательное значение для определения архитектуры круизного лайнера специальной постройки. При водоизмещении 22500 Т использующийся сейчас для круизных походов к Северному полюсу ледокол «50 Лет Победы» (Илл. 75) может принять на борт 120 пассажиров и 140 человек команды, соотношение 1:1 в несколько раз выше, чем на круизных лайнерах, но дизайн и планировка пассажирских кают и помещений общественного пользования далеки от принятых на круизных судах специальной постройки стандартов. Так, пассажирские каюты минимально приспособлены из кают для команды, а команда переведена на размещение в каютах по двое, пространства для общего пользования (спортивный и лекционный залы, бассейн, ресторан и бар) минимально функциональны, не предоставляя комфорта по современным стандартам. Форма корпуса ледокольного судна подвержена гораздо более сильной качке, пребывание на ледоколе в открытом море в шторм крайне некомфортно. Эти приспособленные суда не могут служить образцом для проектирования и скорее доказывают само наличие спроса на такие круизы.

Из проектов морских лайнеров наиболее ранним является проектное предложение НИИМФ (Илл. 76). Это судно ледового класса, архитектурно в целом повторяющее стандартную для ранних проектов круизных лайнеров схему с развитой четырёхпалубной надстройкой, занимающей всю ширину корпуса и всю длину за исключением короткого полубака. Заявленная пассажировместимость в 200 человек плохо коррелирует с опубликованными данными о составе помещений общего пользования: два ресторана, кинозал, спортзал и закрытый бассейн предлагают явно недостаточный набор активностей на борту, учитывая длительность такого круиза и отсутствие развитых средств высадки.

Предложенный в 2021 году группой молодых инженеров Адмиралтейских

верфей проект “Умка” – ледокол, специально спроектированный для высокоширотных круизов (Илл. 77). Несостоятельность прямого воспроизведения ледокольного корпуса для круизов показана выше. Попытка осовременить силуэт судна и поставить на корпус ледокола ярусную надстройку вышла в целом неудачной. Помимо нерешённых вопросов компоновки (в том числе недостаточного количества общественных пространств и размещения пассажирских кают непосредственно над машинным отделением и танками, что прямо запрещено нормами безопасности), неудачно выполнено пропорционирование корпуса, особенно в сравнении с аналогичным по назначению и уже построенным французским “Командант Шарко” (Илл. 78) (скорее судном ледового класса, чем полноценным ледоколом). В целом, недостатки дизайна имеют характерные черты отсутствия в проектной группе дизайнеров и могут быть преодолены.

Проект КБ “Вымпел” имеет рациональную планировку, но дизайн-решение экстерьера тоже неудачно и снова очевидно отсутствие дизайнера в процессе проектирования (Илл. 79).

Единственным интересным с точки зрения дизайна из представленных в 2020-х гг проектов является проект ЦМКБ “Алмаз”, решённый в целом в пластике экспедиционной суперъяхты - и благодаря этому в целом удовлетворяющий стилевым требованиям, предъявляемым к такого рода судам (Илл. 80).

Таким образом, большинство проектов, предлагавшихся для отечественного рынка не учитывают должным образом характер пользовательских ожиданий и создавались исходя из инженерных, технических соображений, а не из соображений ответа на потребительский спрос. При этом экстерьер таких судов выиграл бы даже при применении в целом примитивного и описанного в учебниках судостроительных ВУЗов более 50 лет метода динамической кривой [13. стр. 59] Ни один из этих проектов не был по состоянию на весну 2024 года доведён до стадии рабочего проектирования и начала постройки.

В рамках учебного проектирования на кафедре “Дизайн средств

транспорта” РГХПУ им. С.Г. Строганова студенты под руководством автора несколько раз создавали проекты круизных судов и близких им по функциональным возможностям экспедиционных яхт.

Дипломный проект В. Макеева (руководитель ВКР А. Якименко) представляет собой глубокую переработку существующего проекта PV-300 (“Мустай Карим”), выполненную при технической поддержке Объединённой Судостроительной Корпорации (Илл. 81). Переработаны были как интерьерные, так и экстерьерные решения, основной акцент был сделан на тщательном анализе пользовательских сценариев со стороны пассажира и эксплуатанта. Обновлённый проект за счёт некоторого уменьшения пассажировместимости существенно улучшает пользовательский опыт. Все места общественного пользования имеют панорамное остекление и дают возможность пассажирам наблюдать берег, для таких зон задействованы основные видовые точки – корма, нос, верхняя палуба. Задействование кормы над машинным отделением для бара, лаунж-зоны и других активностей вместо кают решает проблему шума в жилых помещениях. Применение современных решений по трансформации бортов с помощью лацпортов облегчает как погрузку и выгрузку грузов, так и доступ пассажиров к воде и средствам высадки. Экстерьер также модифицирован, вид судна приближен к знакомому и понятному пассажиру облику волжского круизного лайнера середины XX в. с клиперным носом.

Магистерская работа М. Пустоваловой (руководитель А. Якименко) была посвящена разработке линейки экспедиционных яхт для условий Севера и Дальнего Востока (Илл. 82). Применение аналогового проектирования с переносом элементов формообразования сервисных судов для тех же условий плавания позволило создать удачное образное решение, которое может быть с небольшими коррективами применено и для экспедиционных круизных судов, эти решения находятся в общем для современной индустрии суперъяхт стилистическом поле и соответствуют пользовательскому сценарию для этого типа судов.

Таким образом, основные выводы о формообразующем характере пользовательского сценария проверены в ходе учебного проектирования и этот

подход позволяет создавать гармоничные внешне и рациональные с точки зрения эргономики проектные решения.

Выводы по главе 2.

Морской круизный лайнер как объект технической эстетики отражает основные образные и стилистические особенности своей эпохи со стороны, по видимому, наиболее частной и интимной: со стороны форм и способов путешествия как отдыха.

Ранние примеры круизных лайнеров с их дороговизной и элитарностью полностью соответствуют эпохе рубежа XIX-XX вв., со сложившимся отношением к путешествию, как форме отдыха исключительно для элиты. Стилистически эти суда отличаются от современных им трансокеанских пароходов, которые могут быть поставлены в один ряд с ранней архитектурой из стекла и металла, такими сооружениями, как Хрустальный дворец Пакстона и металлические мосты, с доминированием ясной логики конструктивного решения над декоративностью более традиционной архитектуры. Круизный лайнер рубежа XIX-XX вв. повторяет пластику и декор современной ему крупной частной моторной яхты. Это судно, скорее имитирующее скорость, чем быстрое, инструмент для реализации основного сценария круиза этого периода: наблюдения за красивым пейзажем, посещения достопримечательностей и общения в социально однородной среде в ходе длительного тура. Его стилистические решения, выдержанные в рамках поздней эклектики (слабое присутствие эстетики Ар Нуво объясняется общим консерватизмом отрасли), подчинены этой открытости вовне, делая собственно декор несущественным и вторичным, так же как собственно развлекательные активности на борту такого судна носят второстепенный характер.

Резкие перемены в социальной структуре общества в ходе Первой Мировой войны привели к столь же существенным изменениям в устоявшихся формах поведения, в том числе в способах проведения свободного времени. Сложение как крупной социальной группы среднего класса, прежде всего в США, и его спрос на трансокеанский туризм и короткие карибские туры сформировали новую, двухступенчатую иерархию кают на борту океанского

лайнера (первый класс и туристический вместо первого-второго-третьего класса) с одновременным размытием классовых перегородок на борту, сменили представление о бюджетном пересечении океана с некомфортной и утомительной необходимости на необходимую и приятную составляющую туристической поездки, сместили эстетику интерьерных решений в пользу массовых вкусов своего времени. Круиз как таковой по прежнему занятие для крайне ограниченного и очень обеспеченного круга людей, но произошедшая за межвоенные десятилетия и первые 15-20 лет после Второй Мировой войны диверсификация сценариев океанских круизов, которые стали включать не только премиум-сегмент туров на малых круизных судах и долгих, в том числе кругосветных вояжей на крупных лайнерах, но и бюджетный сегмент морских путешествий - как в форме океанской прогулки, так и маршруты от порта к порту с объектами туристического интереса на берегу.

Такое подразделение повлекло за собой рост разнообразия архитектуры судов – кроме ранее сформированного типа небольшого, быстрого если не физически, то по производимому впечатлению, эксклюзивного судна круиз стал ассоциироваться с трансокеанским лайнером двойного назначения: крупный корпус, динамичный силуэт, доминирующие в верхней части этого силуэта наклонные массы дымовых труб, длинные строчки иллюминаторов в бортах и надстройке. Тектоника таких судов эволюционирует от доминирующего корпуса с вертикалями растущего количества дымовых труб к гармоничному сочетанию масс надстройки и корпуса с выраженным динамичным силуэтом труб, всё более широких и приобретающих аэродинамичную форму в период позднего Ар Деко. Пластика экстерьера лайнеров 1930-х годов - один из характерных образов этого периода, своим формообразованием влияющий на сухопутную эстетику. Террасированные кормовые и носовые оконечности надстроек таких судов имеют прямые параллели в архитектуре стримлайна, более того, можно говорить о вдохновении, которое сухопутная архитектура черпает из образа лайнера.

Стилевые решения интерьеров, к рубежу XIX-XX вв. консервативные и выдержанные в русле историзма конца XIX в. по мере всё более широкого

привлечения профессиональных архитекторов и дизайнеров интерьера становятся к 1930-м гг. современными доминирующему стилю своей эпохи, и в лучших своих образцах опережают и задают этот стиль. И в целом можно сказать, что к 1930-м гг. океанские лайнеры не отстают от современного им большого стиля, но во многом задают его свойства.

При этом сформированный в период Ар Деко образ отдыха на борту большого трансокеанского лайнера оформил современное представление об эстетике круиза, остающееся до сих пор важным фактором в ожиданиях путешественника.

Послевоенные изменения коснулись главным образом интерьеров, решённых стилистически в русле второго модернизма с обилием пластика, яркими цветовыми решениями, вниманием к этническим мотивам. Силуэт и в целом экстерьерные решения практически неизменны, оставаясь в рамках уже найденного технически обусловленного оптимума.

Уход водного транспорта с рынка дальних рейсовых перевозок привёл к попыткам перестройки и переоборудования для круизного отдыха трансокеанских судов. Это удавалось сделать далеко не во всех случаях и нельзя не отметить временный характер такого решения, но огромный избыток судов на рынке привёл к тому, что до 1980-х гг. специализированные круизные суда не строятся. Рост интереса к отдыху на воде и растущий спрос в условиях сформировавшегося общества потребления привели к необходимости выработки пространственных решений для оптимизации новых судов исключительно под нужды круизного отдыха. Эти, фактически разработанные заново, новые решения (отельная по своей сути архитектура и экономия за счёт большего размера лайнера) сформировали основные черты современных океанских круизных судов. Надстройка в формах функционалистской наземной архитектуры, повторяющей решения, принятые в пляжных отелях полностью доминирует в силуэте, возвращение принятых в архитектуре лайнеров межвоенного периода центральных атриумов с верхним светом диктуется именно ростом размера и требованием максимальной естественной инсоляции, перемещение шлюпочных палуб и рост размеров, поднявших пассажирские

каюты выше зоны возможного воздействия волн позволило увеличить площадь остекления, массово применить внешние балконы, тем самым ещё более приблизив архитектуру надстроек к наземному отелю. Рост размеров и пассажировместимости в сочетании с требованиями оптимизации стройки и внутренней логистики привёл к унификации кают, повторению шага переборок на палубах, организации внутрисудовых магистралей снабжения номеров и объектов общественного питания. В 1980-х гг. идея круизного лайнера как пляжного отеля на плавучем основании сформулирована в явной форме и с этого момента она доминирует и определяет стилистику массового круизного лайнера. Постмодернистская стилистика, “стрип” Лас-Вегаса доминирует в массовом сегменте, будучи совершенно адекватной лежащему в основе современного круиза сценарию плавучего, аналогичного пляжному курортного отеля с развитым торгово-развлекательным комплексом.

Новые технические и технологические решения сами по себе ограниченно влияют на развитие круизной отрасли и дизайна круизных лайнеров, будучи востребованными только по мере социального и рыночного запроса на новые функции и возможности. Это относится не только к собственно технологиям судостроения, но и к “зелёным технологиям”, которые сами по себе не являются чем-то новым, но внедряются прежде всего как инструмент привлечения пассажиров на борт, и к медийным и развлекательным возможностям.

Начиная с рубежа XX-XXI вв рост популярности активного отдыха, перемещение фокуса туристических интересов в сторону спорта и дикой природы привёл с одной стороны к появлению дополнительных возможностей такого рода на массовых круизных лайнерах, дополнив ставшую уже традиционной схему отдыха «лежак-ресторан-шоу-(опционально) экскурсия», с другой – стимулировал развитие экспедиционных круизных судов с возможностями посещения далёких от цивилизации мест, высадки на неподготовленный берег, активных и экстремальных видов отдыха. Рост экологической сознательности не только способствовал популярности экспедиционного круизного отдыха, но и активизировал маргинальную нишу круизов под парусом, как способ минимально загрязняющего природу и

максимально приближающего к водной среде отдыха. Стилистически экспедиционные круизные суда (и близкие к ним по масштабу и характеру отдыха небольшие клубные лайнеры) в целом повторяют характер частных суперъяхт схожего назначения. Таким образом, они продолжают подход начала XX века, где круизное судно прямо подражает суперъяхте. Здесь можно видеть пропорции мореходного и динамичного судна в экстерьере и разнообразие стилей от экологичного скандинавского минимализма до хайтека в интерьерных решениях, совершенно аналогично сегменту суперъяхт. Уверенно можно говорить о разной направленности эволюции стиля и образа массового лайнера и небольших нишевых круизных судов.

Концепт-проекты океанских лайнеров имеют важное значение как предварительная исследовательская база для будущих разработок проектного плана. Проектные предложения 1980-х гг., несмотря на фантастический для своего времени вид, во многом реализованы в круизных судах постройки 2010-х - 2020-х гг. Биомиметические формы, сплошное стекление и сложная архитектура надстроек реализованы на новом технологическом уровне.

Отечественные проекты, предлагаемые последнее время как концепции также следует рассматривать с точки зрения подготовки будущего строительства и эксплуатации. Недостатком предлагаемых в настоящий момент отечественными КБ проектов является отсутствие анализа пользовательских предпочтений и внятно сформулированного образного решения, это инженерные проекты без привлечения дизайнера со всеми присущими им изъянами. При этом использование мирового опыта концептуального проектирования и имеющихся национальных кадров может снять эти проблемы.

Глава 3 Концептуальное моделирование современного круизного лайнера на основе эволюционирующих потребительских сценариев.

3.1. Гетеротопия круизного лайнера.

Следует обсудить философскую проблематику круизного лайнера и шире, круиза как такового. Хорошим инструментом для описания пространственно-временной структуры круиза может служить введённое М. Фуко понятие гетеротопии, иного места, где структура времени и пространства, воспринимаемая, или воображаемая наблюдателем отличается от повседневной [12, стр. 196]. Фуко говорил о физически существующих местах, таких, как больница, кладбище, тюрьма, где протекание жизни происходит иначе, ритм времени и структура пространств инакая по отношению к обыденной. Корабль у Фуко - чистый пример гетеротопии, в которой человек ограничен бортами и отграничен ими от враждебной среды, в которой движется, где социальная структура не такова, как на суше, а время упорядочено не таким образом, как на берегу, неопределённо из-за смены часовых поясов и отсутствия видимых земных ориентиров [12, стр. 204]. Гетеротопия как ассамбляж, неустойчивая комбинация элементов, описывается в терминах с одной стороны материальностью или эфемерностью их связей, с другой - однородностью или разнородностью отношений между этими элементами. Чем однороднее эти элементы и материальнее, выраженнее связи, тем стабильнее ассамбляж, и наоборот. Если следовать Деланда [2, стр. 25], рассматривавшего ассамбляжи не только социального свойства, то ассамбляж имеет и третью координату, информационную, средства передачи информации, которые, в зависимости от содержания этой информации и контекстуального аспекта (тех самых (не)материальных связей и (не)однородных составляющих) может как стабилизировать ассамбляж, так и выводить его из равновесия.

Гетеротопия, понятая как социально детерминированный набор особенностей необыденного пространства может быть трактована как структурированный для формального анализа набор возможных для

соответствующей ситуации пользовательских сценариев. При таком анализе можно не разбирать по отдельности сценарии для разных групп пользователей (в случае круиза - пассажиров), а скорее проанализировать общий для этих групп запрос и степень нестабильности получающегося временного социума, выявив основные риски, которых следует избегать при конструировании продукта и основное положительное наполнение продукта, удовлетворяющее базовый спрос пользователя.

Гетеротопия ещё более выражена в круизе и учёт информационной координаты совершенно здесь необходим. Круиз на большом круизном лайнере можно рассматривать как гетеротопию абсолютного потребления, если угодно - потребительского рая [86, стр. 232]. В целом неоднородные социально пассажиры, случайным образом собравшиеся на судне в искусственно созданной и позиционированной как безупречная, идеальная среде, оторванной от бытовых подробностей повседневного потребляют развлечения. Эта среда неустойчива сразу по обоим базовым параметрам. Основные её элементы весьма разнородны. Внешне стабильному и идеальному комфорту, созданному на борту противоположена сама непостоянная и опасная природа моря за бортом, разнородны вкусы и предпочтения большой массы случайных попутчиков, экипаж, в том числе отельный рядом и социально не близок пассажирам, связи между всеми этими компонентами поддерживаются именно за счёт внешнего впечатления абсолютной стабильности, которой де факто нет. Как бы аутентичный музыкальный [30, стр. 29] или гастрономический опыт [64, стр. 2] неотъемлемая часть такого же имитирующего реальное морское плавание размеренного перемещения по спокойным водам тропического моря. Стабильность такой структуры дестабилизируют любое внешнее воздействие или внутренний сбой, нарушающие эту картину, будь то качка, нерасторопность обслуги, несовпадение музыкальных вкусов с диджеем (как раз информационная координата этого ассамбляжа) [86, стр. 236].

В целом, можно уверенно констатировать, что схема “гетеротопия+ассамбляж”

Гетеротопия, понятая как социальный ассамбляж “хорошо описывает

ситуацию постмодернистского туризма, в котором происходит коммодизация пользовательского опыта, превращение его в однородный товар” [16, стр. 342]. Применённый к круизному опыту Вевером термин “макдональдизация” [98, стр. 359]точно характеризует эту стандартность и однородность пользовательского опыта на борту. Такая стандартизация ведёт к максимальному исключению непонятного и незнакомого пассажиру, к минимизации выхода его в рамках круиза за рамки искусственно выстроенного потребительского рая [60, стр. 10]. Пассажир оторван от реальной жизни не только у себя дома, но и от настоящей среды портов и стран захода [61, стр. 149], это хорошо подчёркнуто стремлением круизных компаний строить специальные порты для туристов. На Карибских островах такие частные порты - закрытые для местного населения территории [92, стр. 114-115] строятся с последней четверти XX в. [103, стр. 84-85]. Пассажиры, сходя в частном порту компании на берег, получают такую же контролируемую и сымитированную квазиэкзотическую среду, как на борту. Круизный лайнер в целом похож на торгово-развлекательный центр, или казино, где нет окон и нет часов. Реальное время и реальное пространство отсечены от восприятия посетителя таких мест точно так же, как от круизного пассажира. Некоторые исследователи говорят о “туристическом пузыре”, отделяющем пассажира круиза от повседневных реалий посещаемых им мест [94, стр. 19]. И там, и тут попавшему внутрь остаётся только потреблять без помех идеализированный продукт, наслаждаясь этим процессом. Каролин Картье описывает эту ситуацию более резко: “… продукты массового потребления по всей видимости адаптированы для конкретного человека, таким образом поощряя бесконечное соблазнение для безграничного потребления” [28, стр. 22]. Эта формулировка может быть поддержана наблюдением, что круиз для среднего класса может являться своего рода инициацией, ритуалом перехода в новую социальную страту с более высокими стандартами потребления [37, стр. 473-474]. В некотором смысле можно говорить о двойной гетеротопичности круизного лайнера: на сконструированные пространство и время корабля накладывается конструкт потребительского рая.

Эволюция архитектуры и дизайна интерьеров современного крупного круизного лайнера развивалась в этой логике начиная с приспособленных для “пьяных круизов” выходного дня лайнеров времён американского сухого закона. Как только круиз становится массовым, он становится продуктом массового потребления, начиная с первых современных круизных лайнеров параллельно растёт разнообразие развлечений на борту и нарастает изолированность этого мира внутри бортов от окружающей среды. Отель с центром развлечений, как девиз для архитектуры такого лайнера неизбежно следует из такого дизайна продукта. Р. Квортник вводит специальный термин, “shipscape”, который с некоторой долей условности можно перевести как судовая среда, описывая комплексное воздействие окружения на пассажира, учитывающее материальные и не материальные, знаковые факторы. Пассажир погружён в эту среду полностью [63, стр. 289].

Информация извне дестабилизирует гетеротопию идеального потребления, выстроенную внутри круизного лайнера и присущая ему замкнутость на себя обеспечивает минимизацию этого воздействия третьей, информационной координаты модели ассамбляжа по Деланда. Отсечение физических, эмоциональных и эстетических связей с внешним - способ умиротворения потребителя, поддержания стабильности этого потребительского мира.

Потребительский рай большого круизного лайнера требует умиротворения, отсутствия внешних опасностей, чтобы не отвлечь пассажира от потребления как основного занятия на борту. Море само по себе традиционно представляет собой для человека опасную и непредсказуемую среду, но то же можно сказать и о гигантской плавучей структуре самого лайнера. Коммуникация пассажиров с таким, как подчёркивает Т. Мильоре [77, стр. 206 и 208] дважды монструозным - в смысле среды и в смысле несоразмерности человеку самого лайнера внешним миром должна разрушать ассамбляж этой гетеротопии “потребительского рая”, проявляя его эфемерный характер.

Общая архитектура и дизайн интерьера лайнера для массового круиза

выстроены в одной и той же логике и в целом, несмотря на эклектику интерьерных решений можно говорить об их согласованности между собой. Это соответствующая развитому обществу потребления постмодернистская архитектура, вполне в духе теоретических построений “Уроков Лас-Вегаса” Вентури [1, стр. 104] с его тезисом о доме с декорацией, имплантация этого обобщённого Лас-Вегаса на корпус судна. Решения атриума надстройки не вполне интерьерные, понимая атриум как внутреннюю площадь можно считать формирующие её переборки фасадами, вполне в духе “стрипа” Лас-Вегаса. Очевидно, что понятая так архитектура надстройки лайнера предполагает именно атриум главным фасадом. То есть, видимые снаружи ярусы балконов - не основной, а второй фасад. Море - задворки такого лайнера, аналогичные окружающей Лас-Вегас пустыне. Заменившие иллюминаторы окна и балконные двери и установленные стабилизаторы качки кроме очевидной функциональности устраняют получаемые зрением и вестибулярным аппаратом признаки нахождения пассажира в море.

Архитектура созданного для общества культуры массового потребления круизного лайнера принципиально постмодернистская и таковой остаётся. При этом наблюдаемое движение круизного рынка к диверсификации [87, стр. 33] само по себе не меняет этой связи, основным инструментом диверсификации остаётся дальнейший рост пассажировместимости, делающий экономически целесообразными узко-нишевые услуги, для которых находится с ростом количества пассажиров достаточная целевая аудитория. При этом круиз остаётся “плотно контролируемым, приватизированным, “анклавным” пространством, нацеленным на захват всей возможной выручки” [54, стр. 529]

Характер гетеротопии в целом, как пространства и времени скорее сконструированного, чем естественно эволюционировавшего, определяется сформировавшей её культурой. Изменения порождающей культуры могут, хотя и не обязательно, трансформировать гетеротопию, ей порождённую. Гетеротопия в принципе не должна однозначно восприниматься как примат субъективизма, с тем же успехом можно говорить о гетеротопии как о форме адаптации к меняющемуся миру, как о пространстве взаимодействия [10, стр.

28]. Гетеротопия потребительского рая круизного лайнера порождена культурой и обществом потребления. Сама эта культура динамична, модели потребления сменяются. Есть примеры предпрооектного футурологического анализа для разработки перспективных проектов круизных судов, учитывающие разные логики их функционирования, при этом логика оптимизации решения в чисто материальной, денежной плоскости не расценивается как основной сценарий, более вероятными предполагаются варианты логики, основанной на прямом учёте потребительских потребностей (и экономика такого проекта отталкивается от гибкого платёжеспособного спроса клиента, не от чистой экономии на проекте), а также логики, где центром внимания является экология - с точки зрения осознанности потребителя круиза и с точки зрения осознанности регулирующих органов и самого эксплуатанта [58, стр. 7]. Туризм как отрасль в значительной мере осуществил переход от “экономики услуг” к “экономике впечатлений”. Однородная и стандартизированная массовая развлекательная услуга не может удовлетворить спрос на индивидуальную эмоцию. Характер туристического продукта, его дизайн меняется, получение впечатлений от путешествия отличается от процесса потребления развлекательной услуги эмоциональной вовлечённостью и индивидуальным характером получаемого впечатления. Роль туриста в этой ситуации не пассивна. Структура гетеротопии замкнутого мира потребления не будет стабильна при неконтролируемой и что важно неоднородной активности потребителя, выходом его за рамки этого замкнутого мира и его порядка.

Таким образом, активный турист, едущий потреблять не развлекательную услугу, а впечатления (которые тоже могут быть поняты, как продукт в смысле продуктового дизайна) не является целевой аудиторией массового большого круизного лайнера. На круизном рынке присутствует ряд других решений, позволяющих такому пассажиру получить вполне индивидуальный опыт. Малые и средние круизные суда, клубного и экспедиционного характера дают именно такой набор впечатлений. Поддержание баланса между ощущением “элитарности” отдыха и массовой доступностью на таких судах, в отличие от крупного лайнера не нужно, их гетеротопия круиза имеет другой характер.

Часть черт экстерьера этих судов технологически детерминирована. Меньшие размеры клубных и экспедиционных круизных лайнеров как следствие ведут к трудностям со звукоизоляцией машинного отделения. Поэтому малошумные и одновременно экологически чистые технологии, такие как замена жидкого топлива на природный газ и водород, вспомогательное парусное вооружение, солнечная энергетика будут применяться на этих лайнерах в первую очередь. Солнечные батареи и паруса могут быть важным элементом в этой архитектуре.

Клубный круиз, дорогой и компактный в смысле количества пассажиров, сфокусирован на впечатлениях, получаемых в режиме общения в социально однородном кругу, это прямое продолжение таких круизов первой половины XX в. Круизная яхта в этом случае не метафора, а констатация близости такого круиза и поездки большой компании на взятой в чартер суперъяхте. Этот ассамбляж состоит из гораздо более однородных элементов и далёких от эфемерности связей. Попутчики здесь социально ближе, при небольшом их количестве это легко достижимо. Они - в силу социальной близости и узости круга - связаны и вне пространства гетеротопии их круиза. Время здесь по прежнему течёт иначе и пространство организовано не так, как на берегу, но за счёт большей стабильности по сфокусированность не на “потреблении без помех”, а на “общении без помех” делает излишней искусственную изоляцию от внешней информации. Реализуемые в пространстве такой гетеротопии ожидания явно выражены, поэтому не требуют поддержания некой иллюзии “рая”, а индивидуализированный характер общения скорее стабилизирует такой ассамбляж, то есть и поддержание однородности не требуется. Такая гетеротопия стабильна.

Требования к архитектурным и декораторским решениям такого лайнера уверенно можно определить через прямую аналогию с суперъяхтой. Постмодернистские тенденции в этом сегменте не актуальны, современные суперъяхты строятся в техно- или био-тек стилистике. Эти же тенденции ожидаемы в сегменте клубных круизных лайнеров. Клубный круиз - место общения и атмосфера должна прежде всего располагать к общению. Если

архитектура такого лайнера и обеспечивает приватность с помощью соответствующей пространственной структуры (в основном на стоянке, в открытом море приватность обеспечена отсутствием кого бы то ни было рядом), что внешне может выглядеть параллелью с нынешними крупными круизными лайнерами, то интерьер клубного круизного лайнера обеспечивает настраиваемую среду для общения, даёт уют, ненавязчив, это принципиальное отличие от стимулирующего потреблять интерьера массового круиза. Бионическая пластика, или строгий геометризм техно эстетики, в экстерьере, сдержанный “скандинавский” интерьер с применением выраженно дорогих материалов в перспективе является наиболее вероятным генеральным направлением дизайна в этом сегменте. В сегменте суперъяхт активно применяется трансформация пространств, борта в местах стоянки, где нет могут раскрываться, организуя клубную зону на уровне моря. Эти решения вероятно будут транслированы в сегмент клубных лайнеров.

Вторым вариантом альтернативного решения круиза для активного и осознанного пассажира является экспедиционный круиз. Круизы такого типа - прежде всего путешествие далеко за пределы знакомого мира - не важно, с отказом от современных удобств от медицины до заправки топливом, или просто другого, не знакомого, с другой культурой и ритмом жизни. Гетеротопия такого круиза с точки зрения структуры времени - чередование размеренно текущего времени на судне и активного, бурного времени высадки - не так важно, на неподготовленный берег, или в древний порт Средиземного моря. В любом случае, предмет интереса пассажира в случае экспедиционного круиза смещён в точку (или точки) вне пространства судна, фактически высадка есть отдельная гетеротопия, а круиз не однородная и организованная гетеротопия неограниченного потребления, а череда гетеротопий, где собственно корабль (по Фуко) - важная, но не единственнная часть всей конструкции. Сменяющиеся ритмы времени, пульсирующие пространственные рамки (от стеснённости корабля до большого приморского города) делают эту гетеротопию “настоящего путешествия” устойчивой к любому внешнему воздействию с одной стороны и предполагают вариативность архитектуры этого пространства с другой.

Пространство гетеротопии “реального путешествия” предполагает либо гармонию с окружающим живым миром и биотехнологичную архитектуру, либо более стандартные техно-решения с простотой геометрии и холодным “скандинавским”, либо традиционным “морским” (белый, синий, дерево, простые формы, скруглённые углы) дизайном интерьера - историзм и постмодернистская декоративность не актуальны хотя бы чтобы не отвлекать от предмета интереса на берегу и в море.

Модель, основанную на идее круизного лайнера и круиза как гетеротопии можно верифицировать, проанализировав ту же ситуацию с помощью другой, широко принятой методики: семиотического анализа.

Пространство круиза - и смысловое, и физическое - может быть рассмотрено с позиций семиотики, как знаковая коммуникационная система. Корабль сам является знаком, при этом знаком высокого порядка, метафорой, если не символом. Семиотически понятый знак корабля вполне согласуется с концепцией гетеротопии Фуко: в литературном семиотическом анализе корабль рассматривается как знак для компактной и ограниченной социальной модели мира (тут это скорее знак-метафора, отражающий принципиальную капсулированность корабля как социума), либо как семантическая часть символического путешествия, орудие движения к цели, от кораблей у Рабле и до корабля как символа Церкви. Таким образом, сходное обозначающее может относиться к двум разным типам обозначаемого - и эти два типа обозначаемого в случае круизного судна точно соответствуют массовому и нишевому сегментам круизных лайнеров. Массовый круизный лайнер в массовой же культуре выступает прежде всего знаком места, практически все смысловые коннотации, практически весь контекст, в котором он позиционирован - происходящее на лайнере, внутри него, но не на движении как таковом и не на среде вокруг лайнера. Если на рекламных плакатах 1920-х -30-х гг. лайнер чаще всего изображён в среде, как правило экзотической для будущего пассажира, то к 2000-м гг. печатные рекламные материалы практически полностью сосредоточены на удобствах и развлечениях на борту [18, стр. 314-316]. Рекламный проспект круиза можно рассмотреть как композитную, текстово-

визуальную коммуникационную систему. Все доступные для анализа рекламные буклеты XXI в. содержат и текст, и визуальную информацию внутри этой системы также сосредоточены на происходящем внутри судна, к происходящему вне могут относиться только колористические решения, использующие традиционную “морскую” гамму или цвета, соответствующие рекламируемым экзотическим районам плавания. Знаковая структура внутреннего пространства современного массового лайнера также описывает стационарный, неподвижный мир, принципиально знакомый потребителю по сухопутным развлекательного центрам и на знакомом по жизни на берегу визуальном языке вывесок и фасадов ресторанов, кинотеатров, магазинов, увеселительных заведений разного рода. Эти знаки считываются пассажиром однозначно, как возможность не отягощённого бытом развлечения. Если проводить знаковые параллели, то ближайшим изобразительным образом аналогичного содержания будет "Корабль дураков" Иеронима Босха с его беззаботно веселящимися пассажирами (Илл. 83). Даже фигура шута у Босха вполне симметрична аниматорам на современных лайнерах. Точно так же, направление движения у Босха не выражено, хотя контекстуально понятно, что это плавание ведёт пассажиров в пекло.

Экспедиционный лайнер может быть рассмотрен именно как знак движения к цели. В системе смыслов рекламной продукции для таких круизов место назначения доминирует, сам лайнер и его оборудование рассматривается как орудие достижения Гренландии, Антарктиды, птичьих базаров в Северной Атлантике или фиордов Норвегии и Новой Зеландии, текст и изображения здесь сфокусированы на внешнем по отношению к судну, само судно - именно транспорт, везущий к цели. Лайнер здесь не обозначает мир, нечто вмещающее остальные элементы знаковой системы, но является только частью большего пространственного комплекса, описывающего путешествие определённой степени экстремальности в места, не сильно затронутые человеческой деятельностью. В этом контексте экспедиционный круизный лайнер - скорее корабль Рабле, имеющий внеположную цель, чем корабль Босха и Бранта, а само путешествие (с его оттенком встречи с чем-то плохо исследованным) часть

системы, которую рассматривает семиотика культурного ландшафта [4, стр. 41-43]: топографические, топонимические, ономастические объекты, вводимые в культурный оборот зрителями - путешественниками.

Принадлежность к двум, очевидно разным с точки зрения семиотики знаковым системам полностью коррелирует с разницей в характере гетеротопии этих типов круизных судов.

3.2. Механизмы и прогноз эволюции архитектуры морского круизного лайнера.

В целом, рабочая модель, позволяющая объяснить генезис и предложить прогноз архитектуры круизного лайнера базируется на идее гетеротопии круиза, организации социальной структуры этой гетеротопии как ассамбляжа и связанных с характером этой гетеротопии объёмно-пространственных решений. Эволюция архитектуры лайнеров может быть спрогнозирована исходя из этой модели.

Крупный массовый круизный лайнер представляет собой гетеротопию потребительского рая. Это замкнутый мир, с точки зрения эксплуатанта - место, где отдыхающий оставит максимум денег, запланированных на отпуск с максимальной для эксплуатанта экономической эффективностью, а с точки зрения отдыхающего - место, где можно потреблять привычный ему набор однородных и стандартизированных рекреационных услуг не отвлекаясь на быт и прочие рутинные необходимости обычной жизни. Эта однородность и стандартизированность (“макдональдизация”) формирует несколько устойчивых тенденций. Увеличение пассажировместимости таких судов обусловлено требованием экономии на масштабе решения и максимального охвата разных пользовательских групп. Уже в начале второго десятилетия XXI в. вторичность путешествия как такового констатируется как само собой разумеющаяся [99, стр. 26], а это органичным образом ведёт к падению скорости лайнеров. Требование максимального комфорта, не отвлекающего от потребления услуг ведёт к локализации круизов в районах плавания с благоприятным климатом и хорошей транспортной доступностью. Это порождает замкнутую архитектуру, сфокусированную на происходящем внутри

этого потребительского рая.

