

УДК 725.34

*професор, кандидат архітектури, Зиміна С.Б*  
*кафедра Основ архітектури та архітектурного проектування*  
*Київський національний університет будівництва та архітектури*  
*архітектор ЗАТ «ТРАНСПРОЕКТ»*  
**Дикун Ж.Є.**

## **РОЛЬ КОМПОЗИЦІЙНИХ ЗАСОБІВ У ФОРМУВАННІ АРХІТЕКТУРНОГО ОБРАЗУ МОРСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ТЕРМІНАЛІВ**

*Анотація:* в статті аналізуються композиційні засоби та їх роль в формуванні архітектурного образу морських пасажирських терміналів. Окремо розглянуті асоціативно-семантичні засоби, що сприяють посиленню виразності образного рішення морських пасажирських терміналів.

*Ключові слова:* архітектурний образ, гармонізація, композиційні і асоціативно-семантичні засоби, морські пасажирські термінали

Архітектура – одне з найдавніших і найзначніших за своїм впливом на людину видів мистецтв. Прекрасне і доцільне в архітектурі створюються в єдиному процесі її формоутворення. Образну мову архітектури відображають широкі узагальнення, ідеї та емоції, які мають значення для суспільства чи епохи в цілому. Вплив архітектури на людину посилюється тим, що він постійно знаходиться в її оточенні.

Об'єм і простір становлять основу об'ємно-просторової композиції, вони лежать в основі первинного архітектурно-образного сприйняття конкретного типу будівлі. Засоби гармонізації архітектурної композиції відомі: *симетрія і асиметрія, метр і ритм, динаміка і статика, контраст і нюанс, тектоніка, масштабність і т.д.* Кожен з цих засобів не може бути використаний у відриві від інших і отримує сенс тільки в системі. Однак для різних типів архітектурних будівель різні композиційні засоби по різному впливають на формування архітектурного образу. Наприклад, при виразному прояві атектонічності, пропорціонування, як композиційний засіб, відходить на другий план.

На рисунку 1 класифіковано найбільш виразні засоби архітектурної композиції, що використовуються для формування образного рішення морських пасажирських терміналів.

На рисунку 1 класифіковано найбільш виразні засоби архітектурної композиції, що використовуються для формування образного рішення морських пасажирських терміналів.

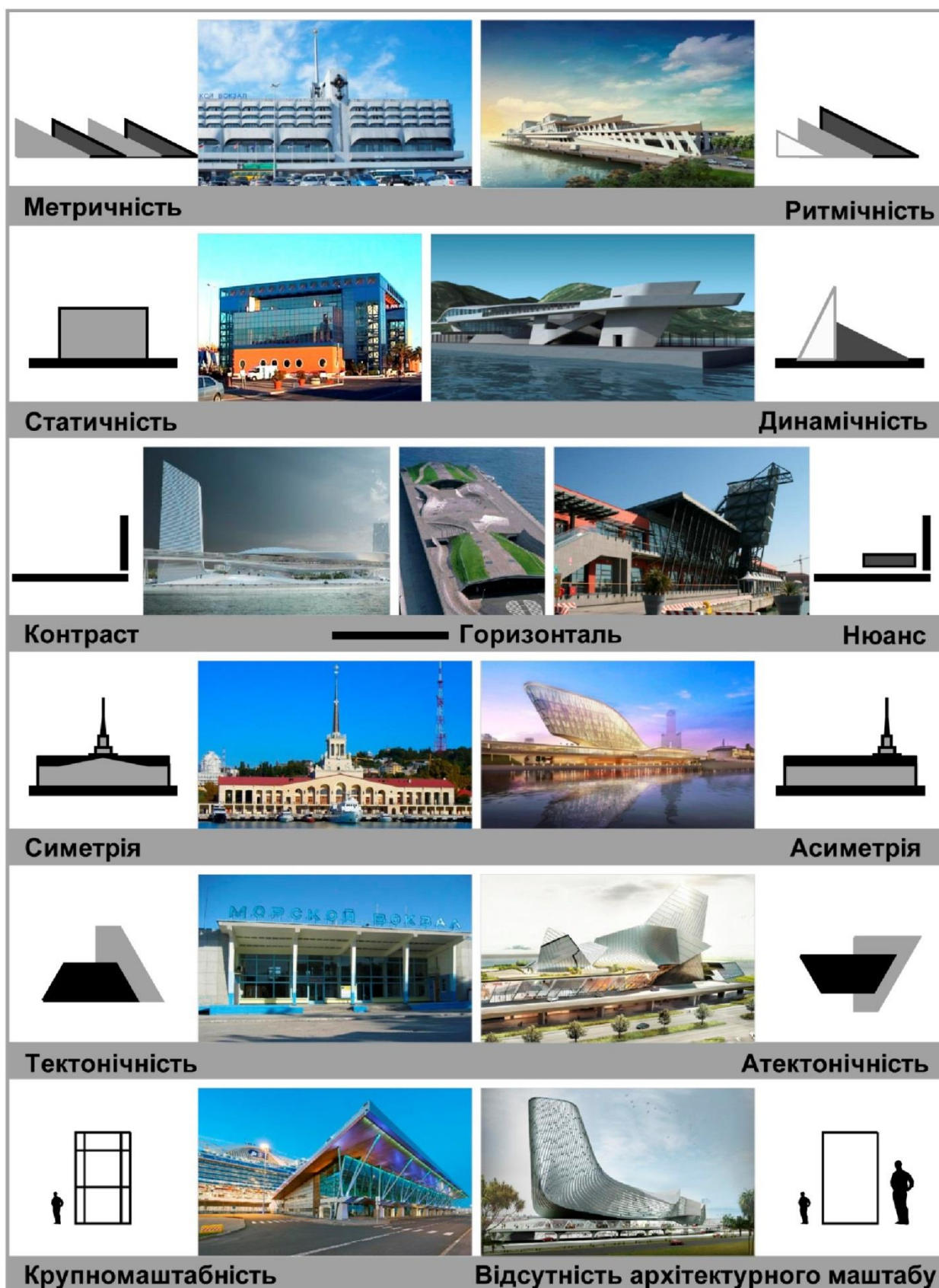
*Архітектурний масштаб, або масштабність* одне з найбільш складних понять серед композиційних засобів. Трактовка його не однозначна завдяки тому, що він може бути розглянутий в декількох аспектах:

