

Министерство образования и науки Российской Федерации  
Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет

Р. Р. Мавлютов, М. В. Лукьяница, Л. Н. Чижо

**ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ  
КРУПНОГО ГОРОДА КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР  
ЕГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
(НА ПРИМЕРЕ Г. ВОЛГОГРАДА)**

ISBN 978-5-98276-626-7



© Федеральное государственное бюджетное  
образовательное учреждение  
высшего профессионального образования  
«Волгоградский государственный  
архитектурно-строительный университет», 2014

Волгоград. ВолгГАСУ. 2014

УДК 711.534:330.341(470.45)  
ББК 65.315.30(2Рос-4Вог)+65.050.23(2Рос-4Вог)  
М121

Р е ц е н з е н т ы:

- А. В. Литвинова*, доктор экономических наук, профессор, заведующая кафедрой финансов и кредита Волжского гуманитарного института (филиала) Волгоградского государственного университета;
- М. П. Придачук*, доктор экономических наук, профессор, заместитель директора Волгоградского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации

**Мавлютов, Р.Р.**

М121 Трансформация промышленных территорий крупного города как ключевой фактор его социально-экономического развития (на примере г. Волгограда) [Электронный ресурс] / Р. Р. Мавлютов, М. В. Лукьяница, Л. Н. Чижо ; М-во образования и науки Рос. Федерации, Волгогр. гос. архит.-строит. ун-т. — Электронные текстовые и графические данные (816 Кбайт). — Волгоград : ВолГАСУ, 2014 — Научное электронное сетевое издание. — Систем. требования: РС 486 DX-33; Microsoft Windows XP; Adobe Reader 6.0. — Официальный сайт Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Режим доступа: <http://www.vgasu.ru/publishing/on-line/> — Загл. с титул. экрана.

ISBN 978-5-98276-626-7

Представлены научно-практические материалы исследований по трансформации промышленных территорий крупных городов России как ключевому фактору их социально-экономического развития, изложены методические рекомендации по реконструкции ценных участков г. Волгограда.

Предназначена практическим специалистам городского хозяйства, субъектам инвестиционно-строительной деятельности, государственным и муниципальным служащим. Материалы монографии могут быть использованы для учебно-методических целей при обучении студентов строительных и экономических направлений подготовки, при выполнении самостоятельной научно-исследовательской работы бакалаврами, магистрами, аспирантами и практическими работниками в этой области.

УДК 711.534:330.341(470.45)

ББК 65.315.30(2Рос-4Вог)+65.050.23(2Рос-4Вог)

ISBN 978-5-98276-626-7



© Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет», 2014

# Оглавление

Введение .....	4
<b><i>Глава 1. Теоретические основы трансформации промышленных территорий крупных городов</i></b>	
1.1. Методологические аспекты трансформации промышленных территорий крупных городов .....	7
1.2. Российская урбанизация как способ освоения пространства ..	21
<b><i>Глава 2. Трансформация промышленных территорий г. Волгограда</i></b>	
2.1. Исследование пространственного развития г. Волгограда .....	32
2.2. Практика реорганизации промышленных территорий г. Волгограда .....	37
2.3. Экологический аспект в трансформации промышленных территорий г. Волгограда.....	46
<b><i>Глава 3. Реализация комплексной жилищной застройки на реконструируемых промышленных территориях г. Волгограда</i></b>	
3.1. Методические предложения по реконструкции промышленных территорий г. Волгограда.....	54
3.2. Проект комплексной жилищной застройки на реконструируемых промышленных территориях г. Волгограда.....	60
Заключение.....	70
Библиографический список .....	75
Глоссарий.....	79

## Введение

Общность черт размещения объектов промышленности в планировочной структуре крупного города, которые обусловлены единством социально-экономического развития, характерна большинству приречных городов Европейской части России. Предметное рассмотрение генеральных планов городов Поволжской части страны позволяет определить наличие значительных участков промышленной застройки на прибрежных территориях, своим протяженным фронтом закрывающих выходы к акватории селитебных районов. При этом для жизнедеятельности вообще и социально-экономического развития городов в частности прибрежные территории в силу объективных причин являются особо ценными участками в широком смысле этого слова – как в социально-экономическом, так и в экологическом, функциональном, рекреационном.

Захват ценных территорий промышленной застройкой был обусловлен в целом издержками бурного индустриального развития городов Европейской части страны в периоде с конца XIX в. по начало XX в., а также экстенсивной направленностью индустриализации в советский период. Поскольку очевидно, что многие промышленные производства в виде, предшествующем экономическим преобразованиям периода конца 1980-х – 1990-х гг., воссозданию не подлежат, назрела необходимость массовой трансформации (реконструкции), интенсификации использования и перепрофилирования производственных зон городов.

На промышленную долю рынка недвижимости г. Москвы и г. Санкт-Петербурга приходится до 30% от всей площади городской застройки. В г. Волгограде эта доля составляет не менее четверти. При этом общеевропейской нормой считается, что в крупных городах (с населением свыше 1 млн. чел.) заводы и фабрики должны занимать 1-5% территории, но никак не более этого показателя. Промышленные зоны г. Волгограда в общей протяженности занимают более 58% берегового фронта (более 35 км), перекрывая протяженными полосами выходы с жилых районов к берегу р. Волги. Из-за особенностей линейно-полосовой планировочной структуры здесь наиболее остро стоят вопросы, связанные с размещением промышленных объектов на ценных прибрежных территориях.

Объективно необходимость разработки в настоящее время научно обоснованных направлений реконструкции промышленных территорий крупного города, определяется, в первую очередь, пересмотром стратегий устойчивого развития мегаполиса – от промышленной направленности к полифункциональной и, связанным с этим, поиском резервов и направлений перспективного развития; социально-экономическим значением перехода на новую стратегию (не «индустриализация», а «реконструкция»).

В конце XX в. образовалась тенденция, характеризующаяся преимущественным тяготением многоквартирного жилья, имеющего индивидуальный и высококомфортный характер, к прибрежным зонам городов. Приречные территории крупных городов с высокой степенью урбанизации являются привлекательными для размещения большинства функций (промышленных, жилых, коммунально-складских, транспортных, рекреационных), что приводит к функциональной неоднородности. Сегодня г. Волгоград нуждается в реконструкции береговой застройки и продуманной стратегии использования своей прибрежной территории. Необходимость разработки подобного рода практических предложений, призванных обеспечить поступательное социально-экономическое развитие крупного города, продиктована их высокой востребованностью в текущих условиях постиндустриального общества.

Означенная нами объективная необходимость дальнейшей проработки теоретических и методических положений реконструкции промышленных территорий обусловила постановку цели и задач настоящей монографии. Ее цель состоит в определении научно обоснованных положений реконструкции объектов недвижимости (промышленных территорий) на ценных участках крупного города в условиях изменения социально-экономической и производственно-технологической структуры.

В качестве основных задач монографии были определены:

- анализ формирования существующей ситуации, современного состояния застройки предприятий как практических предпосылок реконструкции промышленных территорий;
- исследование практики трансформации промышленных территорий крупного города;
- определение методологических положений реконструкции земельных участков промышленных территорий крупного города, подлежащих отчуждению;

– разработка методических предложений по реконструкции промышленных территорий крупного города:

– рекомендации по реконструкции промышленных территорий на примере конкретного города.

Монография написана на примере промышленных территорий, относящихся к ценным участкам г. Волгограда.

Методической основой работы выступил комплексный подход, предполагающий рассмотрение объекта исследования как элемента единой структуры, что исключает возможность принятия ограниченных и некомплексных решений, и включающий: изучение научных трудов, литературных источников и источников периодической печати, анализ архивных документов, ретроспективный анализ освоения территории, экспериментальное проектирование, графический анализ.

Монография подготовлена творческим коллективом специалистов, который составляют сотрудники ФГБОУ ВПО «Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет» (ВолгГАСУ): Мавлютов Р.Р., кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов, бухгалтерского учета и аудита ВолгГАСУ – общая редакция, научная редакция, введение, гл. 1.1, 3.2, заключение; Лукьяница М.В., кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой финансов, бухгалтерского учета и аудита ВолгГАСУ – гл. 1.2, 2.2; Чижо Л.Н., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и управления проектами в строительстве ВолгГАСУ – гл. 2.1, 2.3, 3.1.

Ряд вопросов в рамках означенного научного направления разрабатывается с участием студентов ВолгГАСУ. Под руководством Мавлютова Р.Р. выполнены и успешно представлены научно-исследовательские работы: Львовой О.О. на «Конкурсе на лучшую научно-исследовательскую работы среди студентов ВолгГАСУ», приуроченном к 60-летию университета (июнь 2012 г., номинация «Экономика и финансы», диплом III степени); Ачба С.З. на II городской научно-практической конференции «Развитие экономики региона: взгляд в будущее» (декабрь 2012 г., диплом II степени). Означенные разработки Ачба С.З., состоящей в аспирантуре Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова, нашли свое продолжение в ее научно-исследовательской работе.

# **Глава 1.**

## **Теоретические основы трансформации промышленных территорий крупных городов**

### **1.1. Методологические аспекты трансформации промышленных территорий крупных городов**

Как правило, самыми доступными и привлекательными транспортными путями с древних времен являются реки, ввиду отсутствия необходимости создавать искусственные коммуникации. В связи с этим прибрежные города развивались быстрее остальных. История мирового градостроительства показывает, что на всем ее протяжении подавляющее большинство прибрежных городов обладало своим характерным обликом береговой территории. Решающую роль в этом играли застройка и ландшафтная организация прибрежной полосы, подчеркивающие своеобразие и специфику городов. В итоге каждая прибрежная территория получала свой характер: оборонительный, транспортный, ландшафтный, деловой, торговый и т.д.

Большинство городов, расположенных вдоль реки или моря, имеет береговые территории, обладающие максимальной динамикой освоения и наиболее заметной деградацией. По состоянию береговых территорий, имеющих высокий природный потенциал, можно судить о степени гуманизации городской среды, ее соответствии основным потребностям населения [26].

В течение длительного периода времени города формировались достаточно спонтанно, без научной и планировочной оптимизации производственных, селитебных рекреационных и буферных (зоны санитарной охраны) территорий. Особенно бурный территориальный рост городов наступил в пору активной урбанизации после Второй мировой войны, чему во многом способствовала массовая автомобилизация населения многих стран. В США этот процесс получил определение «расползания городов». В России наиболее известным примером подобного расширения городской территории является г. Москва, поглотившая своими кварталами многие села и их земли в пределах 107-километровой московской кольцевой

автомобильной дороги (МКАД) и продолжающая наступать на окраины Лосиноостровского национального природного парка, Битцевского лесопарка и иных зеленых пока территорий, пересекаемых МКАД.

На рисунке 1 отражена доля берегового фронта городов Поволжья, который занят промышленной застройкой.

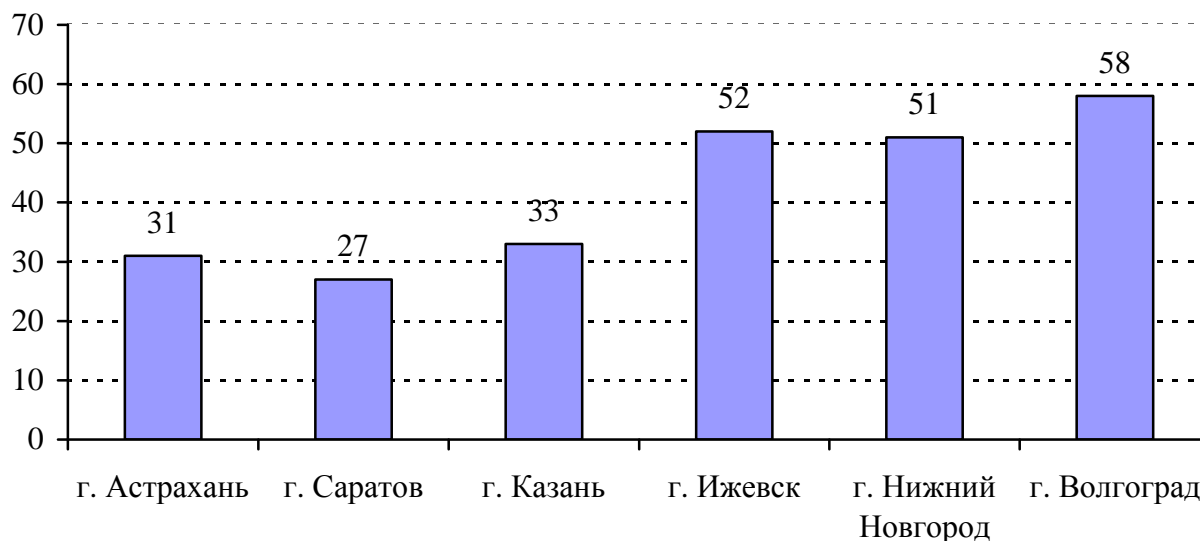


Рисунок 1. Протяженность берегового фронта крупных городов Поволжья, занятого промышленной застройкой (% общего берегового фронта) [36]

Комплекс экологических проблем присущ любой территории, где отмечается концентрация промышленных предприятий и населения. Наиболее ярко он проявляется в условиях города с характерной для него комбинацией достаточно надежных внутренних и внешних связей, потоков населения, ресурсов, энергии и информации, входящих в городскую черту и перераспределяющихся на территории города между отдельными компонентами городской природно-технической геосистем и населяющими город людьми.

Состав и напряженность экологических проблем велики и разнообразны в зависимости от следующих обстоятельств [12].

1. Масштаба города – его площади, состава и численности городского населения. Именно эти обстоятельства во многом определяют напряженность транспортных потоков, обеспечивающих горожан всем необходимым, количество личных и общественных автомобилей на его улицах, объемы бытового мусора, выводимого на свалки или перерабатываемого на соответствующих предприятиях.



2. Природных условий территории: особенностей климата, включая циркуляционные процессы в атмосфере наличие или отсутствие крупных водных объектов, лесных массивов внутри и по периферии города. По условиям рельефа многие города, (например г. Алма-Ата) оказываются расположенными в межгорных впадинах, расширениях речных долин (например, г. Красноярск в долине р. Енисей, г. Якутск в долине р. Лены), амфитеатрах, открытых в сторону моря (г. Ялта, г. Владивосток). Есть города, раскинувшиеся на равнинах (г. Санкт-Петербург, г. Новосибирск) или «на семи холмах», как например г. Москва, в ландшафте которого немалая роль принадлежит ледниковым образованиям. Есть города – «северяне», расположенные за полярным кругом и в экстремальных климатических условиях низких (г. Норильск, г. Якутск) и «южане» – высоких (г. Волгоград, г. Астрахань) температур воздуха. Эти природные обстоятельства расположения городов во многом определяют степень комфортности проживания горожан, энергетические затраты, необходимые для обеспечения необходимого уровня комфорта, условия водоснабжения и рекреации, темпы разубоживания и нейтрализации загрязнений, сбрасываемых в атмосферу и водные источники.

3. Характера и масштабов производства и адекватных выпусков и выбросов веществ, загрязняющих атмосферу, водные источники и почвы городской территории. По этим признакам могут быть выделены города промышленные, жизнь которых ориентирована на обслуживание промышленных предприятий, или транспортных узлов (к их числу наряду с прочими принадлежит г. Волгоград). Города административные, в которых сосредоточено управление какими-то территориями и, обычно, учебные заведения, а промышленное производство призвано лишь обеспечить трудоустройство и жизнь горожан, например Воронеж. Города, сочетающие в себе оба этих направления деятельности, обычно крупные промышленно-административные центры, как г. Санкт-Петербург, г. Красноярск, г. Новосибирск и многие другие с населением, обычно приближающимся к миллионному рубежу или переходящему его.

4. Особенности застройки – ее этажности, экспозиции в отношении стран света и главенствующих элементов рельефа. Наблюдаемая сейчас тенденция существенного увеличения этажности застройки в городах России, порой без учета степени надежности и тенденций изменения грунтов оснований фундаментов,

увеличения плотности населения, транспортных потоков и всей городской инфраструктуры может в перспективе вызвать дополнительно экологические трудности.

5. Совершенством инженерных сетей и коммуникаций, обеспечивающих снабжение города водой и отводящих канализационные стоки, надежность электроснабжения, связи и получения информации.