Решения, имеющие перспективу реализации на таких судах можно разделить на две группы: расширяющие предложение для пользователя (пассажира) и стабилизирующие временный социальный ассамбляж на борту, гарантирующие тем самым беспрепятственное потребление предложенного. Первая группа может быть охарактеризована как максимально полно реализуемый на борту набор “сухопутных” развлечений, вторая скорее как достижение максимального комфорта как физического, так и психологического - изоляция пассажира от неблагоприятного воздействия погодных условий и максимальное соответствие предлагаемого продукта вкусу пассажира. Тут обе группы решений фактически сливаются, так как диверсификация одновременно делает продукт более продаваемым и выводит пассажира из-под воздействия некомфортных для него типов музыки, шоу, социальных групп и привычек. В то же время предлагаемые рекреационные услуги имеют массовый, соответствующей поп-культуре характер, в противном случае круг их потребителей будет недостаточно широким для экономической целесообразности такого предложения.

Исходя из этих соображений крупные лайнеры массового сегмента продолжат расти в размерах, а архитектура всё более доминирующих надстроек будет дальше сближаться с сухопутным отелем. Схема с атриумом по мере роста станет более сложной. Уже на таких судах 2024 года постройки, как “Сан Принсесс” и “Айкон оф зе Сиз” главный атриум получает трансепт. Одним из вероятных путей эволюции надстройки может быть движение в сторону небольшого плавучего города с отдельными объёмами зданий, тем более что концептуальные решения такого рода уже предлагались (проект “Феникс Уорлд” компании Кнуд Е Хансен 1990 года) и не были реализованы по причине технологической сложности, теперь уже преодолённой. Технически сейчас возможна постройка корпусов, превышающих линейные размеры наиболее крупных современных лайнеров в полтора-два раза. Так, длина плавучего завода сжиженого газа “Прелюд” составляет 488 метров при ширине 74 (самый крупный из построенных на 2024 год круизный лайнер “Айкон оф зе Сиз”

имеет длину по ватерлинии 364 метра при ширине 48). Таким образом, пассажировместимость может вырасти до десятков тысяч человек. Это уже соответствует небольшому сухопутному курорту и экономически такие лайнеры могут быть вполне эффективны, предлагая весь спектр наземных сервисов, в том числе узких нишевых. В качестве альтернативы усложнению архитектуры надстройки возможно появление модульных стационарных плавучих курортов из нескольких соединённых судов, или, скорее, морских платформ, потому что движение не является критически необходимой частью такого отдыха - критически необходима замкнутость, отрезанность пассажира от мира. Эти суда, или, скорее, плавучие курортные городки с необходимостью будут иметь адекватную обществу потребления, в чистоте реализованному на борту постмодернистскую архитектуру Лас Вегаса, Атлантик Сити и других курортных городов, главным туристическим продуктом которых являются массовые развлечения. Несколько утрированно можно говорить о стилистике плавучего Диснейленда. Коротко эту тенденцию можно характеризовать как рост линейных размеров и усложнение объёмно-пространственных решений при сохранении постмодернистской стилистики (Илл. 84).

В области средних и малых круизных судов есть несколько различающихся рыночных ниш, соответствующих пользовательских сценариев и как результат - подходов к дизайну. Пассажиров таких небольших судов “…следует рассматривать не как часть постоянной социальной общности (как это было с круизными путешественниками начала XX века), но, скорее, как «неоплемя», временное образование, строящее культурную общность на локальной общности потребительского паттерна.” [17, стр.303] Методика анализа рынка, основанная на метафоре “потребительского племени” обладает достаточно развитым аппаратом [26, стр. 595], но для задач этого исследования достаточно самой констатации, во-первых, существования такого временного, но достаточно сплочённого коллектива и, во-вторых, дополнительной стабильности гетеротопической конструкции за счёт этой квази-ритуальной общности поведения.

Небольшие элитарные, клубные круизные суда - гетеротопия общения в

своём кругу, здесь важно не разнообразие услуг, а создание правильной среды для такого общения и поддержание базового набора сервисов для того, чтобы это общение было максимально комфортным. МакКартан и Эденс [74, стр.2] указывают на прямую аналогию с клубом второй половины XIX - начала XX в. как по составу участников, так и по набору активностей. Фактически, круизная компания продаёт на таких судах возможность общения, а не рекреационные услуги, которые только дополняют этот основной продукт. Масштаб таких судов меньше, внешнее окружение (если оно не нарушает чувство прекрасного пассажира) не отвлекает и не разрушает гораздо более устойчивый в силу более прочных связей и большей социальной однородности участников мир этой гетеротопии. Поэтому открытость наружу, близость пассажира к окружающей среде для такого лайнера скорее плюс. Эти лайнеры ближе всего по своей логике к “круизным яхтам” первой половины XX века, непосредственно продолжая их линию развития. При этом круиз в социально близком обществе становится самостоятельным видом времяпрепровождения, уходит характерный для начала XX века имитирующий подражательный характер потребления. Таким образом, для этого типа круиза важны соответствующие вкусам социально однородной группы пассажиров маршрут, обстановка на борту и программа мероприятий, целью является создание среды для активного самостоятельного общения и самореализации пассажиров.

Лайнеры клубного типа архитектурно уже близки современной мегаяхте, эта разница, по-видимому, постепенно сотрётся до неразличения, с учётом того, что значительная часть мегаяхт сдаётся в аренду, фактически предлагая сходный с клубным лайнером тип отдыха, верхний ценовой сегмент того же типа. Небольшие относительно массового лайнера размеры позволяют заходы в новые, не освоенные массовым туризмом локации [67, стр. 6]. Применение более тихих зелёных технологий уже сейчас практикуется на крупных парусно-моторных суперъяхтах (“Мальтез Фэлкон”, “Блэк Пёрл”, “А” как наиболее характерные примеры), парусно-моторные клубного характера круизные лайнеры уже есть на рынке (“Клаб Мед”). Активности в портах захода

предполагают лёгкость схода на берег, это ведёт к большему количеству точек входа и выхода, в отличие от монолитного высокого борта современного массового круизного лайнера корпус клубных лайнеров будет иметь более дробную, расчленённую люками и лацпортами структуру. В близкой перспективе круизное судно клубного характера имеет трансформируемый корпус, регулирующий степень открытости или приватности, гибридную силовую установку, возможно паруса как тихий вспомогательный движитель. Этот набор артикулированно тихих технологий и вероятная расчленённость поверхности корпуса будут радикально отличать его от массового круизного лайнера.

На борту небольших экспедиционных круизных судов реализуется гетеротопия путешествия как такового. Фактически, режим плавания на таких судах - чередование гетеротопий корабля и исследовательской вылазки. Остановки, выход на берег, исследование порта захода, погружение в море - то, ради чего пассажир купил билет. Основным продуктом здесь является впечатление от путешествия. Таким образом, здесь ключевым моментом является обеспечение внешних по отношению к судну активностей, а набор действий на борту сводится к подготовке к очередной высадке, отдыху, приёму пищи, немного дополненным рекреационными и образовательными видами деятельности. При этом основное требование к реализации этих действий сводится к тому, чтобы не отвлекать пассажира от главного в путешествии - самого путешествия и организованных для него в процессе этого путешествия приключений. Формообразование экспедиционного круизного судна повторяет формообразование экспедиционной суперъяхты, аналогично клубным судам и по тем же самым причинам сходства районов плавания и предпочтений пользователя. Мореходный и защищённый характер корпуса, сходный с утилитарными судами для таких же районов плавания в сочетании с позволяющей максимально возможное безопасное общение с окружающей средой надстройкой (ярусы палуб с развитыми балконами и остеклением для плохой погоды) формирует внешний вид таких судов в настоящий момент. Высадка на неподготовленный берег также ведёт к наличию встроенных

эллингов для тендеров, рамп для них, вертолётной площадки. Интерьеры как правило сдержанные, минималистичные, с отделкой экологичными материалами, отвечающей запросам основной части пассажиров таких круизов. Характерно осознанное отношение к логике дизайна экспедиционного круизного судна проектантов компании Дамен, одного из крупнейших строителей экспедиционных яхт: “Ядром философии этого дизайна является связь пассажиров и цели путешествия” [43, стр. 19]

В среднесрочной перспективе лайнеры экспедиционного типа будут по своим решениям ещё ближе к аналогичным яхтам и исследовательским судам, динамичными среднего тоннажа кораблями со сбалансированной с корпусом надстройкой. В этом растущем сегменте (прогноз говорит о полуторном росте в 2029 г. по сравнению с 2019 [34, стр. 29], учитывая более динамичный, но при этом возрастной контингент пассажиров - судя по статистическим данным это активные представители пенсионного возраста - можно прогнозировать активное внедрение бионической, техно, космической пластики форм в экстерьерных и интерьерных решениях и при этом продолжающееся использование натуральных, эко-дружественных цветофактурных решений. Так же, как и клубные суда, и особенно учитывая общую экологическую составляющую мотивации пассажира экспедиционные лайнеры будущего могут быть парусно-моторными. Одновременно, учитывая возрастной состав путешественников следует ожидать глубокой интеграции решений, дающих равные возможности пассажирам с ограниченной мобильностью. Горизонтальные поверхности без ступеней, удобные рейлинги, отсутствие острых углов, соблюдение норм доступности для ситуации высадки на берег должны быть обязательными. Учитывая целевую аудиторию можно прогнозировать активное внедрение современных медийных возможностей. В целом освоенная уже не только молодёжью, но и активными представителями старшего поколения дополненная и виртуальная реальность может стать значительным компонентом пользовательского опыта, управляемые в режиме работы в виртуальной среде дроны и трансляция с камер, установленных в точках, недоступных обычным способом, обеспечение возможности для

каждого пассажира одновременно присутствовать в этой дополненной реальности станет частью интерьерного дизайна кают.

Близость архитектуры экспедиционных круизных лайнеров к исследовательскому судну можно считать одним из признаков частичной конвергенции этих типов судов, более того, в настоящее время существуют исследовательские суда, берущие на борт туристов - особенно это развито в Антарктике, и экспедиционные суперъяхты, берущие на борт учёных. Достраивающиеся сейчас экспедиционная яхта “PEB Оушен” (Илл. 85) и экспедиционный лайнер “Ньорд” (Илл. 86) имеют на борту лаборатории и каюты для учёных, оборудование для полевых исследований и позиционируются как суда двойного назначения, на их примере можно сказать, что тенденция к объединению рекреационного использования с научным уже проявляется. “PEB Оушен” имеет выраженное сходство с исследовательским судном - надстройка занимает около трети общей длины, на открытой кормовой палубе есть вертолётная площадка, краны и рампы для исследовательских аппаратов и средств высадки, на носу консоль для наблюдений. Суперъяхта угадывается только в террасированной надстройке с хозяйской и гостевой зоной. Экспедиционный характер “Ньорд” более формален, это всё же прежде всего круизный лайнер средних размеров с традиционно террасированной надстройкой, а для научной работы отведено небольшое количество помещений, но характерно несоразмерное этой доле внимание строящей его фирмы к научному компоненту при позиционировании своего судна, плавание на научном судне - важный элемент привлекательности для целевой аудитории. Таким образом, уже можно наблюдать размытие границ между этими типами судов.

Экспедиционные круизные суда дальше других отстоят от логики и эстетики общества потребления, живут в новой логике экономики впечатлений, а не экономики услуг, в целом о принадлежности к полю экономики впечатлений можно говорить и применительно к клубного типа лайнерам. В традиционной парадигме пассивного потребления остаются только традиционные массовые круизные лайнеры и логика их развития только глубже

укореняет их в этой практике.

3.3. Параллели и аналоги за пределами сегмента морских круизных лайнеров.

Предложенную модель можно применить не только к круизному лайнеру. Гетеротопичен любой туристический продукт, поэтому таким способом можно проанализировать и другие туристические транспортные средства.

Простейшим и наиболее близким к исходному случаю будет речной круиз. Основное отличие реки как среды от моря - её одномерный характер. Если море применительно к путешествию на надводном судне планарно и двумерно, то река - фактически водная дорога. Мосты и шлюзы - сужения, встречающиеся на этой дороге ограничивают высоту и ширину лайнера, осадка ограничена глубиной фарватера, часто небольшой, а длина - длиной шлюзов и кривизной русла - как на любой дороге важен в том числе и радиус поворота, практически неограниченный в море. Эта гетеротопия - гетеротопия дороги, а не путешествия в замкнутом пространстве по неограниченной водной глади. В случае круиза по реке важен путь. При езде по дороге важно, что происходит по её сторонам, точно так же при путешествии по реке важны берега. Важны также остановки: населённые пункты по берегам могут представлять культурный интерес, природные объекты также могут быть точками притяжения. Речной круиз происходит на судах, не позволяющих выстроить “потребительский рай” массового круиза, они слишком малы для этого, река ограничивает их размеры. Таким образом, сценарий такого круиза предполагает наличие среды для общения и/или неких регулярных исследовательских вылазок - к природным и культурным достопримечательностям. Речной круиз - комбинация клубного и экспедиционного отдыха, эти пропорции во многом зависят от характера берегов конкретной реки. Реки с долгой историей цивилизации, обжитые и насыщенные прибрежными поселениями, такие, как Нил, Волга, Рейн [49, стр. 100-102] - место для исследования культурных возможностей, Амазонка [84, стр. 158] или Лена - скорее привлекательны необжитыми местами и нетронутыми ландшафтами. В любом из этих случаев круиз по такой реке - комбинация созерцания берегов и вылазок на остановках. Круизы по обжитым

рекам на данный момент имеют основную целевую аудиторию пенсионного возраста. Это способствует однородности такого ассамбляжа и в целом стабилизирует его, даже принимая во внимание эфемерность связей его элементов. Круизы по необжитым рекам как правило привлекают более молодых пассажиров, в целом здесь работает модель потребительского племени, а информационное измерение такого ассамбляжа способствует его стабильности, укрепляет его. Исходя из этого, а также из сильно ограничивающих возможности менять экстерьер геометрических ограничений экстерьер и объёмно-пространственная организация речного круизного судна определяется практически однозначно - это вытянутая и однородная по высоте компоновка с максимально открытыми в сторону берегов внутренними объёмами. Главный фасад здесь не столько даже борта лайнера, сколько проплывающий мимо берег. Исходя из этого максимально нейтральный образ судна с максимумом остекления и открытых обзорных террас представляется оптимальным решением - и именно это мы наблюдаем на современных речных круизных судах (Илл. 87). Открытость пространств наружу - характерная особенность таких судов. Аналогами в интерьерных решениях являются прежде всего отели среднего и высокого ценового сегмента. Это объяснимо с учётом практически полного отсутствия качки и типичного сценария, при котором судно делает ночной переход от точки к точке, пассажиры засыпают и просыпаются на корабле, а большая часть их дневной активности связана с объектами на берегу.

Другим вариантом круиза является круиз железнодорожный. Это тоже гетеротопия дороги, но значительными факторами являются с одной стороны геометрические ограничения на размер вагона, с другой - социальный состав, определённый высокой стоимостью таких поездок. Хорошим примером является “Белмонд андеан эксплорер”, туристический состав из Куско в Арекипу в Перу. В составе из 18 вагонов только девять пассажирских на 4-12 человек каждый. Общественные пространства кроме двух вагонов-ресторанов (с отдельным вагоном-кухней) включают вагон-бар, вагон-наблюдательную площадку и вагон-спа. Поезд идёт через плато Альтиплано с остановкой в Пуно

и Саракоче у озера Титикака и в Арекипе (объект культурного наследия ЮНЕСКО), с вариантом выхода раньше Арекипы в Каньяхуас для поездки в каньон Колка (наблюдения за кондорами). Другой пример - поезд “Ориентал саутистерн экспресс” аналогичного состава с маршрутами из Бангкока, наиболее частый - две ночи из Бангкока в Сингапур. Особенность этой гетеротопии - не враждебная среда за окном. Её можно и нужно впускать внутрь поезда, виды - главное, что привлекает к такой поездке. Другой особенностью железнодорожного тура является его кратковременность. Если для морского круиза три дня - минимальная продолжительность, обычный срок от недели и более, то железнодорожные круизы - от одной до шести ночей. Ещё одна важная особенность - атмосфера железнодорожной поездки - в поезде физические ощущения движения - неотъемлемая и неизбежная часть пользовательского опыта. В целом, аналогия с клубным круизом очень точная и решения интерьеров близки с поправкой на намеренную ретро-стилистику, вводящую элементы Ар-Деко [8, стр. 227]. Отсылка к атмосфере 1930-х и “Восточному экспрессу” - также элемент пользовательского опыта, атмосфера дорогой поездки на поезде связана в массовой культуре именно с этой стилистикой (Илл. 88). Большое количество общественных пространств согласуется с логикой “круиз как общение”.

Таким образом, валидность предложенной модели вполне подтверждается примерами речного и железнодорожного круиза, объёмно-пространственные и стилистические решения речных круизных судов и железнодорожных вагонов для круизного отдыха согласуются с предположениями этой модели.

Можно также предложить прогноз стилистики интерьеров транспорта для космического туризма (экстерьер в этой ситуации определён технологией). Сейчас эта деятельность находится в зачаточном состоянии. Полёты единичных туристов осуществлялись на действующие орбитальные станции (Мир, МКС) и специальных космических аппаратов для их пребывания в космосе до последнего времени не строилось. В обозримом будущем эта ситуация начнёт меняться. Рассматривается возможность включения состав планируемой новой Российской орбитальной станции модуля для космических туристов.

Испытываются космические корабли для туристической деятельности (такие компании, как Вёрджин Гэлакси). Пользовательский сценарий здесь может включать в себя либо краткосрочный полёт на специальном космическом корабле, либо полёт с пребыванием на станции. В обозримой перспективе подготовка к полёту будет занимать значительное время, что предполагает психологическую совместимость и заранее сложившиеся отношения внутри группы. Такой социальный ассамбляж стабилен и устойчив, это компактная версия потребительского племени и рассматривать его надо именно с этой точки зрения. Космическая туристическая экспедиция - осознанное путешествие в гетеротопию иного, не земного мира и внеземной характер этого мира должен быть проявленным в интерьерных решениях. Для определения адекватного стилистического решения важно принимать во внимание культурные коннотации, сформированный заранее образ космического полёта. Этот набор устойчивых ассоциаций задан прежде всего кинематографом, научной фантастикой, это стилистика хай-тек и киберпанка. Простые технологично обусловленные формы интерьера и активная роль подсветки с изменяемым цветом и цветовой температурой, сгармонированная с интерьерными решениями униформа представляются наиболее адекватным задаче набором решений. Важным является подчёркивание отсутствия в невесомости выделенной координаты, отличающей космическую архитектуру от наземной. Это принципиально отличает дизайн среды для космических туристов от проектирования интерьера для работающих на станции космонавтов, для которых важно создать атмосферу земного места, дать им возможность ощущения дома. Туристическая космическая станция, таким образом, утрированно космический объект, гораздо более неземной, чем МКС, или планируемая РОСС. Именно в этом ключе сделана эскизная разработка интерьера туристической космической станции в дипломном проекте 2020 года, выполненном на кафедре дизайна средств транспорта РГХПУ им. С. Г. Строганова Анной Коробко (руководитель доцент А. Якименко) (Илл. 89).

3.4. Концепция круизного флота для России: дизайн продукта и дизайн-ДНК.

Отечественная ситуация в круизном секторе отличается от общемировой.

В России есть сильная традиция речных и озёрных круизов. Этот сегмент развит, пусть и на устаревших судах. Речной круиз в России имеет два основных типа. Наиболее распространено путешествие с культурными целями по Волге, Дону, волжским системам каналов (режим плавания: длительные относительно рек Западной Европы переходы (до 20 часов) и стоянки в городах представляющих интерес). К этому типу относятся и смешанные круизы с выходом из Дона в Азовское море и заходом в такие порты, как Таганрог. Присутствуют на рынке и экспедиционного характера речные круизы, прежде всего по рекам Сибири.

При этом отечественное судостроение практически не имеет опыта постройки круизных судов. В советский период речные круизные теплоходы были в основном импортными, этот флот до сих пор эксплуатируется. После долгого перерыва в России в 2020 г. построен лайнер “Мустай Карим” проекта PV-300, это судно класса река-море и может эксплуатироваться в каботажном плавании в Каспийском, Азовском, Балтийском морях. Но этот проект имеет ряд явных недостатков. Прежде всего - недостаточное для своей пассажировместимости количество общественных пространств, планировочные решения не оптимизированы с точки зрения внутренней логистики, не сбалансирован состав каютного фонда. Эти недостатки являются следствием неверно проведённого предпроектного анализа, пользовательские сценарии очевидным образом смоделированы не были. С точки зрения образного решения исключительно функционально решённые интерьеры и неинтересный силуэт также не дают возможности отнести дизайн судна к удачным.

Если опыт строительства речных круизных теплоходов отечественные верфи в небольшом объёме приобретают, то морские круизные суда в России не строятся. Следует оценить потребность России в таких судах, требующиеся типы круизных судов и основные подходы к их проектированию и постройки с учётом отечественной специфики.

Исходя из численности населения можно приблизительно оценить потребность отечественного рынка в каютном фонде. Если ориентироваться на

среднее значение обеспеченности каютным фондом по миру (отношение численности населения к числу мест) [34, стр. 15], то России надо иметь 10-12 тысяч мест на круизных лайнерах. Если предположить, что мировой круизный рынок в основном рассчитан на жителей Западной Европы и Северной Америки, то на одно место на круизном лайнере приходится примерно 2000 человек из этих регионов, для аналогичной обеспеченности внутреннего Российского рынка надо иметь около 75000 мест.

Основной район плавания крупных круизных лайнеров, мейнстрима - Карибское море. Это акватория с очень развитой инфраструктурой туризма, который даёт странам этого бассейна более 40% ВВП [66, стр. 40]. Тропических побережий при этом у России нет и, следовательно, нет районов плавания, подходящих для навигации современных крупных круизных лайнеров, как нет и инфраструктуры для их эксплуатации, абсолютно необходимой для экономически оправданного круизного судоходства [55, стр. 16]. Чёрное море ограниченно пригодно в качестве такого района несколько месяцев в году, зимние штормы и низкая температура не позволяют использовать круизные лайнеры в декабре-феврале. Зимой Финский залив Балтийского моря, Азовское и северная часть Каспийского моря замерзают. Таким образом, климатические условия России способствуют развитию прежде всего круизного флота экспедиционного типа.

Другим важным фактором является фактор идеологический. Учитывая рассмотренный ранее в этой главе характер гетеротопии массового круизного лайнера отдых такого типа имеет характер утрированного потребления и полностью встроен в консьюмеристское общество Запада. С учётом существенного отличия отечественных фундаментальных ценностей от классического общества потребления государственная поддержка такого отдыха представляется нерациональной, а характер отечественного судостроения не позволяет в настоящий момент начинать новые проекты без предыдущего опыта аналогичной постройки только с участием государства. Таким образом и идеологическая составляющая вопроса указывает на приоритетный характер экспедиционного круиза.

Учитывая эти факторы можно было бы при оценке потребности России в собственных круизных судах учитывать только суда экспедиционного типа. При консервативной оценке общей пассажировместимости таких судов в 5% от общего каютного фонда минимальное значение для России можно оценить в 4000 мест, то есть примерно 10 судов пассажировместимостью до 400 человек.

Следует также принимать во внимание, что сделанные выше замечания про высокий возраст пассажиров экспедиционных круизов относятся к средним величинам по круизной индустрии в целом. Данные для Восточной Европы, к которой относится и Россия, и Китаю, крупнейшему на данный момент источнику туристов в арктических районах России, показывают значения на 6-12 лет меньшие, чем в среднем. Таким образом, при моделировании пользовательских сценариев следует ориентироваться на большинство активных и подвижных пассажиров при значительном количестве пассажиров старшего пенсионного возраста с возможными проблемами опорно-двигательного аппарата и координации.

Динамика изменений в архитектурных решениях была ранее проанализирована статистически. С достаточной уверенностью можно утверждать, что “наиболее вероятными типами форштевня … будут являться XBow и прямой форштевень, типами надстройки — с подъемом к носу и «другое», то есть не прямоугольная, не поднимающаяся к носу и не имеющая два выраженных «горба»”. [20, стр. 308] К предложенным вариантам близок подход, предложенный группой из Университета Ковентри [72, стр. 122] - большие закрытые площадки с панорамным и купольным остеклением, прикрытые надстройкой прогулочные палубы явно учитывают условия высоких широт, хотя вызывают сомнения переусложнённая надстройка и очень большие размеры (длина 300 метров соответствует современному массовому круизному лайнеру) (Илл. 90). Можно для перекрёстной проверки этого утверждения принять во внимание общее сходство экспедиционных яхт с научными и сервисными судами для аналогичных районов плавания (Илл. 91). Результаты оказываются близкими. Переосмысление формообразования отечественных ледоколов и научных судов для районов Севера могло бы быть главным

стилистическим ключом для создания архитектуры отечественного экспедиционного круизного лайнера. Разумно также предположить, что в качестве поддержанного государством начального этапа могут строиться суда двойного назначения, аналогичные REV Ocean - одновременно круизные и исследовательские.

Подходы к дизайн-решениям для отечественного рынка, исходя из принятой выше модели и учитывая имеющийся проектный опыт можно описать следующим образом.

1. В силу крайне малого опыта проектирования и постройки круизных судов в России следует ориентироваться на выявленные аналогии между исследовательскими, утилитарными и круизными экспедиционными судами и вести проектирование и постройку силами имеющих соответствующие компетенции КБ и верфей.

2. На борту небольших экспедиционных круизных судов реализована гетеротопия путешествия как приключения, они сфокусированы на цели путешествия и на происходящем снаружи. Фактически, режим плавания на таких судах - чередование гетеротопий корабля и исследовательской вылазки. Остановки, выход на берег, исследование порта захода, погружение в море - то, ради чего пассажир купил билет. Основным продуктом здесь является впечатление от путешествия. Таким образом, здесь ключевым моментом является обеспечение внешних по отношению к судну активностей, а набор действий на борту сводится к подготовке к очередной высадке, отдыху, приёму пищи, немного дополненным рекреационными и образовательными видами деятельности. При этом основное требование к реализации этих действий сводится к тому, чтобы не отвлекать пассажира от главного в путешествии - самого путешествия и организованных для него в процессе этого путешествия приключений.

Вариантом такой экспедиции вдоль обжитого, освоенного, обладающего портовой и рекреационной инфраструктурой черноморского побережья мог бы быть современный парусник, для которого была предложена “конфигурация 3–4-мачтовой гафельной баркентины с занимающей основную часть длины

корпуса трех-четырехпалубной надстройкой.” [15, стр. 314]. Аутентичность пользовательского опыта в сочетании с современными технологиями управления парусами может оказаться крайне выигрышным решением, а небольшие расстояния между портами захода соответствуют умеренной скорости хода такого судна.

Формообразование экспедиционного круизного судна повторяет формообразование экспедиционной суперъяхты, аналогично клубным судам и по тем же самым причинам сходства районов плавания и предпочтений пользователя. Мореходный и защищённый характер корпуса, сходный с утилитарными судами для таких же районов плавания в сочетании с позволяющей максимально возможное безопасное общение с окружающей средой надстройкой (ярусы палуб с развитыми балконами и остеклением для плохой погоды) формирует внешний вид таких судов в настоящий момент. Высадка на неподготовленный берег также ведёт к наличию встроенных эллингов для тендеров, рамп для них, вертолётной площадки. Учитывая неблагоприятные условия окружающей среды и значительную долю маломобильных пассажиров важную роль должны играть средства дистанционного зондирования и наблюдения с борта судна. Развитые обзорные площадки должны стать частью экстерьерного решения. Широкое применение подводных, поверхностных и воздушных дронов-наблюдателей и соответствующие посты управления и наблюдения за тем, что показывают их камеры, применение средств дополненной реальности смещают стилистику части интерьерных пространств в сторону футуристической, возможно даже кибер-панковой эстетики. В остальном интерьеры в соответствии с основным вниманием на внешнем должны демонстрировать сдержанные, минималистичные решения, с отделкой экологичными материалами, отвечающей запросам основной части пассажиров таких круизов. Учитывая значительное количество пассажиров старших возрастов, общемировая тенденция технического обеспечения норм доступности (ровные полы, пандусы, рейлинги и т. д.) найдёт своё отражение и на отечественных судах.

Если ещё раз обратиться к идеологической точке зрения, то, учитывая что

экспедиционный круиз связан с отказом от идеологии общества потребления, сфокусирован на новом, активном человеке, не пассивном потребителе, то важным фактором будут все футуристические элементы экстерьера и интерьера такого судна. Можно говорить об аналогии с транспортным дизайном 1930-х гг., где аэродинамичность форм паровоза или автомобиля была индикатором принадлежности пассажира к будущему, новому стремительному миру. Точно таким же образом элементы, ощущающиеся в настоящее время и в обозримой перспективе как часть прогресса могут быть включены в экстерьерные и интерьерные решения. Кроме уже отмеченной дополненной реальности, такими элементами, учитывая экологическую сознательность полярных туристов, могут быть блоки солнечных батарей и другие устройства зелёной энергетики, паруса [15, стр. 314], в том числе нетрадиционные (кайты, складываемые крылья) как вспомогательные движители (Илл. 92), набор парусных и гребных средств высадки помимо моторных. Отечественный экспедиционный круизный лайнер должен быть символом будущего, а учитывая отсутствие инерции старого производства и проектирования “с нуля” это может быть именно такое судно.

Выводы по главе 3.

Применение к круизу моделей как гетеротопии и социального ассамбляжа, так и прямого сценарного анализа, в целом, приводит к близким результатам. Массовый круизный лайнер в любой из рассмотренных моделей должен продолжать расти в размерах, теряя мобильность, всё более трансформируясь в плавучий туристический отель закрытого типа. Клубные и экспедиционные круизные суда будут, не выходя из существующей размерной ниши приобретать больше компонентов “зелёных” технологий и инклюзивных решений с учётом экологической озабоченности и возрастной структуры основной массы пассажиров, демонстрируя формообразование аналогично исследовательским, утилитарным судам и экспедиционным яхтам.

Эти тенденции будут касаться и стилистики интерьеров. В массовом сегменте можно ожидать продолжения постмодернистских, эклектичных, кичевых решений. Клубные и экспедиционные лайнеры будут

характеризоваться сквозными дизайн-решениями, с ростом доли бионических и эко-компонентов, выстроенными вокруг темы круиза и в разных пропорциях демонстрирующие черты бионического, минималистского и хай-тек стилей.

Проведённый для проверки валидности предложенной методики анализ стилевых и объёмно-пространственных решений для других туристических транспортных продуктов - железнодорожного, речного круизов, космического туризма показывает, что предложенная логика даёт осмысленные и близкие к реальности результаты.

В ситуации практически полного отсутствия океанских круизов в структуре туристической отрасли России встаёт вопрос о целесообразности развития этого сегмента и выработке правильных подходов к проектированию судов для него. Исходя из анализа аналогов и принимая во внимание особенности отечественных условий представляется разумным развивать прежде всего направление экспедиционного круизного отдыха, синтезируя отечественную традицию арктического судостроения с современными тенденциями в архитектуре этого типа судов.

В качестве примера применения предложенной методики анализа сформулирован концептуальный проект экспедиционного круизного лайнера для России. С точки зрения объёмно-пространственных решений это судно представляет собой корпус ледового класса с имеющей отдельные черты экспедиционной суперъяхты надстройкой, пластика продолжает традицию отечественных научно-исследовательских судов для Арктики. Интерьерные решения предложены с применением эко-устойчивых материалов и минималистичного дизайна. В целом, продемонстрирована работоспособность предложенного подхода.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Последовательное изложение история архитектуры круизного лайнера позволило выявить ключевые этапы развития дизайна данного вида транспортных средств. Современный массовый круизный лайнер как явление складывается только к последнему десятилетию XX века, таким образом архитектура этого, наиболее распространённого сейчас типа круизных судов эволюционирует в течение около 40 лет. В течение этого периода основными тенденциями являются геометрический рост, доминирование массы надстройки над корпусом судна в композиционном решении (Илл. 93), развитие внутреннего атриума и осмысление именно атриума как главного фасада надстройки. Длительная (более 100 лет) эволюция архитектуры малых и среднетоннажных нишевых круизных лайнеров в целом аналогична тенденциям в сегменте суперъяхт и, при сохранении общей функционально обусловленной основы, последовательно проходит от стилистики Ар Деко через модернизм 1950-х - 60-х гг. к современным трендам в диапазоне от минимализма до биомиметических решений (Илл. 94).

Главными факторами, определяющими формообразование морского круизного судна являются в порядке убывания значимости: пользовательские предпочтения, особенности района плавания, технические возможности судостроения. Техническая возможность реализации той, или иной функции разрабатывается при наличии пользовательского спроса.

Стилевые и архитектурные особенности массового круизного лайнера как объекта, полностью сформировавшегося в обществе потребления носят ярко выраженный постмодернистский характер - и как показывает анализ, этот характер будет сохраняться.

Разнонаправленный характер тенденций в сегменте массовых круизных лайнеров с одной стороны, небольших экспедиционных и клубных - с другой объясняется принципиально разными пользовательскими сценариями, соответствующим в первом случае - обществу потребления и во втором - экономике впечатлений. Рост размеров, переход к практически сухопутным

архитектурным решениям, постмодернистская стилистика Лас-Вегаса применительно к массовому круизному лайнеру, сохранение выраженного экстерьера мореходного судна с минималистической, бионической, футуристической стилистикой - у малых круизных судов позволяют предположить, что первые будут приближаться по своим решениям к плавучей архитектуре, вторые же останутся и далее в поле собственно корабельной архитектуры.

В ситуации России, учитывая отсутствие пригодных для массового круизного лайнера тропических районов плавания и протяжённость представляющих интерес для экспедиционного туризма побережий с одной стороны, идеологические соображения, делающие ограниченно применимой логику общества потребления - с другой можно уверенно предполагать, что экспедиционный круизный лайнер должен стать основным, если не единственным типом туристического морского судна.

В ходе исследования были подтверждены и обоснованы положения, вынесенные на защиту.

1. Обосновано, что архитектура современного массового морского круизного лайнера определяется соотношением отельной, рекреационной и технической частей судна, но вклад этих частей в общую тектонику не одинаков. Технические помещения, машинное отделение и каюты и кубрики команды не играют значительной роли в архитектуре круизного лайнера. Доминирование надстройки в архитектуре круизного лайнера приводит к тому, что корпус не определяет силуэт. Основным фактором, связанным с технической частью внутренних объёмов судна, является локализация машинного отделения и дымовых труб. Смещение этих элементов к корме судна освобождает пространство для отельной и рекреационной частей судна и увеличивает комфорт пребывания пассажиров на борту. Смещённые к корме дымовые трубы являются одним из характерных элементов образа и силуэта современного круизного лайнера. Рекреационная и отельная часть лайнера формируют надстройку, доминирующую в силуэте современных лайнеров. Вынос к бортам однородных кают отельной части многопалубной надстройки

формирует характерный рисунок иллюминаторов, либо окон и балконов, задающий основные тектонические членения надстройки и является фактурным решением общей массы, бокового архитектурного фасада лайнера. Рекреационные пространства выносятся на верхние палубы, корму и, при наличии, в центральный атриум надстройки, их распределение и форма задают вместе с трубами общий силуэт круизного лайнера. Интерьерные решения отельной и рекреационной частей круизного лайнера в значительной степени утратили морскую специфику и решаются аналогично пространствам сходного назначения в сухопутной архитектуре.

