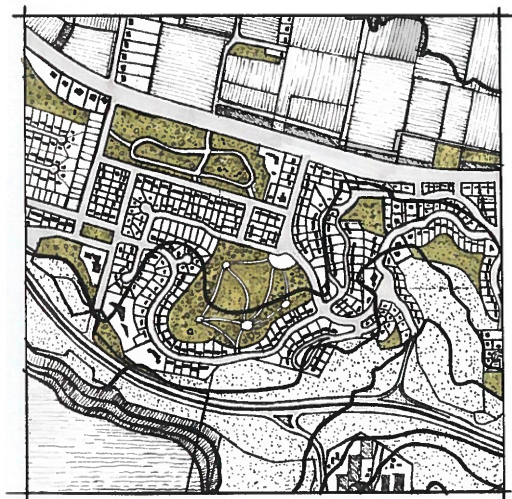




ПРОБЛЕМЫ «ЗЕЛеной» АРХИТЕКТУРЫ И УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ

МАТЕРИАЛЫ ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ,
ПОСВЯЩЕННОЙ ПАМЯТИ ДОКТОРА АРХИТЕКТУРЫ, ПРОФЕССОРА,
ЗАСЛУЖЕННОГО РАБОТНИКА ВЫСШЕЙ ШКОЛЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВАЛЕРИЯ АНАТОЛЬЕВИЧА НЕФЁДОВА
(1949–2017)



УДК 711.4

Екатерина Олеговна Холуянова,
студент
Сергей Дмитриевич Митягин,
д-р. архит., профессор
(Санкт-Петербургский государственный
архитектурно-строительный университет)
E-mail: ekholuyanova@gmail.com

Ekaterina Olegovna Kholuyanova,
graduate student
Sergey Dmitrievich Mityagin,
Dr. of Arch., Professor
(Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering)
E-mail: ekholuyanova@gmail.com

ПОДХОДЫ К ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОМУ РАЗВИТИЮ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ ПОРТОВЫХ КОМПЛЕКСОВ

APPROACHES TO URBAN DEVELOPMENT OF SETTLEMENTS IN THE ZONE OF INFLUENCE OF PORT FACILITIES

В статье рассматривается динамика развития территорий портовых городов на примере портов российской части Балтийского моря. Предлагается авторская классификация систем «город-порт» с учётом пространственной организации, экономических, демографических и логистических характеристик. На базе данной классификации документов территориального планирования выявлены тенденции пространственного развития территорий в зоне влияния портовых комплексов и принципы их организации. Рассматриваются экологический, социальный, юридический и инфраструктурный аспекты проблематики функционирования данных территорий на примере мультимодального комплекса морского торгового порта Усть-Луга.

Ключевые слова: градостроительство, развитие территорий, морские порты, портовые города.

The article deals with dynamics of development of port cities territories by example of the ports of the Russian part of the Baltic Sea region. The author's concept of the "port-city" interface classification is proposed with concern of spatial morphology, economical, demographical characteristics and logistics. On the base of the classification given and the analysis of official planning documents are outlined the approaches to urban development of settlements in the zone of influence of port facilities. The ecological, social, legal and infrastructural aspects of the functioning of these territories are considered using the example of the multimodal complex of the Ust-Luga sea port.

Keywords: urban planning, regional planning, area development, sea ports, port cities, spatial morphology.

В XXI веке морской транспорт остаётся по-прежнему актуальным, благодаря постоянно возрастающему объёму грузооборота и относительной дешевизне перевозки грузов «по воде». Исторически порт служил не просто градообразующей базой, но и экономической основой всего существования портового города, соединяя функции транспорта, торговли, промысла, обороны. Но установленные ранее закономерности претерпевают в последние годы существенную трансформацию. Значительно изменился подход к функционированию таких объектов трудовой деятельности, в результате автоматизации производства: с одной стороны, возросли требования к образованию кадров, с другой стороны, – значительно снизилась само количество требуемых сотрудников.

Российские морские порты в Балтийском регионе представлены, в основном, портами городов Санкт-Петербург, Выборг, Калининград, а также переживающими стремительное развитие портами Приморск, Бронка и Усть-Луга. Развитие современных портовых зон, помимо перегрузочных и других мощностей, предполагает развитие на прилегающих территориях разных типов производств (производство сырья и комплектующих на экспорт, переработка комплектующих и сырья в готовую продукцию, предпродажная подготовка импортных товаров и др.) (рис. 1).