В условиях города, как нигде ярко проявляется техногенная нагрузка на в корне измененную природную среду и человека, ярко выступают противоречия между:

- планировочными подходами, требующими, в зависимости от многих внутренних и внешних факторов, достаточных рекреационных и буферных зон, в свою очередь растягивающих инженерные сети и коммуникации, увеличивающие общую площадь городской застройки;

- прагматичными техническими подходами к застройке со стороны государственных чиновников и проектировщиков, реализующих тенденцию всемерного территориального сближения производств и селитебных зон, сокращения за счет этого расходов на строительство и эксплуатацию трубопроводных, транспортных и энергетических и телефонных коммуникаций;

- многосторонними, и порой не всегда совпадающими потребностями горожан, необходимостью предусматривать возможность удовлетворения интересов различных социальных, этнических и религиозных групп городского населения;

- позициями строительных фирм, интересы которых во многом определяются транспортной доступностью строительных участков, близостью или отдаленностью существующих коммуникаций, а в условиях рыночной экономики, также стоимостью земли и возможностью ее приобретения;

- идеологической подоплекой планировочных решений городов «развитого социализма», должной подчеркнуть равные (по сути, равно неоптимальные) условия жизни в них различных слоев городского населения.

Решение многих проблем в обеспечении устойчивого развития города зависит от целенаправленного проведения мероприятий по регенерации промышленных территорий. Основными направлениями в регенерации таких зон является [11]:

1. Упорядочение, уплотнение, интенсификация застройки.

2. Освобождение от чужеродных элементов.

3. Функциональное насыщение недостающими функциями (центры культурно-бытового обслуживания, благоустройство, озеленение, создание дополнительных рекреаций).

Экологически вредные и устаревшие производства подлежат «вытеснению» за пределы города (с обязательным учетом социально-экономических и экологических последствий). Чтобы согласовать отвод земельного участка, местные органы самоуправления формируют специальную комиссию, которая рассматривает возможность предоставления (продажи) земельного участка с учетом сохранения существующих плодородных условий и охраны окружающей среды. Качественно выполненный анализ эффективного размещения возможно произвести по фактору затрат и объема производств, с помощью рейтинга факторов или метода центра тяжести.

В современных условиях поточного строительства возникает вопрос выбора места для новой застройки: максимально оптимальные и удобные по техническим показателям площадки оказываются занятыми размещенными на них исторически сложившимися промышленными производствами, многие из которых из-за старения становятся либо нерентабельными, либо не функционируют в должном объеме. Необходимо заметить, что подобная ситуация особенно четко прослеживается в городах, возникших как рабочие поселения при крупном промышленном производстве. Этому способствует целый ряд причин различного характера, а именно: исторически сложившаяся градостроительная структура, отсутствие системного подхода в процессе зонирования общей планировки города, его стремительный и порой хаотичный рост, когда происходит процесс перемешивания кардинально различных зон, например, селитебной и промышленной территорий.

Трансформация промышленных территорий дает возможность эффективно контролировать развитие пространственной среды, препятствует накоплению и росту необратимых, хаотичных процессов внутри самой городской системы. Своевременность анализа проистекающих данных процессов – залог гармоничности развития всех исторически сложившихся городских градостроительных комплексов. К сожалению, трансформация некоторых из них осложнена рядом проблем, носящих еще первородный характер.

Так, примеры разношерстной, нестройной застройки как бы усиливают необходимость ее проведения, как целенаправленной попытки использовать «неравномерность» планировочной сетки целых исторически сложившихся промышленных районов, или основания для создания структуры на более высоком масштабном уровне. Это дает возможность тем самым осмыслить структурную организацию города в новых условиях. Город необходимо преобразовывать в соответствии с требованием времени.

Территорию города необходимо рассматривать во взаимосвязи с окружающей средой, поскольку на процессы ее изменения (в том числе на трансформацию промышленных территорий) влияют следующие группы факторов [23]:

1. *Политические* – позиция органов местного самоуправления в отношении изменений территории, наличие градостроительной концепции или ее отсутствие, интересы крупных инвестиционных проектов, отношения собственности и т.д.

2. *Экологические* – состояние городской среды, потребности в улучшении качества жизни населения города.

3. *Технические* – состояние строительного комплекса муниципалитета, уровень развития его технологической базы и их доступность, функционально-эксплуатационные характеристики существующих зданий и сооружений и др.

4. *Экономические* – налогооблагаемая база, возможности бюджетов всех уровней управления, потенциальных инвесторов, в том числе и населения; производственный потенциал территории, наличие реализуемого стратегического плана развития города на перспективу или его отсутствие и др.

5. *Конъюнктурные* – состояние спроса и предложения, уровень цен на рынках недвижимого имущества, состояние земельного рынка города и т.п.

6. *Социальные* – сегрегация населения, наличие группы населения с доходами ниже прожиточного минимума, криминальная обстановка, удовлетворенность населения качеством городского пространства и т.д.

7. *Культурные* – уровень развития учреждений культурного обслуживания населения, уровень удовлетворенности населения данными услугами, наличие идей и заинтересованных групп по преобразованию городской среды, проведение международных событий.

Сущность городской градостроительной политики и выбор методов проведения трансформации промышленных территорий зависят от совокупности данных факторов в каждом муниципальном образовании.

Под *трансформацией промышленных территорий* понимается реконструкция промышленных зданий и сооружений с отдельными элементами реабилитации окружающего пространства, либо восстановление промышленных территорий с возможным изменением их функционального назначения.

Во многих городах дальнего зарубежья, таких как Лондон, Вена, Ганновер, Сан-Франциско (преимущественно в прошлом портово-промышленных городах), а теперь и в городах России (в своем недалеком прошлом городах-заводах) проблема «наслоений и наплыва» друг на друга зон с различным функциональным назначением решается путем вывода производства из центра города на окраины, в регламентированные промышленные образования. Подобное перемещение производства неразрывно связано с процессом реконструкции оставшихся на месте промышленных объектов при одновременной смене их функционального назначения.

Новые экономические и социальные условия выдвинули совершенно иные требования и к окружающему человека пространству – города вступили в фазу постиндустриального развития, где основными критериями благополучия выступают не столько развитая экономика и инфраструктурные возможности, сколько благоприятная экологическая ситуация, наличие активной социальной и культурной среды, доступ к современным информационным потокам и т.д.

Как показал исследователь П. Холл, на протяжении всей своей истории города развивались благодаря способности управлять инновациями: технологическими, организационными, производственными, интеллектуальными и культурными. В прошлом город мог развиваться только в одной из этих областей – примером может служить интеллектуальная сила древних Афин или технологический прорыв Манчестера в XIX в.

Однако, задачи, которые стоят перед современными городами, заключаются в том, чтобы заново определить стратегии развития, способные вдохновить в первую очередь горожан.

Тенденция обновления старых производственных территорий наметилась еще в 1950-1960 гг. в Европе и Америке, когда старые

промышленные зоны внутри городов, имеющие доступ к скоростным автомагистралям, вновь обрели свою привлекательность в связи с нехваткой свободных территорий в пригородах и наличием зданий и инфраструктуры в местах точечного девелопмента.

Изучив зарубежный опыт трансформации городских промышленных территорий, можно утверждать, что типичными предпосылками этих процессов выступают:

1) низкое качество функционирования производственных зданий и сооружений, вызванное неблагоприятными погодными условиями и длительным периодом эксплуатации;

2) нерациональное зонирование территорий, не обеспечивающее экологическую, санитарную и транспортную безопасность населения;

3) необходимость восстановления исторической ценности памятников архитектуры и старых городских кварталов;

4) переход на такой тип муниципальной политики (как во Франции), задачей которой является социальная интеграция и стимулирование инвестиционного процесса в качестве рычагов управления экономическим ростом;

5) добровольное желание горожан и инвесторов содействовать прогрессу городского развития;

6) смена конфигурации социальной картины города, изменение местного или регионального имиджа.

Целью территориальной трансформации промышленных районов городов является улучшение качества общегородского пространства, а, следовательно, повышение уровня жизни горожан. Суть данного действия заключается в максимально эффективном использовании возможностей данных территорий; обеспечении их устойчивого развития; повышении конкурентоспособности и развития социально-экономического потенциала. В конечном счете цель можно сформулировать

Таким образом, трансформация промышленных территорий крупных городов выступает определяющим фактором их социально-экономического развития.

В рамках монографии под *социально-экономическим развитием города* понимается центральная функция органов местного самоуправления, состоящая в качественном изменении социальной структуры и ее институтов, расширенном воспроизводстве и постепенных качественных и структурных положительных сдвигах экономики, производительных сил, факторов роста и развития,

образования, науки, культуры, уровня и качества жизни населения города.

Из зарубежной практики можно привести множество примеров успешной трансформации промышленных территорий – сложного многоаспектного комплекса мероприятий, который реализуется посредством выполнения конкретных проектов в определенных городских зонах.

Трансформация промышленных территорий может идти следующими путями [23]:

1. *Частичный вынос производств за пределы городской черты.* При этом на территории сохраняются безвредные производства и административно-бытовые учреждения, а на освободившихся территориях размещаются объекты деловой инфраструктуры, жилые комплексы и т.п. сооружения. Таким образом, сокращается размер промышленной территории, она благоустраивается, улучшается экологическая обстановка в районе.

2. *Полная модернизация существующего производства* – реконструкция зданий и сооружений, благоустройство территорий, более эффективное использование имеющихся площадей с учетом новейших технологических цепочек. Благодаря данным мероприятиям город не теряет налогоплательщика в лице предприятия, а, наоборот, «приобретает» более качественно организованную форму производства. Конечно же, данный путь относится к высокотехнологичным и экологически чистым производствам.

3. *Консервация территории* (в качестве музея, например), в случаях когда она имеет историческую ценность, а здания являются объектами архитектурного наследия. Здесь имеется в виду либо уникальное производство, которое может стать символом города, частью его имиджа, либо производство, которое способно выступать интересным объектом с точки зрения развития такого современного направления экономики, как промышленный туризм.

4. *Частичное или полное перепрофилирование территории.* Здесь возможен снос производственных зданий и сооружений, рекультивация земель и новое гражданское строительство.

Крайним случаем трансформации промышленных территорий является снос всех хозяйственных построек и новое строительство (чаще всего гражданское) с проведением мероприятий по благоустройству.

Ситуация полного перепрофилирования как путь трансформации промышленных территорий в рамках данной работы мы признаем реконструкцией. Под *реконструкцией промышленных территорий* в монографии понимается система мероприятий по выведению (ликвидации) промышленных предприятий за черту города с последующей застройкой образовавшихся лакунов объектами жилого или общественного назначения

В рамках гл. 2 и 3 монографии на примере г. Волгограда речь будет вестись именно о реконструкции промышленных территорий как об одном из путей их трансформации.

Основными факторами, влияющими на выбор стратегии менеджмента предприятий в виде переноса их за пределы больших городов, являются:

физическое и моральное устаревание технологического оборудования, пассивной части основных фондов;

высокая арендная плата за землю, усугубляющаяся неоправданно большими площадями промплощадок;

недостаток трудовых ресурсов; структурная перестройка промышленности в стране.

Чаще всего Западная Европы и Америка идут по последнему пути развития. В Германии, например, трансформация промышленных территорий проводится в рамках крупных градостроительных проектов развития отдельных федеральных земель. Так, на месте бывших промышленных ареалов и портовых территорий реки Шпреи (г. Берлин) были возведены жилые районы; на берегах о. Шпандау возник новый жилой район, занимающий площадь в 130 га (360 тыс. м<sup>2</sup> жилья с социальной инфраструктурой). Расположение жилого района на берегу озера и в 4 км от центра г. Берлина безусловно является главным фактором рентабельности строительства. Но, не смотря на то, что возведение жилых домов непосредственно на берегу могло принести инвесторам еще большую выгоду, принципиальным моментом был отказ от приватизации прибрежной полосы. Эта территория была представлена как зона общественного пользования, на которой расположены бульвары, сады, рекреационные площадки.

Конверсия бывших промышленных территорий представляет необычайный градостроительный интерес для большинства индустриальных городов. В ходе деиндустриализации освобождаются площади в существующих границах поселений, и, что



наиболее привлекательно для инвестиций, – в центральных районах городов. Эти площади могут использоваться для развития городской инфраструктуры, строительства жилья, совершенствования транспортной системы. Ключ к положительному эффекту от таких проектов лежит в их полифункциональности. Это означает отказ от огромных моноструктур в застройке, как, например, крупные торговые комплексы, однофункциональные общественные центры либо крупные селитебные образования без интегрированной в них инфраструктуры.

Наиболее востребованной частью программ по восстановлению индустриальных зон являются проекты преобразования старых неработающих заводов и фабрик в значимые для города объекты (музеи, картинные галереи, кинотеатры и т.д.).

Основным направлением трансформации промышленных зон за рубежом является техническое перевооружение промышленных объектов с последующим изменением своего функционального назначения (вплоть до прямо противоположного – жилого, культурного, общественно-делового). В основе любой трансформации лежит детально проработанная маркетинговая программа. Многие индустриальные города, пришедшие в упадок, смогли возродиться, грамотно используя маркетинговые инструменты развития. Так, город г. Эмшер-Парк (Германия) – некогда металлургический завод полного цикла, ставший неконкурентоспособным в середине 1990-х гг.; ныне – крупнейший в Европе музей световой рекламы. Город Эйзенштат – в 1970-1980-х гг. крупный угольный разрез открытого типа, а к 1990-м гг. – практически зона экологической катастрофы, в 2000-х гг. – крупнейшая в западной Европе площадка для проведения рок-концертов.

Вместе с тем, не все конструктивные элементы подлежат перепрофилированию и могут быть задействованы в «новом ключе». Так, например, железнодорожные пути бывших индустриальных зон, на первый взгляд являются элементом крайне нежелательным и, скорее всего, будут просто ликвидированы. Вместе с тем, даже подобные объекты могут стать объектом притяжения. Например, в г. Нью-Йорке был открыт парк на заброшенной железнодорожной ветке – эстакаде. Однако актуальность реабилитации территорий российских городов не вызывает сомнений, особенно это относится к промышленным территориям.

Во-первых, сложившаяся структура города «советского» типа лишь частично отвечает рыночным условиям, отличаясь низким качеством жилья и рекреационных зон, высокой долей промышленно-складских территорий в центре города, неблагоприятной транспортной ситуацией (уровень развития транспортной инфраструктуры не соответствует нагрузке и не поспевает за ростом автопарка в городе).

Во-вторых, процессы трансформации городских экономических функций, развитие новых технологий, рост доходов населения и изменение их потребностей выдвигают новые требования к качеству городской среды.

В-третьих, в стране сменился характер урбанизации – она перешла из фазы социалистической, государственно-обеспечиваемой, в ту фазу, где на первый план выходят экономические и социальные интересы частных субъектов экономики, свободно выбирающих место своего жилья и бизнеса.

Государственные капиталовложения в развитие городов и территорий сменились частными инвестициями, которые подчинены рыночным законам и рассчитаны на получение быстрого коммерческого эффекта. Промышленные предприятия и транспортная сеть городов – традиционно устойчивые структуры с градостроительной точки зрения. Однако сейчас они вынуждены становиться более динамичными и вживляться в общую городскую инфраструктуру, чтобы избежать постепенной деградации и упадка.

История становления многих российских городов начиналась с решений царей, по указу которых на новых территориях возводились заводы, города-крепости, перевалочные пункты и т.д. Период советской власти, установивший курс на индустриализацию страны, привел к крупномасштабному строительству заводов-гигантов, предприятиям выделялись лучшие земли в городах, что привело к росту промышленной застройки в центральных районах. В условиях конкурентного рынка данная концепция изжила себя и только тормозит городское развитие.

В советский период промышленные предприятия строились преимущественно на окраинах города, постепенно «обрастая» жилой территорией. Сегодня они оказались полностью окруженными жилой застройкой, имеющей свою разнообразную структуру, предметно-пространственную среду, которая не связана с промышленными зонами по архитектурно-художественному облику и уровню

благоустройства. В результате сегодня эти зоны существуют сами по себе.

В России идея вывода промышленных предприятий и перепрофилирования их территорий стала детально прорабатываться в 1980-е гг., когда Совет Министров СССР издал постановление, запрещающее строительство крупных промышленных предприятий в таких мегаполисах, как г. Москва, г. Ленинград, г. Свердловск, г. Казань, г. Красноярск. Предполагалось, что предприятия последовательно будут перемещать производственные мощности в средние и малые города, создавая в них филиалы своих производств.

Для промышленных центров распределение крупного производства означало, как результат, снижение выбросов промышленного производства в окружающую среду, оздоровление экологии и социальной атмосферы, освобождение территории под рекреационно-культурные зоны. Естественно, что из городов намечалось выведение не всех промзон и предприятий. Оставалось пищевое производство, жилищно-коммунальное хозяйство, другие инфраструктурные производства, необходимые для нормальной жизни горожан. Крупные города, обеспеченные развитой сбалансированной сетью промышленности средних городов, приобретали бы постиндустриальный характер, становясь научно-исследовательскими и образовательно-культурными центрами. В связи с распадом СССР процесс вывода промзон в прежнем, социальном смысле, прекратился.