2. Установлено, что контакт с исторической средой портов захода и природной средой не является основным фактором пользовательского опыта на массовых крупнотоннажных круизных лайнерах. Архитектура таких круизных лайнеров аналогична сухопутной архитектуре отелей закрытого типа и торгово-развлекательных центров. Этот перенос логики проектирования был в явном виде сформулирован К. Левандером в 1982 г. [44, стр. 155] и доминирует в массовом сегменте в XXI в. Массовый круизный лайнер спроектирован как гетеротопия идеального потребления, основным смыслом такого круиза является локализованное на судне потребление благ и впечатлений. Основной тенденцией в этом сегменте является геометрический рост судов, экономия масштаба и связанное с ростом пассажировместимости разнообразие доступных на борту услуг. В формообразовании эти тенденции выражены в организации надстройки массового лайнера как вмещающего развлекательные, ресторанные, сервисные и торговые зоны атриума, окружённого блоками кают по бортам и примерно аналогичного большому наземному торгово-развлекательному комплексу по основным интерьерным решениям. Атриум не открыт вовне и капсулирует пользовательский опыт внутри судна. Размер современного массового лайнера с одной стороны обеспечивает практически полное отсутствие качки, с другой отрыв от непосредственного контакта с морем, сведение морского характера круизного отдыха к видам издали и с большой высоты. Надстройка полностью доминирует над корпусом, который играет роль нейтрального, пассивного постамента для архитектуры

надстройки. Силуэт такого лайнера формируется большой разницей в массе надстройки и корпуса с одной стороны и формой обзорных площадок на верхних палубах и в кормовой части - с другой. Невысокая скорость плавания и отсутствие штормовых условий в типичных его районах оставляет аэродинамичные элементы в экстерьере судна в роли декоративного решения. Экономия масштаба и замкнутость пользовательского опыта в среднесрочной перспективе останутся основными факторами в формообразовании массовых крупнотоннажных круизных лайнеров и приведут к ещё более выраженному доминированию надстройки, всё сильнее сближающейся с наземной архитектурой.

3. Показано, что архитектура малых и среднетоннажных морских круизных судов не имеет прямой генетической связи с крупными океанскими круизными лайнерами, а продолжает логику и эстетику круизных лайнеров начала XX века, строившихся с учётом опыта суперъяхт своего времени и рассчитанных на потребителя, подражающего владельцам таких яхт и социально им близкого. Эта архитектура демонстрирует прямые параллели с аналогичными по районам плавания и сценариям использования суперъяхтами. Эта архитектура не предполагает коммодизации и унификации впечатлений, но, напротив, обеспечивает потребителю предлагаемый такими судами как продукт более индивидуальный опыт, взаимодействие с окружающей средой, как культурной, так и природной, а также с другими путешественниками. Эти основные факторы пользовательского опыта, определяющими архитектурные и интерьерные решения таких судов в среднесрочной перспективе будут по-прежнему определять архитектуру малых и среднетоннажных круизных лайнеров, всё более отличая их экстерьерные решения от крупных лайнеров массового сегмента. Меньшие габариты, меньшая пассажировместимость, вынос значительной части рекреационной активности за пределы таких лайнеров (отмеченное чередование гетеротопий корабля и исследования внешних объектов) приводит к сбалансированности надстройки и корпуса, небольшие круизные лайнеры остаются и будут в перспективе оставаться прежде всего судами: изящными “яхтами” для круиза по местам с

благоприятным климатом или защищёнными, прагматичными, буквально иллюстрирующими словосочетание “техническая эстетика” экспедиционными дайнерами для удалённых и необжитых районов плавания.

4. Российская федерация географически отличается от основных районов плавания массовых круизных лайнеров. Кроме того, традиционной формой круизного отдыха в России является речной круиз, типологически более сходный с круизами на малых и средних морских круизных лайнерах. В реалиях Российской Федерации тенденции в сегменте больших океанских круизных лайнеров не актуальны, при проектировании флота для туризма в отечественных водах следует ориентироваться на релевантный для малых и среднетоннажных круизных судов пользовательский опыт, особенно актуален в этой связи опыт экспедиционных круизных судов.
5. Показано, что круизный лайнер представляет собой гетеротопию, “иное пространство”. Указанный выше баланс социокультурных факторов хорошо описывается в терминах социального ассамбляжа и характер этого ассамбляжа является определяющим фактором для стилистического и объёмно-пространственного решения круизного лайнера. Этот подход к построению объёмно-пространственнной структуры через определение баланса рекреационных и отельных объёмов исходя из анализа предполагаемого потребительского опыта может быть применён к другим видам туристического транспорта. Прямые аналогии с действующими сейчас формами круизов отличных от морского, таких как речные и железнодорожные показывают эффективность такой формы предпроектного анализа. Можно предположить на основании такого анализа, что средства для рассматривающегося сейчас как перспективный вид космического туризма будут, несмотря на вынужденное капсулирование пользовательского опыта, иметь больше типологического сходства с экспедиционным круизным лайнером, а культурно детерминированный характер интерьеров - подчёркивающим космический характер путешествия, отсылающих к sci-fi стилистике.

Разнонаправленные направления развития архитектуры малых и крупных лайнеров определяют их современные стилевые особенности. Конвергенция

архитектуры массового сегмента круизных лайнеров с архитектурой приморского курортного поселения перемещает проблематику организации пространства мегалайнера из сферы судовой архитектуры в сферу средового дизайна и урбанистики, особенно учитывая выросшее до 6-7 тысяч число пассажиров, которое будет расти и далее. Рост размеров больших лайнеров обусловлен экономикой такого круиза, эффективность которой зависит от максимально возможного количества пассажиров, единовременно находящихся на борту. Тренд на возвращение утраченного на крупных лайнерах прямого контакта с морем, который наблюдается архитектурных изменениях некоторых мегалайнеров скорее формально (организация подобия морской набережной в форме обходной галереи в целом формальна, учитывая десятки метров высоты этой набережной над морем), будет более проявлен, но не станет для массовых судов главным, основным направлением эволюции в этом сегменте останется геометрический рост, к которому добавится дробление крупных архитектурных объёмов. Можно прогнозировать сохранение в целом постмодернистской архитектуры массового круизного лайнера.

В то же время, экспедиционные и клубные круизные суда остаются в пространстве судовой архитектуры, сохраняя экстерьер мореходного судна и поддерживая связь пассажира с окружающей средой. Свойственная современным туристическим продуктам активная роль путешественника делает подход к круизу как к экспедиции с целью получения новых впечатлений от общения с природными и культурными ценностями наиболее перспективным. Сущностное движение в сторону возвращения внимания к морю ведёт к расширению ниши небольших круизных судов. Это приближение путешественника к миру за бортом основано на интересу к иным культурам и массовой экологической осознанности – как в смысле роста интереса к неосвоенным человеком районам плавания, так и в смысле повышенного внимания к воздействию того, или иного круизного лайнера на экологию района плавания, выбор в пользу экологически устойчивых решений. Формирующее влияние этого, сменившегося пользовательского сценария на объёмно-пространственные и стилистические решения будет определять архитектуру и

дизайнерские решения круизных лайнеров в обозримой перспективе.

В отечественной ситуации экспедиционный круизный лайнер для Русского Севера и Дальнего Востока может быть по настоящему прорывным продуктом, отсутствие предыдущего опыта постройки таких судов следует рассматривать как положительный фактор, снимающий свойственную судостроению инерцию предыдущих устарелых решений, дающий возможность по-настоящему нового, авангардного транспортного средства для будущего.

Глоссарий.

Бак - передняя часть палубы на судне (на парусных судах - от носовой оконечности до фок-мачты), также надстройка в этой части судна.

Гидроэластичность - раздел механики, изучающий поведение упругих тел, на которые воздействуют гидродинамические и гидростатические силы.

Каботажный, каботажное судно - прибрежный, судно, построенное для плавания вдоль берега.

Каюта - жилое помещение для одного или нескольких пассажиров и для офицеров на судне (с XX века и для всех членов экипажа).

Клипперный нос - обводы носовой части судна с выраженным прямым наклоном форштевня.

Коммодизация - процесс унификации и стандартизации продукта, перевод его в разряд однородно потребляемых (ср. Англ. commodities - не счётные, однородные по составу товары, такие как зерно, руда, нефть).

Лацпорт - вырез в борту судна, в том числе для проведения грузовых операций, также водонепроницаемое закрытие этого выреза.

Машина - название двигателя на судах;

Набор - пространственный каркас корпуса судна из шпангоутов, стрингеров и других элементов жёсткости;

Надстройка - закрытое сооружение на верхней палубе судна, простирающееся по ширине от борта до борта.

Обводы - геометрическая форма корпуса судна

Обшивка - герметичная оболочка корпуса судна

Палуба - горизонтальное перекрытие в корпусе и надстройках судна, простирающееся по всей их длине.

Парусное вооружение - совокупность парусов, рангоута и такелажа парусного судна.

Размерения судна - стандартный и общепринятый набор линейных размеров, описывающих корпус судна, включающий длину между перпендикулярами, ширину на миделе, осадку.

Рангоут - совокупность конструкций и деталей, находящихся над палубой и предназначенных для несения парусов на парусных судах, а также судовых огней, средств навигации и связи, грузоподъёмного оборудования.

Такелаж - совокупность снастей (тросов, канатов и т. п.) судна для крепления рангоута (стоячий такелаж); управления парусами (а также их подъёма и спуска), подъёма и перемещения грузов, подъёма сигналов, подъёма и спуска шлюпок и т. д. (бегучий такелаж).

Твиндек - пространство между палубами внутри корпуса судна.

Форштевень - балка, образующая переднюю оконечность судна (продолжение киля в его носовой части).

Ют - задняя часть палубы на судне, также надстройка в кормовой части судна.

Список литературы.

1.Вентури, Роберт. Уроки Лас-Вегаса. Забытый символизм архитектурной формы. Москва: Ад Маргинем Пресс, 2003, 208 с.

2.Деланда, Мануэль *Новая философия общества : Теория ассамбляжей и социальная сложность* / М. Деланда ; пер. с англ. К. С. Майоровой. — Пермь : Гиле Пресс, 2018.— 170 с.

3.Кружалин В.И., Шабалина Н.В., Никанорова А.Д., Медведков А.А., Кудакаев А.Я., Меньшикова Т.Н. *Организация круизного туризма в национальном парке «Русская Арктика»: риски и потенциал развития* // Современные проблемы сервиса и туризма. 2021. Т.15. No3. С. 157-169. DOI: 10.24412/1995-0411-2021-3-157-169.

4.Лавренова О.А. "Семиотическая концепция культурного ландшафта". Человек: Образ и сущность. Гуманитарные аспекты, № 1 (36), 2019, стр. 38-47.

5.Павлюченко, Ю. Н. *История судостроения. Круизные суда : учебное пособие по дисциплинам "Проектирование судов", "История развития морской техники", "Морская энциклопедия"* / Ю. Н. Павлюченко, Е. М. Новосельцев, А. В. Парняков ; Ю. Н. Павлюченко, Е. М. Новосельцев, А. В. Парняков ; Федеральное агентство по образованию, Дальневосточный гос. технический ун-т (ДВПИ им. В. В. Куйбышева). – Владивосток : Изд-во ДВГТУ, 2009. – ISBN 978-5-7596-1109-7. – EDN QNWGWF.

6.Парняков, А. В. *К вопросу озеленения жилых и общественных пространств круизных судов ледового плавания* / А. В. Парняков, С. Е. Тлустая // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. – 2022. – Т. 1. – С. 417-422. – EDN SHIYMW.

7.Парняков, А. В. *Современные отделочные материалы для обстройки судовых помещений на круизных судах* / А. В. Парняков, Р. С. Зайчиков // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. – 2022. – Т. 1. – С. 412-416. – EDN PBNSBC.

8.Розанов, Н. Е., Якименко, А.В. “Пользовательский сценарий и стилеобразование туристических поездов РЖД.” Вестник Гжельского

Государственного Университета. №2 2025 г. - С. 223-234.

9.Скворцов, Л. В. *Гетеротопия: Замещение конечной цели цивилизационной эволюции* / Л. В. Скворцов // Человек: образ и сущность. Гуманитарные аспекты. – 2018. – № 4(35). – С. 9-32. – EDN YQITZJ.

10.Смирнов, С. Н. *Круизный туризм в синей экономике: проблемы и перспективы.* // ЭСПР. 2022. №2 (50). Режим доступа: https://cyberleninka.ru/article/n/kruiznyy-turizm-v-siney-ekonomike-problemy-i-perspektivy

11.Суров, О. Э. *Особенности дизайна современных кают на круизном судне* / О. Э. Суров, А. В. Парняков // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2016. – № 48. – С. 147-152. – EDN WVQNZR.

12.Фуко, Мишель. *Интеллектуалы и власть: избранные политические статьи, выступления и интервью*. Translated by Б. М. Скуратов. Vol. 3. Москва: Праксис, 2006.

13.Царёв Б.А. Введение в художественное проектирование судов : учеб. пособие для вузов / Б.А. Царев. – Л. : Изд-во ЛКИ. 1973. – 89с. -

14.Червонка, Н. С. *Дизайн доступной среды на круизном судне для пассажиров с ограниченными физическими возможностями* / Н. С. Червонка, А. В. Парняков // Архитектура и дизайн: история, теория, инновации. – 2017. – № 2. – С. 147-152. – EDN YYZDHB.

15.Якименко, А. В. “Архитектура современных круизных парусников. Типология и тенденции.” Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ. №1 2025 г. Часть 2. - С. 307-316

16.Якименко, А. В. “Гетеротопия обитаемых пространств круизного лайнера как часть постановки проектной задачи.” Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник РГХПУ. №2 2023 г. Часть 2. - С. 340-349

17.Якименко, А. В. “Дизайн круизного лайнера и эволюция пользовательских сценариев.” Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник МГХПА. №4. 2019. Часть 2. - С. 293-308

18.Якименко, А. В. “Изображение и реальность. Океанские лайнеры на рекламных плакатах.” Декоративное искусство и предметно-пространственная

среда. Вестник МГХПА. №4. 2019. Часть 2. - С. 309-317

19.Якименко, А. В. О конвергенции дизайна современных суперъяхты и малого круизного судна / А. В. Якименко // Региональные архитектурно-художественные школы. – 2019. – № 1. – С. 81-86.

20.Якименко, А. В. “Современные тенденции в дизайне экспедиционных круизных судов. Попытка прогноза.” Декоративное искусство и предметно-пространственная среда. Вестник МГХПА. №3 2020 г. Часть 2. - С. 300-309

21.Austin, Daryl. “The History of the World’s First Cruise Ship Built Solely for Luxurious Travel.” Smithsonian Magazine, July 22, 2021. Режим доступа: https://www.smithsonianmag.com/history/history-worlds-first-cruise-ship-built-solely-luxurious-travel-180978254/.

22.Baker, David Mc. A. “Exploring Cruise Passengers’ Demographics, Experience, and Satisfaction with Cruising the Western Caribbean.” *International Journal of Tourism & Hospitality Reviews* 1, no. 1 (October 24, 2015): 23. Режим доступа: https://doi.org/10.18510/ijthr.2014.114.

23.Beeton, Sue. “Understanding Film-Induced Tourism.” *Tourism Analysis* 11, no. 3 (October 1, 2006): 181–88. Режим доступа: https://doi.org/10.3727/108354206778689808.

24.Bel Geddes, Norman. *Horizons*. Little, Brown and company, 1932.

25.Bhadauria, Amita, Amit Bhatnagar, and Sanjoy Ghose. “Demographic Segmentation of the Cruise Industry.” *Global Journal of Management and Business Research: E Marketing* 14, no. 3 (2014).

26.Canniford, Robin. “How to Manage Consumer Tribes.” *Journal of Strategic Marketing* 19, no. 7 (December 2011): 591–606. Режим доступа: https://doi.org/10.1080/0965254x.2011.599496.

27.Capellato, Gabriele. Representations and Images. Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. - P. 83-88

28.Cartier, Carolyn, “Touristed landscapes/Seductions of Place”. *Seductions of Place : Geographical Perspectives on Globalization and Touristed Landscapes*.

London ; New York: Routledge, 2005. 16-31

29.Cascino, Carmelo, and Francesca Arini. “RoPax, the Layout History and Analysis.” In *Nautical and Maritime Culture, from the Past to the Future Proceedings of the 3rd International Conference on Nautical and Maritime Culture.*, 80–89. Amsterdam, Nl: IOS press, 2019.

30.Cashman, David. “Corporately Imposed Music Cultures: An Ethnography of Cruise Ship Showbands.” *Ethnomusicology Review* 19 (2014): 23–48.

31.Cashman, David. “Skimming the Surface. Dislocated Cruise Liners and Aquatic Spaces.” *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures* 7, no. 2 (2013).

32.Cheung, Wilson & Bauer, Thomas & Deng, Jinyang. “The growth of Chinese tourism to Antarctica: a profile of their connectedness to nature, motivations, and perceptions.” *The Polar Journal*. 9 (1) (2019). 197-213. https://doi.org/10.1080/2154896X.2019.1618552.

33.CLIA 2024 Global Market Report, режим доступа: URL: https://cruising.org/sites/default/files/2025-06/CLIA%20001%20Overview%20Global%202024%20Annual%20Report%20w%20Cover.pdf

34.CLIA 2025 State of the Industry Report, режим доступа: URL: https://cruising.org/sites/default/files/2025-07/State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report%202025.pdf

35.CLIA May 2024 State of the Industry Report, режим доступа: URL: https://cruising.org/sites/default/files/2025-03/2024%20State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report_updated%20050824_Web.pdf

36.CLIA Overview Spring 2004, режим доступа: URL: https://www.f-cca.com/downloads/CLIASPRING04.pdf

37.Coelho Rocha, Ana Raquel, Angela da Rocha, and Everardo Rocha. “Rituals of Cruise Consumption and the ‘New’ Middle Class: Desiring and ‘Devouring’

Maritime Cruises.” *Leisure Studies* 36, no. 4 (May 8, 2016): 468–80. Режим доступа: https://doi.org/10.1080/02614367.2016.1182205.

38.Coggins, Andrew O. “Globalization of the Cruise Industry: A Tale of Ships Part II - Asia Post 1994.” In *Education, Human Rights and Peace in Sustainable Development*, edited by Maigul Nugmanova. IntechOpen, 2020.

39.Correia, Antónia, Metin Kozak, and João Ferradeira. “Impact of Culture on Tourist Decision-Making Styles.” *International Journal of Tourism Research* 13, no. 5 (November 18, 2010): 433–46. Режим доступа: https://doi.org/10.1002/jtr.817.

40.Coye, Ray W., and Patrick J. Murphy. “The Golden Age: Service Management on Transatlantic Ocean Liners.” *Journal of Management History* 13, no. 2 (April 17, 2007): 172–91. Режим доступа: https://doi.org/10.1108/17511340710735573.

41.*Cunard. January 2007 - April 2008 Schedule*. Cunard Line, 2006.

42.Dale, Joshua. “Cruising the Love Boat: American Tourism and the Postmodern Sublime.” *The Japanese Journal of American Studies,* no. 8 (1997): 165–90.

43.*Damen Cruise Catalogue.* Damen, 2018

44.Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000.

45.Dawson, Philip. *The Liner. Retrospective and Renaissance*. W. W. Norton & Company, NY, USA, 2006.

46.Dickinson, Bob, and Andrew Vladimir. *Selling the Sea : An inside Look at the Cruise Industry*. Hoboken, N.J.: Wiley, 2008.

47.Dowling, Ross Kingston, and Iris Mao. “Cruising in Asia, with a focus on China”. *Cruise Ship Tourism*. 2nd ed. Oxfordshire, Uk ; Boston, Ma: Cabi, 2017. 562-572

48.Eijgelaar, Eke, Carla Thaper, and Paul Peeters. “Antarctic Cruise Tourism: The Paradoxes of Ambassadorship, ‘Last Chance Tourism’ and Greenhouse Gas Emissions.” *Journal of Sustainable Tourism* 18, no. 3 (April 12, 2010): 337–54.

Режим доступа: https://doi.org/10.1080/09669581003653534.

49.Erfurt-Cooper, P “European Waterways as a Source of Leisure and Recreation”. River Tourism. Wallingford, Oxfordshire, Uk: Cabi, 2009. pp. 95-117 Гл 3 параллели и аналоги

50.Fleming, H. M. Le. *Abc of Ocean Liners*. Ian Allan Ltd, 1955.

51.Fletcher, R A. *Travelling Palaces*. London, UK: Sir Isaac Pitman and Sons, 1913.

52.Fry, Henry. *The History of North Atlantic Steam Navigation*. London, UK: Sampson Low, Marston and Company, 1896.

53.Gerhardt, Johannes. *Albert Ballin*. Hamburg, Deutschland: Hamburg University press, 2009.

54.Gibson, Chris. “Geographies of Tourism: Critical Research on Capitalism and Local Livelihoods.” *Progress in Human Geography* 33, no. 4 (March 9, 2009): 527–34. Режим доступа: https://doi.org/10.1177/0309132508099797.

55.Gross, Sven. “Low-Cost Cruises: A Business Model Analysis of Easycruise.” *Tourism in Marine Environments* 6, no. 1 (February 1, 2010): 11–24. Режим доступа: https://doi.org/10.3727/154427309x12602327200226.

56.Gulliksen, Vance. “The Cruise Industry.” *Society* 45, no. 4 (July 2, 2008): 342–44. Режим доступа: https://doi.org/10.1007/s12115-008-9103-7.

57.Hartmann, Volker, and Hans-Joachim Maurer. “Die ‘Meteor’. Vom Musik-Vergnügungsdampfer Der HAPAG Zum Lazarettschiff in Eismeer Und Ostsee.” *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 20 (1997): 261–96.

58.Jokinen, Leena. *IDEATION for Future Cruise Ships. Collaborative Interorganisational Foresight in Cruise Ship Concept Ideation.* Turku, Finland: University of Turku, 2022.

59.Keeling, Drew. “Transatlantic Shipping Cartels and Migration between Europe and America, 1880 - 1914.” *Essays in economic and business history* (1999): 195–213.

60.Klein, Ross A. *Cruising without a Bruising*. Canadian Centre for Policy

Alternatives = Centre Canadien de, 2009.

61.Kowollik, Carolin, and Wolfgang Jonas. “On-Board Cultures of Cruise Ships and Cruise Product Development.” *Cruise Business Development*, 2016, 139–55. Режим доступа: https://doi.org/10.1007/978-3-319-27353-2_10.

62.Kwortnik, R. J., Jr. (2006). Carnival Cruise Lines: Burnishing the brand [Electronic version]. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly, 47*(3), 286-300.

63.Kwortnik, Robert J. “Shipscape Influence on the Leisure Cruise Experience.” *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research* 2, no. 4 (October 10, 2008): 289–311. Режим доступа: https://doi.org/10.1108/17506180810908961.

64.Lallani, Shayan S. Mediating Cultural Encounters at Sea: Dining in the Modern Cruise Industry. Journal of Tourism History 9, no. 2-3 (2017). Режим доступа: https://doi.org/10.1080/1755182X.2017.1386725.

65.Layton, J. Kent. *Transatlantic Liners*. Bloomsbury Publishing, 2012.

66.Lester, Jo-Anne, and Clare Weeden. “Stakeholders, the Natural Environment and the Future of Caribbean Cruise Tourism.” *International Journal of Tourism Research* 6, no. 1 (January 2004): 39–50. Режим доступа: https://doi.org/10.1002/jtr.471.

67.Mangano, Stefania, and Gian Marco Ugolini. “New Opportunities for Cruise Tourism: The Case of Italian Historic Towns.” *Sustainability* 12, no. 11 (June 5, 2020): 4616. Режим доступа: https://doi.org/10.3390/su12114616.

68.Martin, James W. “The United Fruit Company’s Tourist Business and the Creation of the ‘Golden Caribbean’, 1899-1940.” *Journal of Historical Research in Marketing* 8, no. 2 (May 16, 2016): 238–62. Режим доступа: https://doi.org/10.1108/jhrm-01-2015-0004.

69.Martin, Philip L, and Elizabeth Midgley. *Immigration to the United States, Population Bulletin Vol. 54, No. 2*. Washigton, DC, USA: Population reference bureau, 1999.

70.Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.

71.McCartan, S., and C. Kvilums. McCartan, S., and C. Kvilums. “Next Generation Ultra-Luxury Cruise Ship: A Passive Design Eco- Luxury Cruise Ship for the Mediterranean.” In Design & Operation of Passenger Ships 2013. Conference proceedings. Curran Associates, NY, USA, 2015. pp. 103-118

72.McCartan, Sean, A. Barrett, L. Swinfield, B. Verheijden, D. Boote, L. Mori, and R. Schouten. “Sustainable Luxury Ice-Class Arctic Explorer Vessel for the Millenials.” In Design and Construction of Super & Mega Yachts 2017. Conference proceedings. Curran Associates, NY, USA, 2020. pp. 117-137

73.McCartan, Sean, P. Crotty, and B. Verheijden. “Design-Driven Innovation: Next Generation High Speed Transatlantic Superliner.” International conference in Marine Design 2014. Conference proceedings. Curran Associates, NY, USA, 2016. p 186-211

74.McCartan, Sean, and Jacob Edens. “Design-Driven Innovation: A New Luxury Maritime Leisure Sector between Cruising and Superyacht Charter.” Super & Mega Yachts conference. Genova, Italy. 2013. DOI: 10.13140/2.1.1710.5283

75.McKeown, Adam, Ph.D. “Global Migration 1846-1940.” *Journal of World History* 15, no. 2 (2004): 155–89. Режим доступа: https://doi.org/10.1353/jwh.2004.0026.

76.Mead, Syd. Oblagon. Concepts of Syd Mead. Oblagon INC, Japan, 1985. 170 p.

77.Migliore, Tiziana. *Cruise Ships: non-human modern monsters.* Studi di estetica, Vol 20/2 (2021): 201-223

78.Nelson, Tom. “The Potential for Surface Disruption Techniques in the Aesthetic Evolution of Superyachts.” In *Marine Design*. Conference proceedings. Curran Associates, NY, USA, 2016. pp. 60-73

79.Oasis of the Seas. *Ship Planning Guide.* Royal Caribbean International, 2018.

80.Pallis, Athanasios A., and Aimilia A. Papachristou. “Cruise Industry.” *International Encyclopedia of Transportation* 5 (2021): 593–99. Режим доступа:

https://doi.org/10.1016/b978-0-08-102671-7.10489-0.

81.Parnyakov, Alexey V. “Innovation and Design of Cruise Ships.” *Pacific Science Review* 16, no. 4 (December 2014): 280–82. Режим доступа: https://doi.org/10.1016/j.pscr.2015.02.001.

82.Picard, David, and Dennis Zuev. “The Tourist Plot: Antarctica and the Modernity of Nature.” *Annals of Tourism Research* 45 (March 2014): 102–115. Режим доступа: https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.12.002.

83.Pietsch, Tamson. “Bodies at Sea: Travelling to Australia in the Age of Sail.” *Journal of Global History* 11, no. 2 (June 3, 2016): 209–28. Режим доступа: https://doi.org/10.1017/s1740022816000061.

84.Prideaux, Bruce, and Lochman, George. “The Amazon. River tourism frontier”. River Tourism. Wallingford, Oxfordshire, Uk: Cabi, 2009. pp. 147-165

85.Pulitzer Los, Natasha. The Culture of Ship Design. Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. - P. 8-12

86.Rankin, Jonathan R., and Francis L. Collins. “Enclosing Difference and Disruption: Assemblage, Heterotopia and the Cruise Ship.” *Social & Cultural Geography* 18, no. 2 (April 18, 2016): 224–44. Режим доступа: https://doi.org/10.1080/14649365.2016.1171389.

87.Rodrigue, Jean-Paul, and Theo Notteboom. “The Geography of Cruises: Itineraries, Not Destinations.” *Applied Geography* 38 (March 2013): 31–42. Режим доступа: https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011.

88.Schweitzer, Marlis. “NETWORKING the WAVES: OCEAN LINERS, IMPRESARIOS, and BROADWAY’S ATLANTIC EXPANSION.” *Theatre Survey* 53, no. 2 (August 28, 2012): 241–67. Режим доступа: https://doi.org/10.1017/s0040557412000075.

89.Sebire, Ian. “Vladimir Yourkevitch”. Shipping today and yesterday. 9 feb. 2020. Режим доступа: URL https://shippingtandy.com/features/vladimir-yourkevitch/ 10.06.2024

90.Smith, Peter C. *Cruise Ships*. Casemate Publishers, 2011.

91.Smith, Peter C. *Cruise Ships : The Small-Scale Fleet : A Visual Showcase*. Barnsley, South Yorkshire: Pen & Sword Maritime, 2014.

92.Sprague-Silgado, Jeb. “The Caribbean Cruise Ship Business and the Emergence of a Transnational Capitalist Class.” *Journal of World-Systems Research* 23, no. 1 (February 28, 2017): 93–125. Режим доступа: https://doi.org/10.5195/jwsr.2017.623.

93.Steel, Frances. “An Ocean of Leisure: Early Cruise Tours of the Pacific in an Age of Empire.” *Journal of Colonialism and Colonial History* 14, no. 2 (2013). Режим доступа: https://doi.org/10.1353/cch.2013.0019.

94.Teye, Victor, and Cody Morris Paris. “Cruise Line Industry and Caribbean Tourism: Guests’ Motivations, Activities, and Destination Preference.” *Tourism Review International* 14, no. 1 (January 1, 2010): 17–28. Режим доступа: https://doi.org/10.3727/154427211x12954639814858.

95.Ujifusa, Steven. *A Man and His Ship*. Simon and Schuster, 2012..

96.Wall, Karen Linda. “The Panoramic Journey: Steamship Travel on the North Atlantic at the Fin de Siecle.” MA Thesis, 1992.

97.Wall, Robert. Ocean Liners. London, Collins. 1978

98.Weaver, Adam. “The Mcdonaldization of the Cruise Industry? Tourism, Consumption, and Customer Service.” PhD Thesis, 2003.

99.Weeden, Clare, Jo-Anne Lester, and Maree Thyne. “Cruise Tourism: Emerging Issues and Implications for a Maturing Industry.” *Journal of Hospitality and Tourism Management* 18, no. 1 (January 2011): 26–29. Режим доступа: https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.26.

100.Williams, David M. “Market Pressures and Innovation: The Orient Steam Navigation Co. And the Development of Pleasure Cruising, 1888-1900.” *The Northern Mariner / Le Marin Du Nord* 10, no. 4 (October 1, 2000): 1–12. Режим доступа: https://doi.org/10.25071/2561-5467.621.

101.*Welcome to the World. Ponant Press Kit.* Marseille, France: Ponant, 2022. https://wordpress.ponant.com/wp-content/uploads/2022/02/PONANT-

CORPORATE-PRESS-KIT_080222_BD.pdf.

102.*Windstar Cruises Fact Sheet and Guest Profile.* Windstar Cruises, 2017.

103.Wynen, Nancy H. “A Survey of the Cruise Ship Industry, 1960 - 1990.” MA Thesis, 1991.

104.Zuelow, Eric G E. *A History of Modern Tourism*. London: Palgrave, 2016.

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФГБОУ ВО «Российский государственный художественно-промышленный университет имени С. Г. Строганова»

На правах рукописи

Якименко Алексей Викторович

ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ДИЗАЙНЕРСКОЙ СРЕДЫ МОРСКОГО КРУИЗНОГО ЛАЙНЕРА.

Специальность 5.10.3. Виды искусства (техническая эстетика и дизайн)

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата искусствоведения

Научный руководитель:
Розанов Никита Евгеньевич
кандидат искусствоведения, профессор

Том 2.
Иллюстрации.

Москва – 2026

Список иллюстраций

Иллюстрации по главе 1. Круизные лайнеры: генезис, история формирования объёмно-пространственной структуры и архитектурных решений. Стр. 9

Параграф 1.1. Предпосылки круизного отдыха и появление первых круизных лайнеров.

1. Колёсный пароход Tagus. Рисунок автора.
2. Трансатлантический лайнер Teutonic, 1890 г.. Рисунок автора.
3. Трансатлантический лайнер Грейт Бриттен, салон (реконструкция). Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 13
4. Трансатлантический лайнер Грейт Истерн, продольный разрез центральной части корпуса. Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 51
5. Каюта третьего класса на лайнере Титаник. Источник: Музей Ольстера. https://www.nationalarchives.gov.uk/education/resources/life-aboard-titanic/source-3b/
6. Круизное судно Сент Суннива . Рисунок автора.
7. Круизное судно Кронпринцессин Виктория-Луиза. Рисунок автора.
8. Яхта Корсар Рисунок автора
9. Круизное судно Стелла Поларис. Рисунок автора.

Параграф 1.2. Пассажирские трансокеанские лайнеры 1920-х – 1960-х гг. Формирование современного представления об океанском круизе.

10. Трансатлантический лайнер Левиафан, ночной клуб. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020. стр 67
11. Трансатлантический лайнер Бремен, библиотека (проект Г. Де Гроота). Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр.79
12. Трансатлантический лайнер Нормандия интерьер бассейн. Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 60
13. Трансатлантический лайнер Нормандия внешний вид. Рисунок автора.

14. Круизный лайнер Роберт Лей экстерьер. Рисунок автора.

15. Круизный лайнер Роберт Лей планировка кают. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 44

16. Лайнер Анды . Рисунок автора.

17. Трансатлантический лайнер Роттердам экстерьер. Рисунок автора.

18. Трансатлантический лайнер Роттердам: планировки. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 59

19. Дизайн Раймонда Лоуи для кассы Мэтсон Лайн. Источник: https://www.cruiselinehistory.com/raymond-loewys-ss-lur/

Параграф 1.3. Круизные лайнеры СССР и России.

20. Теплоход Молдавия. Рисунок автора.

21. Круизное судно Астория Гранде. Рисунок автора.

Параграф 1.4. Формирование архитектуры современного круизного лайнера.

22. Паром Эстония, 1980 г.. Рисунок автора.

23. Интерьер дирижабля “Гинденбург” - обеденный салон Источник: Бундесархив, https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?query=Bild+147-0640

24. Интерьер лайнера Нормандия - обеденный салон. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 89

25. Круизный лайнер Марди Гра. Рисунок автора.

26. Лайнер Франс. Рисунок автора.

27. Круизный лайнер Ройял Принсесс. Рисунок автора.

28. Круизный лайнер Оазис оф зе сиз Рисунок автора

29. Круизный лайнер Айкон оф зе сиз - зона трансепта в атриуме (проектная визуализация). Источник: https://cruisenewsweekly.com/inside-royal-promenade-royal-caribbean-icon-of-the-seas/

Параграф 1.5. Тенденции в сегменте средних и малых круизных судов.

