

*Кафедра градостроительства  
Одесская государственная академия строительства и архитектуры*

## **ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РЕНОВАЦИИ ПОРТОВЫХ ТЕРРИТОРИЙ В БОЛЬШИХ ГОРОДАХ**

*Аннотация.* В статье проанализированы мировые тенденции реновации портовых территорий и их влияние на устойчивое развитие крупных городов.

*Ключевые слова* – реновация, портовые территории, устойчивое развитие, деиндустриализация, инновация.

Реновация прибрежных портовых территории требует понимания глобальных процессов, понимания своеобразия взаимодействия порта и города. Активизация качественного преобразования прибрежной линии в центральной части города происходит при возникновении проблем коммуникации между функцией порта и широкой городской средой. Развитие и гармонизация прибрежных территорий повсеместно проявляется в развитых странах, где сформировано активное демократическое общество, ориентированное на потребности человека в качественной среде обитания. Реновация портовых территорий отражает различные силы и тенденции, включает в себя общественные отношения и экологическую уязвимость, влияние эволюции транспорта и изменения городской среды.

Такое глобальное явление, как реновация портовых территорий в больших городах, начавшееся в 60-е годы прошлого века в Северной Америке, затем подхваченное в 1970-е в Европе, а в 1980-е в Австралии и Японии, существует в основном как практика развитых стран. В большинстве случаев это явление касается коммерческих портовых городов, чем их военно-морских собратьев. В первую очередь это объясняется новыми течениями в экономической науке, активностью общества, бизнес-элит и властей этих городов. Переориентация военно-морских портов происходит медленнее, так как требует изменения в стратегиях обороны не только отдельного государства, но и в наднациональных и международных соглашениях или союзах. В настоящее время это явление укореняется и в портовых городах развивающихся стран, принимающих идеи устойчивого развития, где интересы развития общества стоят выше интересов корпораций, представляющих в основном сырьевой бизнес.

Реновация портовых территорий в европейских городах, по сути, является восстановлением status quo доиндустриального времени, когда порт являлся центром торговли и коммуникации жителей города. Развитие морской техники и транспорта, прокладка железной дороги, строительство доков, складов и фабрик в порту закрыло доступ горожан к воде. Ситуация стала меняться в 1960-

е годы, когда произошла глобальная трансформация морской техники и перегрузочных технологий, морские суда стали крупнее, для них потребовались более глубокие воды у причалов и более обширные земельные и водные участки. Порты вынуждены мигрировать на некоторое расстояние в сторону более глубокой воды и возводить новые насыпные участки для новых технологических потребностей.

Что дает реновация портовых территорий?

- Реновация и редевелопмент портовых территорий положительно сказывается на экологии, повышает туристической привлекательность прибрежной территории и вовлекает в деловой оборот население города.
- Последующий эффект повышения частного интереса и интереса инвесторов к возрождаемым территориям изменяет экономику города, вызывает рост сферы услуг, появление объектов малого и среднего бизнеса
- Повышение качества и продуктивности обработки грузов т.к. порты перебазируются на новые территории с более современным оборудованием, на более глубокие воды, что позволяет принимать крупные суда.

В Северной Америке перестройка береговой линии происходит как часть процесса обновления городов. Многие прибрежные города ведут перепланировку вне зависимости от портовой деятельности, освобождая прибрежные и приречные участки от промышленных объектов.

Для портов на реках и лиманах, продвижение морской технологии, как правило, означает смещение вниз по течению.

В Роттердаме, после развития Европорта и последующего освоения прибрежной зоны ниже по течению обеспечивает классическую иллюстрацию этого принципа. Развитие порта и расширение промышленного производства вне города смягчило общественное отношение к порту.

Вызовы, возникающие при постановке задачи по переносу порта, являются значительными, поскольку включают в себя глобальные корректировки и для города и для порта. Обновление городов включают в себя не только изменение физической инфраструктуры, но и сообщества. Влияние инфраструктурной активизации на общество идет параллельно с ее воздействием на окружающую среду. Сегодня почти каждый город с любой формой соседства с водной средой, по крайней мере, в развитых странах, делает что-то по обустройству своей прибрежной территории. Этот процесс включает в себя не только приморские портовые города, но и все виды других городов: на озерах, реках, каналах и искусственных водоемах. [1]

Если рассматривать опыт по перепланировке в портовых городах, то истоки инициатив происходят от общественных сил, задействованных в городском планировании, а не из-за изменения морских технологий.