В Советской России и отечественной литературе тех лет уделялось внимание обновлению морально и физически устаревших зданий и кварталов; реконструкции промышленных объектов; однако аспект этих знаний носил сугубо технический характер, что не отвечает реалиям современности, когда необходимо восстанавливать (трансформировать) целые зоны, одновременно учитывая социальные, экологические и экономические последствия данных преобразований.

Научные организации в то время занимались схемами упорядочения промышленной застройки; основные варианты обновления городской среды сводились к решению транспортных проблем, а также планировочных задач посредством расчленения крупных промышленных комплексов на более мелкие составные единицы, в результате чего город получал более открытую структуру. Однако данные предложения редко реализовывались на практике,

поскольку у городских властей отсутствовал механизм управления процессами территориальной трансформации.

Рыночная экономика и новая законодательная база предоставили органам местного самоуправления, бизнесу и жителям право самим распоряжаться вопросами городского переустройства. Сегодня редевелопмент промышленных территорий способен принести очевидные результаты как городу (изменение внешнего облика), так и предпринимателям, готовым вложить средства в бывшие заводы. В последнее десятилетие в стране появились первые результаты трансформации промышленных зон.

Однако подавляющее большинство российских городов все еще никак не реагирует на проблему рационального использования земельных участков с учетом их реабилитации, экологизации и эффективного планирования. Подобного рода вопросы трансформации промышленных территорий не подкреплены соответствующими политическими решениями и экономическими рычагами, а происходящие случаи рефункционализации в большинстве своем стихийны. Для планомерного воплощения данных концептуальных предложений в жизнь необходимо внедрение государственно-частного партнерства в разработку и реализацию специальных проектов; а удачные примеры и лучшие практики требуют детального изучения специалистами соответствующих комитетов администраций муниципалитетов.

Те витки развития, которые крупные европейские города проходили 30-40 лет назад, их российские последователи повторяют сейчас, поскольку до недавнего времени вопросам городского управления не находилось места в общественно-политической жизни страны в рамках системы государственного управления. Государственная территориальная политика сводится к региональной политике. Перспективами же развития городских сообществ в России являются децентрализация, развитие местного самоуправления, активная инвестиционная и маркетинговая политика. Подспорьем городским властям в реализации эффективной городской политики должны стать такие инструменты управления как изучение теоретической базы и методологических материалов, нормативно-правовой основы, обобщение лучших практик западноевропейского и американского опыта реновации пространств с целью экстраполяции их положительных результатов.

## 1.2. Российская урбанизация как способ освоения пространства

Урбанизация представляет собой процесс повышения роли города в развитии общества, основанный на промышленном росте, развитии культурных и политических функций города, углублении территориального разделения труда.

В России урбанизация в XX в. началась с низких отметок, проходила стремительно и с большим размахом. Результаты ее оцениваются противоречиво. Разброс мнений здесь велик: от подчеркивания крупных достижений и до отрицания права называть рост и развитие российских городов урбанизацией (по мнению критиков, это всего лишь индустриализация). Парадокс заключается в том, что оба этих полярных суждения не лишены оснований. Первая Всероссийская перепись населения 1897 г. зафиксировала на территории России (в современных границах РФ) 430 городов и 37 посадов. Доля городского населения составляла 15% общей численности населения страны. Сеть городов была крайне разрежена. Значительная их часть отличалась экономической хилостью [22].

Век спустя в России насчитывалось 1097 городов, то есть за столетие их число выросло более чем вдвое (таблица 1). Резко изменилась и урбанистическая структура (рисунок 2). Доля населения, проживающего в крупных городах, возросла в период с 1926 г. по 2001 г. с 48% до 70%.

Таблица 1. Рост числа городов в России в 1926-2001 гг.

Год	Количество городов	Численность населения, тыс. чел.
1926	520	14265,9
1959	877	52164,0
1989	1034	94516,2
2001	1097	94401,3

Одной из отличительных особенностей векового процесса урбанизации в России является характер обновления состава и сети городов. Он был кардинальным и чрезвычайно быстрым. Количественный рост явно опережал качественное развитие. Примерно 2/3 ныне существующих городов России образованы в течение XX в. Около 400 городов имеют городской стаж менее 40 лет. Вследствие непродолжительности существования в качестве

городов они еще не успели стать истинными городами ни по своей экономической базе, ни по качеству городской среды, ни по образу и качеству жизни населения.

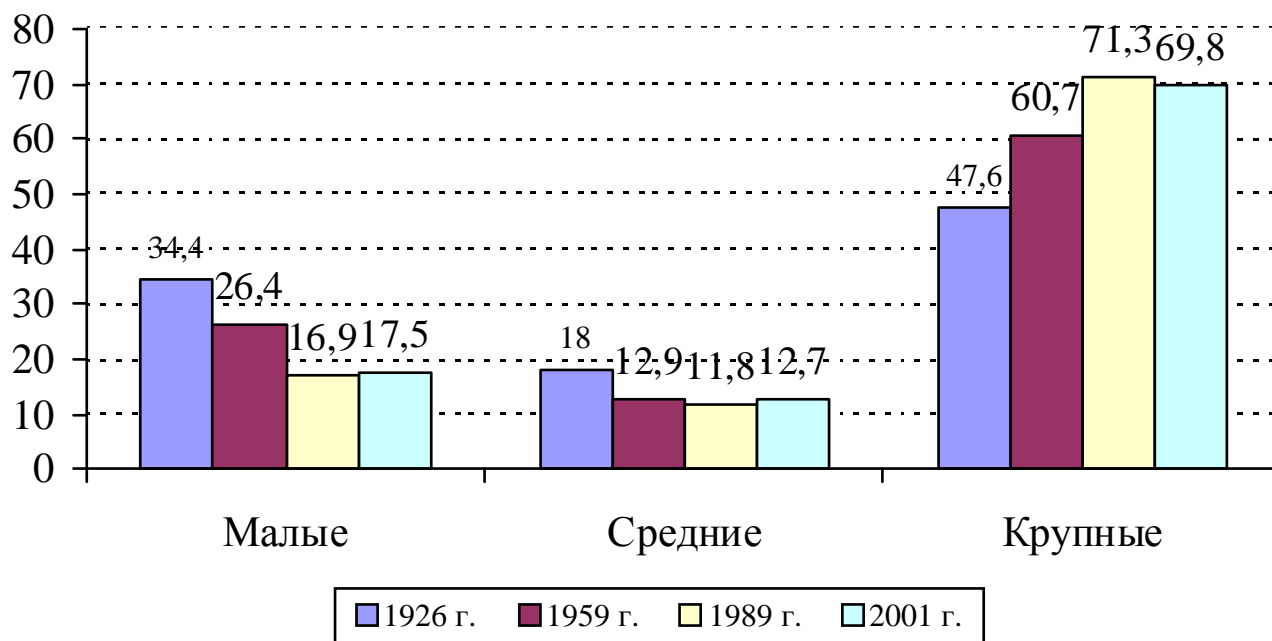


Рисунок 2. Доля населения России по категориям городов в 1926-2001 гг., %

Все бывшие губернские и областные центры за век расширили и укрепили свою экономическую базу, нарастили культурный потенциал, увеличили число жителей. В десятки раз выросли и уездные города с благоприятным экономико-географическим положением, однако значительная их часть не обладала достаточными предпосылками для развития. Поэтому была веская необходимость в создании новых городов – как для вовлечения в оборот новых природных ресурсов, так и для обустройства и территориальной организации страны.

За столетие возникли и совершенно новые типы городов – столицы автономных республик, центры фундаментальной и прикладной науки и др.

Принципиально новый тип города, появившийся в XX в., – это наукограды. Секретность деятельности, которой занимались наукограды, делала большинство из них «городами в шапке-невидимке»: о них не сообщалось в печати, их не показывали на картах. Административная закрытость части из них помогла сохранить высокое качество населения. В 1990-х гг. была образована некоммерческая организация Союз наукоградов, объединяющая, на

начало 2002 г., 70 центров. Среди них 46 - официальных городов, 6 - «номерных», 7 - Академгородков, 7 - пгт, 2 - города частично (Балашиха-1 и Правдинск в составе г. Балахны) и 4 - поселения, не имеющие городского статуса (Борок, Звездный, Орево, Реммаш). Большинство наукоградов строились на ровном месте, как новые города специального назначения (г. Обнинск, г. Зеленоград, г. Протвино, г. Пущино, г. Радужный, г. Новоуральск, г. Северск).

Урбанизация в России развивалась на волне индустриализации. Именно промышленность породила большую часть новых городов, в том числе значительное число монофункциональных центров. Промышленность заставляла молодые города расти стремительно, в результате чего получались города-акселераты, у которых рост опережал развитие; территория страны усеялась городами-«полуфабрикатами». Внедряясь в старые города, промышленность расширяла их экономическую базу, одновременно обеспечивала многофункциональность, но в то же время наделяла своего рода «промышленным флюсом». Получая значение приоритетной отрасли, промышленность подчас лишала ресурсов другие виды деятельности.

В ряде случаев возникшие на базе промышленности центры постепенно превращались из узкоспециализированных городов в многофункциональные. И в этом положительную роль играли именно предприятия промышленности, которые обрастали научными учреждениями, проектно-конструкторскими бюро, учебными заведениями. С их помощью создавались дома культуры, театры, музеи, библиотеки, поскольку развитие социальной сферы промышленного города финансировалось, как и жилищно-коммунальное строительство, через промышленные предприятия. Такой путь совершили г. Иваново, г. Липецк, г. Тольятти и др.

Тем не менее, усилий одной промышленности все же оказалось недостаточно для преодоления дефицита городов. Широко практиковалось преобразование в города сельских поселений, обычно начинавших выполнять некоторые городские функции.

Важнейшим итогом урбанизации явилось формирование больших городов – многофункциональных центров, фокусов социально-экономического пространства, точек роста. Собственно говоря, именно большие города, а не города вообще являются выразителями урбанизации, ее авангардом и ареной, зеркалом ее достижений (а также пороков).

Из 163 больших городов, отмеченных на 1.01.2001 г., 55 являются областными и краевыми центрами. Из них 36 выполняли аналогичные функции губернских и областных городов еще до революции, а 15 старых городов приобрели их после 1917 г., возглавив вновь образованные области, не повторявшие прежние губернии (г. Белгород, г. Брянск, г. Курган, г. Липецк и др.).

Большими городами являются 20 (за исключением г. Биробиджан – 78,4 тыс. чел., г. Горно-Алтайск – 52,7 тыс. чел.) из 22 (21 республика и одна автономная область) столиц национальных образований, не входящих в состав других субъектов РФ.

Среди 47 больших городов-новостроек советского времени преобладают города, в которых отчетливо первенствует промышленность. Чаще всего ее предприятия образуют своеобразный «специализированный комплекс» (металлургический в г. Магнитогорск, автомобилестроительный в г. Набережные Челны, химический в г. Дзержинск), дополненный другими отраслями и функциями. В группе больших городов, не являющихся административными центрами субъектов РФ, находятся представители разных функциональных типов, например порты г. Находка и г. Новороссийск, научно-производственные центры г. Обнинск и г. Северск, города-курорты Пятигорск, Кисловодск и Сочи, промышленные (г. Нижний Тагил, г. Воткинск, г. Глазов, г. Волгодонск) и промышленно-транспортные (г. Сызрань, г. Армавир, г. Мичуринск) центры.

Преобладающая часть больших городов, прежде всего крупных и крупнейших, обладает функциональным разнообразием, многосторонним потенциалом.

Обычно в их функциональной структуре складывается прогрессивный блок – сочетание науки, высшего образования, проектирования, опытных производств, а также культуры и искусства. Такое сочетание создает атмосферу творчества, что и делает большой город действительно двигателем прогресса. Сохранение уникального потенциала больших городов, его эффективное использование – важнейшая задача социально-экономической политики.

Силу больших городов, степень их воздействия на социально-экономическое развитие и территориальную организацию страны умножают городские агломерации, формирующиеся вокруг центров, населенность которых превышает 250 тыс. чел. К 1989 г. в городских



агломерациях сосредоточивалось примерно 44% населения страны. Логическая основа их существования и функционирования – эффект дополнительности, географического разделения труда и всемерного развития эффективных ближних связей.

Несмотря на специфические особенности российских городов, процесс российской урбанизации по своим фундаментальным чертам и основным стадиям сходен с процессом мировой урбанизации. Его чертами являются приоритетное развитие больших городов, формирование агломераций и наагломерационных форм расселения, возникновение линейно-узлового опорного каркаса расселения.

В XVII, XVIII, XIX вв. и в первые полтора десятилетия XX в. формирование сети городов особенно активно шло на периферии. Здесь учреждались опорные центры, обеспечивавшие закрепление новых территорий в составе Российского государства. Создание таких центров нередко превращалось в важную программу общегосударственного значения, как, например, строительство г. Санкт-Петербург.

В XX в. пространственные акценты сменились. И хотя в известной мере обустройство территории по ее периметру продолжалось (в европейской части России развитие г. Мурманск, г. Архангельск, г. Новороссийск, г. Сочи, создание г. Северодвинск, в азиатской части – основание г. Норильск, г. Находка, г. Комсомольск-на-Амуре, развитие г. Петропавловск-Камчатский, г. Благовещенск, г. Чита, г. Улан-Удэ, г. Хабаровск и г. Владивосток), рост и развитие центров в глубинных районах страны имели намного более весомые результаты. Это объяснялось и экономическими, и военно-стратегическими причинами. В настоящее время в 200-километровой приграничной полосе России, достаточно широкой по европейским меркам, размещается примерно 1/4 общего числа городов. По сравнению с большинством стран это очень незначительная доля, свидетельствующая о невысокой «приграничности» нашей страны.

Особенно выразительным явлением следует считать концентрацию крупнейших городов в регионе Поволжье-Урал. В этом срединном регионе, связавшем староосвоенные районы европейской части и районы более позднего и совсем недавнего освоения азиатской части России, размещается 1/4 российских больших городов и половина городов-миллионеров.

В результате сдвигов производительных сил на восток смягчилась сильно выраженная до революции асимметрия расселения

Запад-Восток. Освоение ресурсов Севера вызвало к жизни соответствующую природным условиям очаговую форму расселения, хотя издержки освоения Севера были очень велики.

На взаимосвязи двух сопряженных тенденций — центростремительной (развитие больших городов и городских агломераций) и линейностремительной (развитие магистралей и полимагистралей) складывается опорный каркас расселения.

Городам разных типов свойствен разный характер распределения по территории. Опорные города, каркасные узлы с сильно выраженными центральными функциями обнаруживают стремление к равномерности. Агломерационные же скопления городов на базеопорных центрах резко контрастируют с относительно равномерной и разреженной сетью городов — центральных мест в межагломерационных пространствах.

Таким образом, развитие концентрированных форм расселения (урбанистическая концентрация) объединяет две противоположные тенденции — к равномерному распределению по территории и к пространственной концентрации, дающей существенные экономические и социальные выгоды, что приводит к «равномерной неравномерности» (или «рассредоточенной концентрации») в расселении.

В начале постсоветского времени появились надежды, что процесс саморазвития городов и их систем получит новые импульсы и большую свободу. Однако новейшие тенденции в расселении пока эти надежды не оправдали, наоборот, они вызывают тревогу. Нарушается сама эволюция урбанизации и расселения, ее грозят смять новые катаклизмы. Поколеблена и географическая логика урбанизации. Наступил перелом в динамике численности городского и сельского населения — рост городского населения сменился его спадом. Численность сельского населения испытала подъем после длительного снижения. Заметную роль в этом сыграл административный фактор — преобразование множества поселков городского типа в сельские поселения. За 1989-2000 гг. в села преобразованы 304 поселка городского типа с общим числом жителей около 1,2 млн. чел., в результате чего численность сельского населения в России искусственно увеличилась примерно на 3%.

Общее число городов в России увеличилось, но в немалой степени за счет легализации закрытых административно-территориальных образований (ЗАТО), которые с 1995 г. включаются

в статистические справочники. Всего за последнее десятилетие XX в. появилось 50 новых городов, из них только 25 – новостройки. Сейчас образование новых городов – скорее проявление инерции процессов предшествующего периода. Как и в прошлом, продолжают возникать новые города на осваиваемых в Западной Сибири месторождениях нефти и газа (г. Губкинский), идет «вызревание» городов из сел – центральных мест (г. Михайловск), пристанционных и промышленных поселков (г. Курлово, г. Сертолово), «реабилитация» некогда лишенных своего статуса городов (г. Княгинино).