- співставлення споруди, або окремих архітектурних елементів (вікна, двері, сходи, огорожа, фурнітура) з розмірами людини;
- співставлення споруди з оточенням;
- оцінка розмірів окремих частин споруди відносно її силуету та загального об'єму;
- типологічні та стилістичні особливості;

При чому оцінка архітектурного масштабу пасажирського терміналу закладена в трьох рівнях сприйняття:

- «масштаб силуету міста»—сприйняття всього комплексу на під'їзді до нього з боку акваторії в контексті силуету міста;
- «масштаб морського фасаду»— сприйняття з більш близької відстані на причалах при під'їзді до терміналу морським транспортом;
- «масштаб міського фасаду» – сприйняття з боку привокзальної площі при під'їзді наземним: громадським чи індивідуальним автотранспортом в контексті міської забудови.

Проаналізувавши архітектуру існуючих морських пасажирських терміналів, можна однозначно зробити висновок, що вони мають або великий архітектурний масштаб, або воліють до тенденції безмасштабності. Перший напрямок обумовлений типологією (будівля громадського призначення) і оточуючим середовищем (простір моря, гори, силует міста). До прикладів можна віднести порти радянського періоду (рис. 2, а, в), морський термінал в Гонконзі, архітектора Нормана Фостера (рис. 2, д), конкурсні проекти МПТ для Васильєвського острову (рис. 2, є), стара будівля Петербурзького терміналу (рис. 2, г). Другий напрямок – відсутність архітектурного масштабу – загальна тенденція сучасної архітектури. Об'єм таких споруди не мають членувань на поверхи та вкриті безмасштабною сіткою навісного фасаду. Розмір такого терміналу можна досягнути тільки при співставленні людини до вхідних елементів (рис. 3 а,б). У свою чергу, архітектура МПТ, як великомасштабний об'єкт міської забудови, в значній мірі впливає на формування планувальної структури частини міста і на силует міста в цілому.



