

Креативное пространство Одесского морского порта

Creative space of the Odessa Sea Port

Кандидат архитектуры, доцент Надежда Ексарева

Ph.D., Associate Professor Nadiya Yeksareva

Постановка проблемы

Пространство – первооснова среды и в то же время – это феномен и глобальная категория, осмыслением и освоением которой человечество занимается постоянно на уровне и гуманитарного и естественнонаучного знания. Уменьшение пространственных ресурсов, чрезмерная интенсификация, загрязнение, наличие деградирующих, экстремальных, опасных для здоровья человека пространств, их резкая дифференциация - делают актуальной проблему повышения пространственно-экологических качеств архитектурного окружения. Физическое загрязнение вызывает ухудшение санитарно-гигиенического состояния среды, ее визуальных, энергоинформационных качеств. Налицо, новый конфликт глобального масштаба - между разумом человека и окружающим, им же созданным, жизненным пространством. Возрастание антропогенного воздействия на контактную зону «суша-море» определяет актуальность рассмотрения проблем устойчивого развития материальных систем приморского региона, формирования комфортной среды жизнедеятельности.

Анализ последних исследований и публикаций

В архитектурной теории накоплен значительный опыт осмысления и исследования феномена среда - методологическая структура средового подхода - А.Раппапорт, В.Шимко, В.Мироненко; градостроительная форма и функция - И.Фомин, В.Тимохин; история развития, особенности эстетического формообразования - Н.Бевз, А.Иконников, О.Пруцын. Потенциал приморской экономической системы рассмотрен в работах Г.Гогоберидзе; особенности хозяйственной деятельности одесской прибрежной зоны - В.Дергачева, А.Топчиева; особенности архитектурно-планировочного формирования общественных приморских центров – В.Глазырина. Однако недостаточно изучен гуманитарно-экологический аспект проблемы, особенно на уровне пространственного формирования локальных антропоэкосистем, в частности, приморской среды.

Постановка задачи

Выявить креативный потенциал приморской среды и тенденции ее социоприродного (эколого-социо-экономического) развития. Рассмотреть проблемы развития прибрежных зон, причины их неустойчивого развития. Выявить приоритетные направления гармонизации портовой и припортовой среды города, мировые тенденции формирования бренда, качества среды жизнедеятельности приморской агломерации.

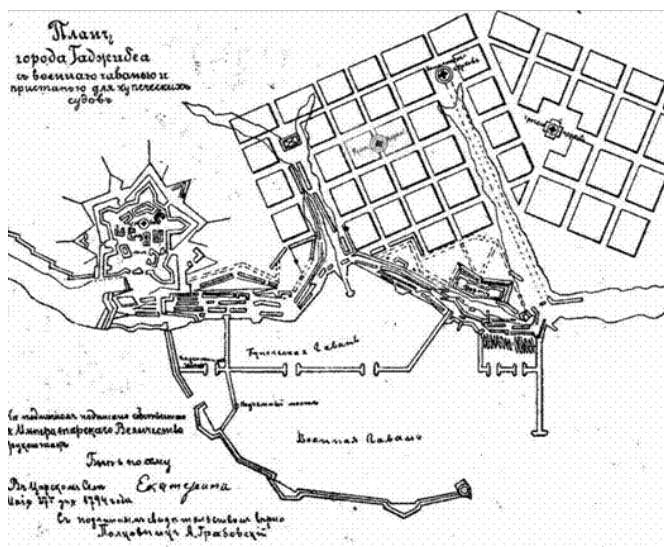
Методы исследования

Используемые в работе методы исследования (системный и междисциплинарный подход к многообразию проявлений объекта), общенаучные формы теории (анализ и синтез, аналогия, гипотезы; моделирование взаимодействия объекта со средой) основаны на привлечении системно-структурного анализа, графоаналитического метода, метода формализации, объединенных в рамках системно-структурного подхода.

Изложение основного материала исследования

Слово «креативность» (от англ. *create* - создавать, творить) применяется довольно часто в качестве определения ряда ключевых понятий урбанистики – креативные «индустрии», «сообщества», «города». Под креативным пространством понимают места локализации новых форм культурного производства и производства новых идей. Креативное пространство порта Южной Пальмиры определило формирование не только экономического контекста города, но и оптимальной среды для культурного наполнения, творческой самореализации и личностного развития горожан. Ноосферная урбанистика Одессы порождает свои способы интенсификации разума, свои георегиональные и социокультурные особенности.