В некоторых портовых городах местные власти имели какое-то влияние на развитие этих портовых объектов, функциональное разделение стало реальностью (Venacchio и др., 2001, Hoyle, 1989). Портовые города столкнулись

с появлением больших депрессивных территорий. Ответ на этот спад, казалось, было так называемое развитие набережной. Складские помещения и фабрики были преобразованы в многоквартирные дома и чердаки, чтобы привлечь более зажиточных жителей. Это было частью городской политики, которая называется облагораживанием.

Согласование противоречивых целей и задач взаимосвязи между функцией порта и городской среды при реновации портовых территорий не является, конечно же, новым вопросом. С древних времён портовые города постоянно адаптировали свой морской фасад в целях повышения их позиций в торговле, а набережная портового города была традиционно коммерческими парадными воротами. В средневековой Венеции, как и в Нью-Йорке или Барселоне сегодня, привлекательность и конкурентоспособность порта была подкреплена ярким морским фасадом.

В 1990-х сфера перепланировки прибрежной территории стала важной для новых индустриальных стран. В Азии показателен пример Сингапура (Ли Куан Ю). [2]

Реновация портовых территорий, как явление, становится все более распространенным в географическом плане, она привлекла к себе внимание многочисленных научных дисциплин, в том числе политики и стратегического планирования (Fainstein, 1994), наук об окружающей среде (Georgison, 1995), архитектуры, экологии и инженерии (Hudson, 1996). [3-5]

Модель эволюции «город-порт» показывает хронологический подход их взаимоотношений и, в завершающей стадии, мы наблюдаем, что происходит возобновление сотрудничества между портом и городом, береговая линия оживляется, порт перемещается от центра на более удобные участки (Hoyle, 2000). Эти простые представления процессов и фаз перепланировки береговой линии отражают закономерности градостроительных перемен в бесчисленных городах по всему миру.

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 ряду 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. [6]

Актуальность реновации портовых территорий и обновления городов для общества в странах с развивающейся экономики открывает целый ряд проблем и противоречий. Такая перепланировка расценивается как роскошь, не имеет отношения к необходимым потребностям бедных стран. Сегодня, в контексте модернизации, урбанизации и глобализации, прослеживаются четкие связи в



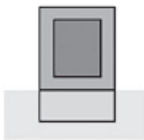





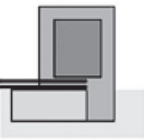

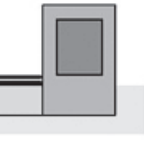
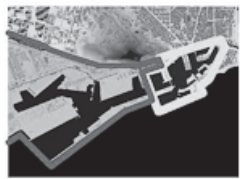
обновлении портовых городов и связанных с этим изменениях в других социально-экономических секторах: водоснабжении, жилье, занятости населения, туризме. При реновации портовых территорий инвестиционные издержки очень высоки, прогресс идет медленно и отдача от инвестиций бывает не сразу, но успешные проекты по всему миру показывают, что для устойчивого развития города другого пути нет.[7] Процесс трансформации идет полным ходом, по крайней мере, в некоторых частях развивающегося мира, и он заслуживает того, чтобы быть проанализирован и использован в Украине.

При рассмотрении примеров перепланировки прибрежных территорий, мы увидим множество тенденций, которые находятся в процессе изменения фасада портовых городов и других городов на воде, во многих странах по всему миру. Эти тенденции создают новые и более привлекательные общественные пространства 21-го века, реагируя на изменения в технологии морских перевозок и активизации центров приморских городов.

В течение многих столетий порт и город были связаны друг с другом пространственно и функционально. Порт был причиной существования портового города - доставка и обработка грузов происходила в пределах города. Города росли в результате увеличения судоходства и торговли. В большинстве случаев центр города был рядом с портом. Пространственная близость города и порт была связана уровнем техники и характером торговли. Погрузка, разгрузка, транспортировка были трудоемкими процессами и контролировать все этапы судовладельцы и купцы могли только лично. Даже местная обрабатывающая промышленность зависела от морских перевозок и транспорта. Однако с увеличением транспорта и изменений в технологии связь между городом и порт стала ухудшаться. Во второй половине девятнадцатого века часть портов должны были быть перестроены. Док-станции и железнодорожные соединения не могли быть сделаны в границах существующих портовых территорий. Возникли новые социальные и пространственные подразделения. Элита портового города, традиционно живущая рядом с портом, постепенно мигрировала на более благоприятные для проживания места. Слишком много трафика и шума рассматривались как ухудшение жизненного пространства. Их дома были использованы для решения административных задач. Только рабочий класс остался рядом с недавно разработанными и старыми портами, потому что на то время не существовал стабильный рынок труда, поэтому короткое расстояние между работой и жильем увеличивало шансы на суточный заработок. Рабочие места были временными и даже моряки искали работу в заведениях рядом с портами. Обученные работники в судостроительной промышленности в основном жили рядом с их работой. Эта ситуация в целом продолжалась до Второй мировой войны. После Второй мировой войны эта пространственная привязка работы и жизни подошла к концу. Стало легче путешествовать, работать, но изменились условия не только для рабочих. Произошли изменения материально-технического обеспечения и трафика. Большие портовые краны и