Сходит на нет и образование новых поселков городского типа, которые обычно и поставляли кандидатов в города. За 1989-2000 гг. появилось 75 таких поселков с общим населением 361,4 тысячи человек, причем 21 из них – ЗАТО.

Прежний приоритетный рост больших городов, постепенно замедлявшийся в 1980-е гг., сменился неустойчивой динамикой их людности, в целом рост прекратился. Если раньше большие города неуклонно перемещались вверх по иерархической лестнице, то сейчас они нередко переходят из высшей категории в более низкую. Несколько городов вообще выпали из числа больших: Анжеро-Судженск, Воркута, Жуковский, Кинешма, Кирово-Чепецк, Кузнецк, Ухта, Серов, Новошахтинск.

В особо тяжелое положение попали городские поселения Крайнего Севера, с которыми связано функционирование и развитие систем жизнеобеспечения северных районов. Упадок транспорта, почти полное прекращение геологоразведочных работ, свертывание сети метеорологических станций, резкое ухудшение снабжения продовольствием и топливом – все это разрушает территориальную организацию российских «северов».

Кризис сельской местности негативно сказывается на малых городах, подрывает их экономическую основу.

Произошло расслоение городов, отчетливо разделившихся на «фаворитов» и «неудачников».

Большинство городов с трудом адаптируется к изменившимся условиям и просто ждет перемен к лучшему. В особенно трудном положении оказались две многочисленные категории – районные *центры*, прежде всего глубинных территорий, удаленных от крупных центров и магистралей, упадок которых связан с развалом сельского хозяйства, и монофункциональные промышленные центры – текстильные, угольные, горнорудные. Такие города, во многих

случаях обязанные своим существованием одному предприятию, лишены свободы экономического маневра. Спад производства, а то и прекращение работы предприятия-кормильца, лишает работников зарплаты, а городской бюджет – налоговых поступлений. Существенная особенность российской урбанизации, выражающаяся в большом числе таких узкоспециализированных городов, не была принята во внимание реформаторами.

Конкуренция зарубежных курортов, конфликтная политическая ситуация на Кавказе, сократившиеся возможности значительной части российского населения отдыхать на курортах обусловили упадок российских городов-курортов. Резко упала численность приезжающих на отдых и лечение. Сократилось финансирование городской инфраструктуры, намечавшаяся генпланом реконструкция замерла.

Урбанизация в России застряла на агломерационном этапе. Агломерационные процессы затормозились и замерли на довольно низких отметках: доля спутников в общей численности населения крупных городских агломераций составляет примерно 30%. Это в два раза меньше, чем в метрополитенских ареалах США.

Надагломерационные формы расселения, наподобие мегалополисов, только-только начали формироваться и не достигли еще значительных размеров. Демографическая недостаточность в сочетании с экономическим спадом и социальным неблагополучием затрудняет формирование опорного каркаса расселения — его узлов и осей.

Урбанизация в России не завершена. Новые процессы переходного периода остановили ее на полдороге. По-прежнему Россия испытывает дефицит городов, особенно острый в восточных районах. И особенно не хватает больших городов, способных стать лидерами отраслевого и регионального развития.

Незавершенность урбанизации проявляется и на уровне основного каркаса расселения. В восточной части России существует только одна трансконтинентальная сквозная транспортная ось – Транссиб. Нелогично, что трехтысячекилометровая Байкало-Амурская магистраль (БАМ) завершается на побережье Тихого океана небольшими поселениями – городом Советская Гавань (с подчиненными поселками 31,7 тыс. жителей) и поселком городского типа Ванино (20,6 тыс. жителей). Между Читой и Благовещенском расстояние по железной дороге составляет 1911 км, и на нем нет ни

одного большого города. На трассе БАМ была запроектирована цепь городов – центров освоения природных ресурсов прилегающей территории – г. Звездный, г. Ургал, г. Чара и другие, но пока эти проекты остаются на бумаге. Можно ли себе представить, что между г. Москва и г. Челябинск (1919 км) нет ни одного большого города.

Города в нынешней России испытывают большие трудности, находятся в тисках острых проблем. Городское и сельское расселение подвержено негативным процессам – низкий уровень организации градообразующей базы большинства малых городов, разрыв пространства высокими транспортными тарифами, резкое сокращение объема высокотехнологичных производств, уход с Севера (кроме отдельных районов) не на основе оптимизации расселения и территориальной организации хозяйства, а в результате экономического обвала и дезорганизации системы жизнеобеспечения (нарушение «северного завоза»). Тревогу вызывает состояние крупных центров, призванных быть локомотивами, вытягивающими страну из кризиса. Сейчас инвестиционные потоки достаточно активно, но крайне выборочно формируют лишь некоторые части градообразующей базы (например, рыночную инфраструктуру). Но такие ее важнейшие элементы, как наука, высшее образование и культура, определяющие суть больших городов и обеспечивающие выполнение их исторической миссии новаторов и преобразователей, не получают необходимых для нормального функционирования средств.

Роль, которую предстоит сыграть городам, требует осознания их места и значения в жизни общества, в общественном прогрессе, в рационализации территориального устройства России. До сих пор такого осознания ни в обществе, ни во властных структурах не достигнуто.

При этом императивом становится понимание того, что естественным этапом урбанизации должен стать агломерационный путь развития. Городская агломерация это компактное скопление населенных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединённых в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными, трудовыми и культурно-бытовыми связями. Особое отличие агломераций состоит в маятниковых трудовых и культурно-бытовых поездках, что предполагает достаточное развитие в пределах агломерации различных видов пассажирского транспорта.

По оценкам ООН, количество горожан к 2050 г. вырастет в два раза и достигнет 6,4 млрд. человек. К 2015 г. прогнозируется формирование более 900 агломераций с численностью населения более 1 млн. человек.

Сегодня, в посткризисное время, проблематика городской агломерации приобретает особо приоритетное значение, что связано с проведением в России новой территориальной политики, предполагающей формирование регионов, конкурентоспособных в мировой хозяйственной системе. В процессе субурбанизации (а это мировая, а не только российская тенденция) и в свете необходимости диверсификации экономики требуется усилить внимание к задаче формирования агломераций при государственной поддержке.

Особенно это касается тех городов, где существует монопрофильная структура городского хозяйства и потому высоки риски в процессе дальнейшего развития. Моногородам необходима диверсификация. В то же время во многих городах невозможно ее осуществить (нет свободных земель, нет иного производства и т.п.). При агломерационном развитии эта диверсификация приобретает совершенно иные формы: сегодня агломерация – это объективный процесс развития регионов, обеспечивающий формирование экономических точек роста, равномерное развитие территорий и комплексное, более безопасное и эффективное развитие инфраструктуры для реализации главной цели социально-экономического развития, а именно: создание комфортных условий проживания и работы для населения и бизнеса.

### ***Основные выводы и результаты по Главе 1***

История мирового градостроительства показывает, что на всем ее протяжении подавляющее большинство прибрежных городов, ярким примером которых выступает г. Волгоград, обладало своим характерным обликом береговой территории. Решающую роль в этом играли застройка и ландшафтная организация прибрежной полосы, подчеркивающие своеобразие и специфику городов. Большинство городов, расположенных вдоль реки или моря, имеет береговые территории, обладающие максимальной динамикой освоения и наиболее заметной деградацией.

Длительное время города формировались достаточно спонтанно, без научной и планировочной оптимизации производственных, селитебных рекреационных и буферных (зоны санитарной охраны) территорий. Особенно бурный территориальный рост городов

наступил после Второй мировой войны, чему во многом способствовала массовая автомобилизация населения многих стран. Решение многих проблем в обеспечении устойчивого развития города зависит от целенаправленного проведения мероприятий по регенерации, реконструкции промышленных территорий.

Под *реконструкцией промышленных территорий* понимается система мероприятий по выведению (ликвидации) промышленных предприятий за черту города с последующей застройкой образовавшихся лакун объектами жилого или общественного назначения

Одной из тенденций развития современного постиндустриального общества является усиление процессов регенерации, реконструкции депрессивных производственных зон на основе санации, перепрофилирования с развитием общественных центров, жилья, природных парков, а также новых форм организации производств – техно- и бизнеспарков, использующих современные и экологически безопасные технологии. Реконструкция промышленных территорий крупных городов становится непременным условием его социально-экономического развития.

В России урбанизация в период XX в. началась с низких отметок, проходила стремительно и с большим размахом. Результаты ее оцениваются противоречиво. Разброс мнений велик: от подчеркивания крупных достижений и до отрицания права называть рост и развитие российских городов урбанизацией (по мнению критиков, это всего лишь индустриализация). В начале XX в. в России насчитывалось 1097 городов, то есть за столетие их число выросло более чем вдвое. Одновременно резко изменилась и урбанистическая структура: доля населения, проживающего в крупных городах, возросла в период с 1926 г. по 2001 г. с 48% до 70%. При этом императивом становится понимание того, что естественным этапом урбанизации должен стать агломерационный путь развития.

## **Глава 2.**

# **Трансформация промышленных территорий г. Волгограда**

### **2.1. Исследование пространственного развития г. Волгограда**

Генеральные планы городов России советского периода разрабатывались на основе перспективных планов развития народного хозяйства, схем размещения производительных сил по экономическим районам. Функциональные, технические и эстетические требования, предъявляемые к застройке городов, в том числе и к прибрежным территориям должны были определяться на основе социального и научно-технического прогресса. В дальнейшем развитие города с его освоением прибрежных территорий строилось на принципах благоприятных условий труда.

В 1990-е гг. градостроительная ситуация в корне изменилась, началось сокращение промышленного производства и закрытие ряда градообразующих предприятий. Возникла необходимость в разработке новых генеральных планов, которые учитывали бы тенденции развития прибрежных зон, обусловленных современными социально-экономическими условиями, сложившимися за последние десятилетия.

Срок действия предыдущего генерального плана г. Волгограда, разработанного институтом «Гипрогор», истек в 1984 г. На этот вызов времени руководство г. Волгограда ответило в 2007 г. принятием Генерального плана г. Волгограда. Последний был утвержден решением Волгоградской городской думы от 29.06.2007 г. №47/1112<sup>1</sup>.

На промышленную долю рынка недвижимости г. Москвы и г. Санкт-Петербурга приходится до 30% от всей площади городской застройки. В г. Волгограде, эта доля – не менее 25%. При этом общеевропейской нормой считается, что в крупных городах (с населением свыше 1 млн. чел.) заводы и фабрики должны

---

<sup>1</sup> Решение Волгоградской городской думы «О принятии Генерального плана Волгограда» от 29.06.2007 г. № 47/1112.



занимать 1-5% территории, но никак не более этого показателя.

Нами проведено исследование пространственного развития г. Волгограда в целях определения проблемных планировочных ситуаций.

В развитии г. Волгограда выделяются шесть этапов:

1) первый этап – конец XVI в. – вторая половина XVIII в.. Существование г. Царицына как пограничной крепости на юге русского государства;

2) второй этап – конец XVIII в. – середина XIX в. С 1798 г. город Царицын – уездный город Саратовской губернии;

3) третий этап – середина XIX г. – 1917 г. Быстрое превращение г. Царицына в крупный транспортный, торговый и промышленный центр общероссийского значения, агломерационное развитие промышленно-селитебных районов вдоль побережья р. Волги и формирование комплекса застройки, свойственной для крупного купеческого города, в его центральной части;

4) четвертый этап – начало 1920-х гг. – 1943 г. Развитие г. Сталинграда как одного из крупнейших центров России. В 1935 г. начата разработка нового Генерального плана, законченного в 1939г.;

5) пятый этап – 1944 г. – середина 1960-х гг. Послевоенный восстановительно-реконструкционный этап с приобретением черт уникального города – памятника Победы в Великой Отечественной войне, характеризующийся стремлением использовать современные достижения градостроительной теории и практики;

б) шестой этап – середина 1960-х гг. до конца XX в. Развитие г. Волгограда как одного из крупнейших городов юга России и Поволжья. Дальнейшее развитие г. Волгограда осуществлялось по Генеральному плану 1962 г.: планировочная структура продолжала растягиваться вдоль р. Волги. Только к середине 1970-х гг. в связи с тем, что южное и северное направления территориального роста оказались исчерпанными, возник ряд районов в западной части Волгограда.

В таблице 2 отражен анализ исторического развития г.Волгограда. Согласно анализу, городу характерно интенсивное развитие промышленности в прибрежной зоне в послевоенный период с одновременным строительством среднеэтажных жилых и промышленных объектов с локальными образованиями открытых прибрежных пространств, используемых для отдыха населения.

Таблица 2. Анализ исторического развития г. Волгограда [23]

Дата освоения города и его прибрежной зоны	Царицын был основан на правом берегу р. Волги в XVI в. на волжском острове с татарским названием Сары-Чин
Основные этапы развития	Период до и после Великой отечественной войны
Характеристика и время основных этапов освоения прибрежной зоны	В XVI в. первоначально город носил линейный трехчастный план с крепостью между двумя посадами вдоль волжского берега
	В 1930-х гг. индустриализация вызвала интенсивное строительство. Исходная схема планировки города образована тремя жилыми районами между производственными зонами
	Волгоград протянулся лентой по правому берегу р. Волги. Центральные районы, прилегающие к реке, были застроены монументальными зданиями средней этажности, выдержанными в неоклассическом стиле
Характер промышленного развития города	Интенсивное развитие промышленности в прибрежной зоне в послевоенный период
Характер развития прибрежных зон	Строительство среднеэтажных жилых и промышленных объектов с локальными образованиями открытых прибрежных пространств, используемых для отдыха населения

Ключевыми проблемами пространственного развития г.Волгограда является<sup>2</sup>:

- 1) исторически сложившееся размещение промышленно-коммунальных зон, занимающих значительную часть береговой полосы и затрудняющих выход к р. Волге;
- 2) значительная площадь производственных и коммунальных зон, недостаточно эффективное использование имеющихся производственных территорий;
- 3) недостаточный уровень развития транспортной сети;
- 4) низкий уровень транспортного и социального обслуживания периферийных районов;
- 5) размещение значительного количества жилого фонда на территориях со сложной экологической ситуацией;
- 6) недостаточное развитие социальной инфраструктуры в новых жилых районах Волгограда и в исторических малоэтажных районах;

<sup>2</sup> См.: Стратегический план устойчивого развития Волгограда до 2025 года. Глава 1.

7) значительное количество жилого фонда, требующего модернизации;

8) сложное экологическое состояние малых городских водотоков, балок и оврагов Волгограда.

Можно выделить следующие слабые стороны пространственного развития г. Волгограда [23]:

1) территория г. Волгограда отличается неоднородными инженерно-строительными условиями:

а) территории, благоприятные для строительства, составляют 40-45% территории Волгограда (без учета левобережной части);

б) территории, ограниченно благоприятные для строительства, составляют около 30% территории Волгограда;

в) территории, неблагоприятные для строительства, составляют около 20% территории г. Волгограда;

г) остальная территория г. Волгограда не подлежит застройке (месторождения полезных ископаемых, месторождения подземных вод);

2) на территории Волгограда в значительной степени развиты неблагоприятные инженерно-геологические и природно-техногенные условия, влияющие на ведение градостроительной деятельности:

а) затопление паводковыми водами 1% обеспеченности;

б) образование оврагов и оползней;

в) близкое залегание грунтовых вод;

г) склоновая эрозия, смещение грунта, подтопление фундаментов зданий и сооружений и др.

Исторический анализ функционирования береговой зоны г. Волгограда выявляет схему ее развития [23]:

– в период 1930-х гг. территории преимущественно развиваются как коммунально-складская зона города;

– в период до 1980-х гг. территории используются под размещение жилых, рекреационных, промышленных объектов;

– в настоящее время наблюдается интеграция функций при сокращении доли промышленного производства и увеличении роста жилой, общественной и рекреационной функции.

Несмотря на то, что процесс использования территорий бывших промышленных предприятий под жилую и коммерческую застройку еще планируется, примеры такого редевелопмента уже существуют. В 2007 г. был утвержден Стратегический план устойчивого развития Волгограда до 2025 года, согласно которому планируется принять все

меры для выноса предприятий за пределы города.

Основные позиции:

1) сократить производственные территории и раскрыть город на главную природно-планировочную ось – р. Волгу;

2) заместить ряд производственных территорий и фондов на коммерческо-деловые, обслуживающие объекты, жилые и рекреационные зоны – организация линейной обслуживающе-деловой зоны вдоль проспекта им. В.И. Ленина за счет территорий промузлов Волгоградского тракторного завода, ЗАО «Волгоградский металлургический завод “Красный Октябрь”», ФГУП «Баррикады» и других, организовать новый жилой района и общественно-деловую зону на территории бывшей Ельшанской промзоны и др.

