

УДК-611.55.4

к. арх., доц. Савицкая О.С.

аспірант Халин В.В.

Кафедра Градостроительства

Одесская государственная академия строительства и архитектуры

## СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РЕНОВАЦИИ ПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ

*Аннотация.* В статье проанализированы некоторые социальные и экономические аспекты возникновения новых функций в портовых территориях и их влияние на устойчивое развитие крупных городов.

*Ключевые слова:* реновация, портовые территории, устойчивое развитие города, творческий класс, Одесса.

Для крупных мегаполисов реновация портовых территорий и выход на «линию воды» – это одно из возможных решений целого ряда градостроительных проблем. В основе таких проектов лежит образ современного города, где одной из самых важных задач, решаемых градостроителями, инженерами и архитекторами является создание благоприятной среды обитания для человека.

Общественное пространство в центре города с пешеходной доступностью, с возможностью свободного общения, становится предпринимательским пространством, культурным и технологическим кластером, экономическая ценность которого для развития города становится выше, чем таковая от существующих портовых или производственных территорий.

Регионы индустриальной эры были организованы вокруг ключевой промышленной отрасли, иногда – нескольких. Отдельные производственные зоны вырастали рядом с портами, и со временем в этих городах появлялись специализированные деловые районы, предлагавшие целый спектр услуг в области бизнеса и финансов. Жилые кварталы, которые поначалу тяготели к портам и заводским комплексам, вытягивались вдоль транспортных линий, давая импульс формированию первых пригородов.

Градостроительная практика первой половины и середины XX в. решала задачи, связанные с индустриальной эпохой. Градостроительная деятельность сводилась к планированию различных функциональных зон и обеспечению их функциональной взаимосвязи. Рассматривались две основные функции – труд и жилище. Эти функции противопоставлялись друг другу, что выражалось в строгом функционально-планировочном разделении города на промышленную и селитебную зоны. Подробные исследования этого вопроса представлены в ряде научных градостроительных работ, в том числе в теории «индустриального города» Т. Гарнье и концепции многосоставной ленточной схемы Н. Милютин.

Начиная с 1960-70 гг. в градостроительной науке и практике, прослеживается поиск возможных вариантов открытого взаимодействия промышленных и селитебных зон для создания целостной среды, в которой представлены все городские функции – труд, отдых, жилье, обслуживание, культура, здоровье и т.д. Американский исследователь К. Линч обозначил необходимым условие комплексности в масштабе всего города: «город - полифункциональная, подвижная организация, вместившая множества функций, осуществляемых множеством участков с различной скоростью. Ни строгая специализация, ни полная запутанность не могут считаться желаемыми, да они и не правдоподобны» [7]. Многофункциональность становится главной чертой современного города и проявляется на различных его уровнях - от общественно-производственного центра до отдельного здания.

Советский Союз, приоритетом идеологической системы которого являлось производство, был напрямую связан с эпохой индустриализации. В соответствии с данной доктриной, основной целью существования крупного города было сосредоточение промышленного производства, тогда как сервисные функции сводились к обеспечению воспроизводства рабочей силы, согласно весьма скудным нормативам, но и их исполнение опаздывало на долгие годы.

Будучи главными составляющими архитектурно-планировочного каркаса городов, портово-промышленные территории оказывают огромное влияние на формирование городского пространства. Под портово-промышленной территорией (кластером, узлом, районом) будем подразумевать единое территориальное образование в городской структуре, образованное на основе группы портовых и промышленных зданий и сооружений, технологически связанных и не связанных друг с другом. В городской структуре данные территории являются самостоятельными анклавами, с мало выраженной связью с прилегающими частями города.