30. Экспедиционный круизный лайнер Ле Лаперуз. Рисунок автора.

31. Круизный лайнер Виндстар. Рисунок автора.

Иллюстрации по главе 2.

Стиль и образ морского круизного лайнера. Стр. 25

Параграф 2.2. Ар Деко и Стримлайн в дизайне океанских лайнеров межвоенного периода.

32. Лайнеры Бремен, Куин Элизабет, Нормандия - силуэты. Рисунок автора.

33. Лайнер Нормандия интерьер (лаунж, проект). Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 55

34. Лайнер Куин Мери интерьер. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр.126

35. Паром “Принцесса Анна”. Источник: Raimond Loewy : Pionier des Amerikanischen Industriedesigns/ hrsg. von Angela Schönberger.-München : Prestel-Verlag 1990 стр 79

36. Дирижабль Гинденбург, интерьер лаунж-зоны Источник: Бундесархив. https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?query=Bild+147-0639.

Параграф 2.3. Эволюция образа экстерьера массового морского круизного судна.

37. Эволюция силуэтов круизных лайнеров от парома к современным решениям и силуэт трансатлантического лайнера (вверху). Рисунок автора

38. Схема пространственной организации круизного лайнера (в идеологии АОС) по Каю Левандеру. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 129

39. Круизный лайнер Сонг оф Америка (АОС). Рисунок автора.

40. Силуэты трансатлантического лайнера “Нормандия” и круизного лайнера “Айкон оф зе Сиз” Рисунок автора

41. Круизный лайнер Куин Мери 2: схема окраски и силуэт с однотонной окраской корпуса и надстройки. Рисунок автора.

42. Вид жилого комплекса Астон-Мартин резиденсез в Майами (слева) и круизного лайнера Айкон оф зе Сиз. Источники: https://sps.lighting/lighting-design/aston-martin-residences и https://www.royalcaribbean.com/cruise-ships/icon-

of-the-seas

Параграф 2.4. Эволюция интерьерных и планировочных решений морского круизного судна.

43. Интерьер лайнера 1930-х “Нормандия”. Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 27

44. Интерьер лайнера 1950-х “Лурлайн” по проекту Р.Лоуи. Источник: https://www.cruiselinehistory.com/raymond-loewys-ss-lur/

45. Интерьер лайнера 1960-х “Куин Элизабет”. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 153

46. Атриум круизного лайнера Оазис оф зе Сиз (вверху) и Стрип Лас-Вегаса. Источники: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oasis_of_the_Seas_Royal_Promenade_from_Prince_Greene.jpg и Вентури, Роберт. Уроки Лас-Вегаса. Забытый символизм архитектурной формы. Москва: Ад Маргинем Пресс, 2003, 208 с. Стр. 139

Параграф 2.5. Медийный образ лайнера: плакаты и сериалы.

47. *Диксон, Ч. Э.* Круиз по норвежским фьордам на пароходе Метеор. Рекламный плакат компании DBS, 1921 г. Источник: https://www.posterteam.com/content/1632/Holiday-Cruises-in-Norway-fjords

48. *Кассандр.* Рекламный плакат. 1930-е гг. Источник: Wall, Robert. Ocean Liners. London, Collins. 1978 стр 67

49. *Лавис, Я.* Круиз по норвежским фьордам на пароходе Метеор. Рекламный плакат компании DBS, 1930-е гг. Источник: https://www.posterteam.com/content/2435/Norway-Cruises

50. *Косгроув, Д.* Плакаты для компании Кьюнард. 2017 г. Источник: https://www.cosgrovedesign.com/funnel

51. Кинофильм “Джентльмены предпочитают блондинок” Кадр из фильма. Источник: https://www.imdb.com/title/tt0045810/mediaindex/

52. Телевизионный сериал “Лав боут”, Кадр из сериала. Источник: https://www.imdb.com/title/tt0075529/episodes/

Параграф 2.6. Параллели и отличия в эволюции архитектуры морских круизных лайнеров и суперъяхт. Роль целевой аудитории в

формообразовании.

53. Силуэты круизного судна “Кронпринцессин Виктория Луизе” (1) и яхты “Александра” (2). Рисунок автора

54. Силуэт яхты “Вильямсбург”. Рисунок автора

55. Силуэты экспедиционного круизного лайнера “Ле Лаперуз” (1)и экспедиционной яхты “Каттара” (2). Рисунок автора.

56. Яхта “А” Рисунок автора

57. Яхта “Ад Астра” Рисунок автора

58. Яхта проекта Хартман Ливингстон 24 Рисунок автора

Параграф 2.7. Концепт-проекты океанских лайнеров и их отношение к реальности.

59. *Норман Бел Геддес*, концепция лайнера. Источник: Norman Bel Geddes. Horizons. 1932 NY стр 36

60. *Норман Бел Геддес*, летающая лодка. Источник: Norman Bel Geddes. Horizons. 1932 NY стр109

61. *Луиджи Колани*, концепция лайнера. Рисунок автора

62. *Луиджи Колани*, проект парусной яхты. Рисунок автора

63. Лайнер “Уорлд Эуропа” (внизу) и концепция лайнера Нормана Бел Геддеса, силуэты. Рисунок автора

64. Купол лайнера “Айкон оф зе Сиз” (вверху) и купол на концепте лайнера *Луиджи Колани*. Источники: проспект компании: https:// www.royalcaribbean.com/icon-of-the-seas/wows/ и официальный сайт Колани-дизайн https://www.colani.org/luigi_colani_Product_design_museum/ Prototype_Designs.html#2

65. *Сид Мид.* Концепт-проект лайнера (не построен). Источник: Mead, Syd. Oblagon. Concepts of Syd Mead. Oblagon INC, Japan, 1985. стр 26

66. *Сид Мид.* Фантазийная концепция лайнера. Источник: Mead, Syd. Oblagon. Concepts of Syd Mead. Oblagon INC, Japan, 1985. стр 27

67. Концепт-проект “Феникс Уорлд”. Рисунок автора.

68. Проект “Ноа” (А) и лайнер “Скарлетт Леди“ (Б) компании Вёрджин. Рисунок автора

69. Проект круизного лайнера группы Университета Ковентри Рис автора

70. Переспективный лайнер компании Хуртигрутен Рисунок автора

71. Проект “Реверс” компании Мейер. Источник: https:// www.meyerwerft.de/en/technologies/ships_of_the_future/reverse.jsp

72. Проект парусного круизного лайнера компании Понант. Рисунок автора.

73. Проект круизного судна по схеме тримаран компании Мейер. Источник: https://www.meyerwerft.de/en/technologies/ships_of_the_future/ manta_ray-2.jsp

74. Сравнение форпроекта лайнера Краун Принцесс авторства *Ренцо Пиано* (вверху) и построенной верфью Финкантьери версии. Рисунок автора

Параграф 2.8. Отечественные проекты круизных судов в XXI в.

75. “ Ледокол50 лет победы”. Источник: https://iceberg.org.ru/portfolio/ boston-build/

76. Проект круизного судна НИИМФ. Источник: https://mvf.su/v-tsniimf-razrabotali-proekt-arkticheskogo-kruiznogo-lajnera/

77. Проект “Умка“. Источник: https://tenchat.ru/media/336320-umka--dizaynproyekt-rossiyskogo-kruiznogo-laynera-dlya-arktiki

78. Круизный лайнер ледового класса “Командант Шарко” Источник: https://akerarctic.fi/reference/ponant-icebreaker/

79. Проект круизного судна КБ Вымпел. Источник: https://vympel.ru/ projects/passazhirskie-suda/kruizno-ekspeditsionnoe-sudno-ledovogo-klassa/

80. Проект круизного судна КБ Алмаз. Источник: https://www.aoosk.ru/ press-center/news/osk-predstavila-proekt-arkticheskogo-kruiznogo-laynera/

81. *Вадим Макеев*, дипломный проект лайнера “Пилигрим”. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова

82. *Мария Пустовалова*, дипломный проект экспедиционной яхты. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова

Иллюстрации по главе 3. Концептуальное моделирование современного

круизного лайнера на основе эволюционирующих потребительских сценариев. Стр. 57

Параграф 3.1. Гетеротопия круизного лайнера.

83. *Иероним Босх*, Корабль дураков. 58х33 см, дерево, масло. Оригинал: Лувр, Париж. Источник изображения: https://gallerix.ru/storeroom/1400476940/N/231350982/

Параграф 3.2. Механизмы и прогноз эволюции архитектуры морского круизного лайнера.

84. Эволюция схемы надстроек круизного лайнера. Рисунок автора

85. Экспедиционная яхта PEB Оушен. Рисунок автора.

86. Судно Ньорд. Рисунок автора.

Параграф 3.3. Параллели и аналоги за пределами сегмента морских круизных лайнеров.

87. Речные круизные суда Ария (р. Амазонка) и Сценик кристал (рр. Дунай и Рейн). Рисунок автора

88. Круизный поезд “Андеан Эксплорер”, интерьер. Источник: https://www.belmond.com/trains/south-america/peru/belmond-andean-explorer/gallery?srsltid=AfmBOor4WqcAtCe209uAjbXdfHiHeeBS4-RiZSRQ4yGiUkUv0TEhsFiM

89. *Анна Коробко*. Интерьер туристической орбитальной станции, дипломный проект. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова

Параграф 3.4. Концепция круизного флота для России: дизайн продукта и дизайн-ДНК.

90. Силуэты проектов автора (вверху) и команды Университета Ковентри. Рисунок автора.

91. Исследовательское судно Discovery (вверху) и экспедиционная яхта проекта SeaXplorer 105. Рисунок автора.

92. Парусник нового поколения. Рисунок автора.

Иллюстрации по заключению. Стр. 64

93. Рост размеров и изменение облика лайнера. Рисунок автора.

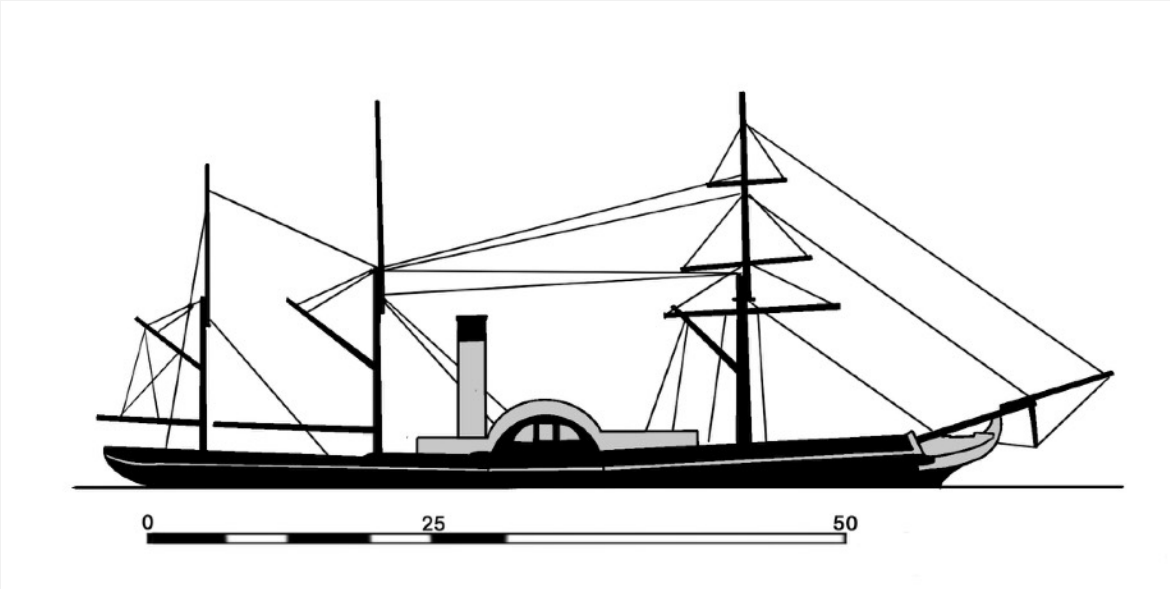
94. Типология современных круизных лайнеров. Рисунок автора.

Список таблиц.

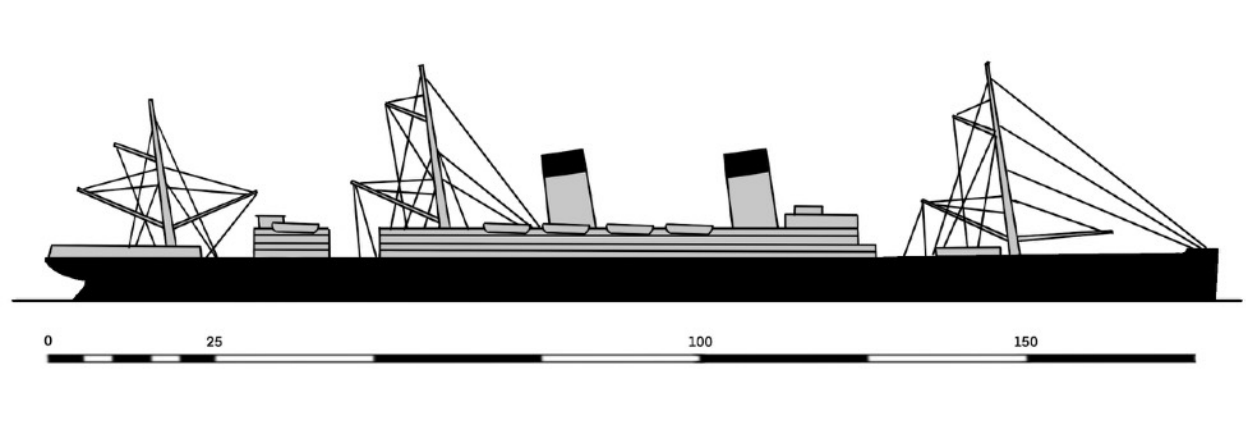
Таблица 1. Типология современных круизных лайнеров Стр. 66

Иллюстрации по главе 1. Круизные лайнеры: генезис, история формирования объёмно-пространственной структуры и архитектурных решений.

Параграф 1.1. Предпосылки круизного отдыха и появление первых круизных лайнеров.



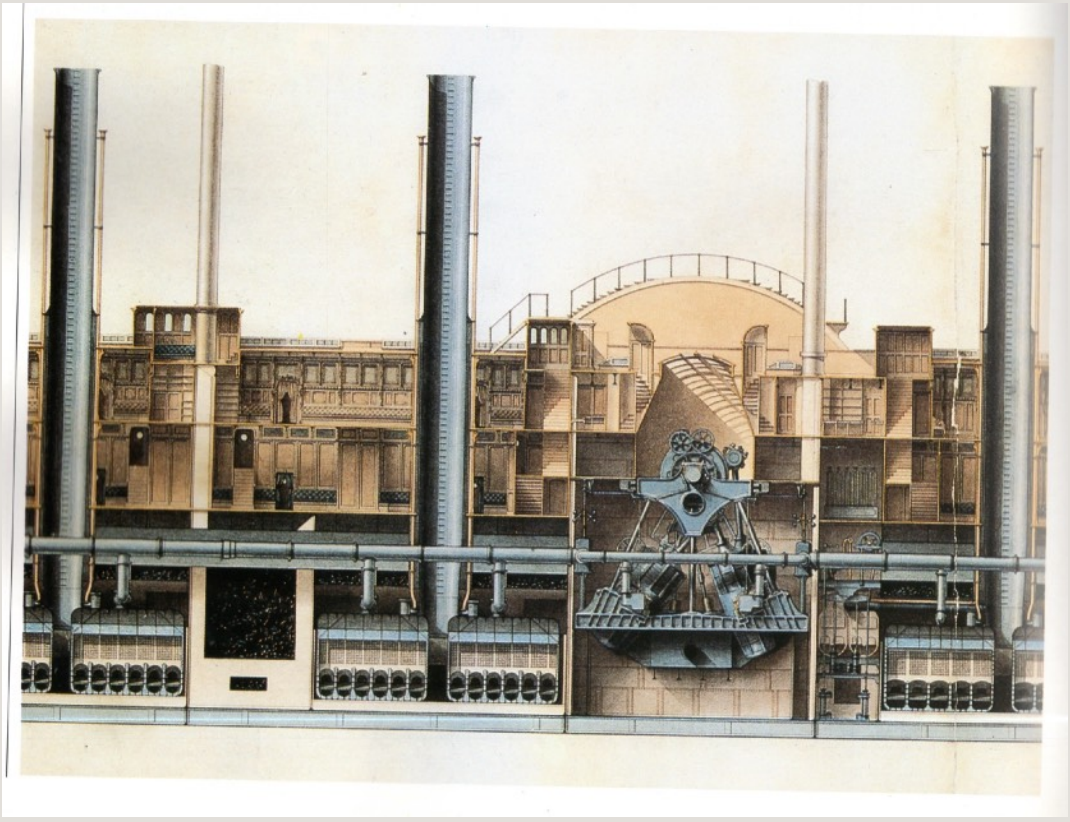
1 Колёсный пароход Tagus (1837 г.). Рисунок автора.



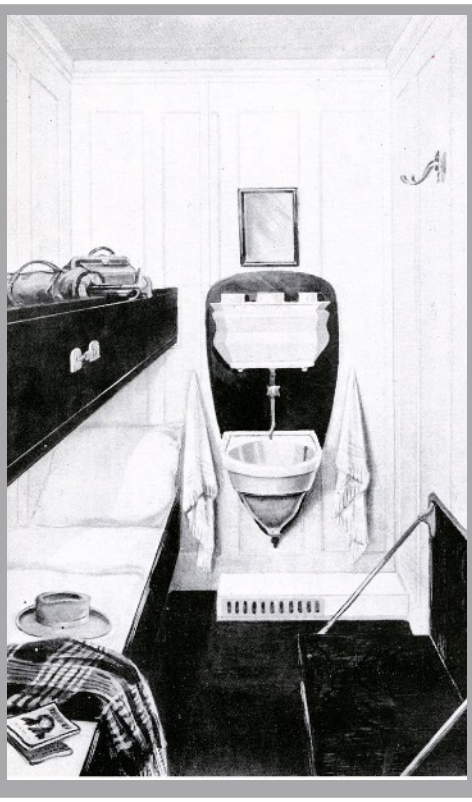
2 Трансатлантический лайнер Teutonic, 1890 г.. Рисунок автора.



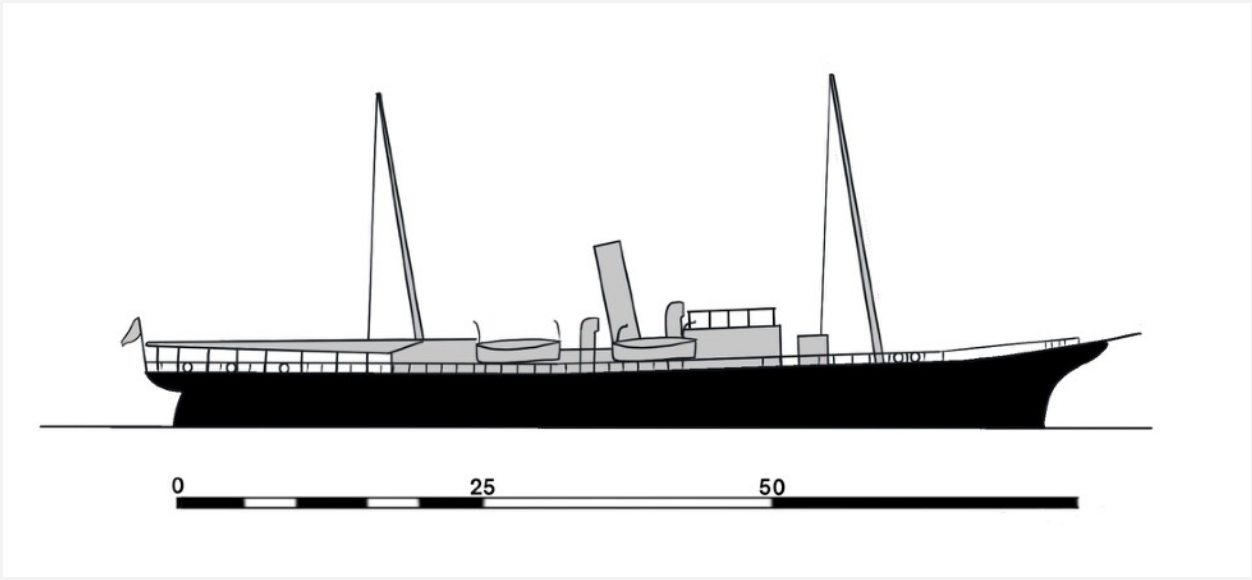
3 Трансатлантический лайнер Грейт Бриттен (1845 г.), салон (реконструкция). Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 13



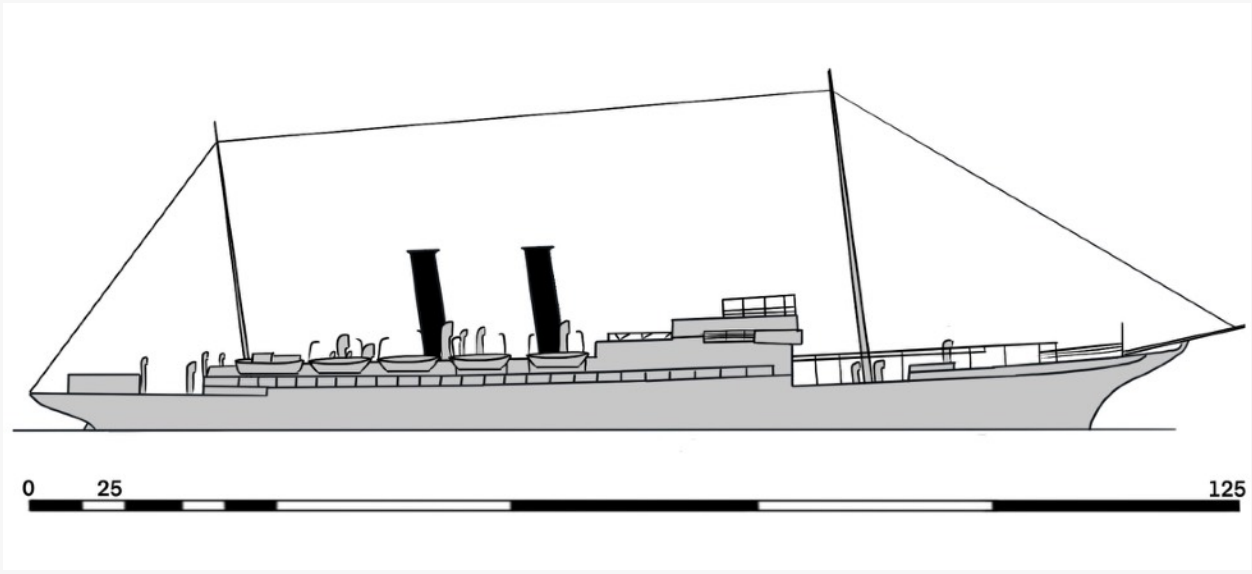
4 Трансатлантический лайнер Грейт Истерн (1858 г.), продольный разрез центральной части корпуса. Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano,



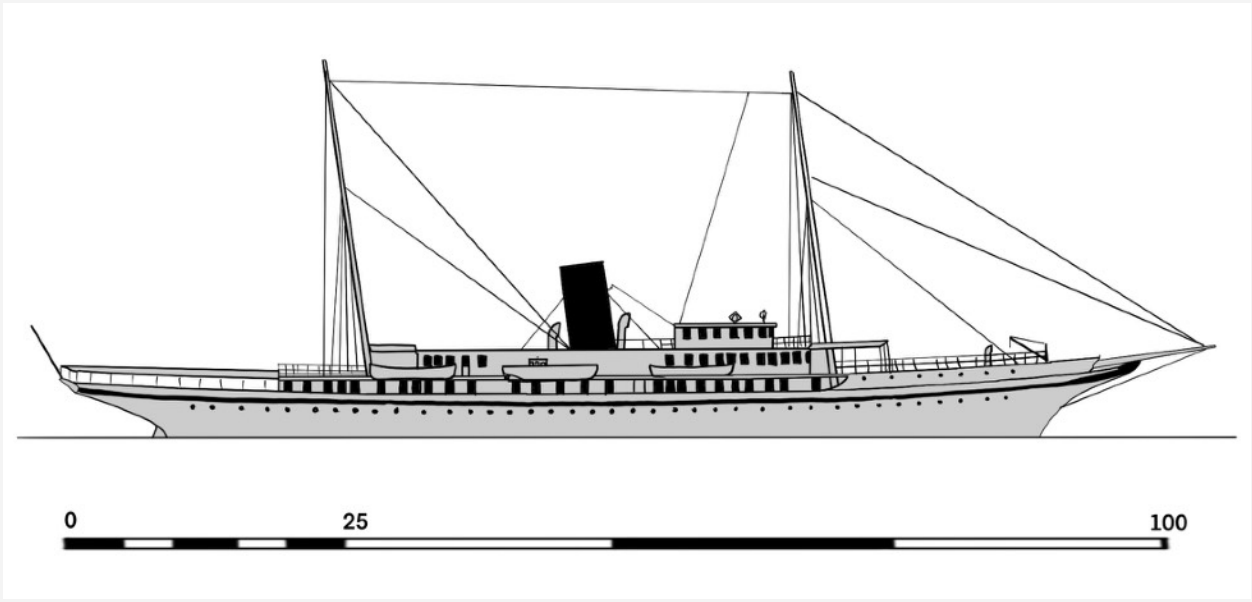
5 Каюта третьего класса на лайнере Титаник (1912 г.). Источник: Музей Ольстера. https://www.nationalarchives.gov.uk/education/resources/life-aboard-titanic/source-3b/



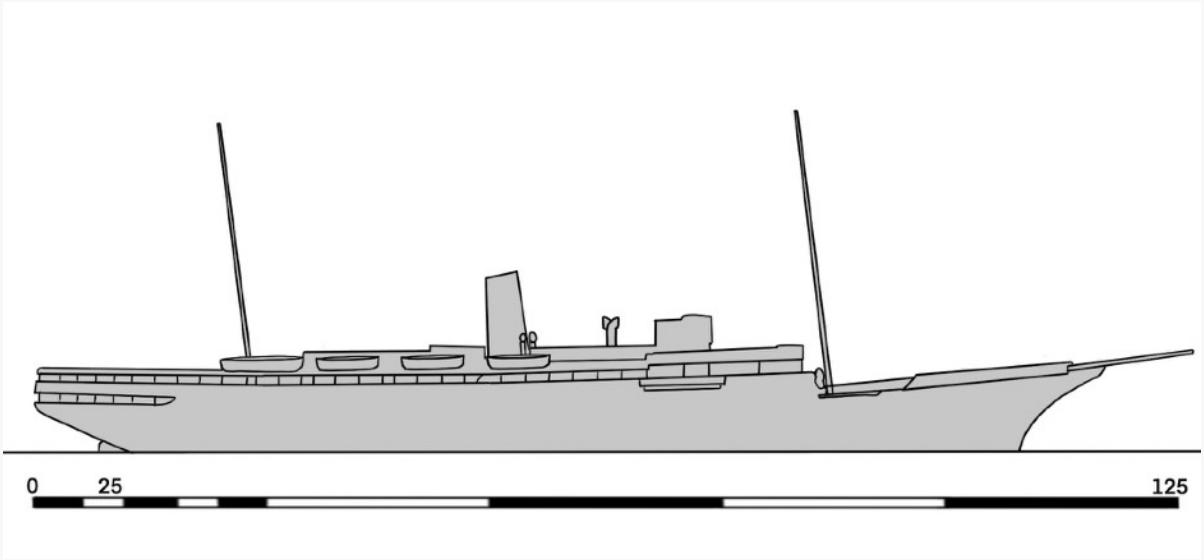
6 Круизное судно Сент Суннива (1887 г.). Рисунок автора.



7 Круизное судно Кронпринцессин Виктория-Луиза (1900 г.). Рисунок автора.

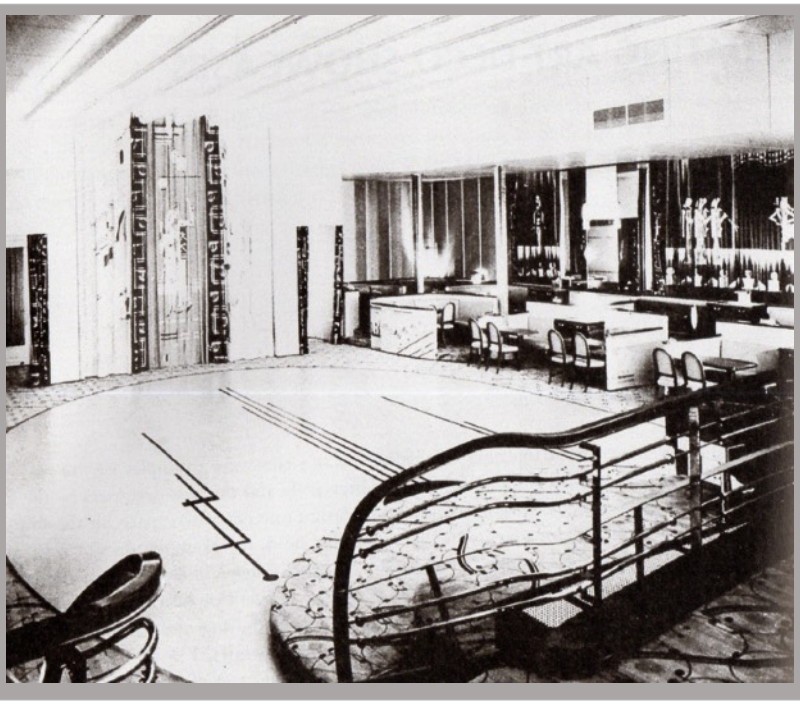


8 Яхта Корсар IV (1930 г.). Рисунок автора



9 Круизное судно Стелла Поларис (1927 г.). Рисунок автора.

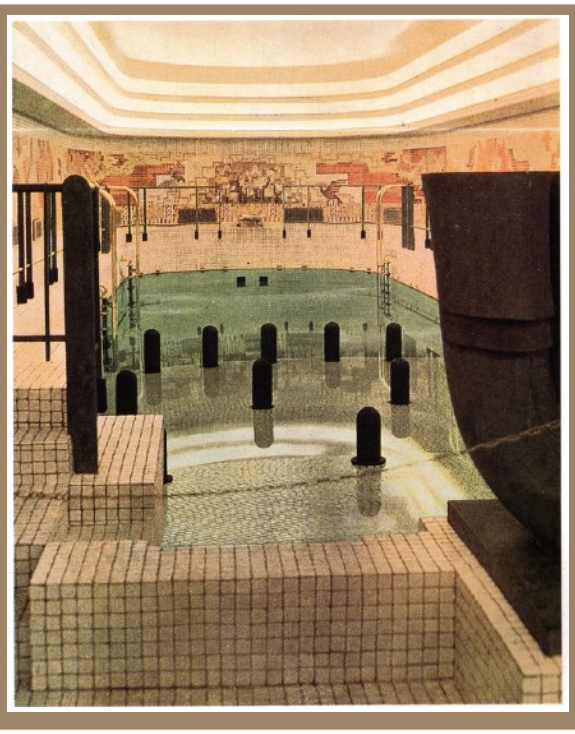
Параграф 1.2. Пассажирские трансокеанские лайнеры 1920-х – 1960-х гг. Формирование современного представления об океанском круизе.



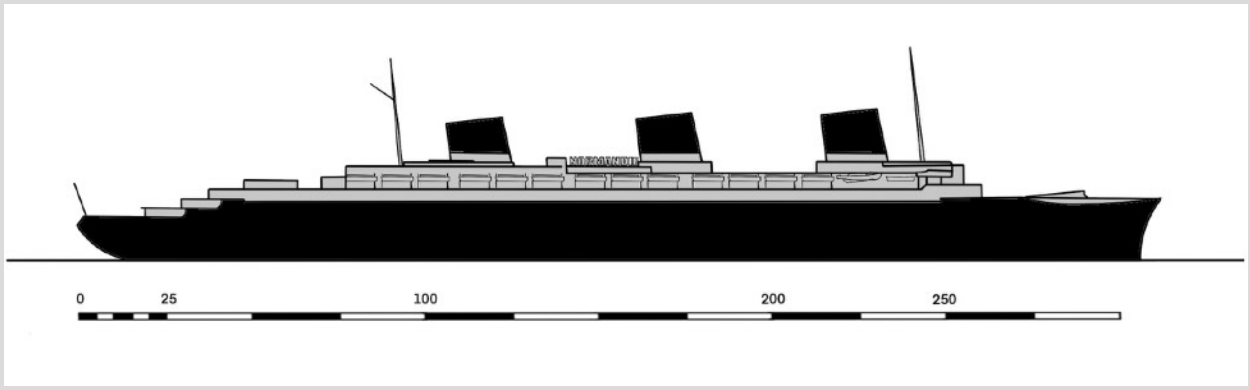
10 Трансатлантический лайнер Левиафан, ночной клуб (после рефита в 1923 г.). Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020. стр 67



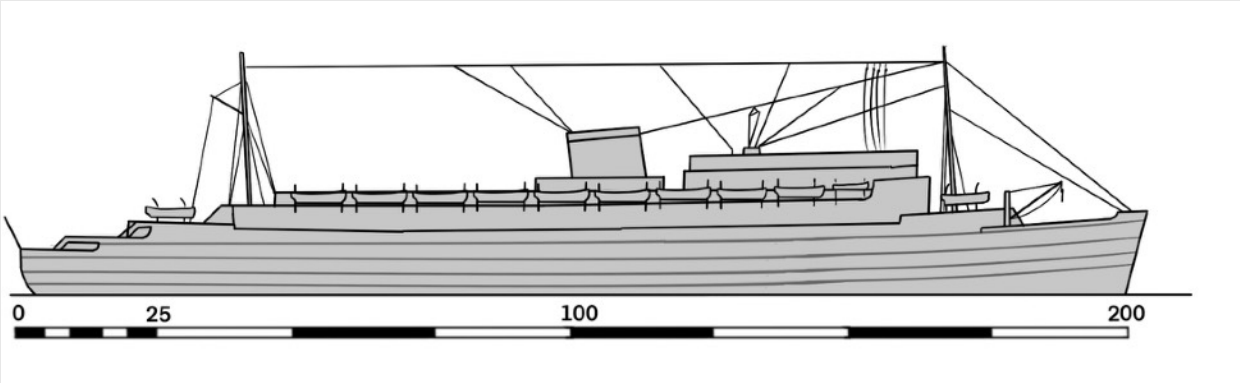
11 Трансатлантический лайнер Бремен (1929 г.), библиотека (проект Г. Де Гроота). Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр.79



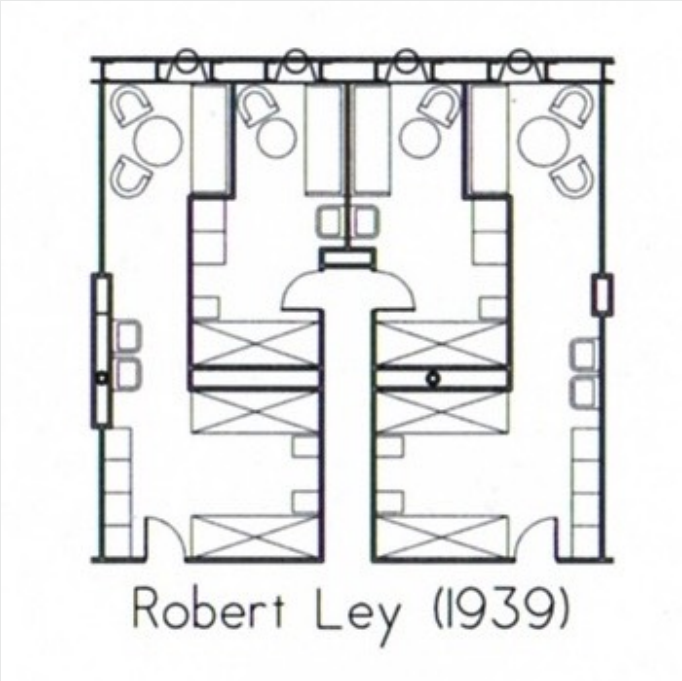
12 Трансатлантический лайнер Нормандия (1935 г.), интерьер, бассейн Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 60



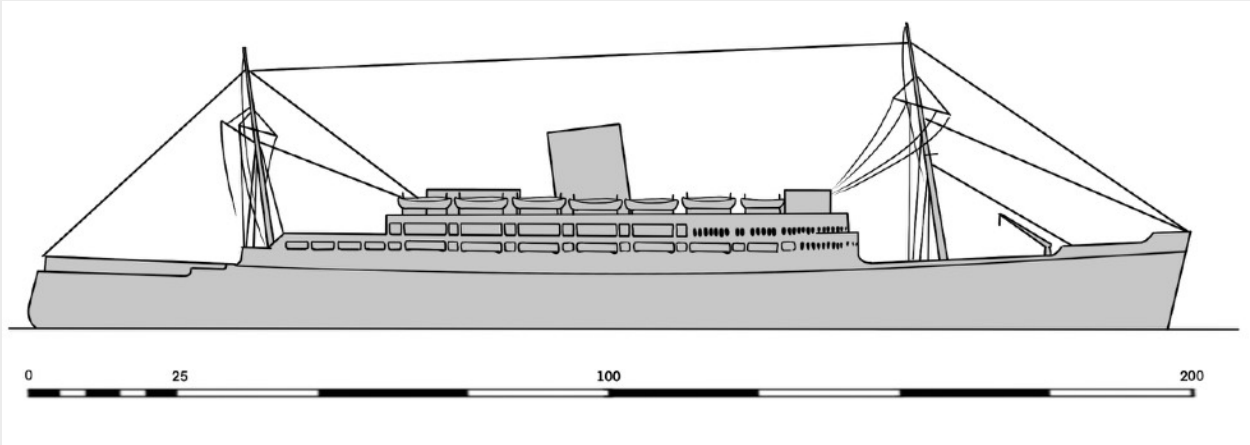
13 Трансатлантический лайнер Нормандия (1935 г.), внешний вид. Рисунок автора.