## 2.2. Практика реорганизации промышленных территорий г. Волгограда

Одним из направлений стратегии градостроительного развития г. Волгограда<sup>3</sup> является реорганизация промышленных территорий Волгограда, предусматривающая разработку общей стратегии реорганизации производственных территорий г. Волгограда, которая определяется необходимостью реорганизации производственного комплекса Волгограда в современных условиях постиндустриального периода развития мировой экономики, необходимостью качественного улучшения условий проживания населения г. Волгограда в связи со сложными экологическими условиями г. Волгограда, необходимостью совершенствования планировочной структуры территории Волгограда, в особенности в зонах непосредственной близости производственных территорий Волгограда и селитебных зон.

Выделенные системные регуляторы процесса реконструкции промышленных территорий можно представить в виде схемы, которая отражена на рисунке 3. Уже сейчас мы можем наблюдать некоторые факты, приближающие реальное состояние г. Волгограда к положениям генплана.

Швейная фабрика «Виктория», ранее располагавшаяся в Центральном районе вблизи вокзала, сейчас уже перенесена в Советский район на площади производственного комплекса чулочно-трикотажной фабрики «Аора».

Здание фабрики довоенной постройки не предполагалось изначально к эксплуатации как швейное предприятие. К тому же нахождение его в центре города, застроенном жилыми домами, ограничивало предприятие в развитии. Транспортные пути также весьма ограничены. Модернизация предприятия была совершенно невозможна ввиду износа самого здания, его малой площади, технических характеристик, небольших окон. Все эти факторы ухудшали условия труда. Поэтому было принято решение перенести производство на предприятие «Аора», которое изначально строилось как предприятие легкой промышленности. Это не территория промзоны, рядом также находится жилая застройка.

---

<sup>3</sup> См.: Стратегический план устойчивого развития Волгограда до 2025 года. Глава 2.



Рисунок 3. Системные регуляторы комплексной реконструкции промышленных территорий

Согласно проекту освоения и развития территории поймы реки Царица, здание фабрики «Конфил» должно быть снесено. Однако, как говорят эксперты, до строительства каких-либо объектов еще очень далеко. У фабрики есть собственники и потребуется еще некоторое

время, чтобы стороны пришли к соглашению.

Ватная и картонажная фабрики находятся в весьма примечательном месте. Картонажная фабрика очень маленькое предприятие и его переносить нецелесообразно, поскольку оно не мешает жилой застройке. За ватной же фабрикой раньше находился комплекс городских кладбищ: инноверческое, православное, иудейское. Эта территория могла бы стать парковой зоной, как в большинстве европейских стран.

В г. Волгограде не так давно работал завод медицинского оборудования, который сейчас продан под снос и комплексную жилую застройку.



Рисунок 4. Приоритетные направления управления развитием промышленных территорий

Гораздо проблематичнее реконструировать промышленную зону в жилой квартал. В центре города жилье очень специфическое. Пригодно в основном только для творческих людей, кондоминиумов. Обычное население все же должно жить в пригородах, как это делается во всех крупных городах мира. Психология человека так устроена, что ему нужно быть ближе к природе.

Поэтому на месте завода медоборудования уместнее будет разместить конгресс-центр, которого в г. Волгограде нет. Из-за его отсутствия нет возможности проводить массовые деловые мероприятия, выставки, форумы. Необходимо построить здание, в котором делегаты могли бы останавливаться, собираться на

обсуждения и проводить досуг, как это делается в Казани, Краснодаре, Сочи.

Завод «Пивовар» и бывший «Помидорпром» расположены в исторически сложившейся промышленной зоне. По макаронной фабрике на Тулака и бисквитной в Краснооктябрьском нужно рассуждать отдельно. Их вполне можно там оставить, если санитарная зона вокруг них не затрагивает жилую застройку.

Немаловажная ситуация сложилась на улице Бакинской в Центральном районе. Там расположены четыре предприятия: хлебозавод №6, маслосырбаза, маргариновый завод и ОАО «Волгомясомолторг». Маргариновый завод и маслосырбаза обанкротились. Сейчас их площади сданы в аренду. А их сосед – единственный в Волгограде завод по производству мороженого «Волгомясомолторг» – пока еще продолжает свою работу.

Между тем в генеральном плане города микрорайон на улице Бакинской обозначен как центр города, определенный под общественно-деловую и жилищную застройку.

Можно предположить, что как только найдется инвестор, ОАО «Волгомясомолторг» придется искать другое место для расположения своих мощностей. Однако предложений о переносе завода от властей города еще не поступило. Если собственники будут переносить производство самостоятельно, то потеряют рынок. Перенос работающего предприятия – это дорогостоящее мероприятие и завод вряд ли его осилит в условиях жесткой конкуренции, когда рентабельность молочного производства постоянно падает, происходит демпинг цен в связи с развитием ритейл-сетей. Помимо этого, просто переносить предприятие не имеет никакого смысла, необходимо модернизировать оборудование. А это дополнительные инвестиции, которые необходимо привлечь, в том числе и путем повышения привлекательности объекта будущей застройки для инвестора.

Если у города есть центр, который предполагается застраивать жилыми комплексами и офисами, то должна быть предусмотрена промышленная зона, специально предназначенная для размещения предприятий. К сожалению, сегодня ее создание требует колоссальных затрат и поэтому практически невозможно. Поскольку на протяжении всего города раскиданы крупные промышленные объекты. И основной повод для создания промзоны – общественная опасность производств.



Пожнадзор, Ростехнадзор, МЧС регулярно проводят проверки на соответствие производства законодательству. Приходится делать большое количество согласований, постоянно совершенствовать и разрабатывать новые проекты, снижающие общественную опасность и риски.

В г. Волгограде множество исторически сложившихся промышленных зон, которые создавались по мере застройки городской территории. В результате мы имеем крупные промышленные предприятия на подходах к р. Волге, где должна находиться рекреационная зона.

Эти данные подтверждают и архитекторы. Исторические промышленные зоны во многом утратили свое значение и требуют застройки другими объектами, о чем мы подробно остановились в положениях первой главы монографии.

Бакинская улица – это остатки нобелевского городка, который длился вплоть до метизного завода. Там были нефтебаки, промышленные объекты, об этом говорит и название улицы. Потом город стал этот участок обживать, началась экспансия жилого квартала. Поэтому оставшиеся сейчас там предприятия нужно либо убирать, либо применять к ним специальные средства защиты санитарных зон. Чтобы здесь образовалась общественно-деловая зона, город должен стимулировать перепрофилирование предприятий.

Будет ли застраиваться улица Бакинская, организовываться специальная зона для промышленных производств или нет – покажет время. Тем не менее, привлекательность данного участка нельзя не оценить. Параметры этого участка делают его весьма привлекательным для жилой застройки, есть все необходимые коммуникации и инфраструктура, экологическая обстановка также довольно благоприятна. Предложений вблизи р. Волги очень мало, что делает участок еще более интересным. Более того, сами городские власти заинтересованы в реализации генерального плана и в выносе опасных производств из центра города, где вместо них должны появляться современные жилые кварталы, снабженные соответствующей инфраструктурой: школами, новыми поликлиниками, детскими садами. Это неизбежное явление, и главный тренд на ближайшие годы – вывод промышленных предприятий за город с последующей продажей освобождающихся территорий под комплексную застройку. В центре города не должно

быть никакого производства.

Законодательство и город создают условия для застройки территории в соответствии с генпланом. Тем не менее, если градостроительный план предусматривает развитие территории на Бакинской под офисную и жилую застройку, это не означает, что земельный участок уже продан или у потенциальных инвесторов есть конкретный проект. Недавно был куплен консервный завод. На его месте возведут жилой район. Так произошло, потому что совпали условия: завод разорился, место, которое он занимает, привлекательно для инвестиций, а согласно генплану на нем не должно быть промышленного производства. Та же ситуация произошла и с заводом медоборудования.

В генеральном плане предусмотрена «рационализация использования уже имеющихся земель». Все резервы для этого есть. Необходимо закончить застройку Спартановки, центра – без заводов и с выходом на р. Волгу. Надо развивать, а не расширять имеющиеся ресурсы. Однако реальность такова, что у области и города нет таких денег, которых хватит на перенос «Красного октября» или какого-либо другого предприятия. И найти инвестора, который сначала построит завод, перенесет туда уже имеющееся производство, а затем будет развивать освободившийся земельный участок в соответствии с генпланом, крайне тяжело. Нужны слишком большие деньги.

Но процесс идет. Многие предприятия репрофилируются, продаются. Но, к сожалению, таких примеров мало. Завод тракторных деталей и нормалей давно не приносит прибыли. По хорошему его надо продать и строить на его месте стадион, например. Но владельцы, видимо, ждут, когда подрастет цена за участок. Сейчас площади завода сдаются в аренду под магазины, бары и склады. А это центр города. Место рядом с главной высотой России.

Организация промзон – тенденция, безусловно, положительная по своей сути. Однако и тут есть один подводный камень. К промышленным предприятиям нужно подходить крайне избирательно. Это значит, что нужно оценивать производство по нескольким параметрам: является ли оно общественно опасным, сколько рабочих мест оно предоставляет, какими показателями эффективности характеризуется.

Методика основана на сравнительном анализе показателей эффективности использования организациями земельных участков

путем сопоставления со средними показателями по одному виду экономической деятельности. На основе предлагаемой методики рассчитываются коэффициенты регулирования, учитывающие эффективность разрешенного использования земельных участков. Разработаны частные показатели оценки эффективности использования земельных участков промышленного назначения: налоговая нагрузка, рентабельность продаж, производительность труда, инновационная активность и другие.

Надо отметить, что в городе есть резерв для жилой застройки и без занятия промышленных территорий. Наиболее крупные районы нового массового жилищного строительства:

- 1) Тракторозаводский район – п. Селезнев Бугор, п. ГЭС;
- 2) Советский район – п. Западный, п. Ельшанка;
- 3) Кировский район – п. Развилка;
- 4) Красноармейский район – п. Татьяна;
- 5) Дзержинский район – жилой массив «Семь Ветров».

В условиях реконструкции:

- 1) Краснооктябрьский район – п. Metallургов;
- 2) Ворошиловский район – п. Волгоград-II;
- 3) Советский район – п. Нижняя Ельшанка;
- 4) Кировский район – п. Развилка – п. Бекетовка;
- 5) Красноармейский район – Зakanальная часть;
- 6) Дзержинский район – п. Ангарский, Разгуляевка.

Для большинства покупателей квартир, особенно в сегменте элитного жилья, небезразлична история места, где будет построен дом. Опять же, промышленные зоны имеют малую степень озеленения, а потому перед застройщиками встает острая проблема рекультивации загрязненных земель. Часто перед тем, как начинать жилое строительство, необходимо снятие верхнего слоя загрязненного промышленными отходами грунта. Это касается в основном производств, имевших дело с реагентами и прочими химическими и ядовитыми веществами, которые за время существования завода слишком плотно въелись в окружающую среду. Если речь идет о хлебозаводе или кондитерской фабрике, то снятие небольшого верхнего слоя грунта уже почти гарантирует экологическую безопасность дома. Но если, к примеру, завод с вредными технологиями простоял на территории лет 40-50, а то и более, то почва там загрязнена настолько, что дом придется строить фактически в очень глубокой яме, пусть и засыпанной. К тому же, не

исключено, что для полной очистки среды и почвы необходимо, чтобы участок простоял пустым несколько лет, на что готовы идти далеко не все девелоперы и застройщики.

Что же касается правового обеспечения реструктуризации промышленных земель, то изъятие земельных участков это исключительное явление, которое на практике случается крайне редко. Если бы 20 лет назад заложили такую возможность, то сейчас всё было бы по-другому. Но город не может использовать потенциал земельных участков, находящихся в собственности или в аренде. Это ресурс частных правообладателей, имеющих строительные, инвестиционные или другие намерения.

Ограничения использования земель промышленного назначения предприятий скорее всего должно определять не земельное, а градостроительное законодательство. Поэтому город зарезервировал 7,6 тыс. га для промышленных зон, которые не должны использоваться в иных целях. В этом смысл экономического регулирования развития городских территорий.

Только тогда, когда будут разработаны дополнения к стратегии развития г. Волгограда, в которой будет учтено, что город нуждается в определенном количестве заводов и фабрик определенных отраслей экономики, которые должны быть расположены в определенных местах, будет возможно на законных основаниях принудить собственника участка к ведению деятельности на оговоренных условиях (с возможностью прибегнуть к репрофилированию), в противном случае будет инициирована процедура принудительного отчуждения земельного участка. Но даже в этом случае возникнет масса проблем с порядком его дальнейшей реализации.

Во-первых, это достаточно длительный процесс: для принятия соответствующей нормативной базы уйдёт как минимум 5-7 лет, а сколько времени потребуется для рассмотрения судебных исков по конкретным объектам, даже представить трудно. Во-вторых, изъятие это затратный процесс, связанный с компенсационными процедурами и бюджетными затратами, значит, расходы на эти нужды придётся заранее закладывать в бюджет. В-третьих, Правительству г. Волгограда нужно будет разработать и узаконить механизм публичного предложения (перераспределения) освободившихся земельных участков. Вот и получается, что процедура размещения на конкретном земельном участке нужного г. Волгограду промышленного предприятия может занять до 10 лет. Таким образом,

теоретически принудительное изъятие земельных участков возможно, но эта процедура затратная, длительная и очень трудоёмкая в плане организации

Альтернативный путь – создание условий для взаимовыгодного сотрудничества правообладателей на участки и потенциальных инвесторов. При реконструкции промышленных территорий девелопер сталкивается с решением множества вопросов, требующих значительных временных и финансовых затрат. Это изменение функционального назначения участка, юридическое оформление нового градостроительного статуса площадки, подготовка плана комплексного развития территории (мастер-плана), инженерное, социальное и транспортное обеспечение проекта комплексного развития, и многое другое. Развитие крупных городских проектов нежизнеспособно без взаимодействия и сотрудничества областной, городской власти и бизнеса.

Промышленность Волгоградской области характеризуется следующим. Регион входит в число экономически самых развитых субъектов России. Ведущие отрасли промышленности области: машиностроение и металлообработка, топливная и нефтеперерабатывающая промышленность, химическая и нефтехимическая промышленность. Развита промышленность строительных материалов, черная и цветная металлургия, деревообработка. Только в г. Волгограде на данный момент функционирует свыше 150 промышленных предприятий.

Таким образом, ситуация, сложившаяся на территории подавляющего большинства крупных городов России и г. Волгограда такова, что концентрация промышленных объектов в среднем на порядок превышает максимально допустимый показатель, принятый в Европейском союзе. Это, объективно, обуславливает необходимость реконструкции промышленных территорий г.Волгограда.

### **2.3. Экологический аспект в трансформации промышленных территорий г. Волгограда**

Объективно, современные крупные города характеризуются наличием большого количества различных промышленных, коммунальных и иных предприятий, объектов инфраструктуры. Многие предприятия в ходе быстрого роста городов оказались расположенными в зоне жилой застройки. Типичен в этой связи пример г. Волгограда, в котором исторически сложившееся размещение промышленно-коммунальных зон занимает значительную часть береговой полосы и затрудняет выход к р. Волге.

Расползание городов на обширных пространствах порождает множество экологических проблем, важнейшие из которых являются следующие [31].

1. Сокращение сельскохозяйственных угодий, земли которых отторгаются районами городской застройки, рекреационными пригородными парками и лесными массивами, необходимыми для обеспечения отдыха населения и в качестве буферных зон, например зон санитарной охраны, призванных принять на себя и нейтрализовать какие-то загрязнения, поступающие в воздушную среду с производственных объектов, предприятий теплоэнергетики и транспортных артерий.

2. Интенсификация использования энергетических ресурсов, вплоть до их истощения за счет необходимости:

- освещения территории города;
- интенсивной эксплуатации транспортных средств;
- эксплуатации многих очистных сооружений и мусороперерабатывающих заводов.

3. Ухудшение состояния воздушной среды города сбросом загрязняющих веществ в атмосферу транспортом, производственными и теплоэнергетическими объектами, а также за счет повышенной запыленности атмосферы. Загрязнение, вызывающее, в сочетании с имеющейся естественной влажностью воздуха и солнечной радиацией, образование в теплое время года высокотоксичного фотохимического смога, а при низких отрицательных температурах воздуха морозного тумана, также весьма отрицательно влияющего на состояние верхних дыхательных путей и общего здоровья горожан.

4. Деградация водных ресурсов вследствие их изъятия для обеспечения нужд города и загрязнения водных объектов через воздушную среду, сбросом неочищенных и недоочищенных сточных вод в водные объекты.