*Рис. 1. Засоби архітектурної композиції, що використовуються для формування образного рішення морських пасажирських терміналів*

*Симетрія* – один з могутніх засобів гармонізації форми, водночас, це найбільш виразний прояв закономірності і яскрава властивість форми. Необхідно відмітити, що будь-який композиційний засіб є і композиційною властивістю. Однак на прикладі з симетрією, цей тезис найбільш зрозумілий. Симетрія вносить закономірність і тим самим гармонізує форму, одночасно, характеризуючи її властивість – симетричність її частин буде відмічена першою. Для такого складного, в функціонально-технологічному сенсі, типу споруди, як морський пасажирський термінал, симетрична побудова об'ємів надумана, сковає і формалізує функціональну схему будівлі. Однак симетрія лежить в основі майже всіх МПТ сталінського періоду і періоду радянського мінімалізму 60 -70 років (рис. 2 а, б, в). Це вимога стилю, в основі якого лежала сталінська ідеологія, що будувалась на принципах порядку, підкорення і організованості. А що, як не симетрія може ці принципи відобразити в архітектурі? Єдиним прикладом *дисиметрії* може стати стара будівля морвокзалу в Петербурзі на Васильєвському острові (рис.2 г).

Сучасна архітектурна форма має тенденцію до *асиметричної* побудови – її можна спостерігати в архітектурі МПТ, що збудовані в останні десятиріччя (рис. 5, рис.7). Але є і винятки, наприклад, морський пасажирський термінал в Дубаях. Тут симетрична побудова фасаду обумовлена законом національного геометричного арабського орнаменту (рис. 7 б).

Часто симетричну побудову форми пов'язують з поняттям *статичності*, але цей зв'язок зовсім не однозначний. Форма може бути симетрична і одночасно динамічна, маючи розвиток руху до центру, або навпаки, від центру. Яскравим прикладом такої динаміки на основі симетрії може бути пасажирський термінал в Одесі. Яка властивість – статичність чи динамічність більш логічна при формуванні архітектурного образу МПТ? *Динаміка*, як засіб гармонізації форми, більш виразна, до того ж, в асоціативному сенсі коливання хвиль, граціозний рух морських створінь навіює динамічний образ морської споруди. (рис. 7, є) Однак, розглядаючи морський термінал з точки зору психології пасажирів, більш логічним буде використання статичної композиції, як прояв надійності, непохитності, стійкості. Статичні форми мають всі петербурзькі термінали, як конкурсні, так і реалізовані. В основі їх архітектурного силуету закладений більш-менш видовжений прямокутник. (рис. 2 г, є, 7 б, г).

Саме такі емоційні відчуття (надійності і непохитності) виникають при спостеріганні морського терміналу, архітектурний образ якого вирішено на основі тектонічної побудови форми. *Тектоніка* – зорове відображення роботи



а



б



в



г



д



е

Рис. 2. Приклади архітектурно - образного рішення морських пасажирських терміналів: а - морський вокзал, Сочі, арх. К. С. Аллабян, Л. Б. Карлик, 1956р.; б - морський вокзал, Євпаторія, типовий проект, 1973 р.; в - старий морський вокзал, Ялта, арх. З.В.Переміловский, 1930р.; г - морський вокзал, Санкт-Петербург, арх. В. А. Сохін, 1982 р. ;

д - проект круїзного терміналу Каїтак, Гонконг, КНР, арх. Н.Фостер, 2013 р.; е - новий морський пасажирський термінал на Васильєвському острові, Санкт- Петербург, конкурсний проект на ескіз-ідею, арх. С. Б. Кісельов і партнери, 2003 р.

конструкції і матеріалу об'єкта, в його зовнішній формі. Тектонічна основа закладена в архітектурних рішеннях МПТ, що побудовані до 90 років ХХ ст. (рис. 2 б, г).

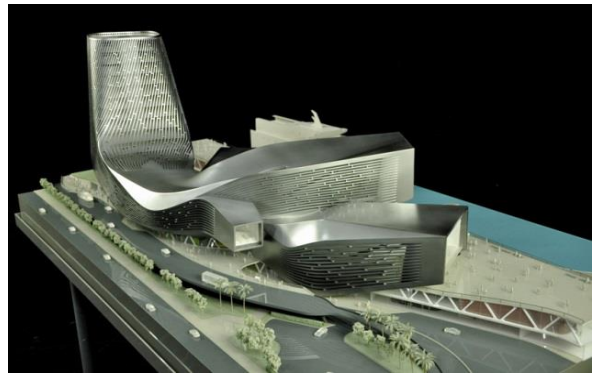
В останні десятиріччя в архітектурі набуває сили протилежна тенденція – *атектоніка* (без тектоніки). Головне кредо якої – невиразність конструктивної структури в зовнішній формі об'єкту. Однак, деякі дослідники[1], в загальному напрямі атектоніки виділяють ще дві особливі гілки атектоніки: *антитектоніку* і *псевдотектоніку*. Антитектоніка проявила себе в архітектурі деконструктивізму, основний принцип якого полягає в порушенні конструктивної логіки, відверте ігноруванні фізичних законів. Прикладом може стати проект реконструкції круїзного терміналу від американської компанії Tom Wiscombe (рис. 3а,б).

