

*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 (Benacchio и др., 2001, Noyle, 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

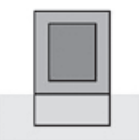
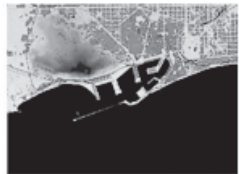
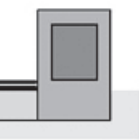
обновлении портовых городов и связанных с этим изменениях в других социально-экономических секторах: водоснабжении, жилье, занятости населения, туризме. При реновации портовых территорий инвестиционные издержки очень высоки, прогресс идет медленно и отдача от инвестиций бывает не сразу, но успешные проекты 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/ Средневековые до 19-го века		Пространственная и функциональная связь между городом и портом	
Расширение порта / города	19-й - начало 20-го века		Промышленная мощность 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.

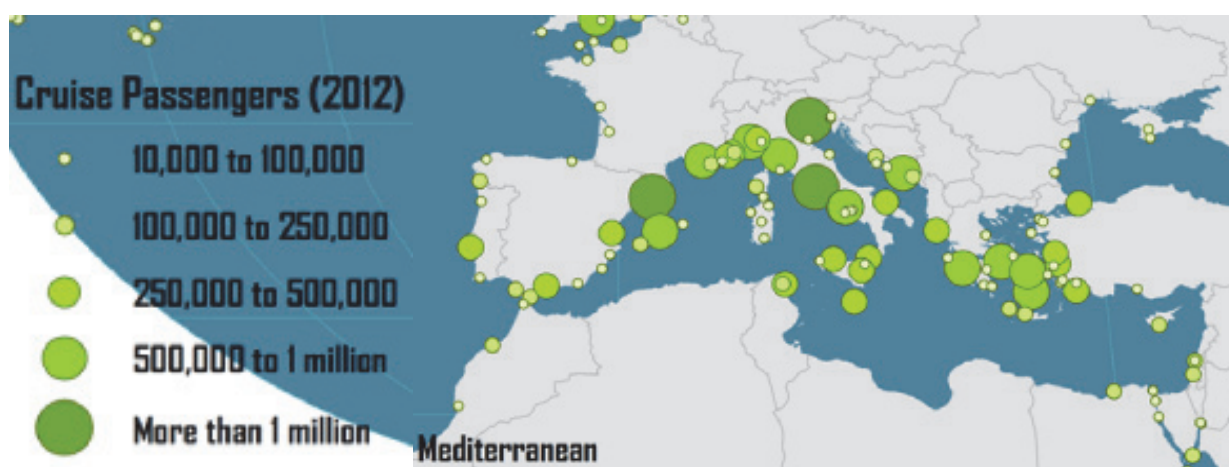


Порт Велл, г.Барселона, после реконструкции.

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.