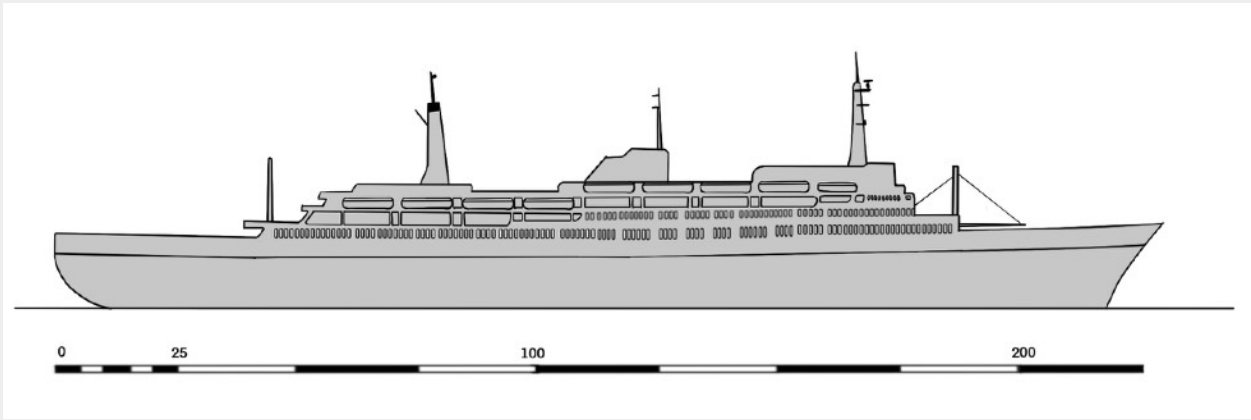
14 Круизный лайнер Роберт Лей (1938 г.) экстерьер. Рисунок автора.



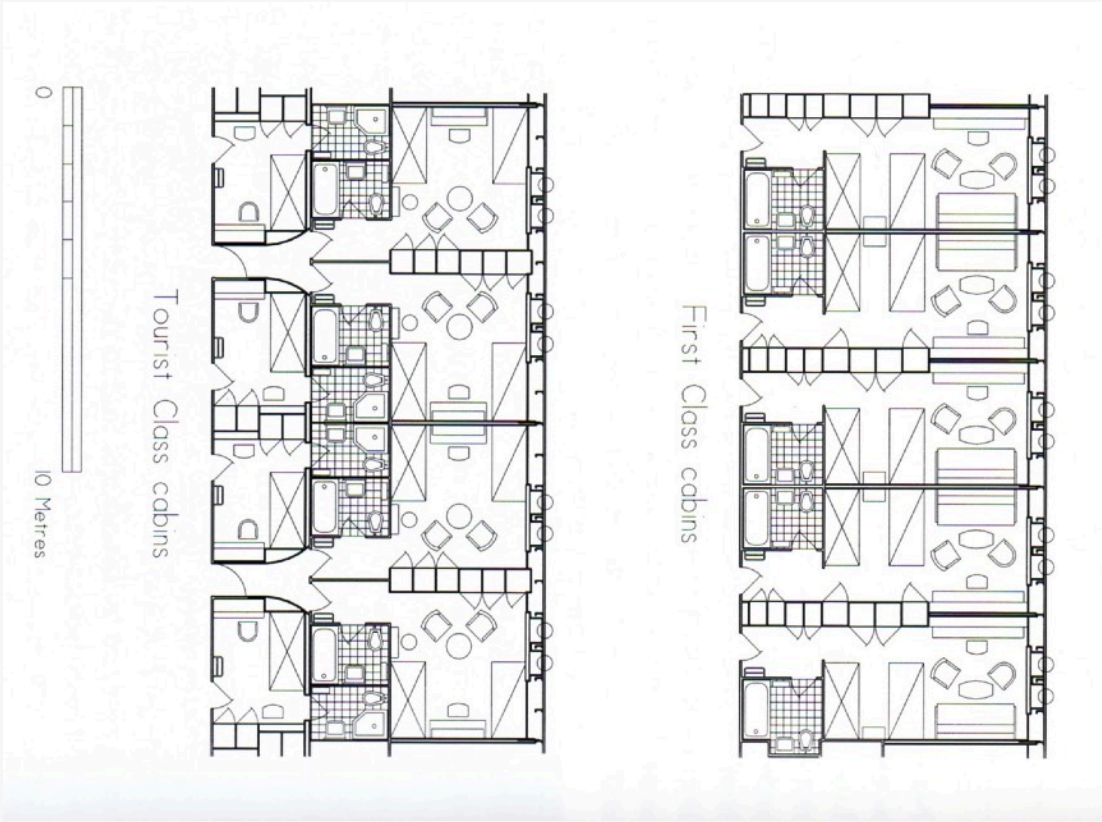
15 Круизный лайнер Роберт Лей планировка кают. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 44



16 Лайнер Анды (1939 г.). Рисунок автора.



17 Трансатлантический лайнер Роттердам (1959 г.), экстерьер. Рисунок автора.

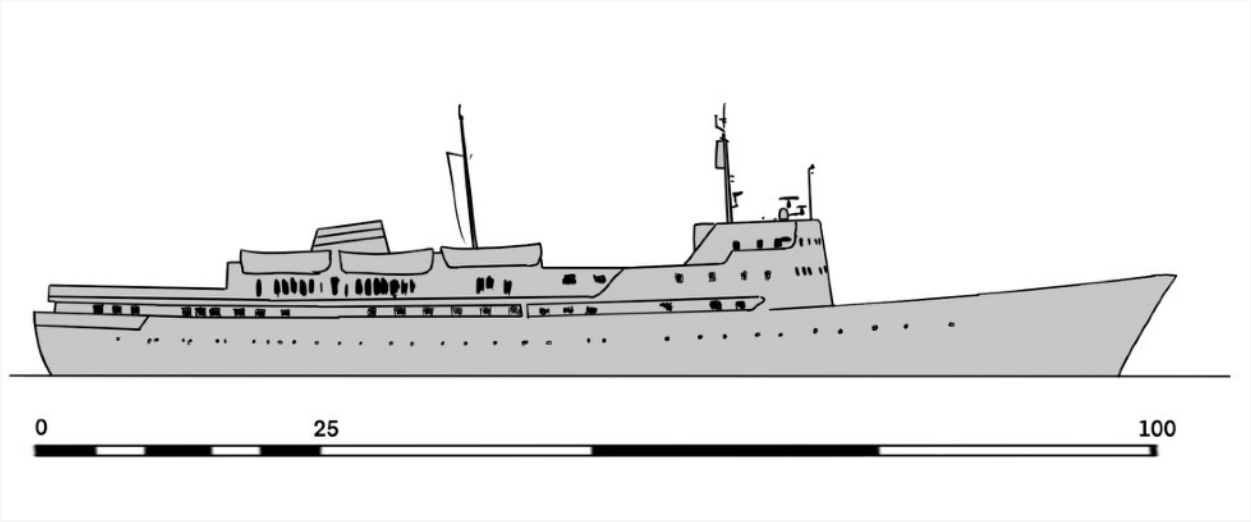


18 Трансатлантический лайнер Роттердам: планировки. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 59

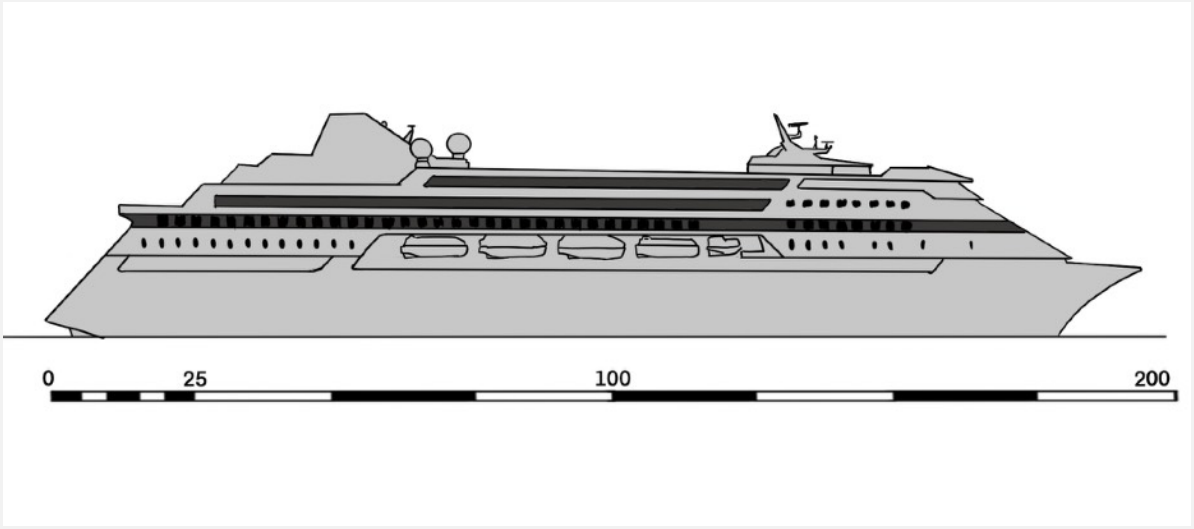


19 Дизайн Раймонда Лоуи для кассы Мэтсон Лайн (1948 г.) Источник: https://www.cruiselinehistory.com/raymond-loewys-ss-lur/

Параграф 1.3. Круизные лайнеры СССР и России.

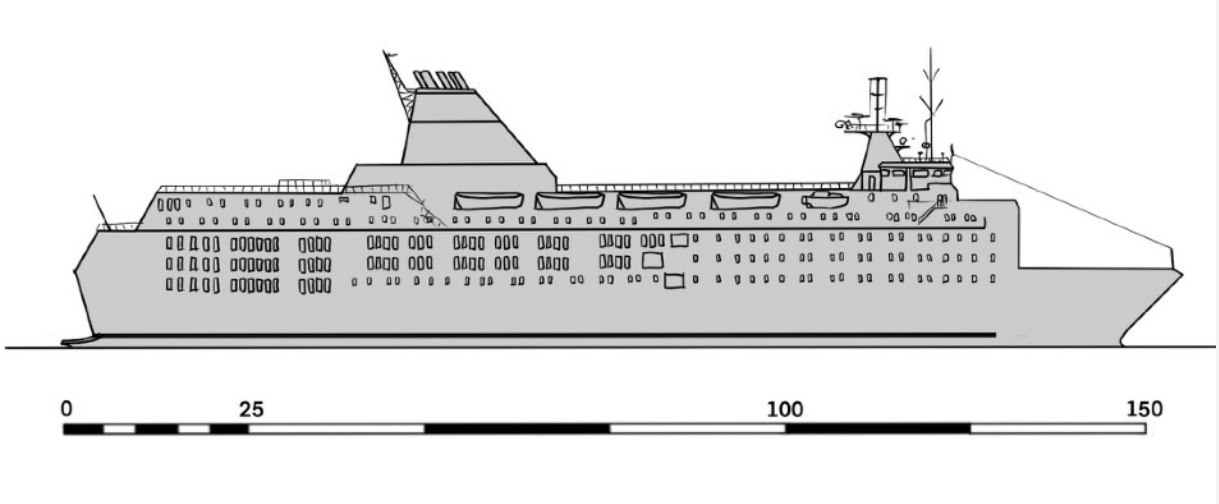


20 Теплоход Молдавия (1960 г.). Рисунок автора.



21 Круизное судно Астория Гранде (1996 г.). Рисунок автора.

Параграф 1.4. Формирование архитектуры современного круизного лайнера.



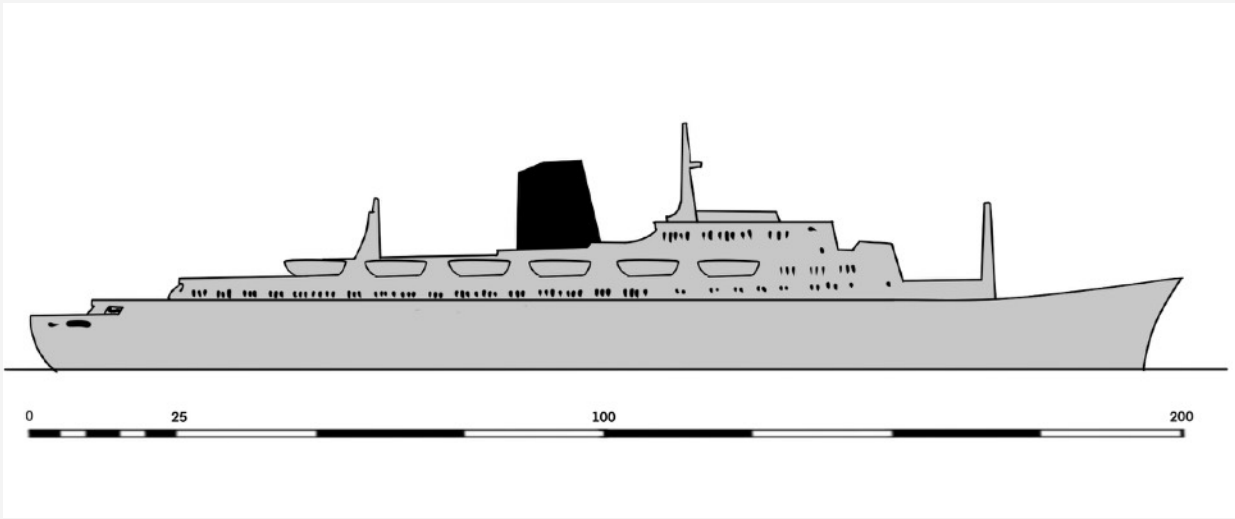
22 Паром Эстония, 1980 г.. Рисунок автора.



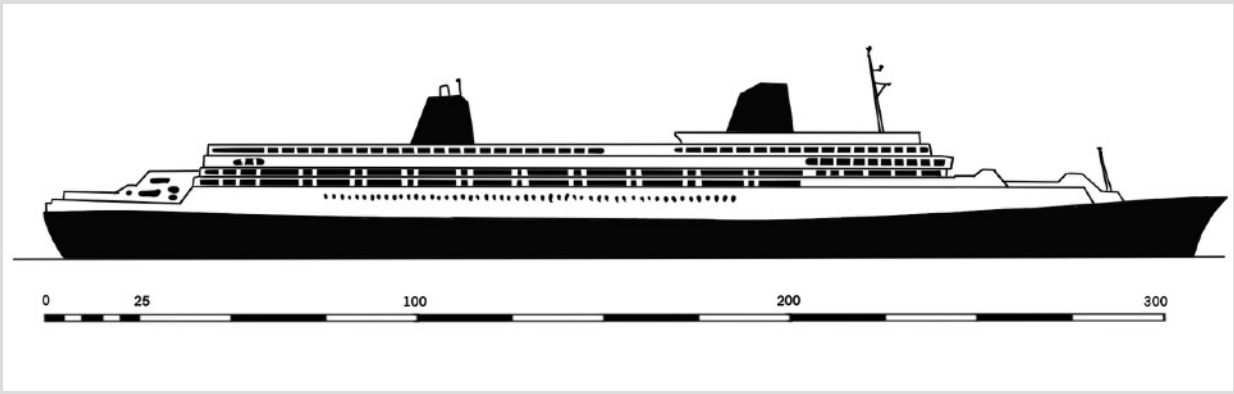
23 Интерьер дирижабля “Гинденбург” (1936 г.) - обеденный салонИсточник: Бундесархив, https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?query=Bild+147-0640



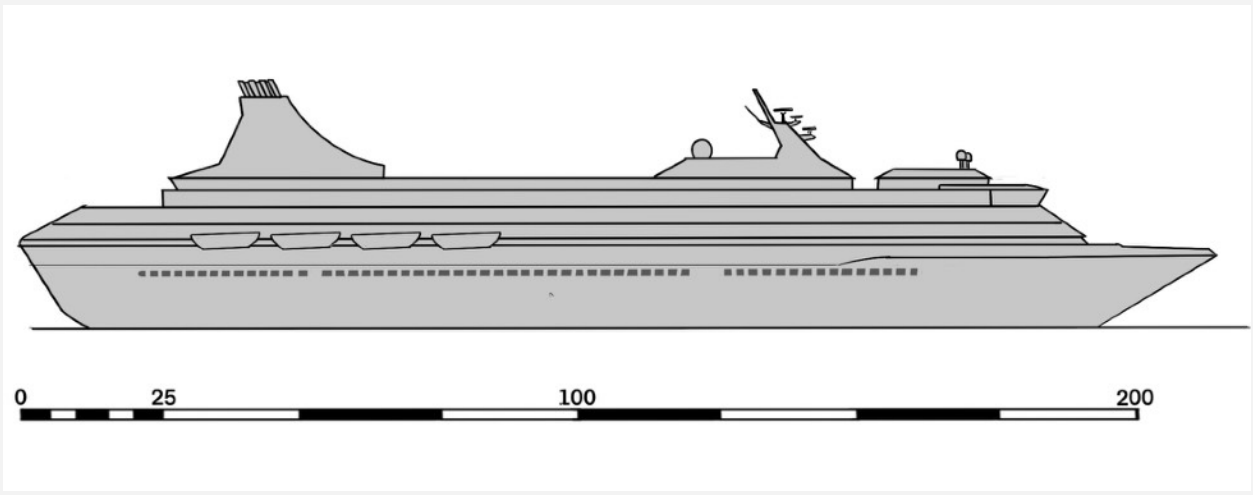
24 Интерьер лайнера Нормандия (1935 г.) - обеденный салон. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 89



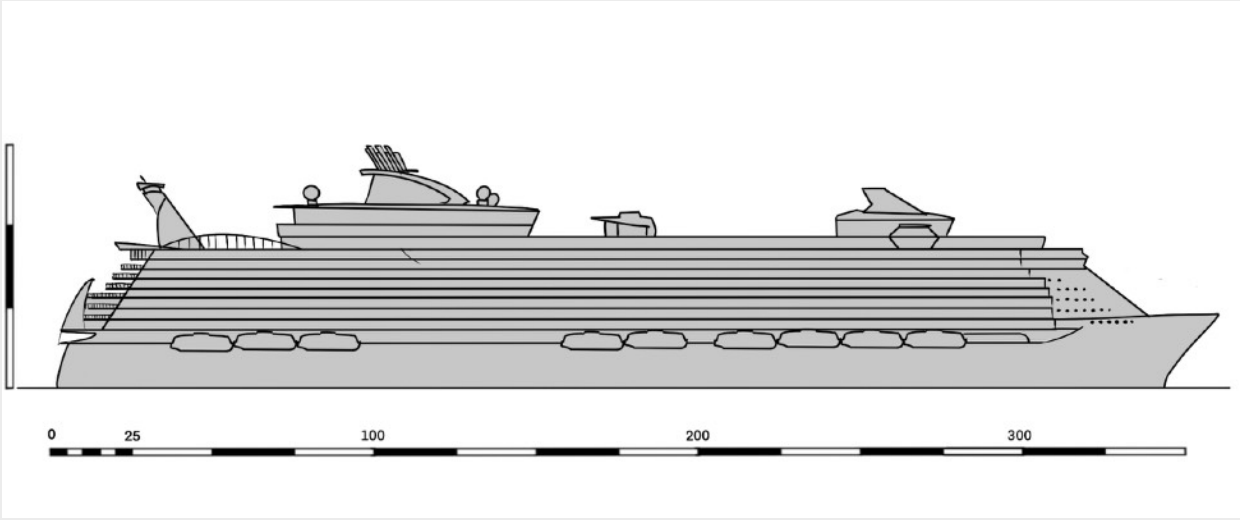
25 Круизный лайнер Марди Гра (1960 г., рефит в 1972 г.). Рисунок автора.



26 Лайнер Франс (1960 г., рефит в 1980 г.). Рисунок автора.



27 Круизный лайнер Ройял Принсесс (1984 г.). Рисунок автора.

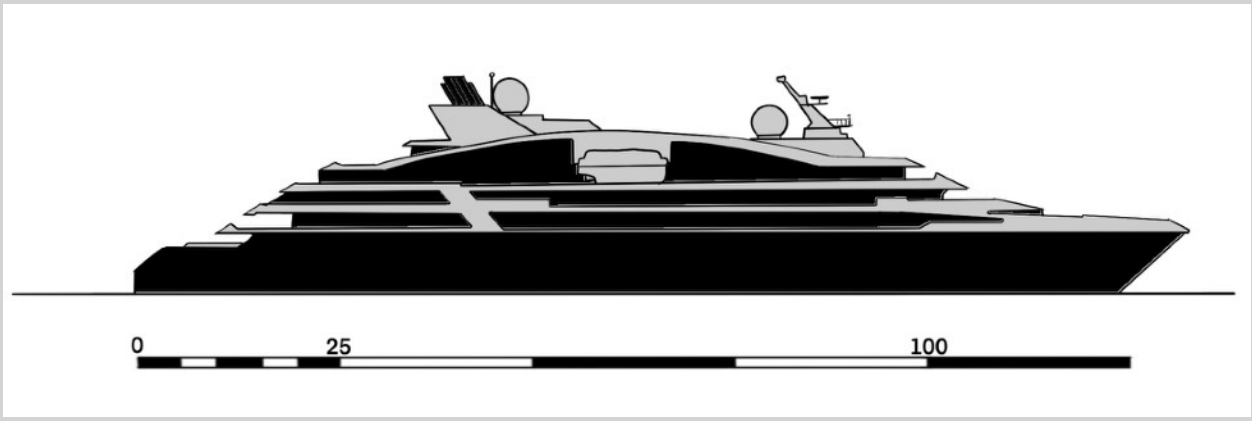


28 Круизный лайнер Оазис оф зе сиз (2009 г.). Рисунок автора

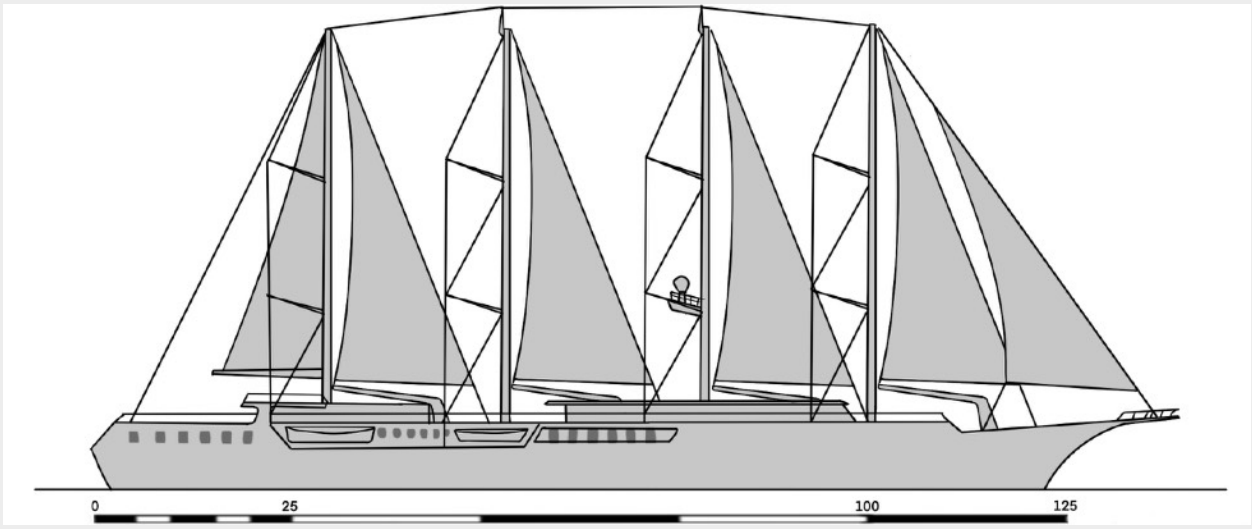


29 Круизный лайнер Айкон оф зе сиз (2023 г.) - зона трансепта в атриуме (проектная визуализация). Источник: https://cruisenewsweekly.com/inside-royal-promenade-royal-caribbean-icon-of-the-seas/

Параграф 1.5. Тенденции в сегменте средних и малых круизных судов.



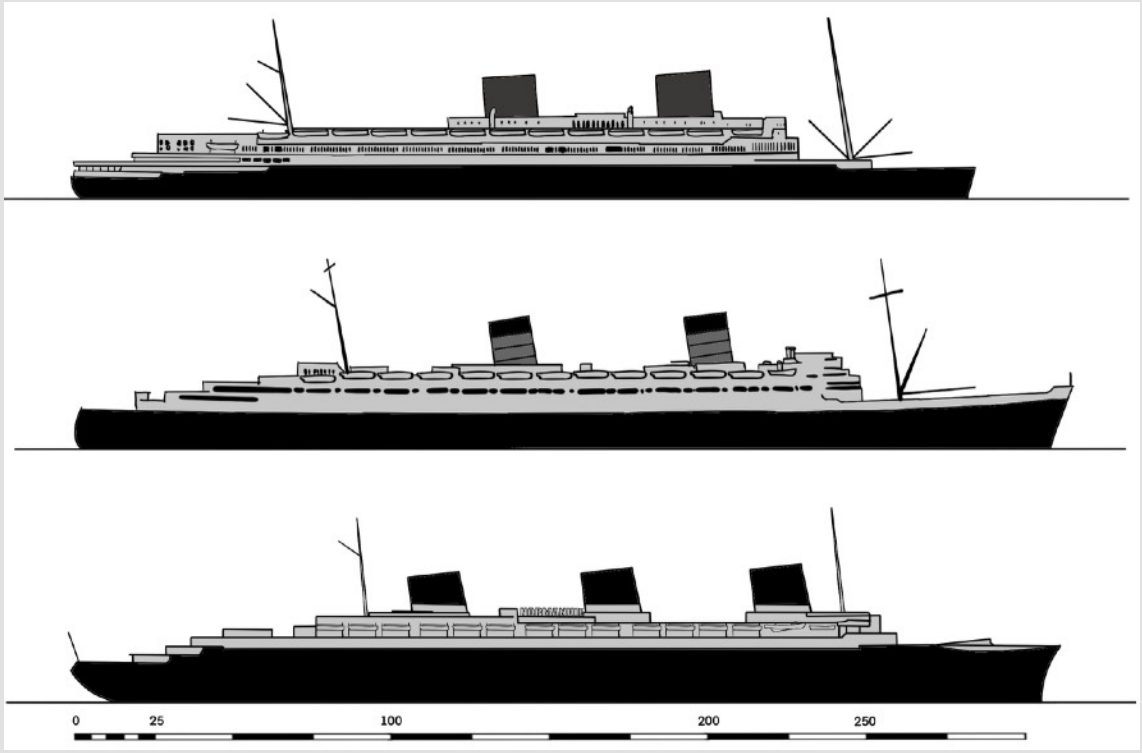
30 Экспедиционный круизный лайнер Ле Лаперуз (2018 г.). Рисунок автора.



31 Круизный лайнер Виндстар (1986 г.). Рисунок автора.

Иллюстрации по главе 2. Стиль и образ морского круизного лайнера.

Параграф 2.2. Ар Деко и Стримлайн в дизайне океанских лайнеров межвоенного периода.



32 Лайнеры Бремен, Куин Элизабет, Нормандия - силуэты. Рисунок автора.



33 Лайнер Нормандия интерьер (1935 г., лаунж, проект). Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 55



34 Лайнер Куин Мери (1936 г.), интерьер. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр.126

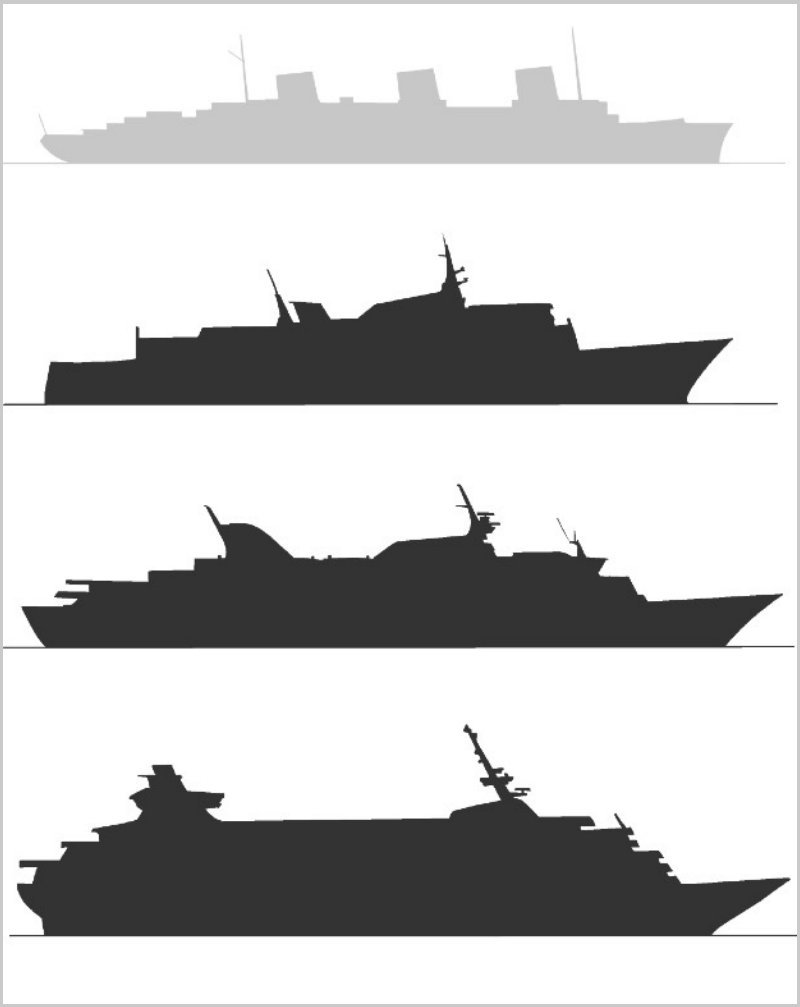


35 Паром “Принцесса Анна” (1936 г.). Источник: Raimond Loewy : Pionier des Amerikanischen Industriedesigns/ hrsg. von Angela Schönberger.-München : Prestel-Verlag 1990 стр 79

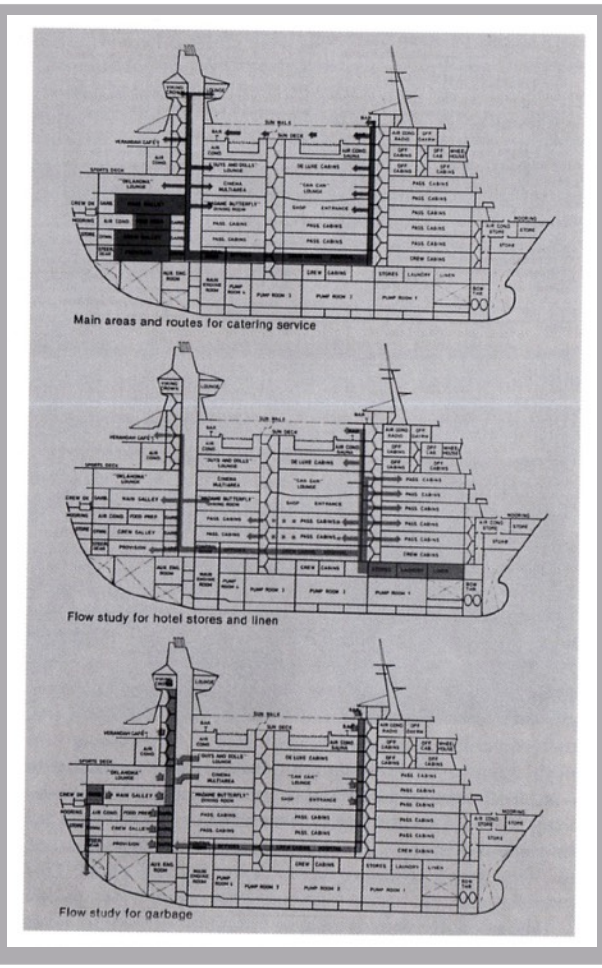


36 Дирижабль Гинденбург, интерьер лаунж-зоны (1936 г.) Источник: Бундесархив. https://www.bild.bundesarchiv.de/dba/de/search/?query=Bild+147-0639.