Псевдотектоніка («хибна» тектоніка) – зображення на фасаді такої конструктивної системи, яка не існує. Незважаючи на те, що при застосуванні цього засобу, в сенсі психологічного сприйняття такого об'єкту, як МПТ, закладено глибоке протиріччя (нестійкі форми архітектури терміналу і бажання відчувати надійність обраного типу транспорту), композиційний засіб псевдотектоніки використовується дуже активно. (рис. 5, ж).

Розглянемо такий засіб архітектурної композиції, як *контраст і нюанс* в аспекті співвідношення горизонтальних і вертикальних об'ємів. Вертикаль, як композиційна ідея, завжди приваблювала архітекторів тим, що давала можливість здійснити композиційний акцент, виявити домінанту. Контраст і нюанс (між горизонталлю і вертикаллю) є одним з різновидів вертикальної композиції і вони є навіть більш виразними засобами гармонізації, ніж просто «вертикаль». Нюансний перехід від горизонталі до вертикалі дає можливість отримати же й динамічну композицію. Горизонтальна побудова об'єму найменш виразна в архітектурному сенсі. Однак аналізуючи існуючі і конкурсні проекти морських терміналів, приходимо до висновку, що більшість з них мають горизонтальну побудову об'єму. Особливість ця походить від функціонально-технологічних вимог МПТ. Обслуговування пасажирів (паспортний і кордонний контроль, очікування і посадка) мають розтягнуту схему, розвиваються по горизонталі і не можуть займати більш ніж 3 - 5 рівнів над землею. Розміщуючи в вертикальному об'ємі готель, адміністрацію, або маяк, архітектори використовують засіб контрасту або нюансу (рис. 4 а).



а



б

Рис. 3. Приклади використання атектоніки, як композиційного засобу

а - конкурсний проект реконструкції паромного терміналу, Тайвань, арх. Tom Wiscombe, 2014р.; б - конкурсний проект морського терміналу (1 премія), Гюасюн, Тайвань, арх. Reiser + Umetoto, 2010 р.



а

б

Рис. 4. Контраст и горизонталь, як композиційний засіб виразності

а - конкурсний проект морського терміналу, Гюасюн, Тайвань, (2 премія), арх. Asymptote Architecture, 2010 р.; б - конкурсний проект морського терміналу, Гюасюн, Тайвань, арх. HMC Architects, 2010 р.



а



б

Рис. 5. Приклади асоціативного прийому

а – дипломний проект реконструкції морського вокзалу в Севастополі. Варіант образного рішення на асоціації з вітрилами. Студ. О. Мельник, 2014 р; б - конкурсний проект круїзного терміналу на асоціації з айсбергом, Стокгольм, Швеція, арх. С. F. Møller, 2010 р.

Ще один композиційний засіб – *засіб асоціативно-символічного* формування архітектурного образу морського терміналу, необхідно розглянути окремо (рис. 6).

Аналіз зарубіжного та вітчизняного досвіду проектування і будівництва показує, що архітектурі терміналів притаманні два основних стилістичних напрямки: технологізм і романтизм.

Для технологізму характерна архітектура позбавлена декору, естетика якої виражена інженерними засобами (конструкціями, комунікаціями і т.ін.). Будівлі терміналу трактуються як технологічні об'єкти обслуговування пасажирів і не більше. Однак в рамках цього напрямку в архітектурному образі МПТ можуть біти використані відомі символи:

- символіку «вікно в Європу» використали архітектори для свого конкурсного проекту терміналу для Васильєвського острова в Санкт-Петербурзі (рис. 7 г);
- символ морської Брами, як головного в'їзду в місто, був задіяний в образі будівлі морського терміналу в Гонконзі (рис. 7 в);
- національна символіка – до символічного прийому можна віднести рішення фасаду морського терміналу в Дубаях, сонцезахисні конструкції якого побудовані на мотивах національного арабського орнаменту (рис. 7 б).