внедрение стандартизированного контейнера потребовали новых подходов в организации судоходства и портов. Портовый город не мог обеспечить эти объекты в пределах его границ. Спрос на большие глубины для больших судов потребовал строительство новых портовых территорий и вынос гаваней в сторону моря. Возникла необходимо связать эти территории с автострадами и строительство больших площадей для химической и нефтяной промышленности. Это привело к концу столетия разрыв старого функционального звена порт и город.

Характерным примером взаимодействия города и порта можно рассматривать реконструкцию старого порта в центре Барселоны.

ЭТАП	ПЕРИОД	СИМВОЛ	ХАРАКТЕРИСТИКИ	БАРСЕЛОНА
Примитивный порт / город	Древний/ Средневековье до 19-го века		Пространственная и функциональная связь между городом и портом	
Расширение порта / города	19-й - начало 20-го века		Промышленная мощь порта продолжает развиваться в сторону моря, с линейными причалами и навалочными грузами	
Современный промышленный порт / город	Середина 20-го века		Рост промышленного производства (в частности, переработка нефти), а также введение контейнеров и судов ро-ро требуют разделения и новых территорий	
Отступление от набережной	1960 - 1980		Изменения в морской технологии вызывают рост промышленных причалов портов на новых насыпных территориях в море	
Редевелопмент прибрежной территории	1970 - 1990		Современный порт потребляет большие участки земли и водного пространства; перемещается в сторону моря на глубокие воды; редевелопмент прибрежной территории исторического центра	
Реновация порт / город	1980 - 2000 +		Глобализация и интермодальность преобразовывают роль порта; возобновляется взаимосвязь города и порта; редевелопмент и реновация усиливают интеграцию порта и города	

Этапы взаимодействия города и порта на примере Барселоны (модификация модели Brian Hoyle 2008)

В начале 1980-х годов перед администрацией порта Барселоны стояла задача реконструировать старый порт Велл под современные требования



обработки грузов или перенести грузовые мощности порта западнее центра и открыть город к морю. Идея сделать доступной прибрежную территорию для жителей и туристов победила и впоследствии благотворно повлияла на экономическое развитие города. В 1985 году созданная портом рабочая группа инициировала создание специального органа управления, необходимого для продвижения и реализации идей по реновации портовой территории. Позиция городского совета, полностью совпадающая с планами порта, сгладила трудности реконструкции. Окончательное согласование и утверждение перепланировки правительством Каталонии было закончено к середине 1989 года.