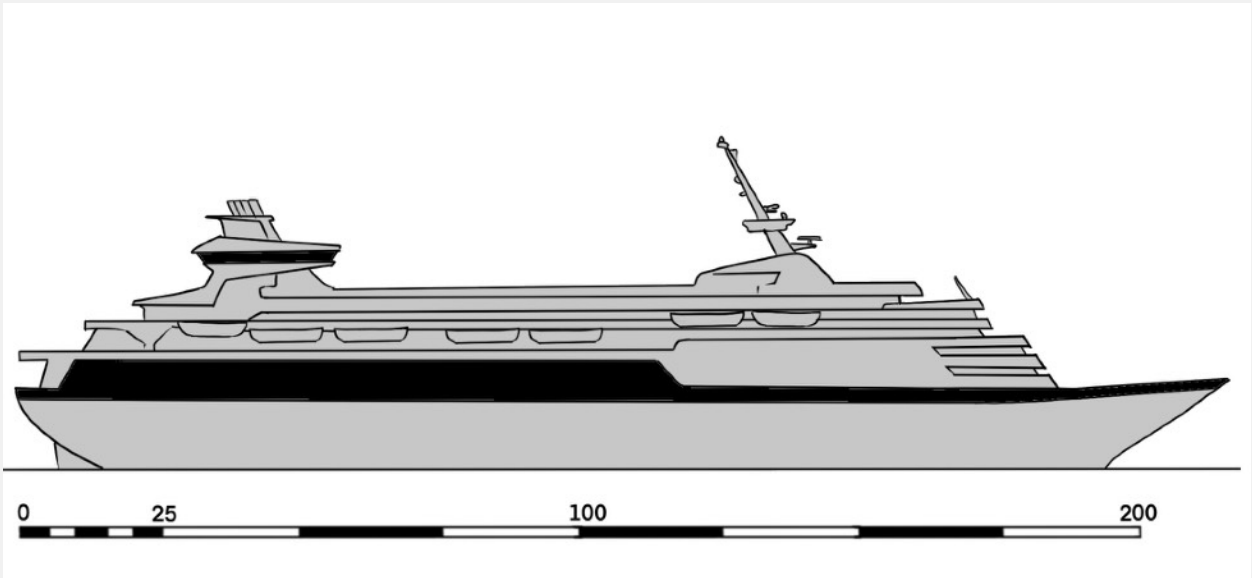
Параграф 2.3. Эволюция образа экстерьера массового морского круизного судна.



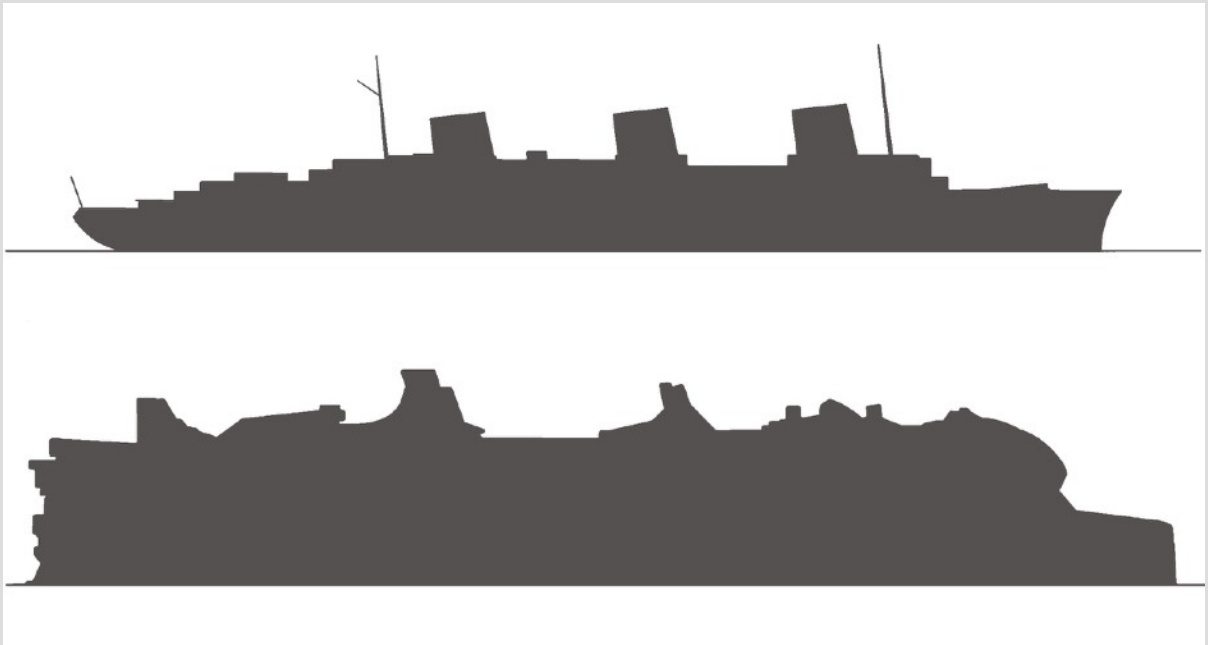
37 Эволюция силуэтов круизных лайнеров от парома к современным решениям и силуэт трансатлантического лайнера (вверху). Рисунок автора



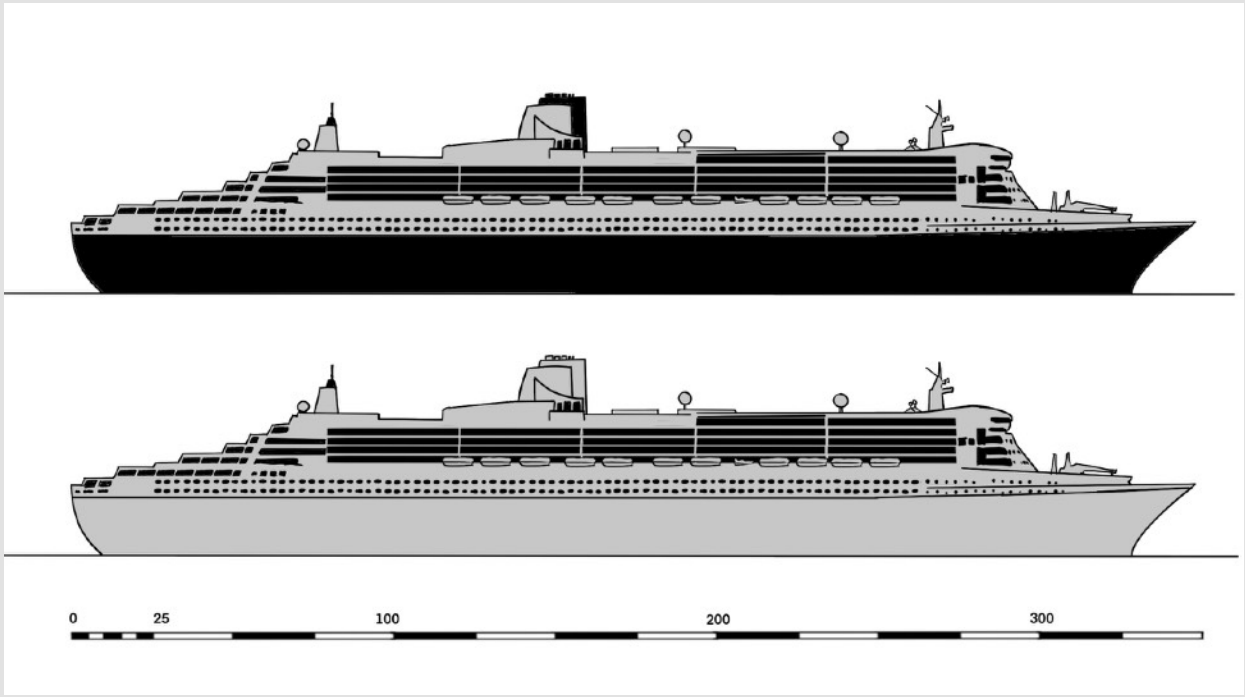
38 Схема пространственной организации круизного лайнера (в идеологии AOC) по Каю Левандеру. Источник: Dawson, Philip. *Cruise Ships: An Evolution in Design*. Conway Maritime, 2000. стр 129



39 Круизный лайнер Сонг оф Америка (AOC, 1982 г.). Рисунок автора.



40 Силуэты трансатлантического лайнера “Нормандия” (1935 г.) и круизного лайнера “Айкон оф зе Сиз” (2023 г.). Рисунок автора



41 Круизный лайнер Куин Мери 2 (2024 г.): схема окраски и силуэт с однотонной окраской корпуса и надстройки. Рисунок автора.

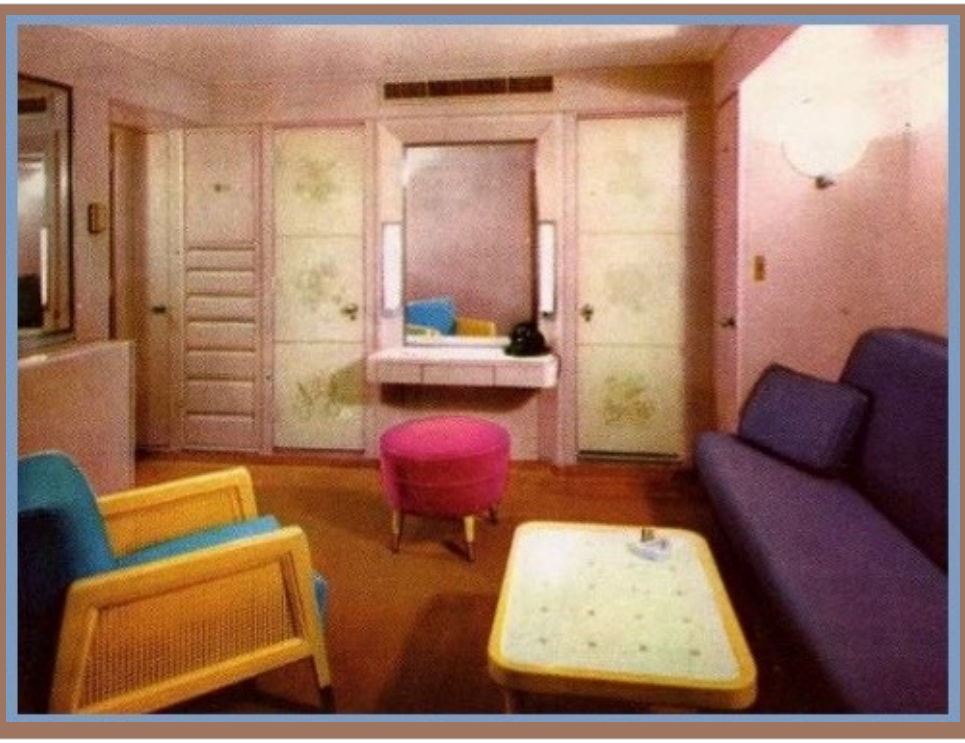


42 Вид жилого комплекса Астон-Мартин резиденсез в Майами (слева) и круизного лайнера Айкон оф зе Сиз (2023 г.). Источники: https://sps.lighting/lighting-design/aston-martin-residences и https://www.royalcaribbean.com/cruise-ships/icon-of-the-seas

Параграф 2.4. Эволюция интерьерных и планировочных решений морского круизного судна.



43 Интерьер лайнера 1930-х “Нормандия”. Источник: Rassegna, Year XII, 44/4, December 1990, Milano, Italy. стр 27



44 Интерьер лайнера 1950-х “Лурлайн” по проекту Р.Лоуи. Источник: https://www.cruiselinehistory.com/raymond-loewys-ss-lur/

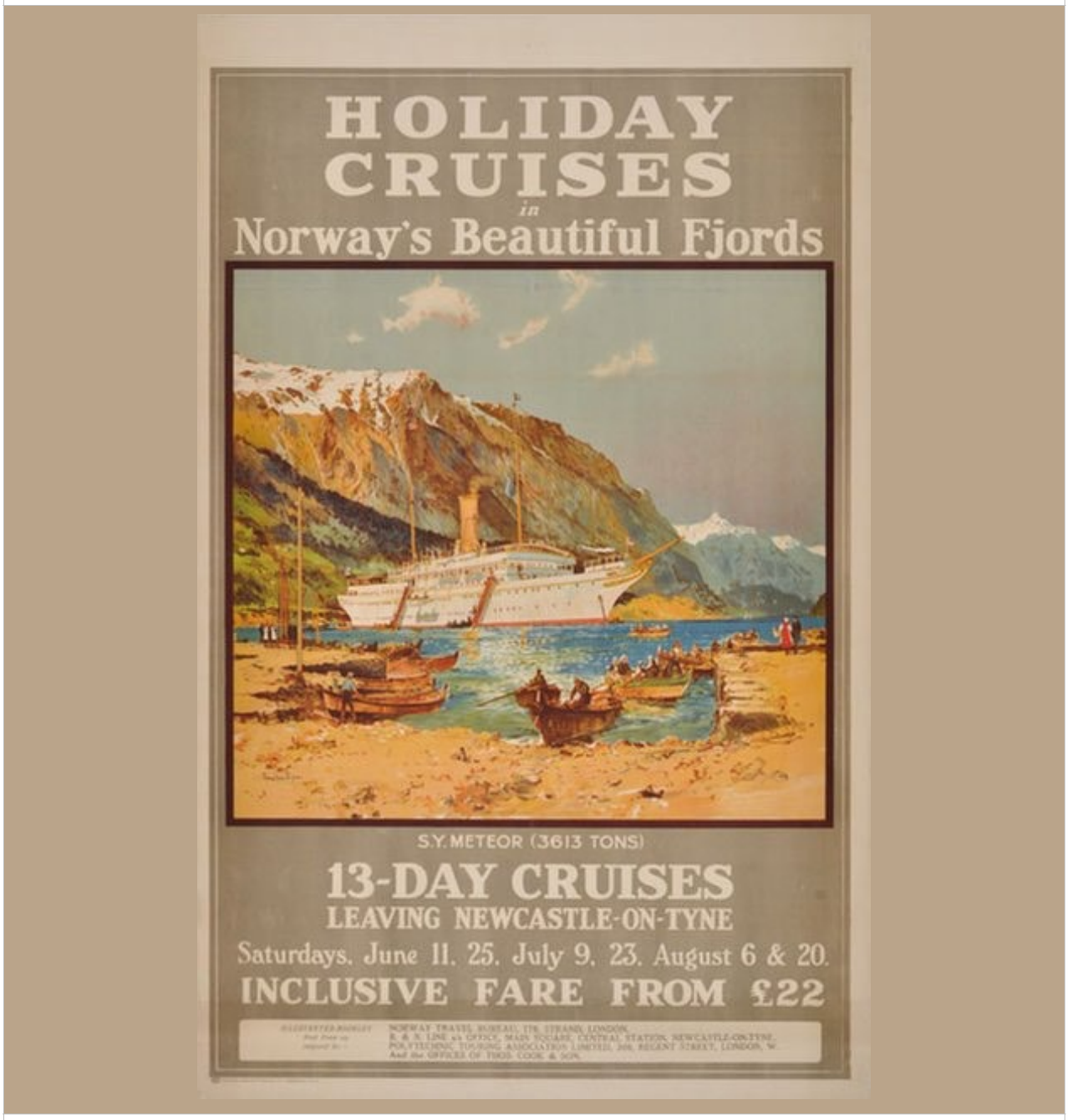


45 Интерьер лайнера 1960-х “Куин Элизабет”. Источник: Massey, Anne. *Designing Liners*. Routledge, 2020.стр. 153



46 Атриум круизного лайнера Оазис оф зе Сиз (вверху, 2009 г.) и Стрип Лас-Вегаса. Источники: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Oasis_of_the_Seas_Royal_Promenade_from_Prince_Greene.jpg и Вентури, Роберт. Уроки Лас-Вегаса. Забытый символизм архитектурной формы. Москва: Ад Маргинем Пресс, 2003, 208 с. Стр. 139

Параграф 2.5. Медийный образ лайнера: плакаты и сериалы.



47 *Диксон, Ч. Э.* Круиз по норвежским фьордам на пароходе Метеор. Рекламный плакат компании DBS, 1921 г. Источник: https://www.posterteam.com/content/1632/Holiday-Cruises-in-Norway-fjords



48 *Кассандр.* Рекламный плакат. 1930-е. гг. Источник: Wall, Robert. Ocean Liners. London, Collins. 1978 стр 67



49 *Лавис, Я.* Круиз по норвежским фьордам на пароходе Метеор. Рекламный плакат компании DBS, 1930-е гг. Источник: https://www.posterteam.com/content/2435/Norway-Cruises



50 *Косгроув, Д*. Плакаты для компании Кьюнард. 2017 г. Источник: https://www.cosgrovedesign.com/funnel

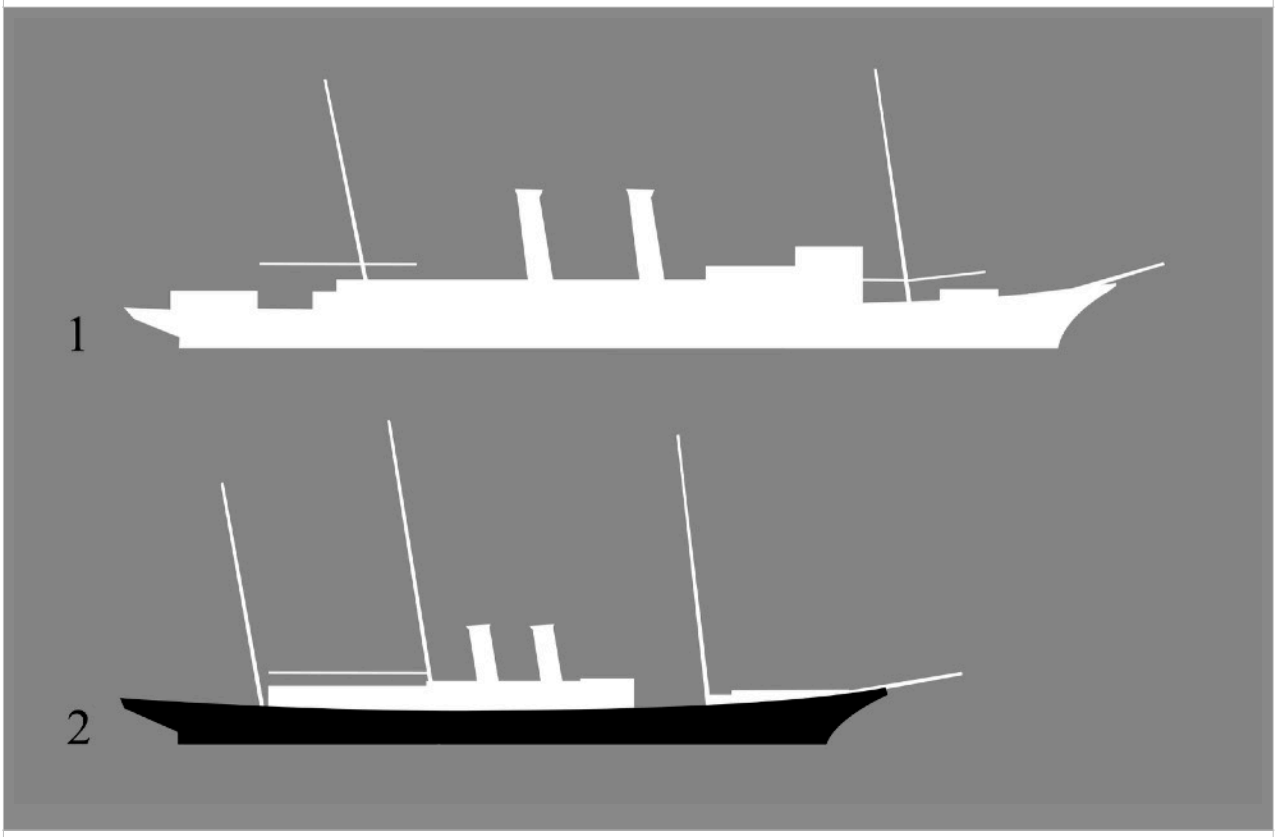


51 Кинофильм “Джентльмены предпочитают блондинок” (1953 г.) Кадр из фильма. Источник: https://www.imdb.com/title/tt0045810/mediaindex/

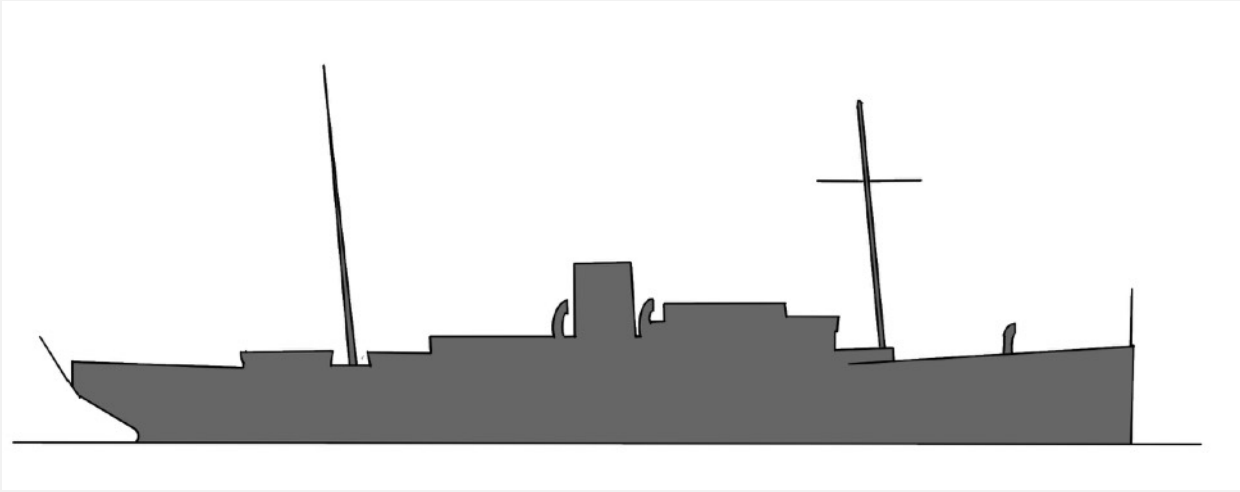


52 Телевизионный сериал “Лав боут”, кадр из сериала (эфир с 1976 г.). Источник: https://www.imdb.com/title/tt0075529/episodes/

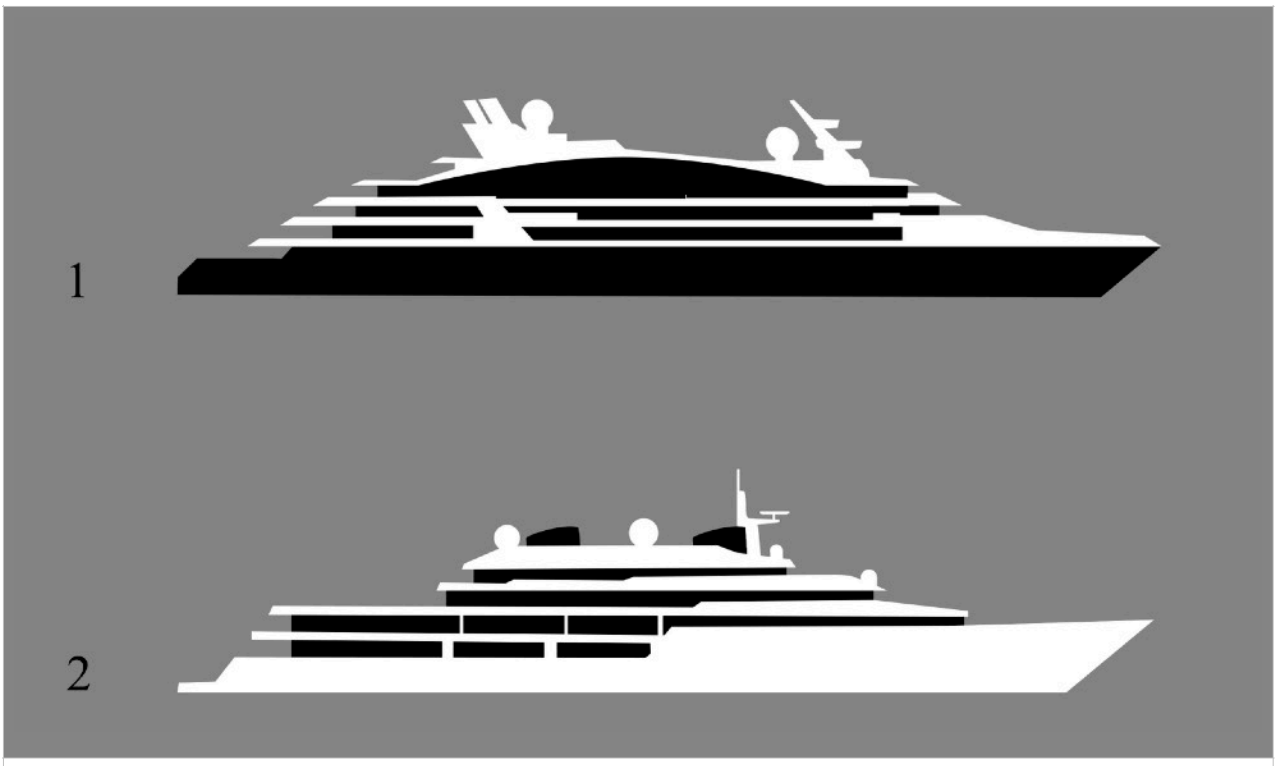
Параграф 2.6. Параллели и отличия в эволюции архитектуры морских круизных лайнеров и суперъяхт. Роль целевой аудитории в формообразовании.



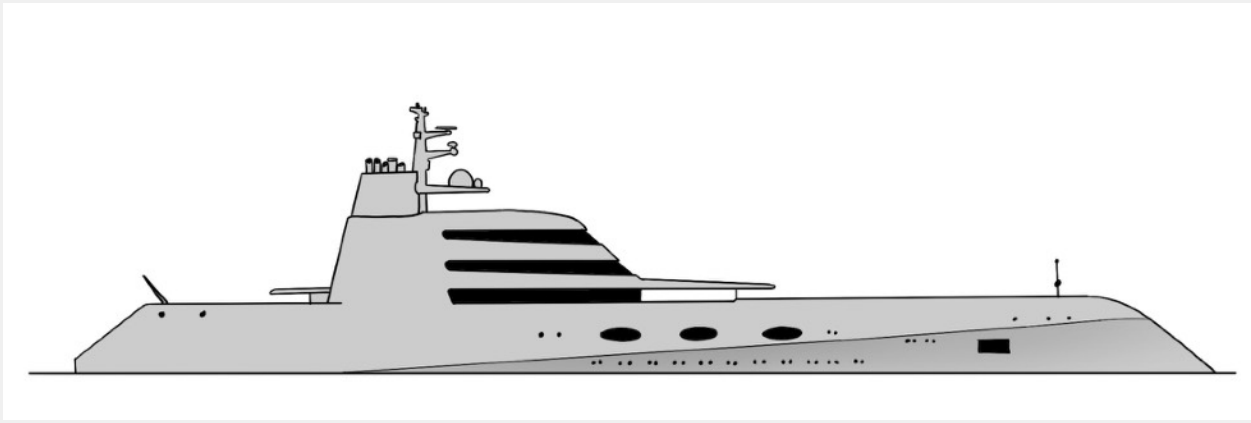
53 Силуэты круизного судна “Кронпринцессин Виктория Луизе” (1, 1900 г.) и яхты “Александра” (2, 1908). Рисунок автора



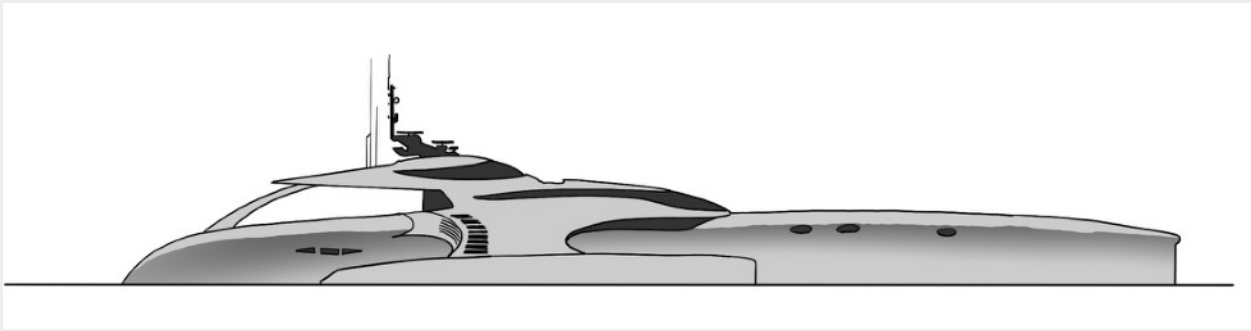
54 Силуэт яхты “Вильямсбург”, 1930 г. Рисунок автора



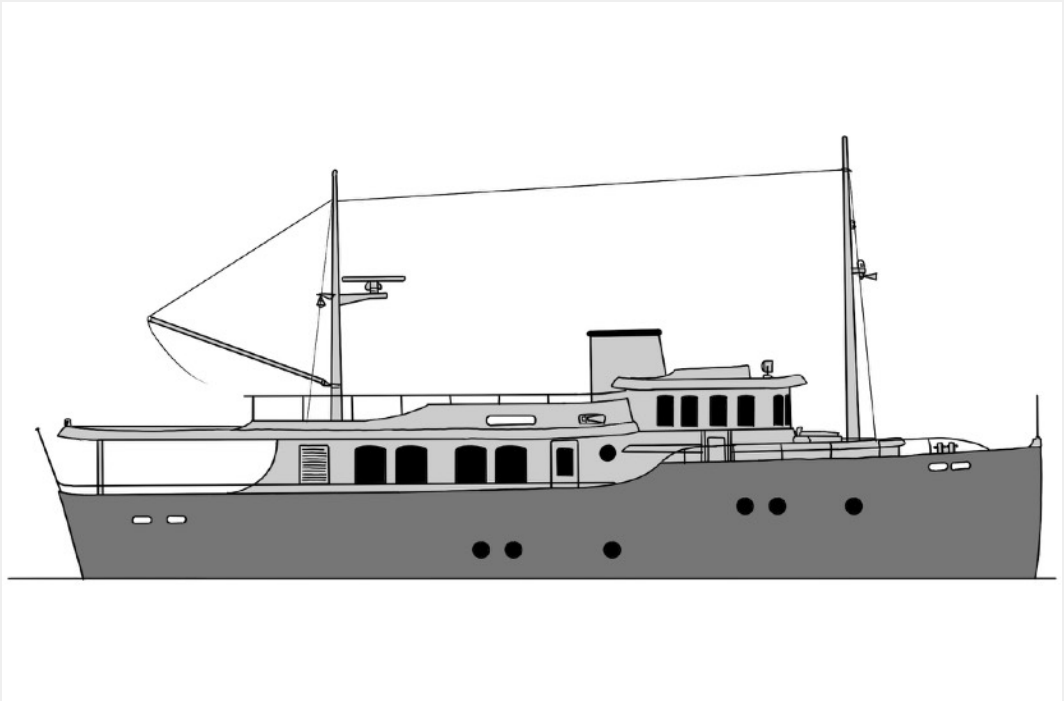
55 Силуэты экспедиционного круизного лайнера “Ле Лаперуз” (1, 2018 г.)и экспедиционной яхты “Каттара” (2, 2010 г.). Рисунок автора.