5. Утрата и сокращение мест отдыха, а также зеленых массивов внутри и по периферии городов в которых осуществляется восстановление атмосферного кислорода, нейтрализация загрязнений, выпадающих из воздуха, а также снижение качества природной основы рекреационных зон и, соответственно, их реабилитирующей роли.

6. Возникновение и воздействие на организм человека электромагнитных полей и излучений, связанных с линиями высоковольтных электропередач, работой передающих радиостанций, радаров метеослужбы и других источников электромагнитного излучения.

7. Изменение микроклиматической обстановки, вызванное тем, что более теплый, в сравнении с пригородной зоной, но загрязненный воздух, формирующийся на городской территории, образует устойчивый вертикальный воздушный поток. В условиях г. Волгограда вертикальный ток воздуха, возникающий вследствие нагрева асфальтированной поверхности улиц и зданий, препятствует прохождению над городом влажных воздушных масс и тем самым создает дополнительные условия устойчивой засухи, препятствует естественной санации воздуха.

8. Осложнение геоэкологических условий развития города, эксплуатации жилых и промышленных зданий, сооружений и инженерных коммуникаций по причине активизации и появления новых, не свойственных данной местности, инженерно-геологических процессов.

9. Формирование антропогенных зооценозов (крысы, мыши, бродячие собаки и др.).

10. Осложнение санитарно-гигиенической и эпидемиологической обстановки вследствие концентрации людей и снижения иммунитета за счет постоянного преодоления городскими жителями бактериологических и химических загрязнений в воздухе, воде и отнюдь не всегда экологически чистых продуктах питания.

11. Возникновение и усиление социальной напряженности, являющейся естественным следствием нескольких традиционных и нетрадиционных причин:

- высокой концентрации населения, практически всегда неоднородного по своим социальным, этническим, религиозным или иным основаниям;

- противостоянием между: состоятельными жителями города и малоимущими гражданами, жаждавшими передела собственности насильственным путем, памятуя, как это произошло в революционные годы; постоянными горожанами и сельскими жителями, переселившимися в город, но не имевшими достаточно времени для адаптации к городским условиям жизни;

- массовое появление в городах беженцев из смежных и отдаленных государств, покинувших родные пределы из за националистических проявлений или иных причин опасности дальнейшего в них пребывания.

Анализ состояния городской среды Волгограда, произведенный на основе учета развития перечисленных выше тенденций показывает, что оно может быть оценено как «кризисное, предшествующее экологическим катастрофам». Все сказанное выше показывает, что урбанизация, как объективно существующий и продолжающийся уже многие века процесс, с одной стороны, обеспечивает городских жителей максимумом удобств и жизненных благ, но, с другой, существенно осложняет экологическую, социальную и, соответственно, демографическую ситуацию.

В атмосферу г. Волгограда выбрасывается более 200 ингредиентов загрязняющих веществ. Основными загрязнителями воздушного бассейна являются крупные промышленные предприятия электроэнергетики, черной и цветной металлургии, нефтепереработки, химии, стройматериалов и транспорт.

Динамика валовых выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от стационарных источников выглядит следующим образом: от 82,753 тыс. т в 2002 г. до 70,03 тыс. т в 2006 г., что составляет 21,86% от общего объема отходящих загрязняющих веществ. Сохраняется структура выбросов, среди них на первом месте – углеводороды, затем – окись углерода, далее почти в равных соотношениях распределяются твердые вещества, диоксид серы и окислы азота. Около 5% всего объема приходится на остальные загрязнители. Показатели загрязненности регионов Южного федерального округа, в состав которого входит г. Волгоград, по состоянию на 2011 г. приведены в таблице 3.



По 5 из 11 позиций Волгоградская область находится в числе 30 наиболее неблагоприятных регионов России.

Таблица 3. Загрязнение атмосферного воздуха регионов Южного федерального округа<sup>4</sup> [16]

Показатель	Астраханская область	Волгоградская область	Краснодарский край	Республика Адыгея	Республика Калмыкия	Ростовская область
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников всего, тыс. т, в т.ч.	131,519	178,248	161,341	4,242	3,571	153,957
	(34)	(26)	(27)	(79)	(81)	(30)
Твердых веществ	2,152	13,407	8,943	0,866	0,120	29,082
	(73)	(39)	(47)	(78)	(82)	(25)
Выбросы диоксида серы SO <sub>2</sub> , тыс. т	47,196	6,817	6,280	0,079	0,054	46,334
	(14)	(44)	(45)	(80)	(82)	(15)
Выбросы оксида углерода CO, тыс. т	58,545	75,404	35,064	0,908	1,184	21,128
	(22)	(18)	(29)	(81)	(80)	(41)
Выбросы оксидов азота NO <sub>x</sub> , тыс. т	5,335	26,199	19,042	0,266	0,425	28,586
	(64)	(21)	(33)	(81)	(79)	(19)
Выбросы углеводородов (без ЛОС), тыс. т	11,906	28,038	31,750	1,447	1,601	20,327
	(39)	(19)	(15)	(67)	(66)	(26)
Летучие органические вещества, тыс. т	4,974	24,641	55,242	0,634	0,119	6,938
	(37)	(15)	(9)	(71)	(77)	(28)
Выбросы от автотранспорта, тыс. т	114,3	239,6	487,0	35,2	28,5	418,7
	(41)	(17)	(3)	(75)	(76)	(5)
Количество автотранспортных средств, ед.	357	664 217	1 561	141099	82 790	1 278
	(37)	(23)	(4)	(72)	(74)	(6)
Доля выбросов автотранспортных средств в общем объеме выбросов, %	46,50	57,34	75,11	89,24	88,87	73,12
	(56)	(40)	(17)	(6)	(7)	(20)
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух на единицу площади, тыс. т/кв. км	0,0464	0,0370	0,0859	0,0506	0,0043	0,0567
	(32)	(42)	(12)	(29)	(76)	(24)
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух на душу населения, т/1 чел.	0,2422	0,1610	0,1227	0,0891	0,1119	0,1344
	(24)	(44)	(65)	(78)	(69)	(57)

<sup>4</sup> В скобках указано место субъекта по экологическому показателю в общем списке субъектов Российской Федерации

Продолжение таблицы 3

Показатель	Астраханская область	Волгоградская область	Краснодарский край	Республика Адыгея	Республика Калмыкия	Ростовская область
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух на единицу ВРП, тыс. т/млн. руб.	0,0015	0,0008	0,0005	0,0007	0,0013	0,0008
	(8)	(51)	(76)	(62)	(16)	(52)
Доля уловленных и обезвреженных от общего количества отходящих, %	8,80	53,00	80,10	50,00	3,20	85,10
	(75)	(48)	(24)	(55)	(77)	(13)
Общее количество субъектов хозяйственной и иной деятельности, осуществляющих выбросы в субъекте федерации, шт.	348	1535	2 020	68	500	1494
	(63)	(21)	(15)	(78)	(53)	(22)
Доля субъектов хозяйственной и иной деятельности, для которых установлены нормативы предельно допустимых выбросов, %	58,33	90,03	97,87	89,71	37,60	79,45
	(54)	(24)	(9)	(26)	(63)	(36)
Доля субъектов хозяйственной и иной деятельности, которые не превысили годовые нормативы выбросов, %	н/д	91,17	94,99	3,28	100,00	0,00
	н/д	(46)	(38)	(71)	(12)	(74)

Вызывает тревогу и состояние поверхностных и подземных вод г. Волгограда р. Волга является основным приемником сточных вод и одновременно единственным источником питьевого водоснабжения. Несмотря на то, что общий объем сброса хозяйственно-бытовых и промышленных сточных вод в последние годы находился примерно на уровне 150 млн. м<sup>3</sup>, улучшение качества воды не наблюдается. Только 4% сбрасываемых сточных вод можно классифицировать как нормативно-чистые, а около 18% поступает без очистки. В составе сточных вод поступает примерно 46-50 тыс. т загрязняющих веществ. Так, р. Волга сверхнормативно загрязнена нефтепродуктами, фенолами, солями тяжелых металлов (частично – в результате процессов трансграничного переноса загрязняющих веществ из промышленных центров, расположенных выше по течению р. Волги).

Напряженная обстановка в г. Волгограде сложилась и с загрязнением подземных вод. На территории города сложились два

крупных очага загрязнения подземных вод из 41, существующих на территории России.

Ситуация, сложившаяся в г. Волгограде с отходами производства и потребления, связана с устойчивым увеличением массы (объемов) отходов, поступающих в окружающую природную среду, и, как следствие указанной тенденции, аккумуляцией массы отходов как промышленных токсичных, так и бытовых. Динамика образования отходов представлена следующими показателями: от 2707,596 тыс. т в 2002 г. до 3367,312 тыс. т в 2006 г., из них от жилищного фонда собирается и вывозится около 60% всех отходов, 40% – от предприятий, учреждений и организаций. Ежегодно в Волгограде увеличение отходов на душу населения составляет 4-6%.

В г. Волгограде остро стоит проблема образования и ликвидации стихийных и несанкционированных свалок, которые, как правило, располагаются на склонах балок, оврагов, иных участках с понижением рельефа и высокой проницаемостью подстилающих грунтов, а также прямых выходах к водоемам, в частности к р. Волге, и в непосредственной близости от жилых массивов. Так, только в 2005 г. на территории г. Волгограда было выявлено около 200 таких свалок, на которых размещено более 50 тыс. т не классифицированных по составу отходов. Ориентировочная площадь стихийных свалок составляет около 95 га городских земель.

Среди региональных экологических проблем особое место занимает проблема сохранения качества городских земель, поскольку именно почвы фиксируют эмиссию загрязняющих веществ и их фактическое распределение в компонентах городской территории. Особенно актуальна эта проблема для г. Волгограда как крупного промышленного центра, 16% всей площади которого составляет общая площадь промышленных зон.

Более трети территории г. Волгограда (около 35%) характеризуется в различной степени опасным уровнем загрязнения. Более 30% земельных ресурсов территории г. Волгограда характеризуется в различной степени опасным уровнем содержания тяжелых металлов. Кроме того, в контролируемых почвах особо охраняемых территорий южной части г. Волгограда выявлено превышение предельно допустимого количества формальдегида (до 8,9 раза), в центральных и северных районах г. Волгограда – до 1,5 раза. В Красноармейском и Кировском районах г. Волгограда выявлено превышение водорастворимых фторидов в 1,75-,3 раза, на

территории Григоровой балки выявлено превышение содержания фенола в почве в 1,3 раза предельно допустимого количества.

При этом озелененность территории г. Волгограда меньше нормативной величины: на одного жителя площадь зеленых насаждений в среднем составляет 10,8 м<sup>2</sup> при норме 25,0 м<sup>2</sup>. Сегодня Волгоград потребляет кислорода больше, чем его производят городские зеленые насаждения.

Слабыми сторонами экологической ситуации г. Волгограда являются [4]:

1) сложная экологическая обстановка в г. Волгограде по всем направлениям (воздух, вода, почвы, озеленение, большое количество промышленных и бытовых отходов);

2) диспаритет экологических и экономических приоритетов в сфере природопользования и охраны окружающей среды;

3) высокая комплексная токсическая нагрузка на организм человека;

4) недоучет фактора экологического образования и воспитания в решении задач природопользования и охраны окружающей среды, низкий уровень экологической культуры населения.

Угрозами г. Волгограду, обусловленными его экологической ситуацией, являются:

1) высокая вероятность техногенных аварий, особенно на экологически «грязных» производствах;

2) высокая вероятность трансграничного переноса загрязняющих веществ по воздуху и воде;

3) неадекватность финансирования природоохранных программ.

Для г. Волгограда снижение загрязнения воздушной среды может быть достигнуто как за счет понижения количества выбросов отходящих газов и золы, так и более целесообразной планировки, и в частности:

– взаимного размещения селитебных зон и источников выброса в атмосферу с учетом преобладающего направления и силы ветра;

– организации зон санитарной охраны и так называемых буферных зон, расположенных между производственными комплексами, головными сооружениями ТЭЦ и жилыми городскими кварталами;

– выбора под застройку хорошо проветриваемых склонов, не подверженных процессам инверсии и кумуляции загрязнений воздушной среды.

### **Основные выводы и результаты по Главе 2**

Для современного города России все большую важность приобретает задача реконструкции и благоустройства бывших промзон и неосвоенных участков за счет создания компактных жилых районов. На карте города многие фабрики и заводы занимают ликвидные земельные участки, характеризующиеся большой площадью и расположенные в его центральных частях. Промышленные зоны г. Волгограда в общей протяженности занимают более 58% берегового фронта (более 35 км), перекрывая протяженными полосами выходы с жилых районов к берегу р. Волги. Из-за особенностей линейно-полосовой планировочной структуры здесь наиболее остро стоят вопросы, связанные с размещением промышленности на ценных прибрежных территориях.

Ситуация, сложившаяся на территории г. Волгоград такова, что концентрация промышленных объектов в среднем на порядок превышает максимально допустимый показатель, принятый в Европейском союзе.

Одним из направлений стратегии градостроительного развития г. Волгограда является реорганизация производственных территорий, предусматривающая разработку общей стратегии реорганизации производственных территорий города. Несмотря на то, что в г. Волгограде процесс использования территорий бывших промышленных предприятий под жилую и коммерческую застройку еще планируется, примеры такого редевелопмента уже существуют.

Многие предприятия в ходе быстрого роста г. Волгограда оказались расположенными в зоне жилой застройки. В городе исторически сложившееся размещение промышленно-коммунальных зон занимает значительную часть береговой полосы и затрудняет выход к р. Волге. Во многом именно этим обусловлена значительная загрязненность воздушного бассейна, поверхностных и подземных вод города.

## **Глава 3.**

# **Реализация комплексной жилищной застройки на реконструируемых промышленных территориях г. Волгограда**

### **3.1. Методические предложения по реконструкции промышленных территорий г. Волгограда**

Следует отметить, что важнейшими направлениями реконструкции промышленных территорий является разрешение проблем, отчетливо проявляющихся в условиях г. Волгограда:

1. *Экологических*: в прибрежной зоне размещены предприятия, в том числе металлургической, машиностроительной, химической отраслей, имеющих в своем составе производства I и II класса вредности по санитарной классификации.

2. *Структурно-производственных*: основу системы цепочки промышленных предприятий составляют морально устаревшие крупнейшие предприятия комплексного типа; регрессивное состояние основной массы промышленной застройки обусловлено хозяйственно-экономическим упадком производственной сферы.

3. *Функционально-планировочных*: сложная и запутанная планировочная структура, чересполосица участков различного функционального назначения, низкая плотность промышленной застройки и интенсивность освоения, несоответствие сложившейся организации контактно-стыковых зон интенсивности протекающих в них социальных процессов.

4. *Архитектурно-эстетических*: низкий эстетический уровень промышленной застройки, формирующей фронт соприкосновения с селитебной зоной, а также панораму города со стороны р. Волги.

Исследование, проведенное в рамках первой и второй главы, позволило систематизировать достоинства и недостатки производства реконструкции промышленных территорий крупных городов России.

*К числу достоинств производства реконструкции промышленных территорий крупных городов России отнесено:*

- повышение эффективности использования городских территорий;
- формирование предложения земельных участков, остро востребованных девелоперами крупнейших городов;
- создание условий для осуществления комплексной жилищной застройки в единой архитектурной стилистике, способствующей пресечению точечного строительства, нарушающего внешний облик города;
- формирование цивилизованной, удобной, экологически более чистой среды обитания;
- обеспечение будущего строительства инженерными мощностями, которые ранее высвободились.

*В число недостатков производства реконструкции промышленных территорий крупных городов России вошло:*

- затруднения в оценке отчуждаемого в процессе реконструкции промышленных территорий крупнейших городов земельного участка;
- возможная необходимость возмещения экологического ущерба, обусловленного спецификой деятельности промышленного предприятия, территория которого подлежит реконструкции;
- неопределенность размещения и изношенность инженерных сетей, которые остаются на территории после вывода с нее предприятия.

Наряду с этим разработаны методические рекомендации по обеспечению правового поля для справедливой оценки земельных участков, отчуждаемых в результате реконструкции промышленных территорий крупнейших городов:

1. Формирование программы действий Администрацией города по реформированию промышленных объектов в части учета генпланом положений по решению проблемы промышленных зон центра города.

2. Разработка алгоритма выведения промышленных предприятий за черту города, формализация условий застройки возникающих лакун, установление процедуры определения инвестора, определение условий для застройки освобождающихся территорий.

3. Мониторинг вопроса борьбы за «элитные» территории в части пресечения искусственного банкротства промышленных предприятий, давления на их руководство.

4. Подготовка промышленных предприятий к переезду на новые территории, учет интересов предприятий, оценка коммерческой эффективности перебазирования.