«План города Гаджибея» разработан военным инженером Францем де Воланом в 1794 году [1]. Это - мастер-план развития уникальной полисной культуры – это целостная форма миропостроения в архитектурных образах, «ноосферное пространство» конкретной эпохи (ил.1). С момента своего рождения, морской порт способствовал созиданию нового полиса Северного Причерноморья, наполняя его жизненной энергией. Когда забивали



Ил.1 План города Гаджибей с военной гаванью и пристанью для купеческих судов

Il.1. Map of Gadzhibey with military harbor and jetty for merchant ships

первые сваи, в одесском заливе появились первые 7 купеческих кораблей; в 1795 году их уже было 39, в 1796 – 86. Одесса, благодаря своему уникальному экономико-географическому положению, быстро становится одним из основных узлов

внешнеторговых связей России со странами Европы и Ближнего Востока. Введение режима порто-франко (1819- 1859 г.г.) - свободного и беспошлинного ввоза и хранения импортных грузов - создало предпосылки для стремительного роста грузооборота. На первом этапе рождения Одессы (1794-1820 г.г.) был заложен генетический код города. Достигнуто главное предназначение Города – стать залогом жизнеспособности цивилизации и источником развития общества.

Территория будущей Одессы представляла собой обрывистую скалистую местность, изрезанную балками и естественными водостоками. Проблема склонов - ровесница города. Проводился комплекс берегоукрепительных работ – по намывке территории порта, созданию искусственного фундамента мола «ряжевым» методом - изготовление деревянных "кейсов", заполненных камнями. Озелененные склоны плато с террасами и подпорными стенами, с системой отвода грунтовых вод, опирающиеся на намывные территории порта - первый грандиозный по своему масштабу комплекс берегоукрепительных работ (ил.2,3).



Ил.2 Вид с моря
Il.2. View from the sea



Ил.3 Карантинная гавань
Il.3. The quarantine harbor

Приморская зона - специфический территориальный ресурс, уникальный природно-ресурсный потенциал - биосферный, рекреационный, аграрный, климатический; уникальное экономико-географическое положение [2]. Современный порт - морской торгово-промышленный комплекс, это - территориальный приморский узел, обладающий экономической, политической и культурной целостностью и изменчивостью вследствие трансграничного характера, значительным морским потенциалом. Функционально, порт, входящий в состав урбанизированных территорий, является ключевым звеном транспортной системы страны, включает в себя сложный комплекс гидротехнических и строительных сооружений, железнодорожных и многоярусных автомобильных дорог, технологического оборудования. Порт - высоко символическое место, его структура предопределена историческим центром города, главными коммуникационными линиями; их строгая внутренняя логика со временем стала памятью и генетическим кодом города. Индустриальные припортовые объекты принимают активное участие в формировании исторически сложившегося уникального городского ландшафта.

Несмотря на значительные мощности одесского порта - 45 причалов с глубинами от 6,2 до 13,5 м, общей протяженностью причальной линии более 8 км, создание в 2000 году специальной экономической зоны площадью 32,5 га в границах Карантинного мола, появились негативные тенденции утраты коммуникационных функций, конкурентоспособности морехозяйственного комплекса [3]. Приморская индустриальная

среда используется нецелесообразно. Северная часть побережья занята причалами и гаванями порта, нефтегаванью. Район Пересыпи превратился в депрессивную зону с экологически опасными производствами, с отсталыми ресурсно- и энергоемкими технологиями. Существующая застройка одесского побережья неравнозначна по своему значению, большую ее часть составляют портово-складские здания и сооружения (Ил.4).



Ил.4 Одесский порт
Il. 4 Odessa-port

Длительное время в береговой зоне Черного моря возрастала антропогенная нагрузка на побережье, а доля естественных экосистем снижалась. Большая часть береговой линии - это оползневоопасный участок с высокой геодинамической активностью. Выборочная застройка побережья, недостаточное количество берегозащитных и противооползневых мероприятий, подъем уровня грунтовых вод, нарушение технических требований при строительстве и эксплуатации производственных объектов, вывоз с пляжей песка создали угрожающую ситуацию. В современных условиях целостный архитектурный образ одесского побережья, «морской фасад» города практически не сформирован. Сегодня центр города и море существуют отдельно друг от друга, хотя эта стихия сформировала традиции, характеры, мировоззрения его жителей. Необходимость поворота города к большой акватории с помощью радикального обновления береговой зоны под полифункциональные цели становится актуальной задачей.