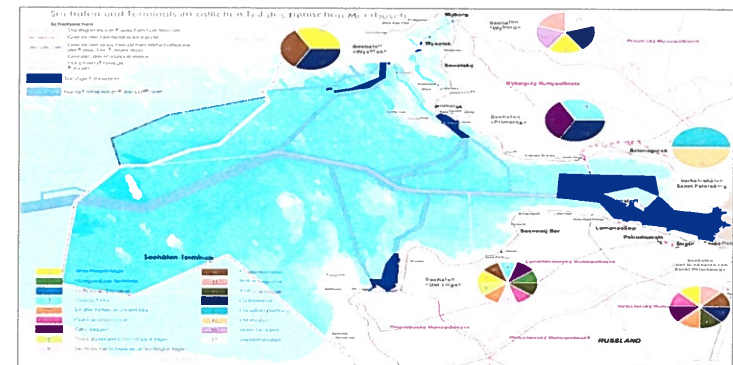


Рис. 1. Морские порты и терминалы восточной части Финского залива

В целях обеспечения функционирования порта, как важнейшего элемента региональной экономики, а также достижения максимального синергетического эффекта от развития сопутствующих функций на прилегающих к порту территориях, требуется продуманная стратегия, основанная на принципах устойчивого развития, градостроительном анализе и понимании исторического процесса.

Этапы развития отношений «город-порт» в целом отражают тенденцию перехода от индустриального производства к постиндустриальному обществу.

При увеличении товарооборота и грузопотока городская политика смещается в сторону выноса промышленных территорий за пределы города, бывшие портовые территории проходят редевелопмент, и городская общественно-деловая и жилая застройка «выходит к воде» (рис. 2). Для распределения грузопотоков, выведенных за пределы исторического центра, создаются мультимодальные промышленно-логистические комплексы в системе агломерации.



Рис. 2. Исторические этапы развития системы город-порт

Вектор развития городов и портов изменяется в зависимости от их ранга, конкуренции портов (внешние факторы) и стратегии (внутренние факторы). Вероятные пути и тенденции можно отобразить с использованием относительного индекса концентрации (RCI), где индекс отображает степень равновесия между городом и портом (рис. 3). К примеру, индекс, близкий к единице, означает, что контейнерные перевозки и городское население имеют равное значение на местном уровне по сравнению с другими узлами регионального района [2].

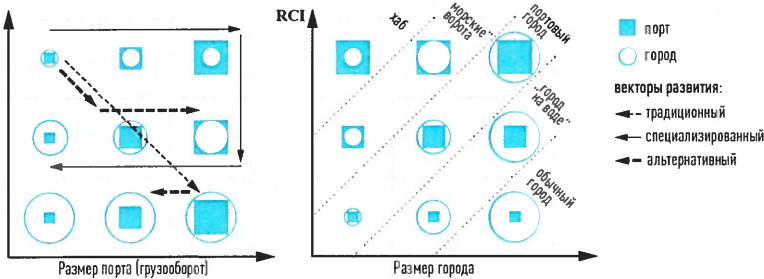


Рис. 3. Тенденции развития портов

Таким образом, прибрежный город, городской порт и портовый мегаполис разделяют одну и ту же логику взаимоотношений между портом и городом, хотя они различаются по абсолютному размеру. Характер и интенсивность отношений город-порт на местном уровне зависят от места порта в конкретном региональном контексте.

Д.К. Флеминг и Х. Иегуда предлагают для анализа транспортных узлов две фундаментальные характеристики: плотности транспортной сети

(reticularity) и характер городской застройки (centrality) [3]. Хотя эти понятия отражают влияние городского узла и его включение в логистическую сеть, они все еще не дают нужной степени дифференциации. Сезаром Дюкре [4] была разработана комплексная система оценки, где, помимо вышеуказанных понятий, было также предложено понятие характера транспортного узла (la nodalité) и разработана система классификации. Эта теория города-порта в системе осей данных трех основных понятий дает достаточно детальное понятие о портовых системах в различных регионах:

характер городской застройки (centrality) – рассматривается степень функциональной сложности населённого пункта, и степень его влияния в регионе. Джеймс Берд (1977) различает три типа центральности: эндогенные (центральные места), внутренние (экономика за счет эффекта масштаба и агломерация) и экзогенные (шлюзов в случае портов) [4];

характеристика узлов сети (nodality) – в широком смысле, это – совокупность свойств, которые характеризуют транспортные узлы и все виды перекрестков. В случае портовых городов, это понятие главным образом относится к портовой инфраструктуре, размер и планировочная структура терминалов и степень их вовлеченности в морские/сухопутные логистические связи;

плотность транспортной сети (reticularity) – в портовых городах она соответствует их уровню интеграции в региональную инфраструктуру (Д. Флеминг и Х. Иегуда [3]).

Графическое представление классификации пространственной организации систем «город-порт» с разделением на системы международного, федерального и регионального значения изображено на рис. 4, в формате матрицы возможных состояний системы «город-порт» в окружающем контексте. Каждый тип отличается собственной внутренней и внешней динамикой, что позволяет предположить модель развития для каждого из них.