5. Разработка комплекса мероприятий по инженерной подготовке, экологической очистке реконструируемых промышленных территорий, подлежащих к застройке жильем и объектами социально-культурного и делового назначения.

В настоящее время Администрация г. Волгограда, при соответствующей законодательной проработке, обладает только такими рычагами принуждения промышленного предприятия к перебазированию, реформированию, ликвидации, как повышение ставок арендной платы за занимаемую территорию и используемые помещения (в случае аренды) и тарифов на используемые ресурсы – воду, тепло, энергию. При этом принимавшиеся ранее администрацией многочисленные решения о повышении ставок арендной платы, в случае неэффективного использования занимаемых земельных участков, или увеличении штрафных санкций за нарушение экологических нормативов не дали результатов в решении проблемы из-за отсутствия комплексного подхода к решению проблемы и необходимых нормативных документов, обеспечивающих реальную возможность применения санкций [35].

Жилищный фонд Волгоградской области составляет порядка 55 млн. м<sup>2</sup> общей площади. Свыше 80% жилищного фонда находится в собственности граждан. При этом 66% квартир расположено в многоквартирных домах. Обеспеченность жильем на душу населения по состоянию на 1.01.2010 г. составляет 21,3 м<sup>2</sup> (при среднем значении по Российской Федерации 22,4 м<sup>2</sup>).

Более 60% респондентов не удовлетворены своими жилищными условиями и хотели бы их улучшить. В основном население предпочитает для проживания многоквартирные дома, и около трети респондентов хотели бы иметь индивидуальный дом. В результате опроса были выявлены предпочтения населения по типу жилья в многоквартирных домах, так большая часть опрошенных предпочли бы для своей семьи улучшенное жилье, типовое же жилье пользуется у населения вдвое меньшим спросом, чем улучшенное [5].



К проблемам, оказывающим негативное воздействие на объемы строительства жилья, следует отнести:

1. Наличие административных барьеров.
2. Отсутствие подготовленных к застройке земельных участков.

Увеличение объемов жилищного строительства требует вовлечения в оборот новых земель, из пригородной зоны – как правило, земель сельскохозяйственного назначения, масса которых в свое время скупалась с целью спекулятивной перепродажи. Проблема усугубляется фактором инфраструктурной неразвитости малых городов и поселений.

Выход на освоение площадок в пригородной зоне порождает инфраструктурные проблемы – необходимо решать вопросы подведения к районам застройки магистральных инженерных сетей и автомобильных дорог, на что у органов местного самоуправления нет достаточных ресурсов. Если же решение этих вопросов перекладывать на самих застройщиков, то существенно возрастает себестоимость строящегося жилья, а, следовательно, серьезно снижается его доступность для населения.

3. Недоступность для большинства застройщиков кредитных ресурсов.

4. Сдерживание развития промышленности строительных материалов, связанное с имеющимся износом основных фондов.

5. Кадровая проблема в отрасли.

Строители в мегаполисах и городах-миллионниках, к числу которых относится г. Волгоград, сегодня все чаще сталкиваются с проблемами отсутствия свободных территорий для жилой застройки. Перспектив точечной жилищной застройки внутри таких населенных пунктов в России нет, в связи с чем необходимость переходить к комплексному строительству и освоению новых территорий становится очевидным фактом.

Кроме того, само государство также заинтересовано в практическом применении и использовании технологии комплексного подхода при решении жилищных проблем. Об этом свидетельствуют приоритетные направления работы Правительства в рамках национального проекта «Доступное и комфортное жилье – гражданам России»: ускорение работы по генеральному планированию территорий, развитие системы ипотечного кредитования, решение вопросов по подготовке кадров для сферы строительства и ЖКХ, развитие взаимодействия бизнеса и

государства в вопросах жилищного строительства. Только системное решение этих вопросов позволит решить жилищную проблему в России и сделать жилье доступным для различных слоев населения.

#### *Преимущества комплексной застройки*

Преимущества комплексной застройки очевидны. Как правило, все проекты комплексной застройки территорий являются масштабными. А у масштабных проектов есть целый ряд преимуществ перед точечными. Среди них наиболее значимыми являются наличие более широкого придомового пространства, высокая безопасность внутри объекта, однородность социальной среды и наличие собственной инфраструктуры.

Крупные жилые комплексы предоставляют своим обитателям высокий уровень комфорта проживания (это обусловлено и установкой новейшего оборудования, и применением современных нормативов и технологий, кроме того, при комплексном освоении территории достаточно большие участки отводятся под зоны отдыха, озеленение и благоустройство) и благодаря этому становятся наиболее востребованными на рынке.

В проекты комплексной застройки инвестируются значительные средства, эти проекты обеспечивают жильем тысячи граждан. При этом, государству не требуется финансировать такие проекты, от него нужны только земельные ресурсы и инфраструктура.

#### *Недостатки комплексной застройки*

Есть у комплексного подхода и свои минусы. Самый главный из них — длительный срок. Как известно, масштабное строительство предполагает несколько этапов (очередей), и жильцам первых очередей приходится еще несколько лет мириться с возникающими при этом неудобствами. Кроме того, строительство инфраструктуры значительно отстает от жилого сектора и часто ведется по остаточному принципу. Понимая это, почти все застройщики стараются возводить необходимые социальные объекты одновременно с первой очередью жилья. Стимулируют на подобные действия девелоперов и городские власти, которые не принимают дома в эксплуатацию без законченной инфраструктуры.

#### *Основные проблемы при комплексной застройке территорий*

Среди множества негативных факторов, с которыми сталкивается строительная компания (застройщик) при комплексной застройке территории на сегодня можно выделить следующие:

1) отсутствие земельных участков, обустроенных коммунальной инфраструктурой (необходимо строительство объектов инженерной и транспортной инфраструктуры);

2) отсутствие механизмов привлечения частных инвестиций и кредитных ресурсов в строительство и модернизацию коммунальной инфраструктуры;

3) потребность в обеспечении энергетическими ресурсами объектов, строящихся в рамках реализации инвестиционных проектов (подключение к сетям энерго- и газоснабжения, а также развитие улично-дорожной сети);

4) непрозрачность и обременительность для застройщика условий присоединения к системам коммунальной инфраструктуры.

### **3.2. Проект комплексной жилищной застройки на реконструируемых промышленных территориях г. Волгограда**

При комплексной застройке смягчить влияние негативных факторов, приведенных в главе 3.1, или вовсе их нивелировать возможно посредством реконструкции промышленных территорий города.

Таблица 4 содержит предложения по совершенствованию и упорядочиванию территории Северной промзоны (промышленной зоны) г. Волгограда.

В рамках г. Волгограда примером реализации проекта реконструкции может стать участок в районе ул. Бакинской.

Там расположены четыре предприятия: хлебозавод №6, маслосырбаза, маргариновый завод и ОАО «Волгомясомолторг». Маргариновый завод и маслосырбаза обанкротились. Сейчас их площади сданы в аренду. А их сосед – единственный в Волгограде завод по производству мороженого ОАО «Волгомясомолторг» – пока еще продолжает свою работу. Предприятие находится в кризисном положении. По состоянию на 2012 г. из 11 производственных линий функционирует лишь четыре [34].

Между тем в генеральном плане города микрорайон на улице Бакинской обозначен как центр города, определенный под общественно-деловую и жилищную застройку.

Как ранее было сказано, бакинская улица – это остатки нобелевского городка, который длился вплоть до метизного завода. Там располагались нефтебаки, промышленные объекты, об этом говорит и название улицы. Потом город стал этот участок обживать, началась экспансия жилого квартала. Поэтому оставшиеся сейчас там предприятия нужно либо убирать, либо применять к ним специальные средства защиты санитарных зон. Параметры этого участка делают его весьма привлекательным для жилой застройки, есть все необходимые коммуникации и инфраструктура, экологическая обстановка также довольно благоприятна.

Таблица 4. Предложения по совершенствованию и упорядочиванию территории Северной промзоны г. Волгограда [36]

Площадь, га	Формирующие промышленные узлы	Площадь, га	Входящие в состав предприятия	Отраслевая принадлежность	Рекомендуемые мероприятия
552	Промышленный узел «Тракторного завода»	156	«Тракторный завод»	Машиностроение	1, 3, 6, 8, 9
			Кислородный завод	Химическая	4, 5, 8, 9
			Хлебозавод	Пищевая	2
			Винзавод	Пищевая	2
			Коммунально- складская зона	Коммунальная	2
	Промышленный узел завода «Барриады»	150	Завод «Баррикады»	Машиностроение	1, 4, 6, 8, 9
			Цех гидросистем ВГТЗ	Машиностроение	3, 9, 10
			Цех ЖБИ	Стройиндустрия	2
			Хлебозавод №2	Пищевая	3, 8
			ЦКБ «Титан»	Машиностроение	3, 9
			Производственные базы	Коммунальная	2
			Овощные теплицы	Сельское хозяйство	3, 8, 10
	Склад нефтепродуктов	Коммунальная	2		
	Промышленный узел завода «Красный Октябрь»	246	Завод «Красный Октябрь»	Металлургия	3, 4, 5, 7, 8, 9
			Производственная база стройматериалов	Стройиндустрия	2
			Цех закладных деталей	Стройиндустрия	2
			Завод ЖБИ-4	Стройиндустрия	5, 8, 9, 10
			Троллейбусное депо	Коммунальная	2
			Гаражи коммунального хозяйства	Коммунальная	2
			Склады	Коммунальная	2

**Обозначение типа рекомендуемых мероприятий:**

- 1 – разукрупнение комплексного производства;
- 2 – вынос, ликвидация производства;
- 3 – модернизация производства;
- 4 – упорядочение планировки;
- 5 – упорядочение застройки;
- 6 – вынос экологически вредных производств;
- 7 – радикальное уменьшение выбросов;
- 8 – повышение архитектурно-эстетических качеств застройки;
- 9 – организация внутренней среды, благоустройство;
- 10 – упорядочение транспортной структуры.

Другим примером освоения территории под комплексную жилищную застройку может стать земельный участок, принадлежащий ОАО «Волгоградский судостроительный завод». Предприятие реализует площадку блока складов, зданий и сооружений.

Еще одна площадка реализуется ООО «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка». Земельный участок имеет площадь 14,5 га. Однако однозначно оценить возможность использования данной территории под жилищное строительство нам не представляется возможным.

Кроме того, на рынке есть предложение по продаже земельного участка площадью 3,3 га, принадлежащего ОАО «Производственное объединение Баррикады».

Наряду с этим, в таблице 2 представлены предложения по совершенствованию и упорядочиванию территории Северной промзоны в г. Волгоград, реализация которых позволяет высвободить участки земли, характеризующиеся значительной площадью.

Законодательство и город создают условия для застройки территории в соответствии с генпланом.

*Нами произведен примерный расчет реализации комплексной жилищной застройки на территории участка площадью порядка 22га.*

Строительство жилых домов предполагается вести по индивидуальным проектам. Жилой фонд составит:

– общая площадь квартир в многоэтажных (5-15-этажных) домах – 75 300 м<sup>2</sup>;

- общая площадь квартир в коттеджах (56 домов) – 8 960 м<sup>2</sup>;
- всего – 84 260 м<sup>2</sup>.

При прогнозировании мы исходили из следующих предположений, построенных на основе имеющихся в распоряжении данных:

1) подготовка исходно-разрешительной документации (ИРД) и проектной документации, начало подготовительно этапа, а также получение всех согласований в муниципальных органах займет около пяти кварталов<sup>5</sup>;

2) реализация проекта комплексной застройки начнется (условно) с I квартала 2013 г.;

3) срок реализации проекта комплексной застройки принят до 2018 г. включительно и составит 5 лет<sup>6</sup>;

4) общая площадь жилых домов принята на основании характеристик предполагаемого к строительству жилого комплекса;

5) все предлагаемые к реализации жилые и нежилые площади будут проданы, начиная с 5 квартала от начала реализации проекта комплексной застройки, а паркинги – с 9 квартала; данный период был выбран, поскольку по прогнозам предполагается рост цен на недвижимость, и в свою очередь рост активности рынка купли-продажи;

6) длительность прогнозного периода была определена до предполагаемого момента полной реализации рассматриваемого проекта комплексной застройки. По нашему мнению, с учетом сделанных допущений прогнозный период целесообразно определить до 31.12.2018 г.;

7) в расчетах не учитывается привлечение заемных средств на реализацию данного проекта, поскольку не ставилась задача определение рыночной стоимости инвестиционно-строительного проекта. Реализация проекта рассчитана на условиях самофинансирования;

8) застройка микрорайона будет производиться в установленные в данном расчете сроки без учета обстоятельств, которые могли бы повлиять на ход реализацию проекта и отклонения от графика строительства;

9) шаг расчета принят равным одному кварталу.

---

<sup>5</sup> См.: [http://www.advisers.ru/review\\_article/article1452.html](http://www.advisers.ru/review_article/article1452.html)

<sup>6</sup> На основании данных опроса строительных фирм, осуществляющих комплексную застройку.

*Технико-экономические показатели проекта*

Основные исходные значения параметров проекта приведены в таблице 5.

Таблица 5. Основные исходные значения параметров проекта

Показатель	Значение
Площадь территории микрорайона, га	22,234
Жилищная обеспеченность (общая площадь), м <sup>2</sup> /чел.	22,9
Население микрорайона, человек	3680,0

Предоставлен расчет мощностей, необходимых социально-культурных и коммунально-бытовых объектов обслуживания для проекта.

Таблица 6. Структура необходимых социально-культурных и коммунально-бытовых объектов обслуживания для проекта планировки

Объекты обслуживания	Мощность	Общая площадь, м <sup>2</sup>
Детские сады, мест	120	-
Общеобразовательные школы, мест	300	-
Поликлиники, посещений/смену	137	1 466
Аптеки 3-8 групп, объект	1	234
ДМК, порций	620	505
Раздаточный пункт ДМК, м <sup>2</sup> общей площади	25,74	25,74
Помещения для физкультурно-оздоровительных занятий, м <sup>2</sup> общей площади	351	351
Спортивные залы общего пользования, м <sup>2</sup> площади пола	187	187
Помещения для культурно-массовой работы и досуга, м <sup>2</sup> общей площади	257	257
Магазины, м <sup>2</sup> торговой площади в том числе	468,4	468,4
промышленные, м <sup>2</sup>	140,4	140,4
продуктовые, м <sup>2</sup>	328	328
Предприятия питания, посадочных мест	23	41,4
Предприятия бытового обслуживания, рабочих мест	6	120
ЖЭУ, объект	1	360
Подземная автостоянка, мест	50	1 000



*3.2. Проект комплексной жилищной застройки на реконструируемых  
промышленных территориях г. Волгограда*

Структура нового жилищного строительства принята в соответствии с имеющимися технико-экономическими показателями.

Таблица 7. Структура проекта жилищного строительства

Показатель	Общая площадь, кв.м.
Многokвартирные многоэтажные дома 5 этажей и выше (преимущественно 9-12 этажей)	75 300
Индивидуальные жилые дома с участками	8 960
Итого:	84260

Показатели затрат проекта приведены в таблице 8.

Таблица 8. Показатели затрат проекта

Показатель	Ед. изм.	Значение	Обоснование
Затраты на подключение к инженерно-техническим сетям и на развитие инженерной инфраструктуры	руб.	-	12 % от стоимости строительства
Средняя стоимость квадратного метра жилья в г. Волгоград	руб./ м <sup>2</sup>	50 000	Данные первичного рынка жилья по состоянию на август 2013 г.
Средняя стоимость квадратного метра индивидуального частного дома в г. Волгоград	руб./ м <sup>2</sup>	40 000	Индивидуальные частные дома – 28-55 тыс. руб./м <sup>2</sup> . с учетом земельного участка. Данные рынка по состоянию на сентябрь 2013 г.
Средняя стоимость квадратного метра коммерческой недвижимости (торговые и офисные помещения) в г. Волгоград	руб./ м <sup>2</sup>	60 000	Офисные – 50-75 тыс. руб./кв. м, торговые – 55-82 тыс. руб./м <sup>2</sup> . Источник: <a href="http://volgaland.com/doc/show/59/index.php?id=s141539485492">http://volgaland.com/doc/show/59/index.php?id=s141539485492</a>
Средняя стоимость машино-места в подземном паркинге в г. Волгоград	руб./ м <sup>2</sup>	25 500	Данные рынка гаражей и паркингов состоянию на сентябрь 2013 г.
Риэлторские услуги	%/доход	1	Среднее по рынку

Следует отметить высокую значимость реализации проекта комплексного жилищного строительства в разрезе социально-экономического развития региона. С учетом того, что в г. Волгограде ежегодно в эксплуатацию вводится в среднем 200 тыс. м<sup>2</sup> жилья, дополнительный приток на первичный рынок мегаполиса в течение двух лет 85 тыс. м<sup>2</sup> внесет ощутимую лепту в дело разрешения жилищного вопроса жителей г. Волгограда.