Тема прояву етнічної самобутності в архітектурі таких знакових будівель, як термінали (морські, залізничні, повітряні), взагалі дуже цікава. Тенденція сучасної архітектури в її інтернаціональності. Архітектура сучасних терміналів не відображає національних форм, традицій тієї держави, в якій вона знаходиться. Термінал в Дубаях, як виняток, тільки підкреслює загальну тенденцію.

Доречі, архітектура МПТ сталінського періоду мала самобутні риси, які відрізняли її від закордонних аналогів. Використовувались стилізовані форми національної російської архітектури на основі місцевих будівельних традицій та матеріалів; знакових історико-архітектурних конотацій, самобутнього (на основі так званого «радянського реалізму») застосування синтезу мистецтв.

Романтизм в образних рішеннях будівель пасажирського терміналу полягає в асоціативному відображенні об'єктів і явищ, що пов'язані з водною стихією:

- ідеї руху хвилі (рис. 7 е);
- взагалі все що пов'язано з водою, наприклад крапля води (рис. 7 а);
- морські створіння (рис. 7 ж);
- айсберг (5 б);
- вітрила (рис. 5 а);
- корабель (рис. 7 д);



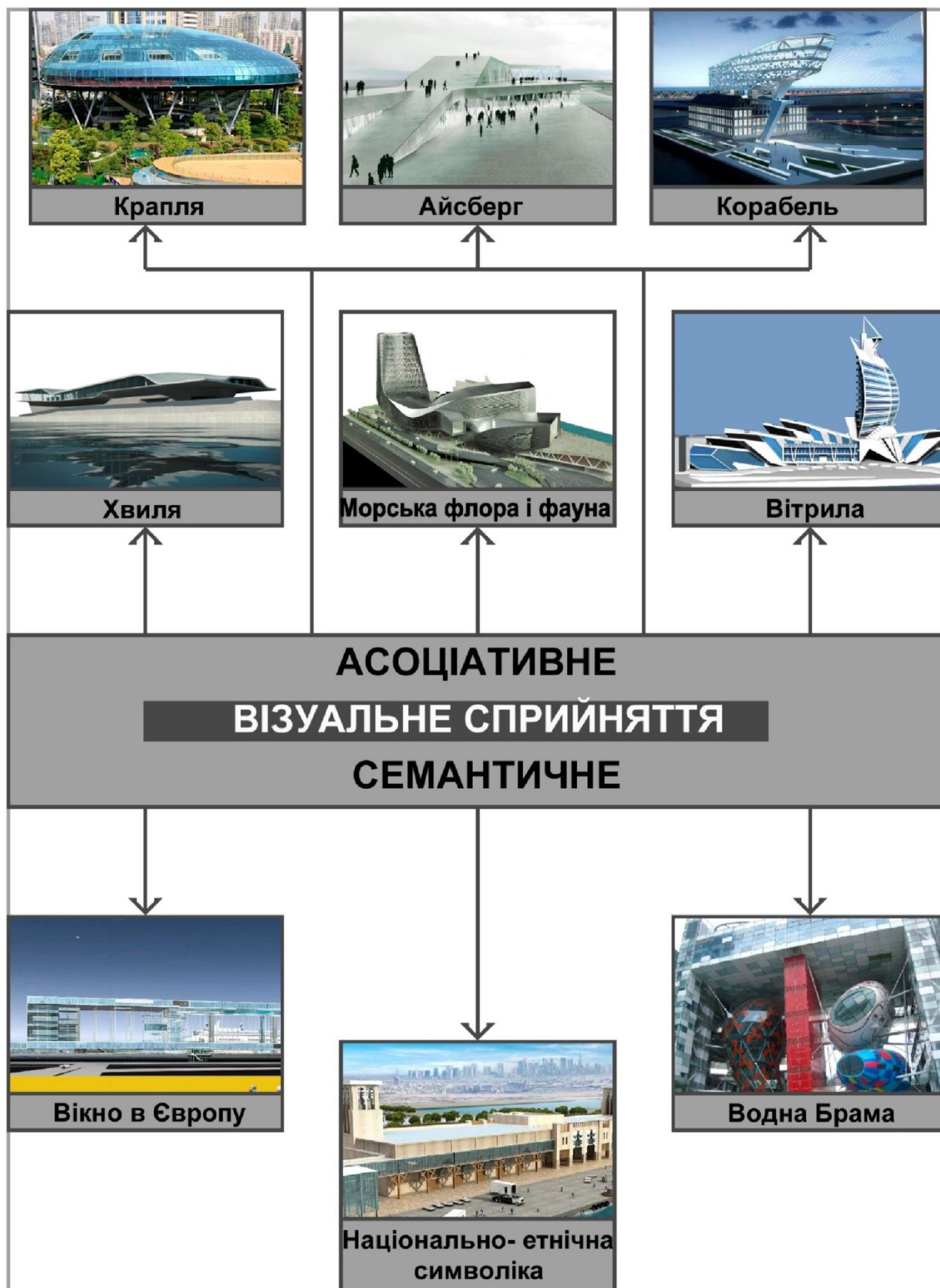


Рис. 6. Засоби асоціативно - семантичного формування архітектурного образу морських терміналів.

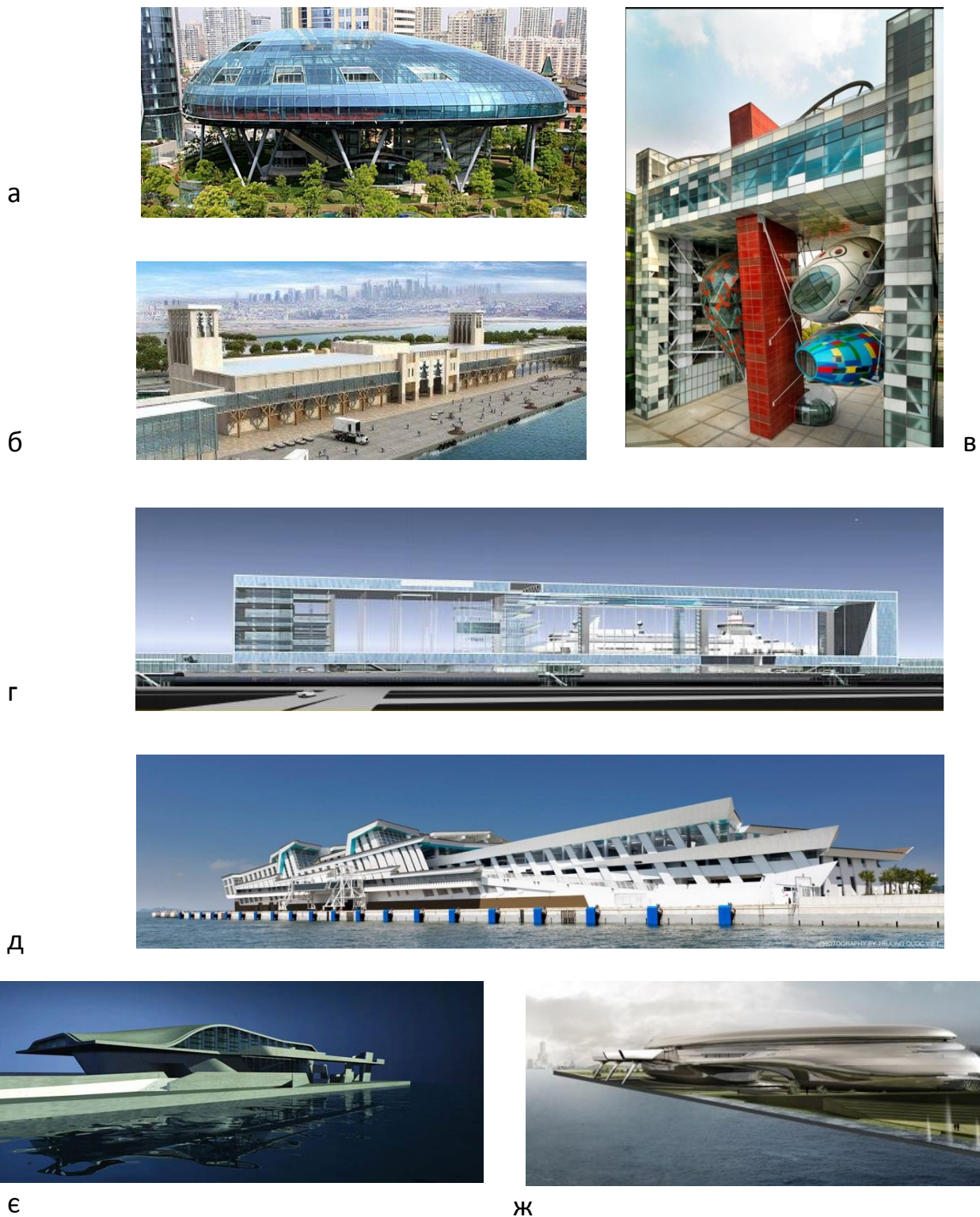


Рис. 7. Приклади формування архітектурного образу морських пасажирських терміналів асоціативно-символічним композиційним засобом