56 Яхта “А”, 2008 г. Рисунок автора

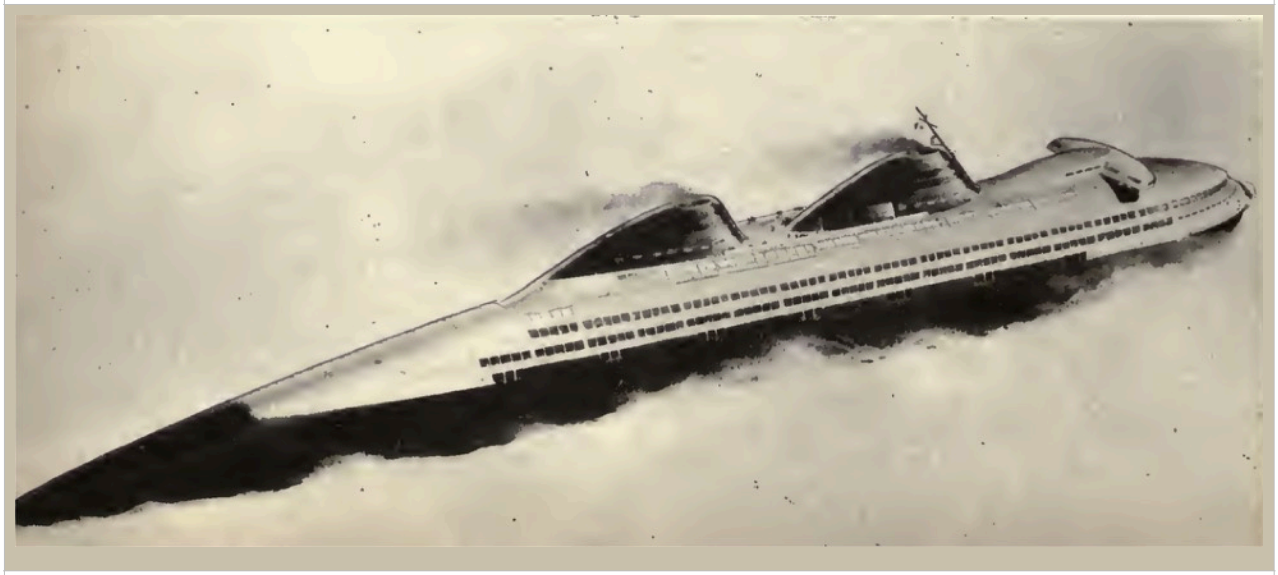


57 Яхта “Ад Астра”, 2012 г. Рисунок автора

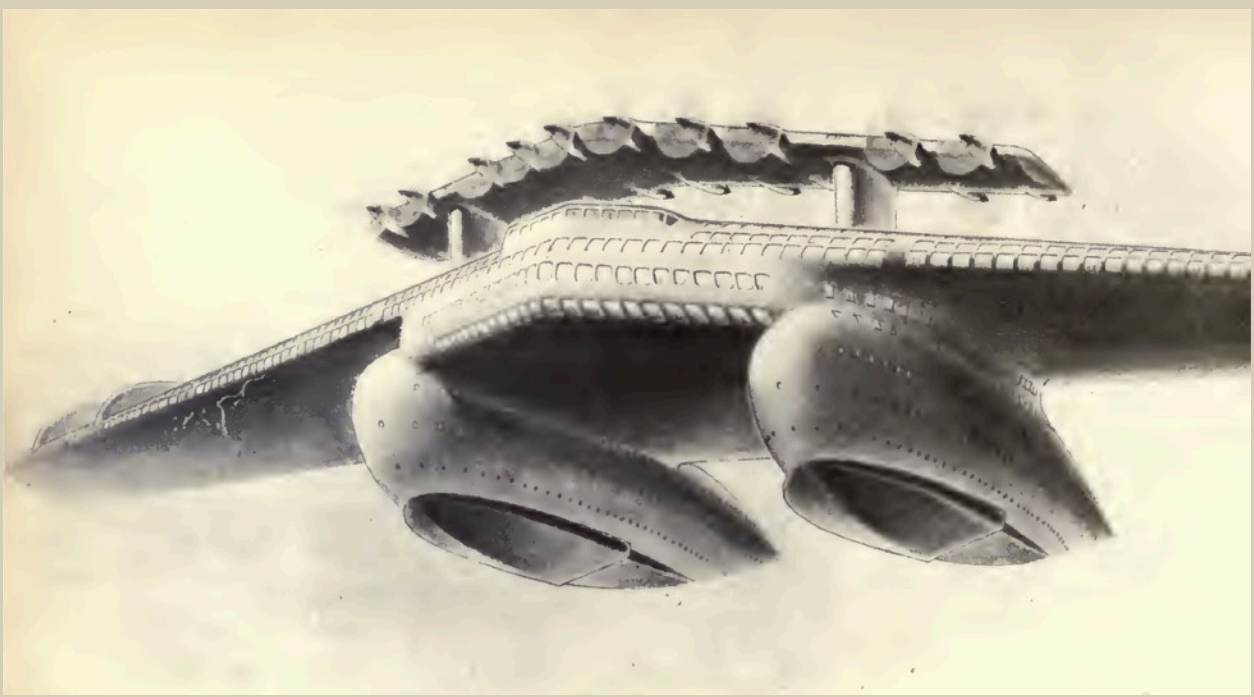


58 Яхта проекта Хартман Ливингстон 24, 2016 г. Рисунок автора

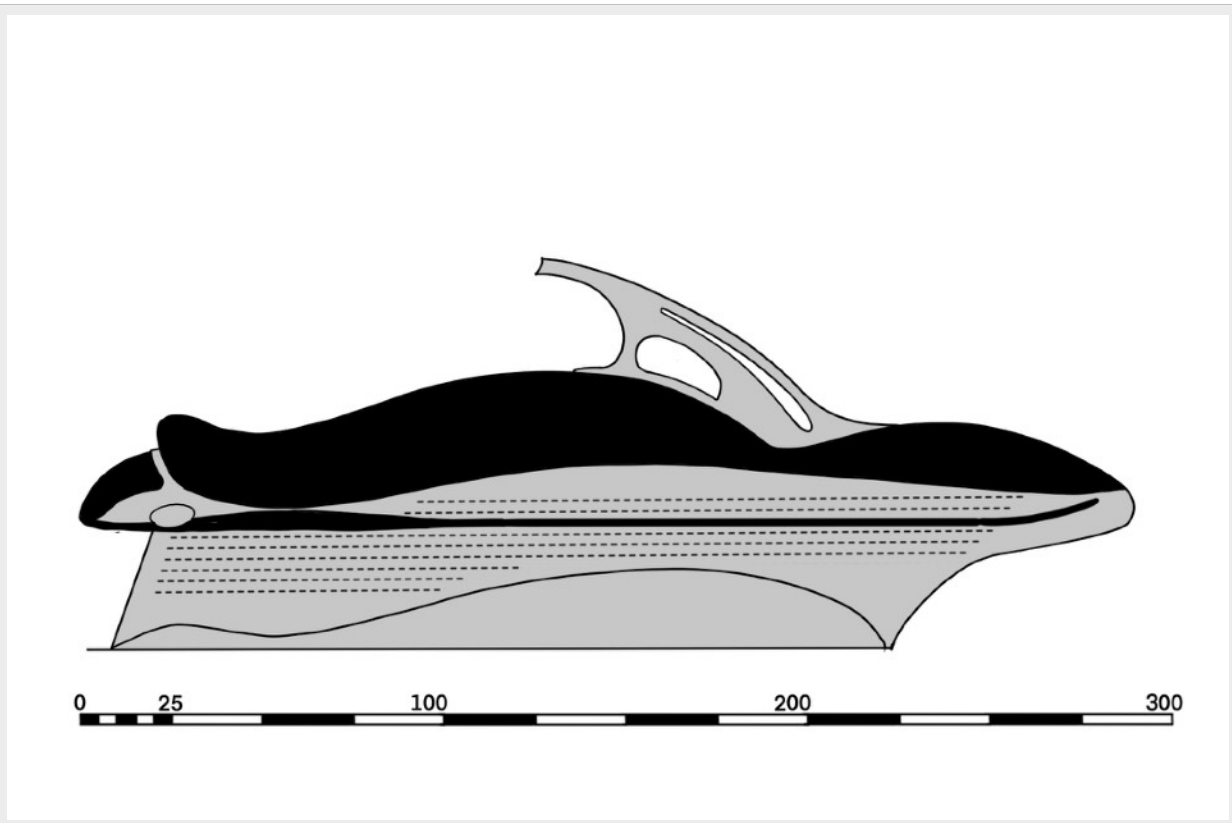
Параграф 2.7. Концепт-проекты океанских лайнеров и их отношение к реальности.



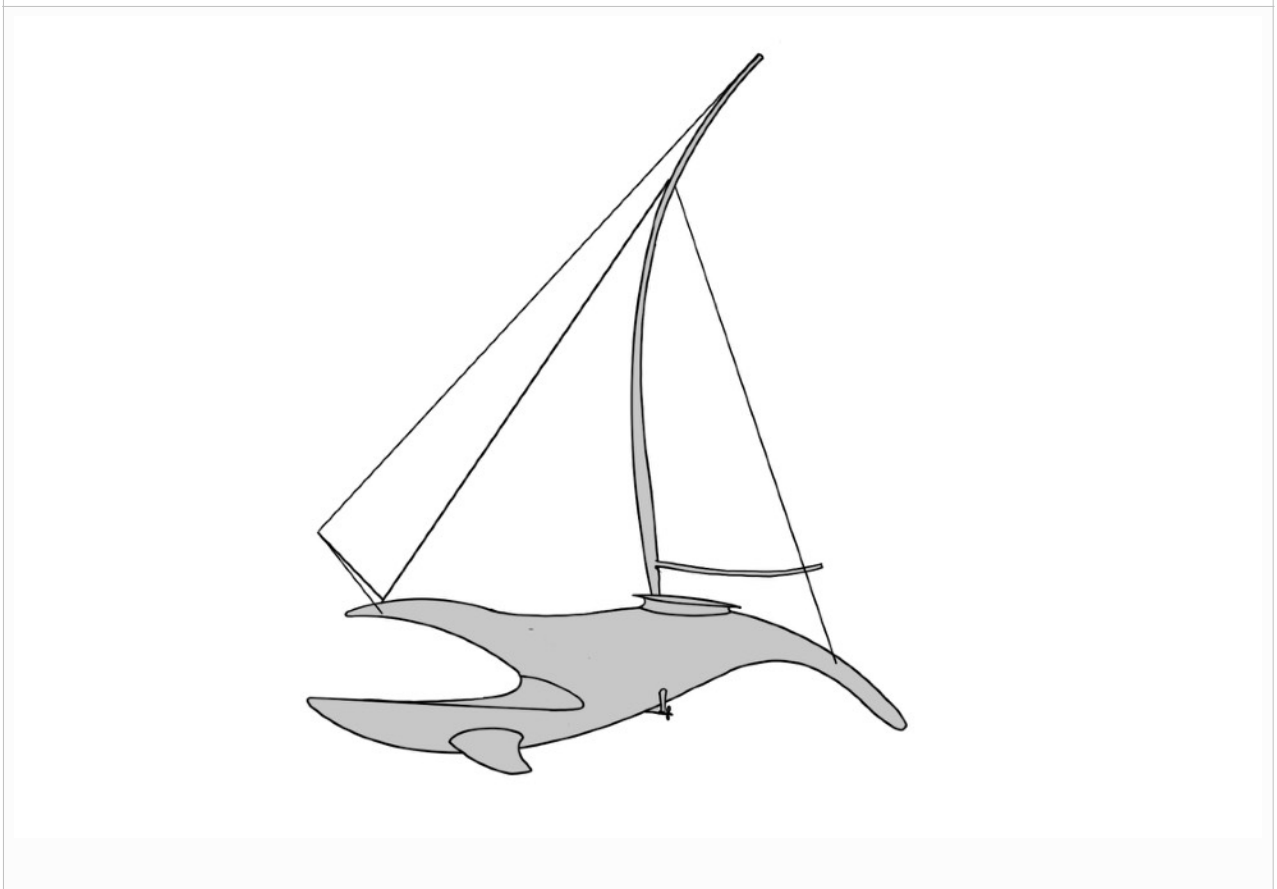
59 Норман Бел Геддес, концепция лайнера. Источник: Norman Bel Geddes. Horizons. 1932 NY стр 36



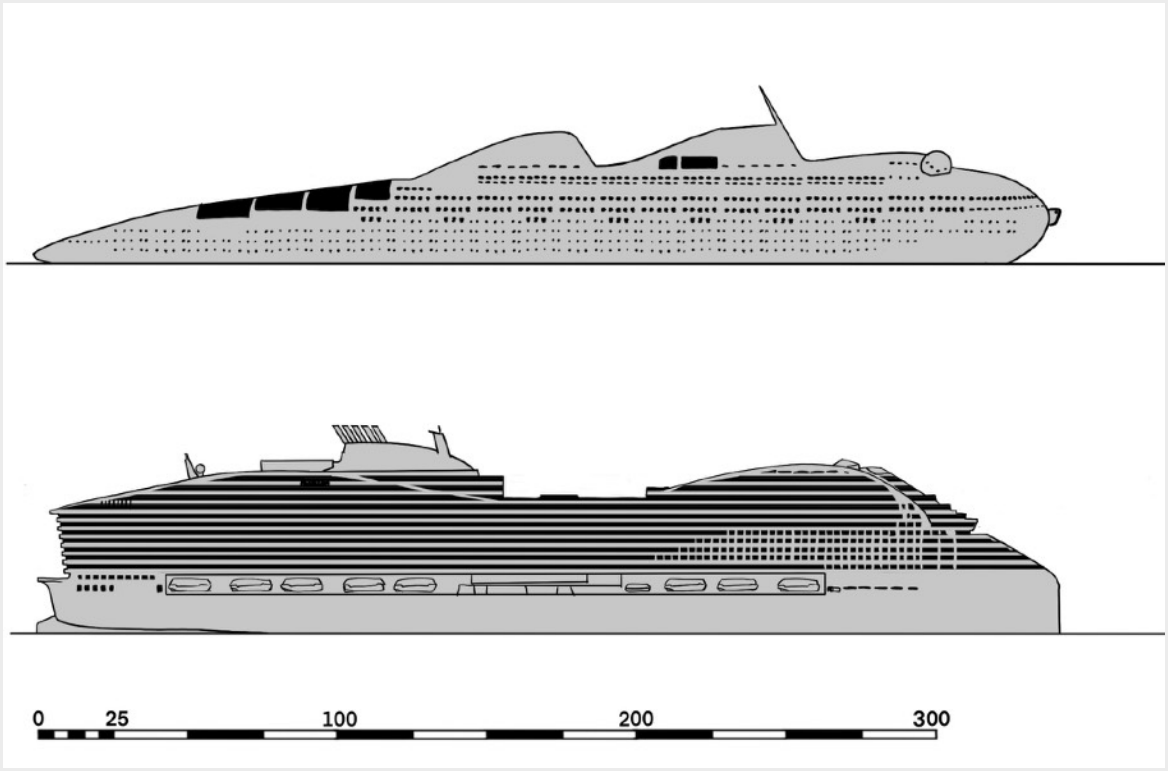
60 Норман Бел Геддес, летающая лодка. Источник: Norman Bel Geddes. Horizons. 1932 NY стр109



61 Луиджи Колани, концепция лайнера, 1983 г.. Рисунок автора



62 Луиджи Колани, проект парусной яхты. Рисунок автора



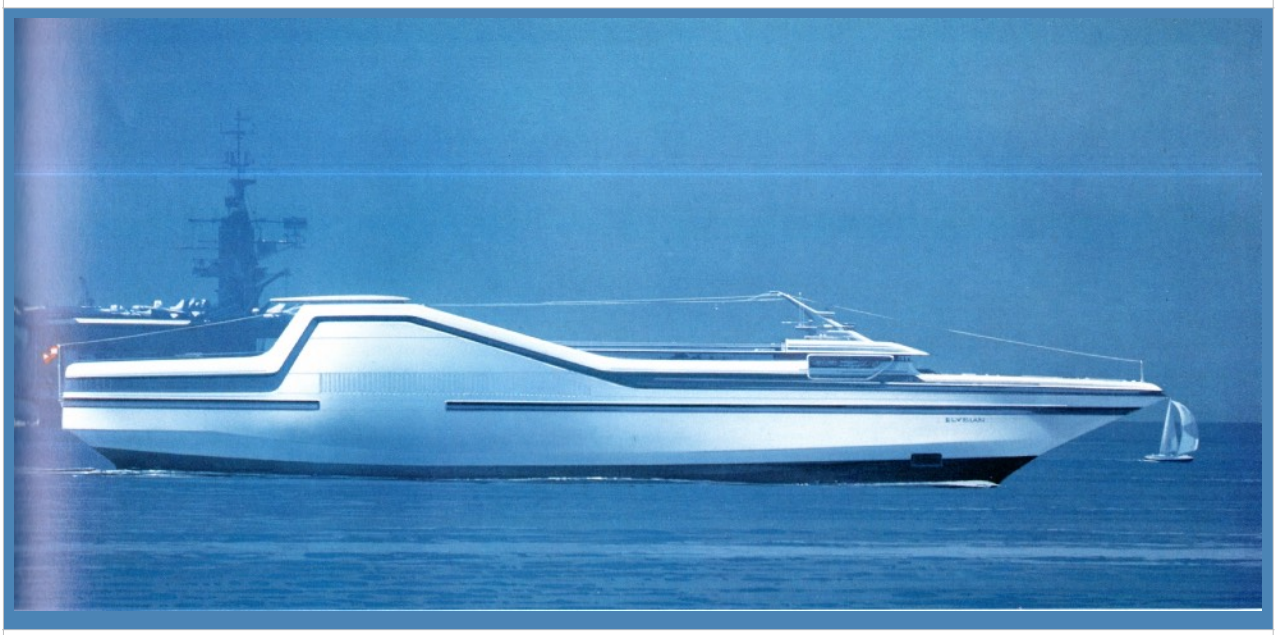
63 Лайнер “Уорлд Эуропа” (внизу, 2022 г.) и концепция лайнера Нормана Бел Геддеса, 1932 г., силуэты. Рисунок автора



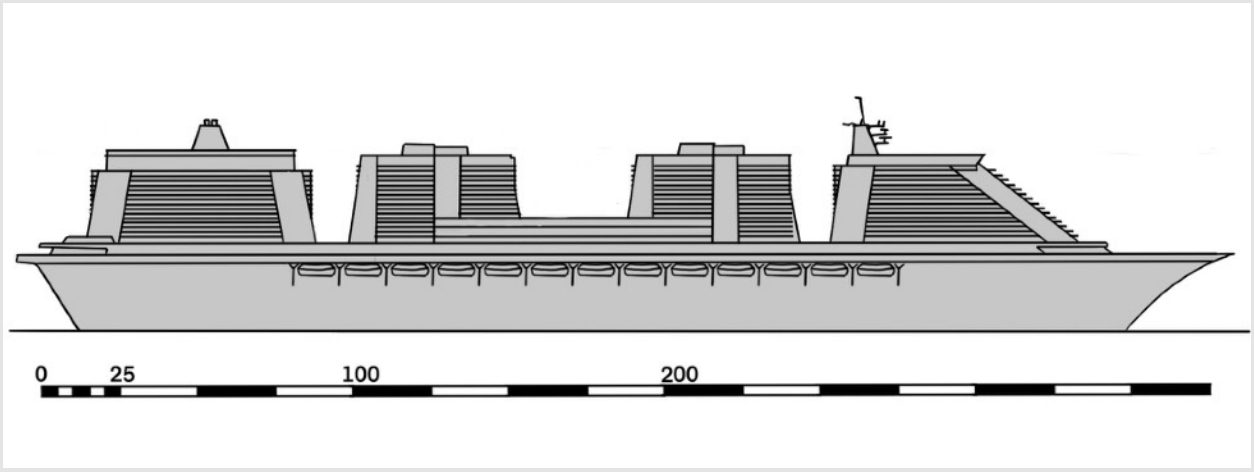
64 Купол лайнера “Айкон оф зе Сиз” (вверху, 2023 г.) и купол на концепте лайнера Луиджи Колани, 1983 г. Источники: проспект компании: https://www.royalcaribbean.com/icon-of-the-seas/wows/ и официальный сайт Колани-дизайн https://www.colani.org/luigi_colani_Product_design_museum/Prototype_Designs.html#2



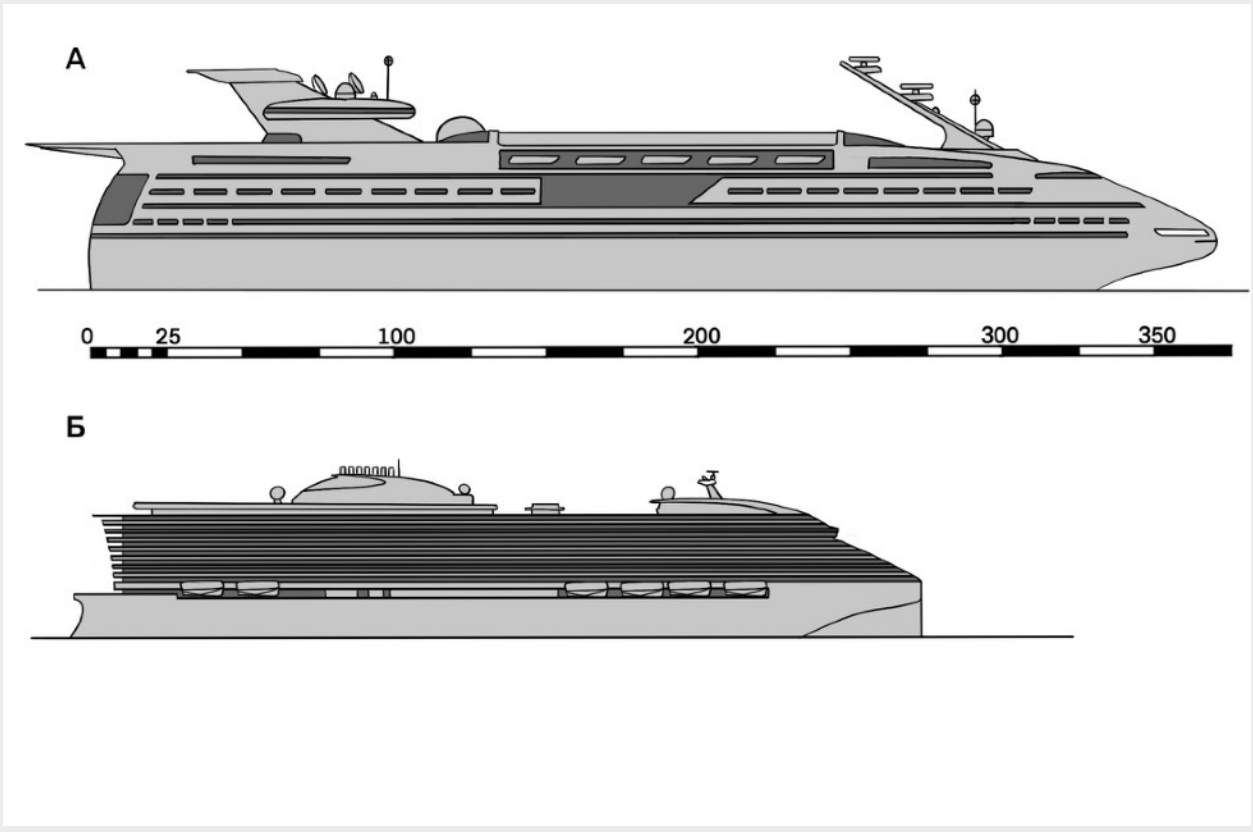
65 Сид Мид. Концепт-проект лайнера (не построен). Источник: Mead, Syd. Oblagon. Concepts of Syd Mead. Oblagon INC, Japan, 1985. стр 26



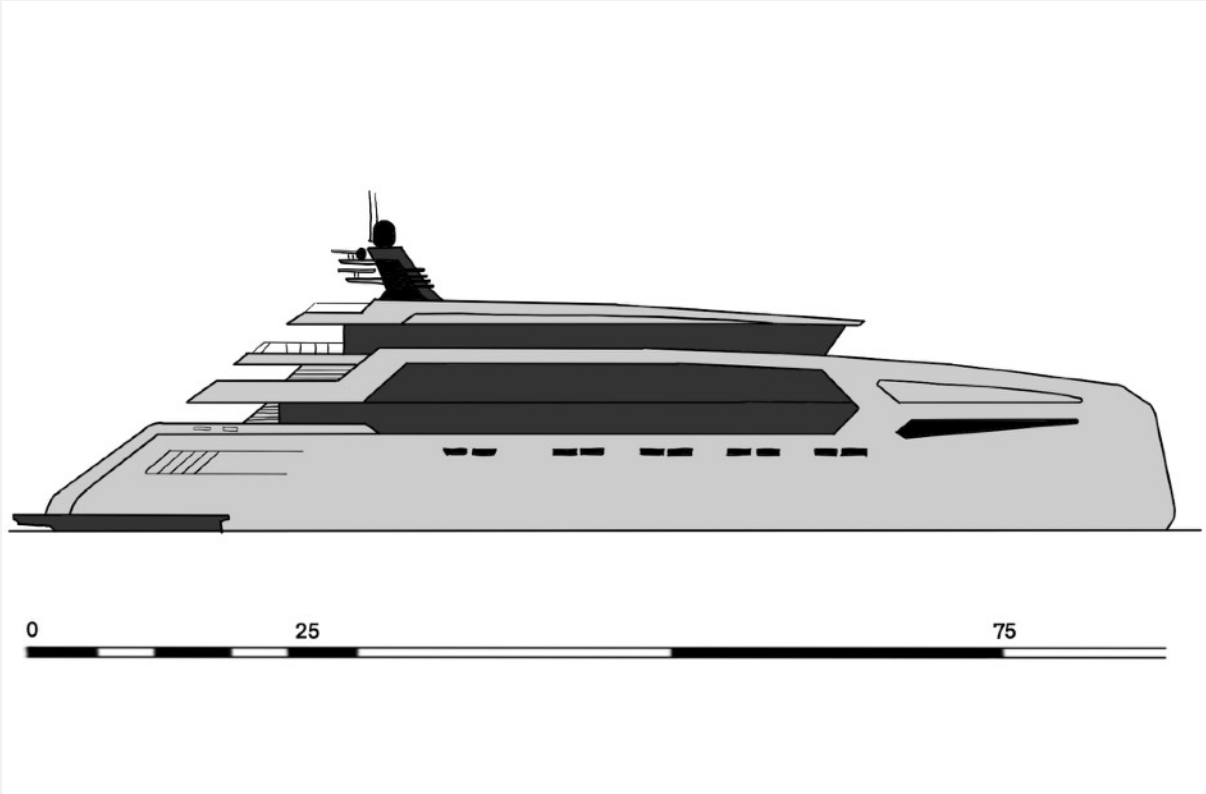
66 Сид Мид. Фантазийная концепция лайнера. Источник: Mead, Syd. Oblagon. Concepts of Syd Mead. Oblagon INC, Japan, 1985. стр 27



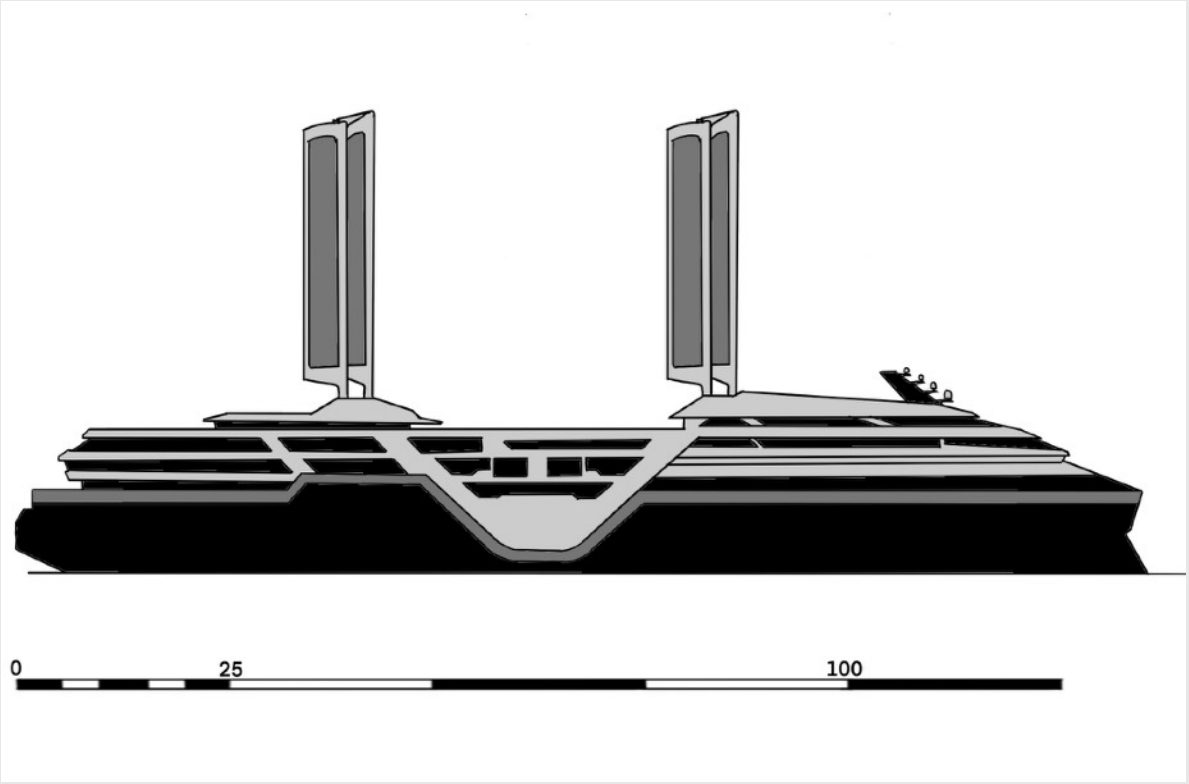
67 Концепт-проект “Феникс Уорлд”, 1990 г. Рисунок автора.



68 Проект “Ноа” (А, 1988) и лайнер “Скарлетт Леди“ (Б, 2020 г.) компании Вёрджин. Рисунок автора



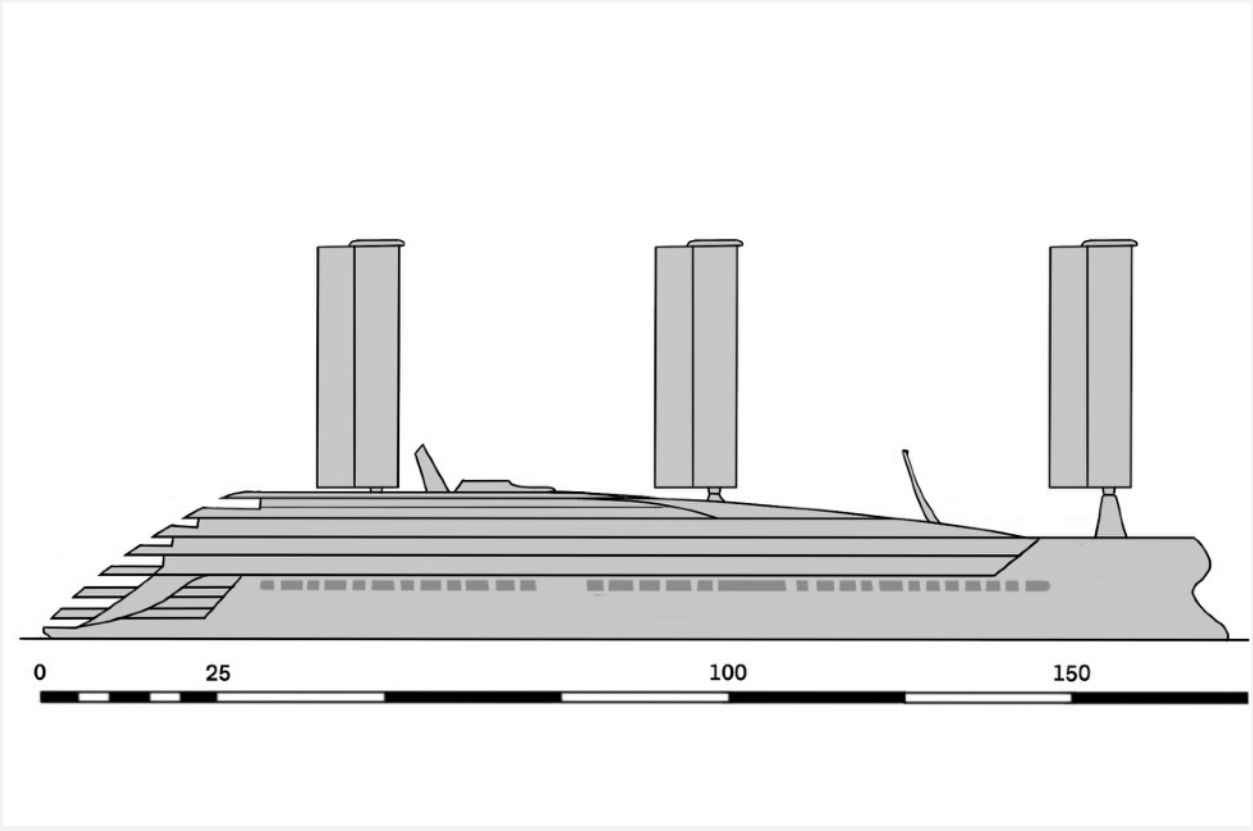
69 Проект круизного лайнера группы Университета Ковентри. 2018 г. Рис автора



70 Переспективный лайнер компании Хуртигрутен. 2023 г. Рисунок автора



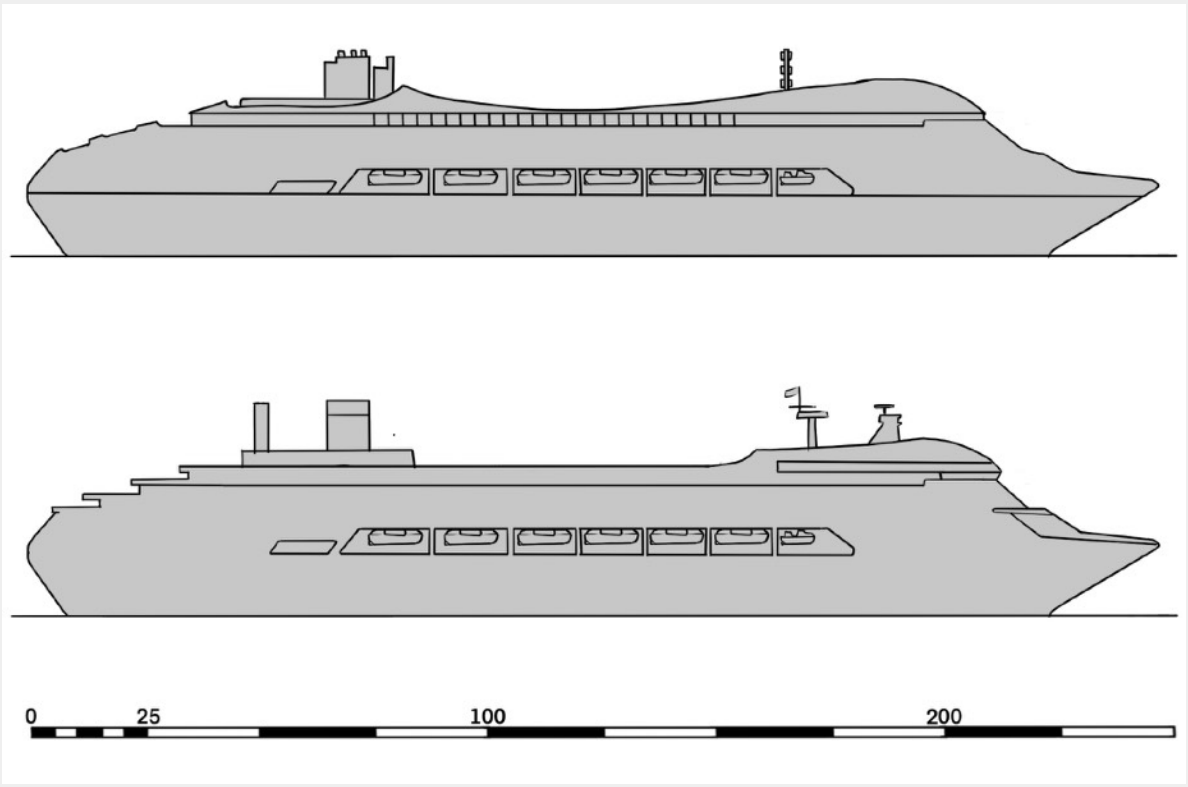
71 Проект “Реверс” компании Мейер. 2023 г. Источник: https://www.meyerwerft.de/en/technologies/ships_of_the_future/reverse.jsp



72 Проект парусного круизного лайнера компании Понант. 2024 г. Рисунок автора.



73 Проект круизного судна по сжхеме тримаран компании Мейер. 2021 г. Источник: https://www.meyerwerft.de/en/technologies/ships_of_the_future/manta_ray-2.jsp



74 Сравнение форпроекта лайнера Краун Принцесс авторства Ренцо Пиано (вверху, 1980-е гг.) и построенной верфью Финкантьери версии. Рисунок автора

Параграф 2.8. Отечественные проекты круизных судов в XXI в.