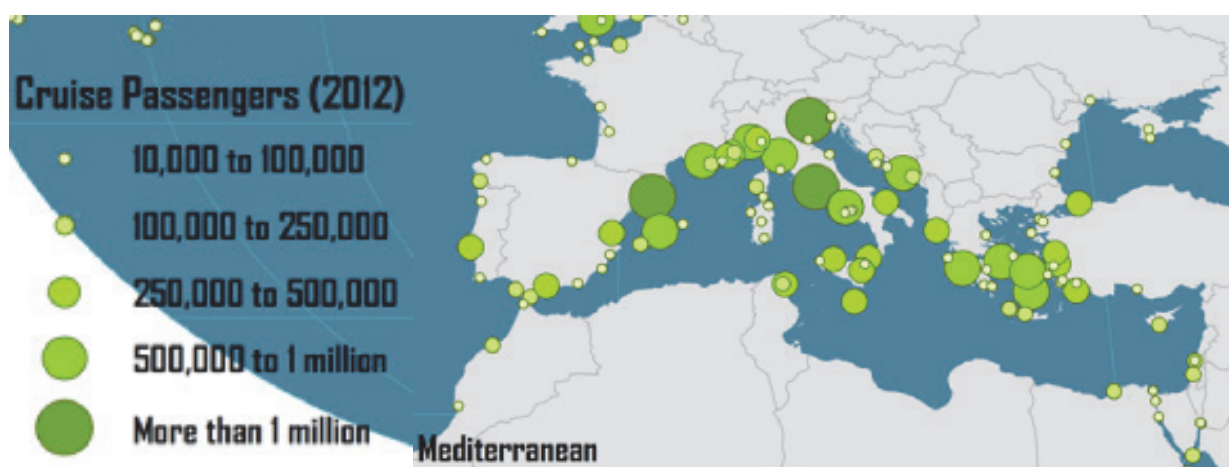


*Порт Велл, г.Барселона, после реконструкции.*

В результате интенсивных работ к Летним Олимпийским играм 1992г. старые портовые территории были реконструированы под прогулочно-пляжную (рекреационную) зону. Центр и северная часть города освобождены от грузовых терминалов. Администрация порта открыла в центральной части города доступ к воде для всех жителей и туристов, которое мы знаем, как пространство, полностью вписанное в городскую среду, где традиция сливается с современностью, одно из уникальных и любимых мест Барселоны. На протяжении многих веков порт Барселоны играл активную роль в формировании будущего города, меняясь и преображаясь для комфортного проживания людей и экономического процветания. [8]

Данные по количеству пассажиров за 2012 год свидетельствуют, что наибольший их приток, более 1млн., в таких средиземноморских городах как Барселона, Генуя, Марсель, которые изменили свои портовые территории.

В последнее время стратегия деиндустриализации становится основным направлением в проектах преобразований в портовой зоне прибрежных городов. Все города принимают подобный метод городской эволюции: промышленный порт движется из центра на сопредельные или насыпные территории, а его место занимают культурные, коммерческие и туристические объекты в старой портовой зоне. Процесс диверсификации бизнеса и гармонизации общественной среды неизбежен в стратегии устойчивого развития города.



*Пассажирские порты Средиземноморья, круизный пассажиропоток(2012)*

Показательным результатом реновации портовой территории стало увеличение судозаходов на обновленные набережные круизных лайнеров.

В современном, постиндустриальном мире портовые города неизбежно сталкиваются с проблемой поиска устойчивого развития и основную задачу, которую необходимо решать - это качественное изменение среды обитания, реновация портовой территории. Развитие прибрежной территории играет значительную роль в стратегии городского планирования не только для улучшения экономической конкуренции в международной торговле и судоходстве, которые необходимы для коммуникации с внешним миром, но и способствует активизации малого и среднего бизнеса, улучшению «концентрации и разнообразия» [9] городской среды. Таким образом, в исследовании интеллектуальные идеи и проекты городского планирования прибрежной зоны, созданные для улучшения качества общественного пространства, являются основным объектом поиска, а «реновация портовых территорий» – общим объединительным названием.

## Литература

1. Brian Hoyle «Global and local change on the port-city waterfront»
2. Ю Ли Куан. Из третьего мира - в первый. История Сингапура (1965-2000) / Ю Ли Куан. – Москва: Манн, Иванов и Фербер, 2015. – 576 с.
3. Fainstein, S. S. 1994. The City Builders: Property, Politics, and Planning in London and New York. Oxford, England, and Cambridge, Mass.: Blackwell.
4. Georgison, J. P., and J. C. Day. 1995. Port Administration and Coastal Zone Management in Vancouver, British Columbia: A Comparison with Seattle, Washington. Coastal Management 23 (4): 265-291.
5. Hudson, B. J. 1996. Cities on the Shore: The Urban Littoral Frontier. London and New York: Pinter.
6. Савицкая О. С. Социально-экономические аспекты реновации портовых территорий / О. С. Савицкая, В. В. Халин. // Архитектурный вестник КНУБА. – 2016. – С. 484.
7. Всемирный Банк. Доклад о мировом развитии 2009г. «Новый взгляд на экономическую географию»
8. Халин В. В. Реновация портовой зоны или как изменить Одессу за 10 лет [Электронный ресурс] / В. В. Халин // Бизнес. – 2016. – Режим доступа до ресурсу: <http://www.business.ua>.
9. Флорида Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства. / Ричард Флорида. – Москва: Strelka Press, 2014. – 368 с.

## ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РЕНОВАЦІЇ ПОРТОВИХ ТЕРИТОРІЙ У ВЕЛИКИХ МІСТАХ.

*Анотація.* У статті проаналізовані світові тенденції реновації портових територій і їх вплив на сталий розвиток великих міст.

*Ключові слова* - реновація, портові території, сталий розвиток, деіндустріалізація, інновація.

## PRIMARY TRENDS RENOVATION OF COASTAL PORT AREAS IN BIG CITIES

*Annotation.* The article analyzes the global trends in the renovation of port areas and their impact on the sustainable development of large cities.

*Keywords* - renovation, port area, sustainable development, global phenomenon of de-industrialization, innovation.