а – морський пасажирський термінал, Шанхай, КНР; б - круїзний термінал, порт Рашид, Дубаї, ОАЕ, 2014 р.; в - круїзний термінал "водні ворота міста", Шанхай, арх.бюро SPARCH, 2011 р.; г - конкурсний проект нового морського терміналу на Васильєвському ос-ві, Санкт-Петербург, арх. В. І. Плоткін та ін., 2004 р; д - проект морського терміналу, Сінгапур, 2012 р.; е - морський термінал, Салерно, Італія, арх. ZahaHadid, 2000 р.; ж - конкурсний проект морського терміналу, Гюасюн, Тайвань, арх. PaoloCuschiArchitects, 2010 р.

Спираючись на світові приклади, далі можна проаналізувати дипломні роботи студентів кафедри основ архітектури та архітектурного проектування, в аспекті формування архітектурного образу з використанням певних композиційних засобів. В проектах дипломників Олександри Мельник, Олени Сандул, Вікторії Яковець, під керівництвом доц. С.Б. Зиміної і асп. Ж.Є. Дикун, розроблені варіанти реконструкції МПТ кримського узбережжя.

*Євпаторійський морський порт* розташований на мисі Карантинний, який замикає із заходу Євпаторійську бухту, і є північною частиною Каламітської затоки Чорного моря. Порт розташований в центрі міста Євпаторія. Для збільшення загальної довжини причального фронту, яка б відповідала потужностям нової будівлі міжнародного терміналу та захисту акваторії, було змінено "берегову лінію" та створено новий, майже замкнутий, контур гідротехнічних споруд, що захищають акваторію від хвилювання. Старі пірси перетворились на закриті стоянки для яхт та катерів. Для довгомірних міжнародних лайнерів передбачена зовнішня сторона основного пірсу. Нова будівля простягається з півночі на південь, розкриваючись довгим фронтом в бік акваторії з одного боку та міста з іншої, створюючи тим самим необхідний «технологічний фронт» для обслуговування пасажирів та зручні зв'язки будівлі з привокзальною площею. Привокзальна площа частково затягнута в термінал. Будівля старого вокзалу інтегрована в нову багатофункціональну мегаструктуру терміналу, в її північну частину.

Образне та архітектурне рішення комплексу невід'ємне від рішення гідротехнічних споруд – плавні лінії перетікають з площини ліній генплану в об'єм споруди, утворюючи цілу низку морських образів. Споруда схожа і на хижу рептилію, що випірнула з води, а скляні структурні поверхні на даху асоціюються з хвилями, що закінчуються гребнями морської піни. Ця структурна оболонка з скла та металевих ферм перетікає вздовж всієї споруди терміналу, періодично то показуючись, то ховаючись в інтер'єр. І тим самим виступає як об'єднуючий елемент та використовується для природного верхнього та частково бічного освітлення внутрішніх просторів.

Споруда має видовжений горизонтальний об'єм, архітектурне рішення якого багатокомпонентне, динамічне і сучасне, пронизане легкістю та південним сонцем. Білий колір, плавні лінії, значні площі скління, що віддзеркалюють морські простори та оригінальність образу, що асоціюється з морським створінням, відносить споруду до біоморфічного стилю (рис. 8 а). Як і у більшості сучасних терміналів, архітектурний масштаб відсутній.

а



б



в



*Рис. 8. Дипломні проекти кафедри основ архітектури а архітектурного проектування Реконструкції існуючих морських вокзалів чорноморського узбережжя,*

*а – морський термінал в Євпаторії, дипл. В. Яковец ; б - морський термінал в Ялті, дипл. О.Сандул ;*

*в - морський термінал в Севастополі, дипл. О. Мельник.*

Проект реконструкції *Ялтинського морського торгового порту* (рис.8 б) передбачає комплексне будівництво сучасної яхтової марини міжнародного класу. Вона включатиме створення повної інфраструктури: яхтові причали, елінги, готелі, ресторани, кафе, зони відпочинку та розваг, торговий центр, всі види постачання і ремонту яхт. Будівля морського терміналу в Ялті отримала свій теперішній вигляд переважно в результаті післявоєнної відбудови, виконаної по кресленням ЧерноморНДІпроекта у 1956 року. Наявні приміщення лише частково забезпечують технологічні потреби пасажирського терміналу, оскільки існуюче планування і площі не дозволяють оформити пасажирів переважної більшості судів, що прибувають, протягом години, як це прийнято в міжнародній практиці. Комфортабельність зазначених вище технологічних приміщень далека від рівня сучасних вимог.