Анализ показывает, что для портов и промышленных объектов отдавались лучшие участки береговых территорий в центральной части города, с большим балансовым запасом для последующего роста в условиях интенсивной индустриализации. Данное расположение портово-промышленных территорий привело к большому количеству отрицательных последствий, а именно: сложная экологическая обстановка, транспортные вопросы, препятствия для развития городских территорий, дисгармоничное восприятие архитектурно-пространственного облика застройки, возникновение депрессивных зон в самом сердце города. В постиндустриальный период эти последствия усилились. На ценнейших прибрежных территориях соседствуют предприятия, владельцами которых являются крупные корпорации, почти не связанные с городом экономически, новый бизнес, созданный резидентами, остатки заводов, чаще всего в предбанкротном состоянии, выживающих сдачей разваливающихся цехов под склады, и, островами, торговые центры, скрывающие в себе вещевые барахолки. Хаотичность застройки без генерального плана, отсутствие долговременных планов развития города,

увеличение территорий грузовых портов в центре города - «миллионника» в ущерб населению - эти черты характерны исключительно для стран Третьего мира.

В эпоху глобализации, перспективы процветания или даже выживания города зависят от того, насколько быстро данный участок земли будет приспособлен к меняющимся требованиям рынка. С учетом того, что земля представляет собой статичный фактор, критически важный для любого вида деятельности, выбор объектов для него, который обеспечивают города, влияет на диапазон внешних экономических эффектов, а также на характер и специализацию городских экономик. Чтобы быть привлекательными для инвесторов, город должен удовлетворять условиям доминантности или иметь растущие возможности в сферах недвижимости и обслуживания. [2] К примеру, предприятия в области профессиональных услуг и финансов нуждаются в больших офисных площадях, которые легче обеспечить «вертикально», в высоких зданиях. Промышленность требует значительных территорий для фабрик, выпускающих товары, и для складов, где хранятся продукты и материалы. А секторы рекреационных услуг, туризма и развлечений требуют ярких и привлекательных для пешеходов и розничной торговли городских пространств.

Естественно, что все чаще возникает вопрос: что важнее для развития города, как именно вести застройку, какой подход избрать, насколько применим внешний, мировой опыт, да и какой подход – европейский, американский, китайский? К тому же обнаруживается, что каких-то единых моделей нет, что их множество, и они разные. Между крупнейшими городами мира идет жесткое состязание за пополнение когорты так называемых «мозговиков», креативного класса, и выяснилось, что выигрывают более красивые города, с лучшей экологией и высоким качеством среды. Выигрывают города с первоклассными университетами и отличной атмосферой в образованном сообществе, города, в которых максимально разнообразие возможностей и впечатлений.

Креативный класс (или творческий) — понятие, предложенное Ричардом Флоридой для обозначения социальной группы населения, включённой в постиндустриальный сектор экономики. [3] Это часть среднего класса, ставшая самой влиятельной и массовой социальной группой в развитых странах. К примеру, в США их доля составляет 30 % всех работающих, именно он сегодня создаёт в развитых странах повестку дня, служит образцом для подражания и формирует общественное мнение.

Согласно теории Ричарда Флориды в отличие от рабочего и обслуживающего классов, представители творческого класса предпочитают вертикальному продвижению по служебной лестнице горизонтальное перемещение и смену мест работы в пользу наиболее творческой. Для людей данной группы характерной чертой также является ярко выраженное чувство индивидуальности и личной свободы.

Среди профессий, которые имеют представители творческого класса: журналисты, писатели, учёные, инженеры, артисты, художники, специалисты IT, дизайнеры и др. В целом, это участники основанной на знании высокотехнологичной экономики, «экономики знаний», требующей наличия творческого мышления и способности к нешаблонному решению задач.

В последние десятилетия мы наблюдаем стремительный рост мегаполисов с населением от 500 тыс. человек. В мире насчитывается около 900 таких городов, в них живут примерно 2 млрд. людей. Крупнейшие из них достигают гигантских размеров – «города-государства». Если большие города как магнит притягивают к себе творческий класс, то есть ли пределы их роста и чем обуславливается их дальнейшее развитие?

К поразительным выводам пришла команда ученых[4], которую возглавляет Джеффри Вест из института Санта-Фе, что большие города и мегаполисы обладают неким базовым механизмом, который в ближайшем будущем будет приводить к укрупнению больших городов, несмотря на растущие, труднопреодолимые барьеры, такие как перегруженность дорог, недоступность жилья и др.