75 Ледокол “50 лет победы”. 2007 г. Источник: https://iceberg.org.ru/portfolio/boston-build/



76 Проект круизного судна НИИМФ. 2019 г. Источник: https://mvf.su/v-tsniimf-razrabotali-proekt-arkticheskogo-kruiznogo-lajnera/



77 Проект “Умка“. 2022 г. Источник: https://tenchat.ru/media/336320-umka--dizaynproyekt-rossiyskogo-kruiznogo-laynera-dlya-arktiki



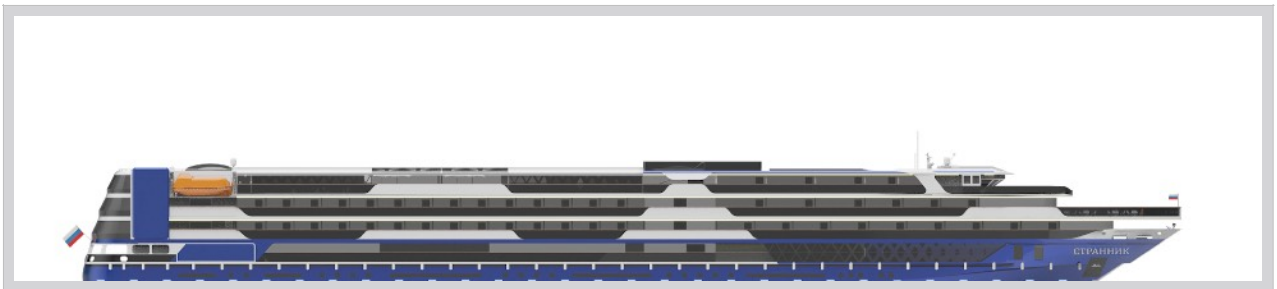
78 Круизный лайнер ледового класса “Командант Шарко” 2021 г. Источник: https://akerarctic.fi/reference/ponant-icebreaker/



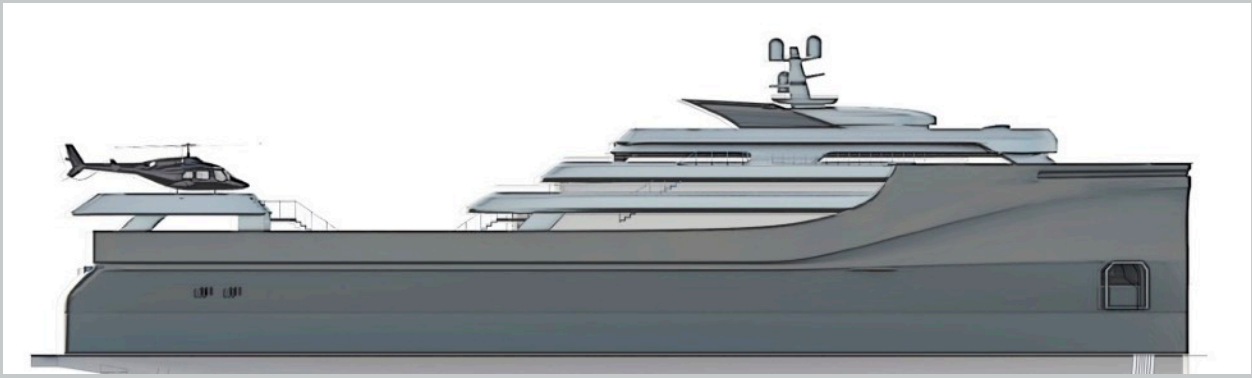
79 Проект круизного судна КБ Вымпел. 2020-е гг. Источник: https://vympel.ru/projects/passazhirskie-suda/kruizno-ekspeditsionnoe-sudno-ledovogo-klassa/



80 Проект круизного судна КБ Алмаз. 2024 г. Источник: https://www.aoosk.ru/press-center/news/osk-predstavila-proekt-arkticheskogo-kruiznogo-laynera/



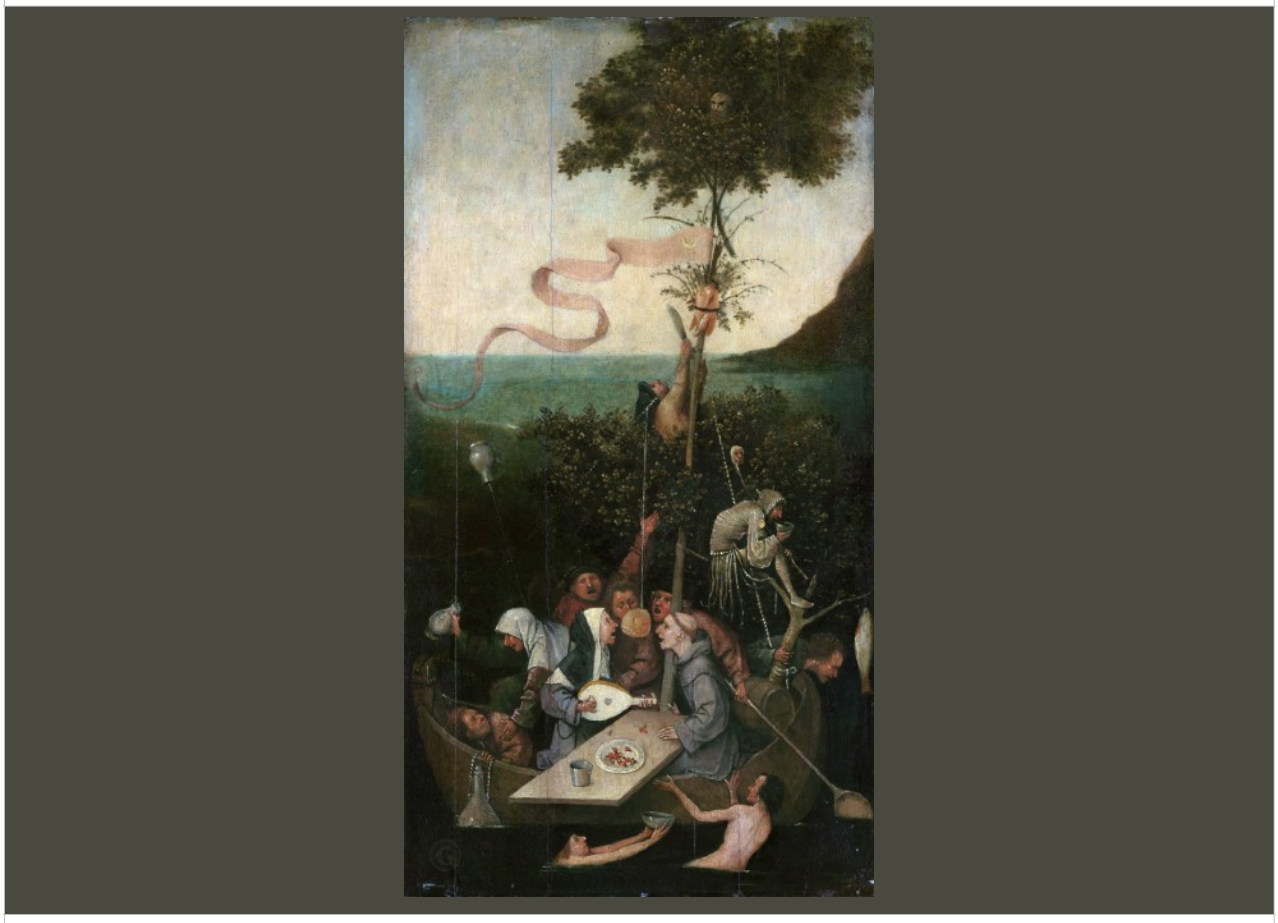
81 Вадим Макеев, дипломный проект лайнера “Пилигрим”. 2021 г. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова



82 Мария Пустиовалова, дипломный проект экспедиционной яхты. 2019 г. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова

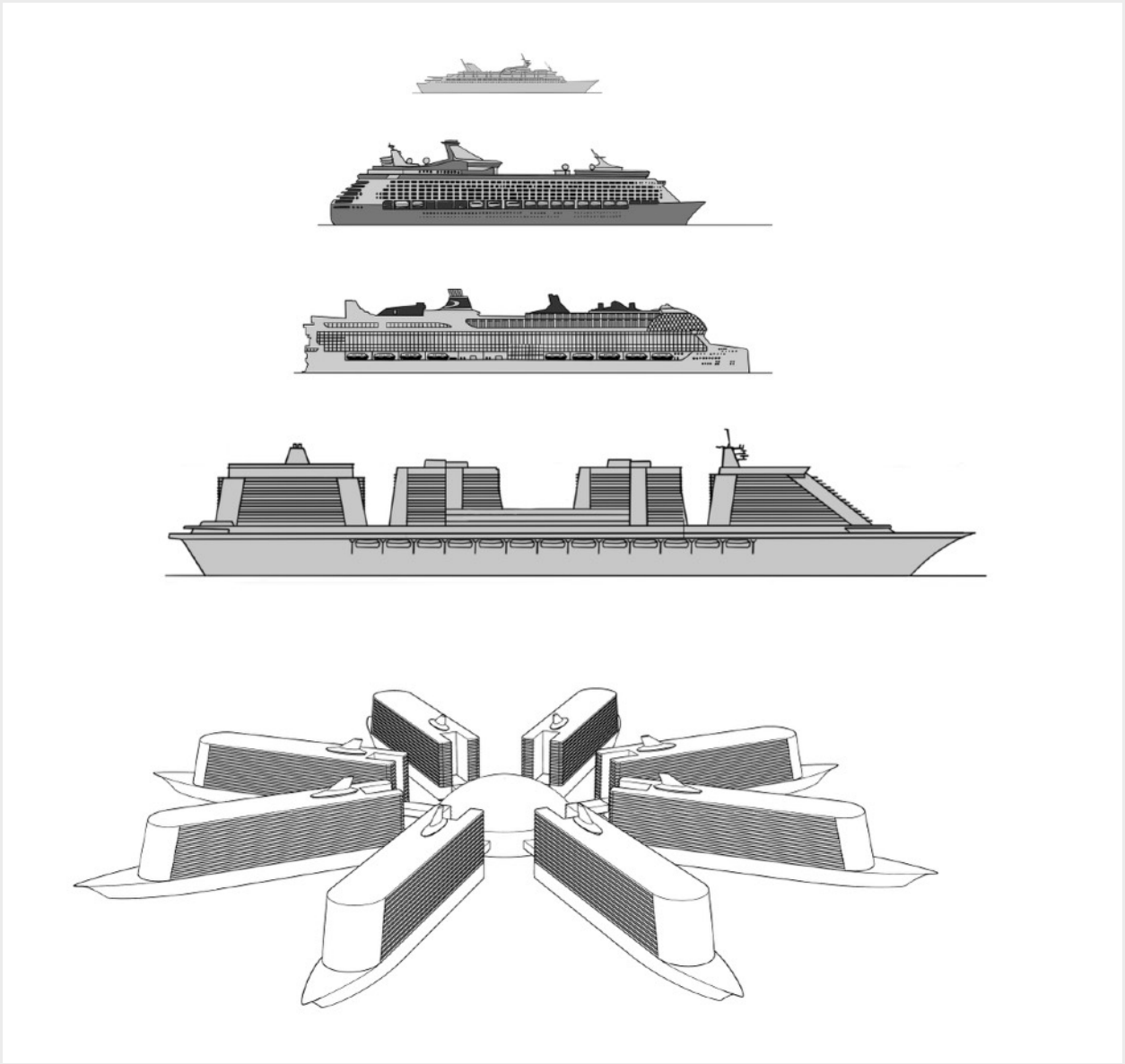
Иллюстрации по главе 3. Концептуальное моделирование современного круизного лайнера на основе эволюционирующих потребительских сценариев.

Параграф 3.1. Гетеротопия круизного лайнера.

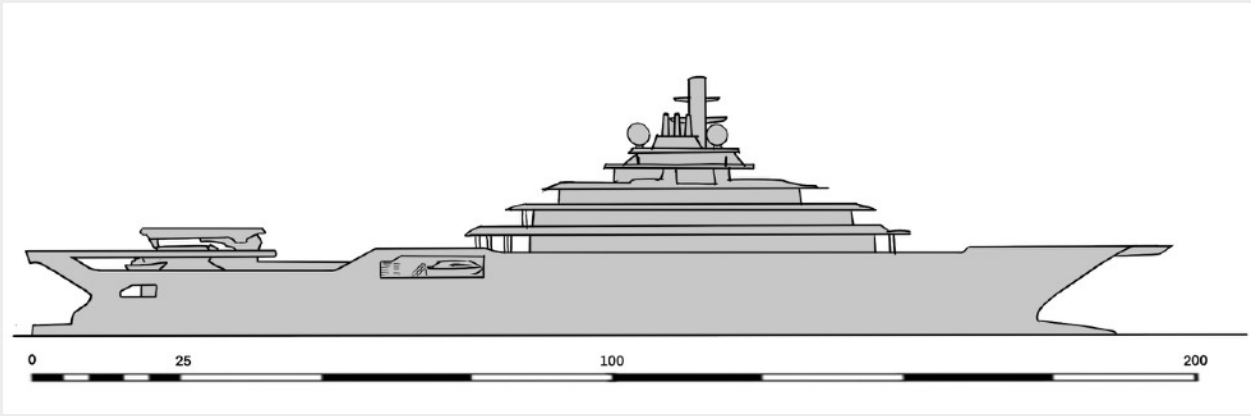


83 Иероним Босх, Корабль дураков. 58х33 см, дерево, масло. Оригинал: Лувр, Париж. Источник изображения: https://gallerix.ru/storeroom/1400476940/N/231350982/

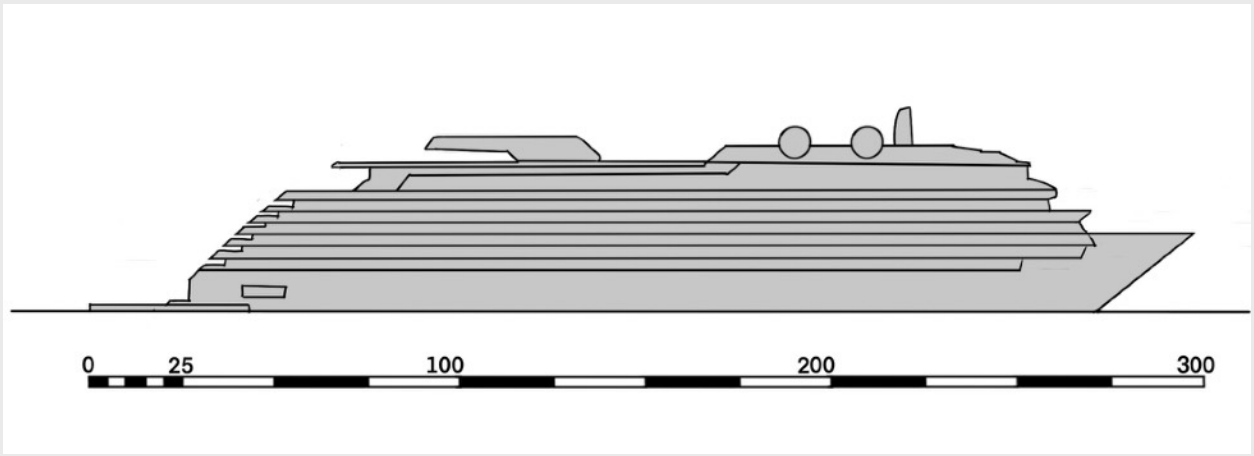
Параграф 3.2. Механизмы и прогноз эволюции архитектуры морского круизного лайнера.



84 Эволюция схемы надстроек круизного лайнера. Рисунок автора

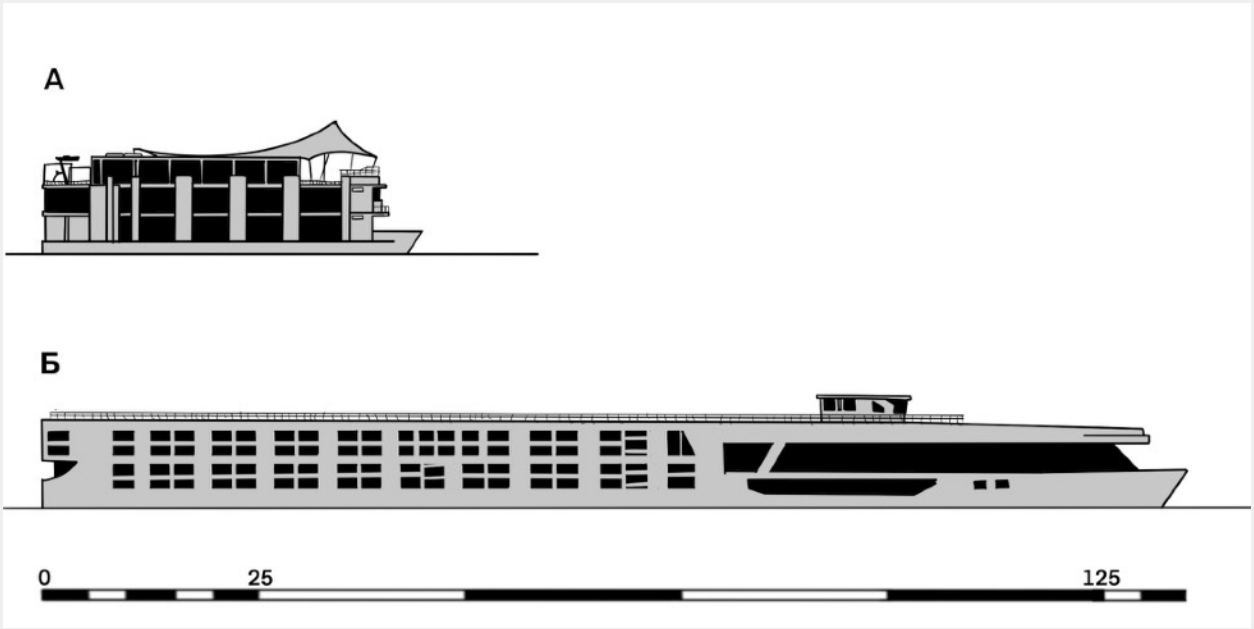


85 Экспедиционная яхта PEB Оушен. Достраивается в 2026 г. Рисунок автора.



86 Судно Ньорд. Достраивается в 2026 г. Рисунок автора.

Параграф 3.3. Параллели и аналоги за пределами сегмента морских круизных лайнеров.



87 Речные круизные суда Ария (р. Амазонка, 2011 г.) и Сценик кристал (рр. Дунай и Рейн, 2013 г.). XXI в. Рисунок автора

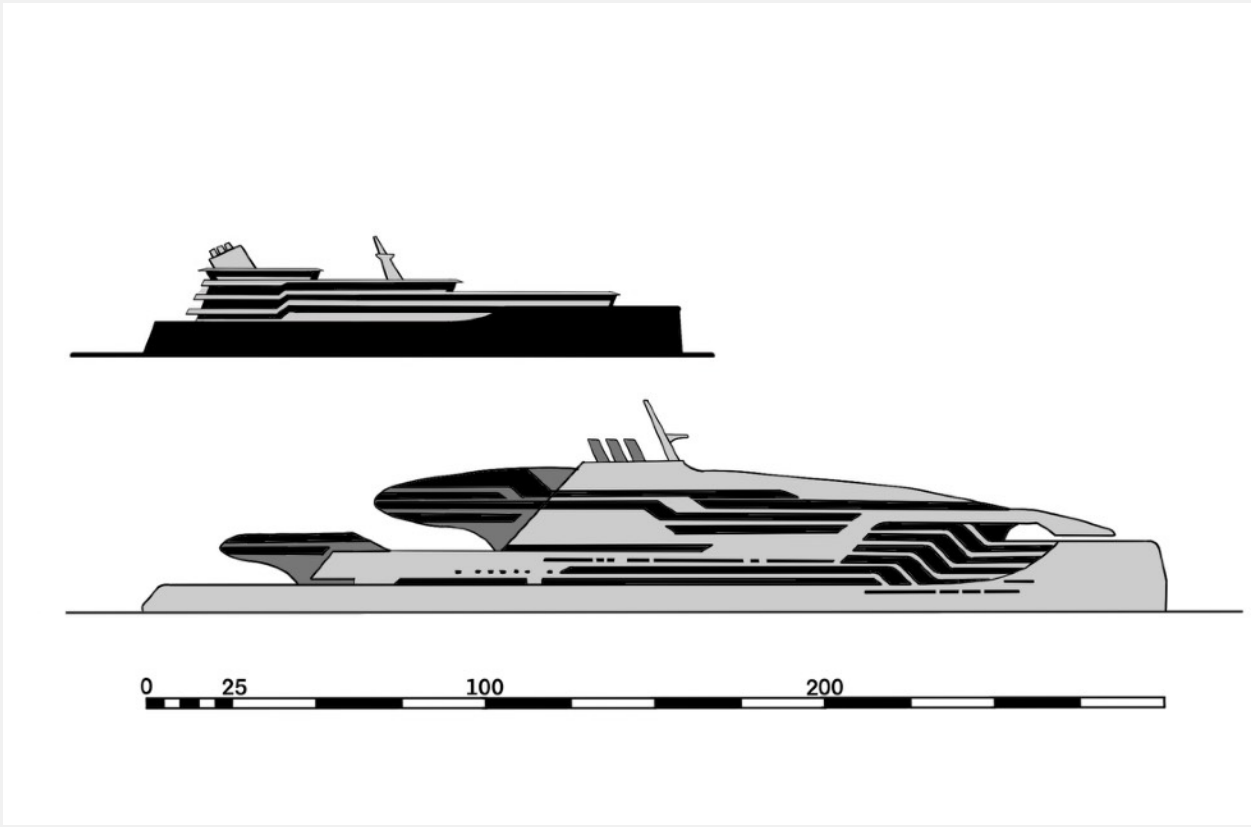


88 Круизный поезд “Андеан Эксплорер”, интерьер. 2017 г. Источник: https://www.belmond.com/trains/south-america/peru/belmond-andean-explorer/gallery?srsltid=AfmBOor4WqcAtCe209uAjbXdfHiHeeBS4-RiZSRQ4yGiUkUv0TEhsFiM

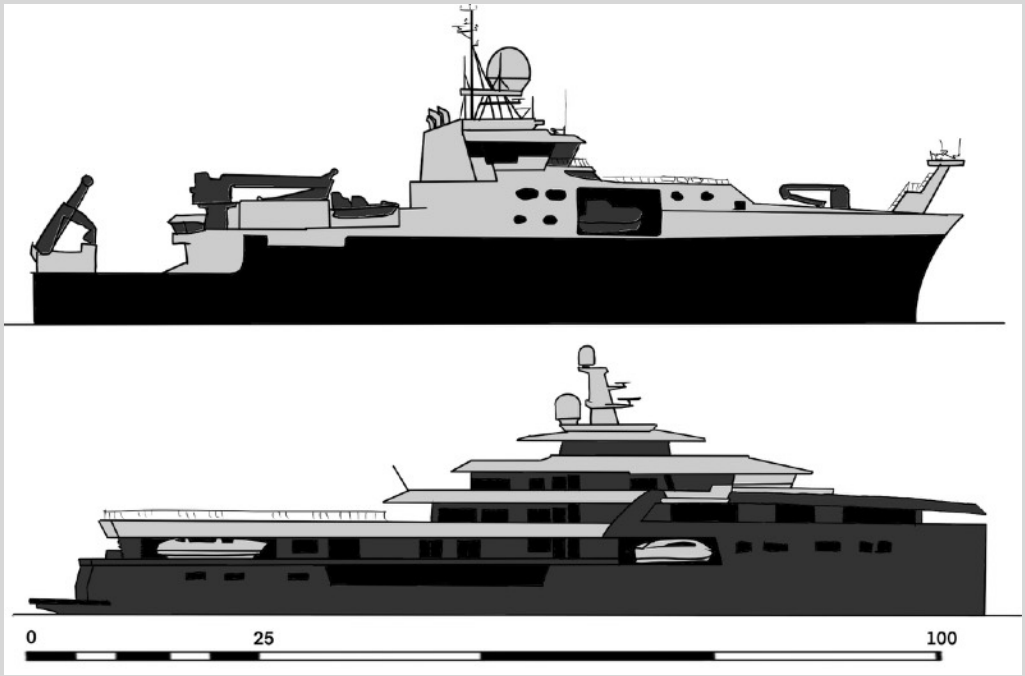


89 Анна Коробко. Интерьер туристической орбитальной станции, дипломный проект. 2020 г. Из архива кафедры ДСТ РГХПУ им. С.Г. Строганова

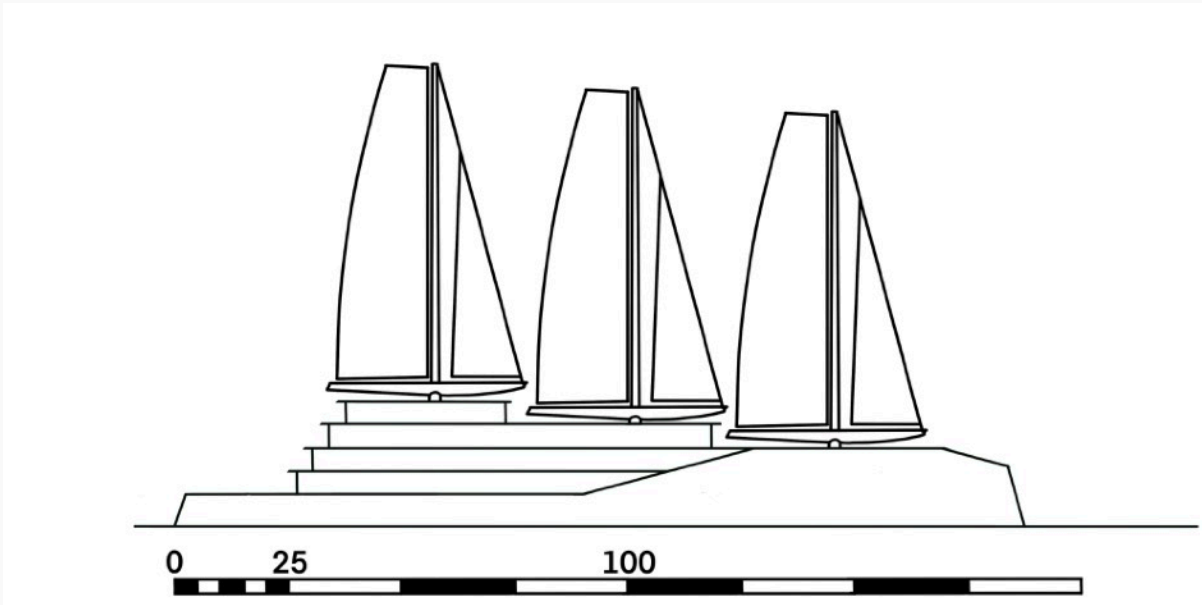
Параграф 3.4. Концепция круизного флота для России: дизайн продукта и дизайн-ДНК.



90 Силуэты проектов автора (вверху, 2025 г.) и команды Университета Ковентри (2017). Рисунок автора.

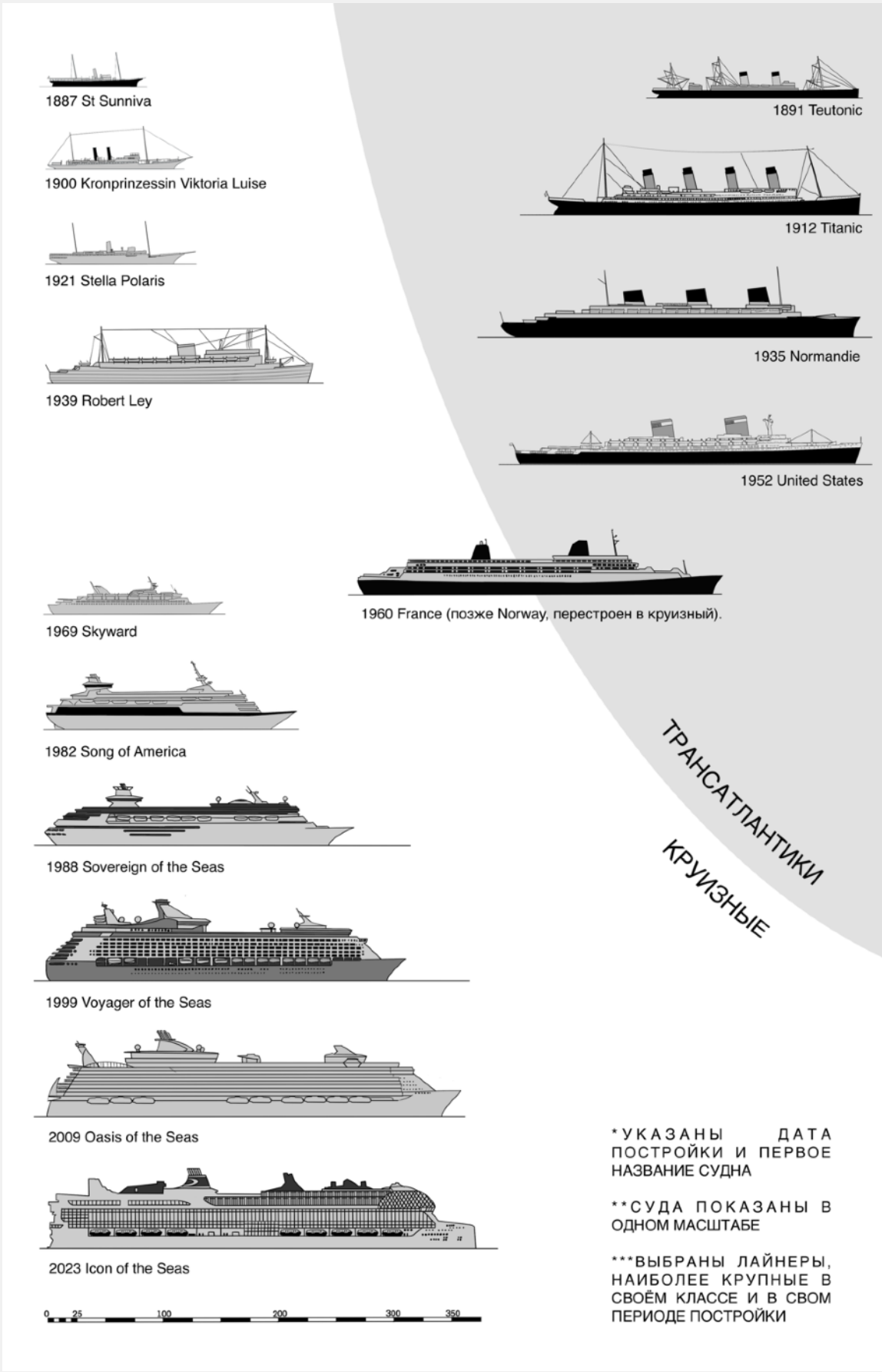


91 Исследовательское судно Discovery (вверху, 2013 г.) и экспедиционная яхта проекта SeaXplorer 105 (2021 г.). Рисунок автора.

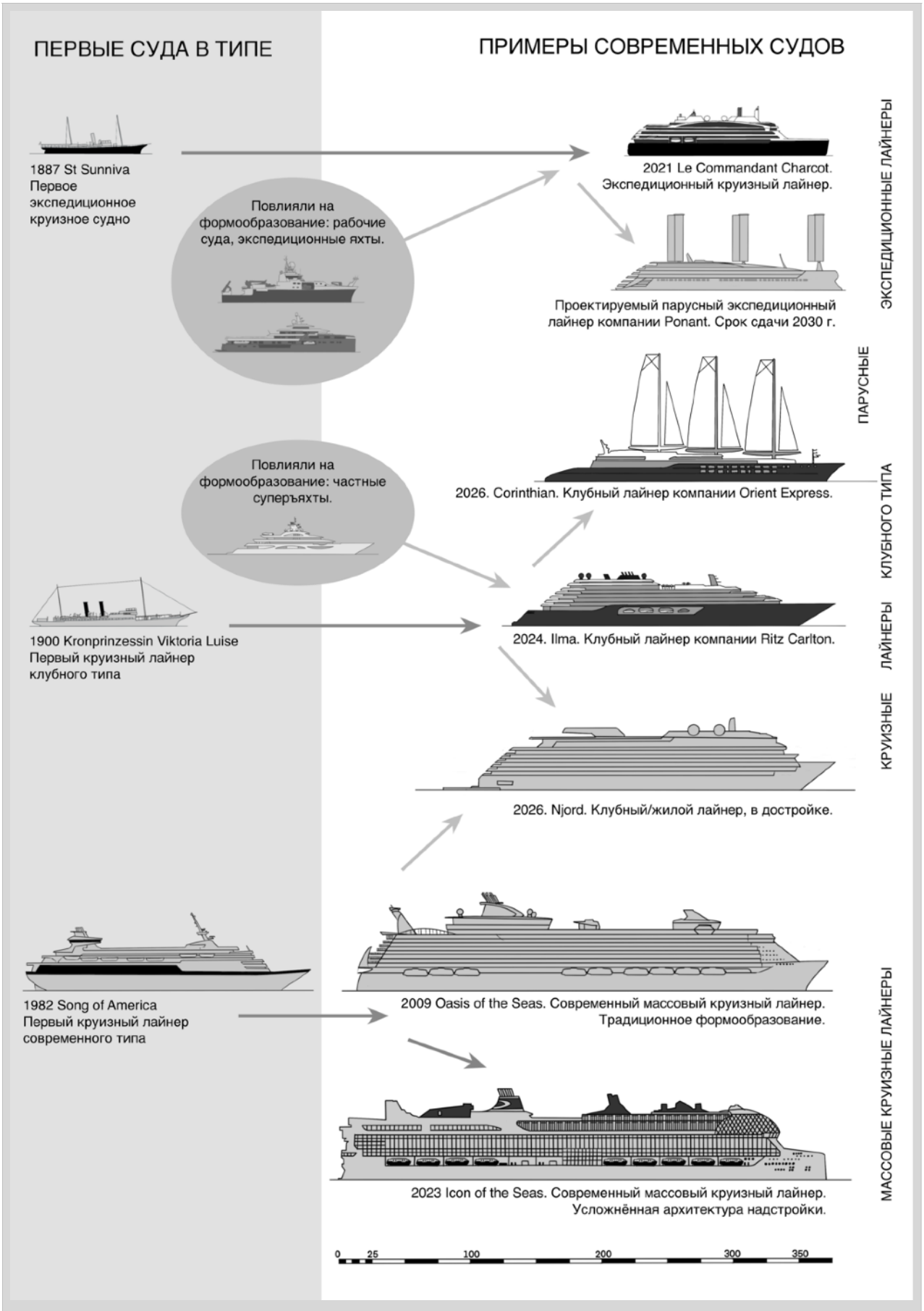


92 Парусник нового поколения. Рисунок автора.

Иллюстрации по заключению.



93 Рост размеров и изменение облика лайнера. Рисунок автора.



94 Типология современных круизных лайнеров. Рисунок автора.

Таблица 1. Типология современных круизных лайнеров (не старше 2020 года постройки)

Тип лайнера	Массовый лайнер	Нишевые круизные лайнеры		
		клубного типа (люкс)	Парусный*	Экспедиционный
Построено с 2020 г.	22	9	1	17
Пассажировместимость, чел., средняя	6200	515	110	334
Водоизмещение на 1 пасс., т., среднее	31	98	145	73
пассажиров к команде	3,4	1,5	0,65	1,5
Типичная длительность	5-7 дней, до 2 недель	1-2 недели	1-2 недели	2 недели
Характеристики типичного пользовательского сценария	Потребление максимально разнообразных форм отдыха, кухни и шоппинга на борту. Капсулированный пользовательский опыт. Выход на берег - опция. Море как фон для проведения времени. Аудитория - массовый потребитель из верхнего среднего класса.	Узкий набор точно выбранных мероприятий премиум-класса, общение в социально однородной среде, высокая кухня, доступ к морю. Экскурсионная программа. Опционально - цифровой детокс. Состоятельная целевая аудитория.	Узкий набор мероприятий, общение в социально однородной среде, оздоровительные программы, цифровой детокс, доступ к морю. Пассажир покупает романтику паруса и тишину при переходе под парусами. Экологически сознательная целевая аудитория.	Путешествие в неосвоенные человеком места, высадка на дикий берег, образовательные и оздоровительные программы, цифровой детокс. Пассажир покупает приключение, экологически сознательная целевая аудитория.
Особенности архитектуры судна	Высокая относительно высоты надводного борта надстройка с развитым центральным атриумом, занимает всю длину корпуса судна. Доступа к открытой воде нет. Основная активность в атриуме. Однородная сетка балконов по бортам. Каюты компактные, только для сна.	Надстройка соразмерна корпусу судна. Бак свободен от надстройки. Корма ярусами спускается к воде. Большие приватные пространства для каждого пассажира.	Вертикальные доминанты мачт и парусов. Большие приватные пространства для каждого пассажира. Надстройка соразмерна корпусу судна.	Надстройка защищённая от штормовых условий и холода. Большие приватные пространства для каждого пассажира. Развитые лацпорты для средств высадки на неподготовленный берег.

**Построено один парусный круизный лайнер, статистическая обработка не представляется возможной, значения для справки*