В проектних пропозиціях була поставлена задача збереження існуючої будівлі морського вокзалу, та створення достатніх площ необхідних умов для забезпечення технологічної можливості повноцінного обслуговування та пропуску пасажирів. В проекті на містобудівному рівні запропоновано функціональне об'єднання території МПТ з громадською зоною набережної міста. Зменшення негативних впливів від діяльності МПТ досягнуто за рахунок використання «зелених технологій» та створення на даху терміналу парку, що також забезпечило додаткові площі для рекреації та прогулянок пасажирів та мешканців міста. В образному рішенні були обіграні композиційні засоби контрасту (у співставленні вертикального об'єму готелю до переважно горизонтального видовженого об'єму терміналу) та підкресленої асиметрії. Центром композиції лишилась частина старої будівлі морвокзалу, що виходить на фасад майже класичним портиком. Вона ж задає і масштабність архітектури – споруда крупномасштабна в співставленні з навколишньою середньою та малоповерховою забудовою. Динамічність композиції підкреслюють білі лінії на тлі скляних фасадів.

*Морський вокзал Севастополя* розташований у самому центрі міста. Межує з центральною площею міста – площею Нахімова, пам'яткою архітектури – графською пристанню та міською радою. Споруди що оточують територію порту – середньої поверховості в межах 5 поверхів, але центр міста має досить значні перепади у рельєфі майже в два поверхи. Все це, а також необхідність розширення гідротехнічних споруд, було враховано при виконанні дипломного проекту реконструкції вокзалу (рис.8 в). Стара споруда лишилась композиційним центром нового об'єму, при цьому її статичне рішення повністю знівелювалась.

В об'ємному рішенні нового терміналу були застосовані композиційні засоби: динамічність (від існуючої будівлі, як від центру), контраст вертикальних та

горизонтальних форм, ритм, крупномасштабність, асоціативно-семантичні засоби гармонізації (море – в колористичному рішенні; хвилі в ритмічному повторі, корабель – у вертикальному об'ємі). Втілені в образному рішенні споруди асоціативно-семантичні засоби відносять її до стилістичного напрямку – романтизм.

*Аннотация:* в статье анализируются композиционные средства гармонизации и их роль при формировании архитектурного образа морских пассажирских терминалов. Отдельно рассмотрены ассоциативно-семантические средства, которые способствуют усилению выразительности образного решения морских пассажирских терминалов.

*Ключевые слова:* архитектурный образ, композиционные ассоциативно - семантические средства, гармонизация, морские пассажирские терминалы

*Annotation:*In this article author examines the elements of architectural composition and their role in the image formation of marine passenger terminals. The associative - semantic means of harmonization and their realization in the shape of different marine passenger terminals are considered as well.

*Keywords:* architectural image, the elements of architectural composition, associative - semantic means, harmonization, marine passenger terminals.

#### *Література:*

1. ЛиИ.С., Наука ЮУрГУ: материалы 66-й научной конференции Секции социально-гуманитарных наук 236 ТЕКТОНИКА?.. ИЛИ?.. АРХИТЕКТОНИКА, АТЕКТОНИКА, АНТИТЕКТОНИКА, ПСЕВДОТЕКТОНИКА...
2. Вёльфлин, Г. Основные понятия истории искусств. Проблема эволюции стиля в новом искусстве / Г. Вёльфлин. – М.: В. Шевчук, 2009. – 344 с.
3. Добрицына, И.А. От постмодернизма – к нелинейной архитектуре: Архитектура в контексте современной философии и науки / И.А. Добрицына. – М.: Прогресс-Традиция, 2004. – 416 с.
4. Раскин, А.М. Архитектура постмодернизма – всегда архитектура? / А.М. Раскин // Известия Уральского государственного университета.
5. Гуманитарные науки. – 2005 – № 35. – Вып. 9. – С. 182–187.