Суть агломерационного эффекта в урбанистике проста: Чем больше фирм в городе, тем разнообразнее предложения для потребителей. Чем выше выбор, тем удобнее и выгоднее потреблять то, что предлагают фирмы, тем точнее удовлетворяет свой спрос потребитель и тем больше потребителей стягивается в город. С увеличением потребителей появляется больше фирм. Собственно, концентрация и разнообразие – две базовые характеристики города. Кроме положительных свойств концентрации, возрастают транспортные и экологические проблемы, риски безопасности и др. Для снижения издержек высокой концентрации нужны эффективные институты (системы управления городом), которые могли бы решать эти проблемы и формировать комфортную для жителей городскую среду.

Во многих городах по всему миру имеются свои собственные так называемые «особые экономические зоны» с законами, которые отличаются, иногда существенно, от национального законодательства - с уровнем независимости, приближающейся к понятию «город-государство». С ростом населения и невероятным разнообразием, подобные города станут движущей силой глобализации. По оценкам глобального стратега Паранга Кханна [5], для того, чтобы города были «устойчивыми», их население должно быть не менее 1 млн. человек и экономически диверсифицированными: с разнообразными видами деятельности, предприятиями и спектром отраслей. И, главное, то, что привлекает квалифицированных молодых людей, креативный класс – разнообразие городской среды.

**Выводы и перспективы дальнейших исследований.** Социально-экономические аспекты развития общества и города являются частью экзогенных факторов, влияющих на возникновение новых функций в портовых и портово-промышленных территориях. Прибрежные территории в центрах крупных городов, например, таких как Одесса – это невероятный ресурс в

пользу устойчивого развития. Одним из инструментов достижения этой цели является комплексная реновация данных территорий.

Выработка научно-обоснованной концепции комплексной реновации позволит создать здесь качественно новые условия для жизнедеятельности человека, превращая проблемные зоны-анклавы в современную, многофункциональную доступную среду, сомасштабную и дружелюбную человеку. Вследствие перебазирования грузового порта на новые территории с более современным оборудованием, повысится качество и продуктивность обработки грузов, что положительно скажется на экономике, качестве жизни и внешнем облике городов.

#### Литература

1. *Иконников А.В.* Утопическое мышление и архитектура /*А.В. Иконников.* - М.: Издательство «Архитектура-С», 2004.- 384с.
2. *Всемирный Банк.* Доклад о мировом развитии 2009г. «Новый взгляд на экономическую географию».
3. *Richard Florida* «Who's your city? Now the Creative Economy is Making Where to Live»
4. *West G., Bettencourt L., Lobo Y., Helbing D.* Growth, Innovation, Scaling and the Pace of Life in Cities // *Proceedings of the National Academy of Sciences.* 2007. April 24. Vol. 104. №17. P7301-7306
5. <http://www.paragkhanna.com/>
6. *Джефф Спек.* Город для пешехода / *Джефф Спек.* -М.: Искусство – XXI век, 2015, - 314с.
7. *Кевин Линч.* Образ города / *Кевин Линч.*-М.: Стройиздат, 1982,- 328с.

#### СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ РЕНОВАЦІЇ ПОРТОВИХ ТЕРИТОРІЙ. Савицкая О.С., к. арх., доц. Халин В.В.

*Анотація.* У статті представлено аналіз деяких соціально-економічних аспектів появи нових функцій в портових територіях. У статті також обговорюється питання про роль цих процесів в інтересах сталого розвитку великих міст.

*Ключові слова:* реновація, портови території, сталий розвиток міста, креативний клас, Одеса.

#### SOCIO-ECONOMIC ASPECTS OF RENOVATION OF PORT TERRITORIES. Savitskaya O.S., Ph.D. Arch. Halin V.V.

*Abstract.* The article provides the analysis of some social and economic aspects of emergence of new functions in port territories. The article also discusses the role of these functions in the sustainable development of big cities.

*Key words:* renovation, port territories, sustainable development of a city, creative class, Odessa.