Порты Приморск, Бронка и Усть-Луга, безусловно, находятся в схожем положении – все они приняли на себя грузопоток порта Санкт-Петербург, за счет постепенного вывода из последнего перегрузочных мощностей и более удобных морских подходов, позволяющих принимать суда с большим дедвейтом [1]. Существующие концепции развития территорий вокруг этих портов, в основном, касаются планирования перегрузочных и индустриальных зон, а также необходимой для них инфраструктуры и в значительной степени не учитывают проблемы расположения и наилучшей организации расселения, организации экологически безопасных и функционально насыщенных городов, удобных для жизни.

Устойчивое и успешное развитие этих территорий требует разработки комплексной стратегии для каждого типа пространственной организации территорий, включающей методику анализа и прогнозирования экономических, социальных, экологических эффектов.

Пространственная организация территории (включая её зонирование) должна учитывать все перспективные направления развития территории, включая:

экономическое развитие (размещение перспективных отраслей материального производства);

социальное развитие (формирование систем расселения и их центров);

экологическое развитие во всех его аспектах (охрана природы, рациональное природопользование, охрана окружающей среды и экологическая безопасность);

территориальные аспекты экологического развития требуют привлечения результатов работ других отраслевых видов планирования в области землепользования, лесопользования, водопользования, использования морского пространства и согласования с ними.

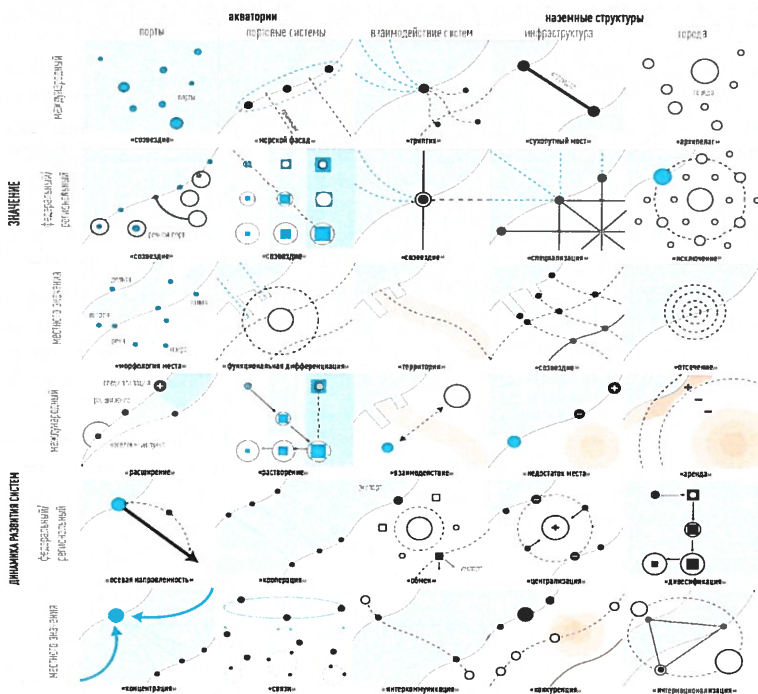


Рис. 4. Классификация пространственной организации систем «город-порт»

В России такого рода комплексные работы в настоящее время законодательством не предусмотрены. Относительными аналогами этих работ в «советское время» были «схемы расселения» (на уровне страны, республики и отдельных территорий (крупных территориально-производственных комплексов)), «схемы районной планировки» (на уровне республик, краёв, областей), «проекты районной планировки» (на уровне административных районов),

а также «территориальные комплексные схемы охраны природы». Эти виды работ не опирались на какую-либо законодательную базу, однако имели отработанную методическую основу, которая не потеряла актуальности и в настоящее время.

Литература

1. Вязилова Ю. С., Лазарева М. С., Комаристый С. А., Анне Лутман, Герольд Янссен, Александер Дарр – «Эколого-ориентированные подходы к использованию морского пространства российской части Балтийского моря» (MSP-Rus) Пособие: «Организационно-методические и содержательные аспекты морского пространственного планирования в Российской Федерации с учетом применения и апробации в пилотном регионе».
2. Brocard M., Cantal-Dupart M., Bonillo J.L., Lelarge P., 1995, Construire la relation ville-port : modèles, formes, activités, acteurs, in Vivre et habiter la ville portuaire, Plan Construction et Architecture, Cité-Projets, Colloque
3. Fleming D. K., Hayuth Y., 1994, «Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy», Journal of Transport Geography, vol. 2, № 1, 3-18.
4. César Ducruet, Typologie mondiale des relations ville-port, Cybergeo : European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 417 URL : <http://cybergeo.revues.org/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeo.17332.
5. James Harold Bird, Routledge & Kegan Paul, 1977 Centrality and cities. (London: Routledge Direct Editions).