Приход информационной эпохи во многих странах ознаменовался радикальной сменой технологий и, соответственно, перепрофилированием промышленных территорий. Объективными причинами выноса производственных мощностей и рационального их размещения за пределами города являются: высокая стоимость земли центральных районов города, потребность в значительных площадях для погрузочно-разгрузочных работ, складирования в условиях высокоплотной застройки; нагрузка на транспортную сеть города. В конце XX - начале XXI в.в. произошло масштабное переосмысление требований к интенсивности освоения и функциональной насыщенности приморских пространств. В условиях модернизации портов основное внимание сосредоточено на углублении подходов к портам и их акваторий для обслуживания крупнотоннажных судов, механизации грузовых

операций, развитии подъездных железнодорожных и автомобильных путей, что повышает эффективность использования портов. Грандиозный экологический ущерб, высокий уровень требований к современным портам обусловили тенденции децентрализации исторически сложившихся портов, перепрофилирования индустриального наследия в приморской зоне. Поэтому современные логистико-промышленные центры мирового масштаба в Одесской агломерации целесообразно развивать на базе действующих портов городов-спутников - Ильичевска и Южного.

История, природный ландшафт, региональное своеобразие, культура заложили основы создания уникального жизненного пространства, многофункциональных урбанизированных территорий. К сожалению, наследие не всегда воспринимается как ресурс развития. В ситуации «одномерного» города, понимаемого преимущественно как поле для инвестиций, происходит перманентная деструкция исторического наследия. Многослойность, сложность исторической среды недооценена, игнорируется обществом. Двудеинный процесс - нарастающий процесс урбанизации наиболее ценных городских территорий и необходимость защиты и сохранения их экологических свойств - требует разработки модели - разумного повторного использования приморской среды (intelligent reuse). Основная тенденция реновации портового и припортового пространства - это его адаптация к современным социально значимым функциям - культурно-зрелищным, административным, торговым и даже жилым (ил.5).



Ил.5 Конкурсные проекты реконструкции порта Валенсии (Арх. Ж.Нувел и фирма "Gmp&K")
Il.5 Competitive projects reconstruction of the port of Valencia (Arch. Zh.Nuvel and firm "Gmp&K")

По мнению автора книги «Креативный город» Ч. Лендри, главные тренды быстро меняющегося мира – новые экономика, управленческие технологии, социальные перемены. Таким образом, креативность – это способность производить новые духовные смыслы, культурные коды [4]. Главным средством производства в рамках постиндустриальной экономики становятся знания, продуктом – услуги, а не товары. Пространство исторического порта Одессы необходимо адаптировать к творческим или креативным индустриям (creative industries) - индустриям инноваций в науке, технике, культуре (cultural industries) на основе гуманитарных технологий будущего. Одним из пространственных выражений перепрофилирования экономики постиндустриальных городов, является создание и развитие «креативных пространств», «кластеров» и «зон», используя ресурс местной аутентичности, уникальности и культуры.

Динамика трансформации общественного пространства формирует новую стратегию проектирования городской среды не как объекта с фиксированным набором функций, закрепленных в пространстве, а как «матрицы возможностей». Австрийский исследователь М. Плотэгт в рамках своей концепции «гибридной архитектуры» вместо замещения или

трансформации функции выдвигает тезис о наложении функций, позволяющем значительно интенсифицировать использование пространства. Происходит постепенное осмысление культуры не только как системы конкретных ценностей, но и признание ее в качестве инструмента, способного оказывать направленное и прогнозируемое влияние на все сферы жизнедеятельности населения.

Выводы

На всех этапах своего развития, ключевыми факторами эволюции интегрального пространства одесского морского порта были адаптивность, гибкость и способность находить новые решения. Потенциал «интеллектуального» градостроительного наследия предопределяет способность инфраструктуры города принять новые виды бизнеса и новых людей, приспособиться к новым условиям. Создание уникальных творческих «пространств», «кластеров» и «зон» на исторически и символически важной территории одесского порта позволит использовать ресурс собственной истории и культуры.

1. Тимофеенко В. Одесса. Архитектурно-исторический очерк.- Киев: Будівельник, 1983. - 160 с.
1. Концепция социально-экономического развития Украинского Причерноморья //А.Г. Топчиев, В.П. Коровкин, А.В. Кожемякина и др. - Одесса, Ин-т проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины, 1993.-33с.
2. Дергачев В. Геополитическая трансформация Украинского Причерноморья. – [Электронный ресурс]: Режим доступа: <http://dergachev.ru/book-17/01.html>
3. Зеленцова Е. Креативные индустрии. Зарубежный опыт прикладных исследований.- [Электронный ресурс]: Режим доступа: http://isiksp.ru/actions/actions_our_konf_zelencova.html