Вместе с тем, в октябре 2012 г. ООН представила доклад «Состояние городов мира 2012/2013», в котором, в частности, имеется рейтинг самых стремительно исчезающих и самых быстроразвивающихся городов [38].

Всего в поле зрения попало 600 городов по всему миру, чье население превышает 750 тыс. жителей. В рейтинге 28 городов, где стремительно сокращается численность населения. 11 из них это города России, среди которых г. Волгоград. Согласно прогнозу, к 2025 г. численность населения города снизится на 3,5%.

Мегаполисы были оценены по пяти факторам: экономической продуктивности, качеству жизни, состоянию инфраструктуры и окружающей среды, а также социальной справедливости. Значительно скорректировать большую часть из них, по нашему мнению, возможно было бы посредством реализации мер по реконструкции промышленных территорий города.

Сегодня при комплексном проектировании территории закладываются параметры, принципиально отличающиеся от тех, по которым проектировали советские города. Приоритетными становятся такие характеристики городской среды, как безопасность, экологичность, дизайн, разнообразие, культурная уникальность. Облик новых городов формируют молодые квалифицированные кадры. Организационные механизмы разработки и реализации таких проектов в России еще только формируются. Вместе с тем, уже сегодня можно уверенно утверждать, что проекты комплексного освоения территории должны стать ключевыми в реализации программ в рамках национальных приоритетов.

Сейчас для г. Волгограда важнейшей и острой градостроительной задачей остается высвобождение ценных городских приречных территорий и вынос с них промышленных предприятий. Для решения этой задачи в настоящее время разрабатывается программа «Волгоград выходит к Волге».

Перед архитекторами г. Волгограда стоит задача формирования нового привлекательного архитектурного образа города, который также является мощным фактором его конкурентоспособности. Ясный, легко читаемый образ «Большого города на Большой реке» должен рождаться набережными, обращёнными к реке центрами, фасадами и панорамами жилой застройки. При этом развивается градостроительная идея композиции городского плана, заложенная в предыдущих генпланах Сталинграда-Волгограда. Программа реконструкции исторического наследия может быть выражена девизом «Создавая, не разрушай», то есть без сноса исторических «осколков» различных временных периодов. Учёт «духа места», выявление его специфики – это и есть суть программ реконструкции г. Волгограда нового века.

### ***Основные выводы и результаты по Главе 3***

Важнейшими направлениями реконструкции промышленных территорий является разрешение проблем, отчетливо проявляющихся в условиях г. Волгограда: экологических, структурно-производственных, функционально-планировочных, архитектурно-эстетических.

Систематизированы достоинства и недостатки производства реконструкции промышленных территорий крупных городов России.

Разработаны методические рекомендации по обеспечению правового поля для справедливой оценки земельных участков, отчуждаемых в результате реконструкции промышленных территорий крупнейших городов:

1) формирование программы действий Администрацией по реформированию промышленных объектов в части учета генпланом положений по решению проблемы промышленных зон центра города;

2) разработка алгоритма выведения промышленных предприятий за черту города, формализация условий застройки возникающих лакун, установление процедуры определения инвестора, определение условий для застройки освобождающихся территорий;

3) мониторинг вопроса борьбы за «элитные» территории в части пресечения искусственного банкротства промышленных предприятий, давления на их руководство;

4) подготовка промышленных предприятий к переезду на новые территории, учет интересов предприятий, оценка коммерческой эффективности перебазирования;

5) разработка комплекса мероприятий по инженерной подготовке, экологической очистке реконструируемых промышленных территорий, подлежащих к застройке жильем и объектами социально-культурного и делового назначения.

Строители в мегаполисах и городах-миллионниках, к числу которых относится г. Волгоград, сегодня все чаще сталкиваются с проблемами отсутствия свободных территорий для жилой застройки. Перспектив точечной жилищной застройки внутри таких населенных пунктов в России нет, в связи с чем необходимость переходить к комплексному строительству и освоению новых территорий становится очевидным фактом.

Среди множества негативных факторов, с которыми сталкивается застройщик при комплексной застройке территории на сегодня можно выделить следующие:

- отсутствие земельных участков, обустроенных коммунальной инфраструктурой (необходимо строительство объектов инженерной и транспортной инфраструктуры);

- отсутствие механизмов привлечения частных инвестиций и кредитных ресурсов в строительство и модернизацию коммунальной инфраструктуры;

- потребность в обеспечении энергетическими ресурсами объектов, строящихся в рамках реализации инвестиционных проектов (подключение к сетям энерго - и газоснабжения, а также развитие улично-дорожной сети);

- непрозрачность и обременительность для застройщика условий присоединения к системам коммунальной инфраструктуры.

Смягчить влияние этих факторов или вовсе их нивелировать возможно посредством реконструкции промышленных территорий города в направлении комплексной жилищной застройки.

Выделен ряд участков промышленных территорий г. Волгограда и приведены предложения по совершенствованию и упорядочиванию территории Северной промзоны в г. Волгоград, реализация которых позволяет высвободить участки земли, характеризующиеся значительной площадью. Реконструкция данных промышленных территорий имеет значительный потенциал по обеспечению земельных участков под комплексную жилищную застройку.

Произведен примерный расчет реализации комплексной жилищной застройки на территории участка площадью порядка 22 га.

Жилищный фонд в общей сложности должен составить порядка 85 тыс. м<sup>2</sup> общей площади.

Сейчас для г. Волгограда важнейшей и острой градостроительной задачей остается высвобождение ценных городских приречных территорий и вынос с них промышленных предприятий. Для решения этой задачи в настоящее время разрабатывается программа «Волгоград выходит к Волге».

На данный момент перед архитекторами г. Волгограда стоит задача формирования нового привлекательного архитектурного образа города, который также является мощным фактором его конкурентоспособности. Ясный, легко читаемый образ «Большого города на Большой реке» должен рождаться набережными, обращёнными к реке центрами, фасадами и панорамами жилой застройки. При этом развивается градостроительная идея композиции городского плана, заложенная в предыдущих генпланах Сталинграда-Волгограда. Программа реконструкции исторического наследия может быть выражена девизом «Создавая, не разрушай», то есть без сноса исторических «осколков» различных временных периодов. Учёт «духа места», выявление его специфики – это и есть суть программ реконструкции Волгограда и его трансформации в постиндустриальный город.

## Заключение

История мирового градостроительства показывает, что на всем ее протяжении подавляющее большинство прибрежных городов, ярким примером которых выступает г. Волгоград, обладало своим характерным обликом береговой территории. Длительное время города формировались достаточно спонтанно, без научной и планировочной оптимизации производственных, селитебных рекреационных и буферных (зоны санитарной охраны) территорий. Особенно бурный территориальный рост городов наступил после Второй мировой войны, чему во многом способствовала массовая автомобилизация населения многих стран. Решение многих проблем в обеспечении устойчивого развития города зависит от целенаправленного проведения мероприятий по регенерации, реконструкции промышленных территорий.

Под *реконструкцией промышленных территорий* понимается система мероприятий по выведению (ликвидации) промышленных предприятий за черту города с последующей застройкой образовавшихся лакун объектами жилого или общественного назначения

Одной из тенденций развития современного постиндустриального общества является усиление процессов регенерации, реконструкции депрессивных производственных зон на основе санации, перепрофилирования с развитием общественных центров, жилья, природных парков, а также новых форм организации производств – техно- и бизнеспарков, использующих современные и экологически чистые технологии.

В России урбанизация в период XX в. началась с низких отметок, проходила стремительно и с большим размахом. Результаты ее оцениваются противоречиво. Разброс мнений велик: от подчеркивания крупных достижений и до отрицания права называть рост и развитие российских городов урбанизацией (по мнению критиков, это всего лишь индустриализация). В начале XX в. в России насчитывается 1097 городов, то есть за столетие их число выросло более чем вдвое. Одновременно резко изменилась и урбанистическая структура: доля населения, проживающего в крупных городах, возросла в период с 1926 г. по 2001 г. с 48% до

70%. При этом императивом становится понимание того, что естественным этапом урбанизации должен стать агломерационный путь развития.

Для современного города России все большую важность приобретает задача реконструкции и благоустройства бывших промзон и неосвоенных участков за счет создания компактных жилых районов. Промышленные зоны г. Волгограда в общей протяженности занимают более половины берегового фронта. Из-за особенностей линейно-полосовой планировочной структуры здесь наиболее остро стоят вопросы, связанные с размещением промышленности на ценных прибрежных территориях. В г. Волгограде концентрация промышленных объектов в среднем на порядок превышает максимально допустимый показатель, принятый в Европейском союзе.

Одним из направлений стратегии градостроительного развития г. Волгограда является реорганизация его производственных территорий. Несмотря на то, что в г. Волгограде процесс использования территорий бывших промышленных предприятий под жилую и коммерческую застройку еще планируется, примеры такого редевелопмента уже существуют.

Важнейшими направлениями реконструкции промышленных территорий является разрешение проблем, отчетливо проявляющихся в условиях г. Волгограда: экологических, структурно-производственных, функционально-планировочных, архитектурно-эстетических.

В монографии систематизированы достоинства и недостатки производства реконструкции промышленных территорий крупных городов России.

Разработаны методические рекомендации по обеспечению правового поля для справедливой оценки земельных участков, отчуждаемых в результате реконструкции промышленных территорий крупнейших городов:

1) формирование программы действий Администрацией по реформированию промышленных объектов в части учета генпланом положений по решению проблемы промышленных зон центра города;

2) разработка алгоритма выведения промышленных предприятий за черту города, формализация условий застройки возникающих лакун, установление процедуры определения

инвестора, определение условий для застройки освобождающихся территорий;

3) мониторинг вопроса борьбы за «элитные» территории в части пресечения искусственного банкротства промышленных предприятий, давления на их руководство;

4) подготовка промышленных предприятий к переезду на новые территории, учет интересов предприятий, оценка коммерческой эффективности перебазирования;

5) разработка комплекса мероприятий по инженерной подготовке, экологической очистке реконструируемых промышленных территорий, подлежащих к застройке жильем и объектами социально-культурного и делового назначения.

Строители в мегаполисах и городах-миллионниках, к числу которых относится г. Волгоград, сегодня все чаще сталкиваются с проблемами отсутствия свободных территорий для жилой застройки. Перспектив точечной жилищной застройки внутри таких населенных пунктов в России нет, в связи с чем необходимость переходить к комплексному строительству и освоению новых территорий становится очевидным фактом.

Среди множества негативных факторов, с которыми сталкивается застройщик при комплексной застройке территории на сегодня можно выделить следующие:

1) отсутствие земельных участков, обустроенных коммунальной инфраструктурой (необходимо строительство объектов инженерной и транспортной инфраструктуры);

2) отсутствие механизмов привлечения частных инвестиций и кредитных ресурсов в строительство и модернизацию коммунальной инфраструктуры;

3) потребность в обеспечении энергетическими ресурсами объектов, строящихся в рамках реализации инвестиционных проектов (подключение к сетям энерго- и газоснабжения, а также развитие улично-дорожной сети);

4) непрозрачность и обременительность для застройщика условий присоединения к системам коммунальной инфраструктуры.

Смягчить влияние этих факторов или вовсе их нивелировать возможно посредством реконструкции промышленных территорий города в направлении комплексной жилищной застройки.



Выделен ряд участков промышленных территорий г. Волгограда и приведены предложения по совершенствованию и упорядочиванию территории Северной промзоны в г. Волгоград, реализация которых позволяет высвободить участки земли, характеризующиеся значительной площадью. Реконструкция данных промышленных территорий имеет значительный потенциал по обеспечению земельных участков под комплексную жилищную застройку.

Произведен примерный расчет реализации комплексной жилищной застройки на территории участка площадью порядка 22 га. Жилищный фонд в общей сложности должен составить порядка 85 тыс. м<sup>2</sup> общей площади.

Производство реконструкции промышленных территорий г. Волгограда призвано обеспечить социально-экономическое развитие города в части:

1. Повышения эффективности использования городских территорий; упорядочения, уплотнения, интенсификации промышленной застройки;

2. Освобождения промышленных территорий от чужеродных элементов; формирования предложения земельных участков, остро востребованных девелоперами города;

3. Создания условий для осуществления комплексной жилищной застройки в единой архитектурной стилистике, способствующей пресечению точечного строительства, нарушающего внешний облик города; функционального насыщения недостающими функциями (центры культурно-бытового обслуживания, благоустройство, озеленение, создание дополнительных рекреаций);

4. Улучшения состояния городской среды; формирования цивилизованной, удобной, экологически более чистой среды обитания; повышения качества жизни населения.

Сейчас для г. Волгограда важнейшей и острой градостроительной задачей остается высвобождение ценных городских приречных территорий и вынос с них промышленных предприятий. Для решения этой задачи в настоящее время разрабатывается программа «Волгоград выходит к Волге».

На данный момент перед архитекторами г. Волгограда стоит задача формирования нового привлекательного архитектурного образа города, который также является мощным фактором его конкурентоспособности. Ясный, легко читаемый образ «Большого

города на Большой реке» должен рождаться набережными, обращёнными к реке центрами, фасадами и панорамами жилой застройки. При этом развивается градостроительная идея композиции городского плана, заложенная в предыдущих генпланах Сталинграда-Волгограда. Программа реконструкции исторического наследия может быть выражена девизом «Создавая, не разрушай», то есть без сноса исторических «осколков» различных временных периодов. Учёт «духа места», выявление его специфики – это и есть суть программ реконструкции Волгограда и его трансформации в постиндустриальный город.

## Библиографический список

1. Генеральный план Волгограда. Утвержден Решением Волгоградской городской думы от 29.06.2007 г. № 47/1112.
2. О промышленной безопасности опасных производственных объектов: федер. закон от 21.07.1997 г. № 116-ФЗ.
3. Правила землепользования и застройки городского округа город-герой Волгоград. Утверждены Решением Волгоградской городской думы от 15.09.2010 г. № 36/1087.
4. Стратегический план устойчивого развития Волгограда до 2025 года.
5. Целевая программа «Стимулирование развития жилищного строительства в Волгоградской области в 2011-2015 годах».
6. Градостроительный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 29.12.2004 г. № 190-ФЗ.
7. Гражданский кодекс Российской Федерации: федер. закон.
8. Жилищный кодекс Российской Федерации: федер. закон от 29.12.2004 г. № 188-ФЗ.
9. Алешина, Н. Найдут ли в Волгограде место для промышленности? [Электронный ресурс] / Нина Алешина.- Режим доступа: [www. URL: http://www.34metra.ru/text/articles/34528.html](http://www.34metra.ru/text/articles/34528.html).- 25.09.2013.
10. Апостолов, Е. Урбанизация. Тенденции и гигиеническо-демографические проблемы / Е.Апостолов, Х.Мичков. – М.: Медицина, 1977. – 400 с.
11. Битюкова, В.Р. Социально-экологические проблемы развития городов России / В.Р.Битюкова. – М.: Либроком, 2009. – 450 с.
12. Бочкарева, Т.В. Экологический «джинн» урбанизации / Т.В.Бочкарева. – М.: Мысль, 1988. – 268 с.
13. В промзоне особого внимания [Электронный ресурс] // Commercial Real Estate. Russia – №10 (93).- 16.05.2008.
14. Ведерина, Е. Макаронная фабрика переедет в промзону [Электронный ресурс] / Елена Ведерина.- Режим доступа: [www.URL: http://www.34banka.ru/text/news/467091.html](http://www.34banka.ru/text/news/467091.html).- 20.09.2013.
15. Генеральные планы новых городов / ред.-сост. И.М. Смоляр. – М.: Стройиздат, 1973. – 232 с.
16. Государственный доклад «О состоянии и об охране окружающей среды российской Федерации в 2011 году» [Электронный ресурс].- Режим доступа

: www. URL: [http://www.mnr.gov.ru/regulatory/detail.php?ID= 130175](http://www.mnr.gov.ru/regulatory/detail.php?ID=130175).- 28.09.2013.

17. Демидова, Е.В. Понятие и опыт трансформации промышленных пространств в российских и зарубежных городах [Электронный ресурс] / Е.Н. Демидова. – Режим доступа: www. URL: [http://mmj.ru/economics.html?&article=999&cHash=7c19fb 408d](http://mmj.ru/economics.html?&article=999&cHash=7c19fb408d).- 5.09.2013.

18. История Волгограда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www. URL: <http://www.volgadmin.ru/ru/MPCity/CityHistory.aspx>.- 17.09.2013.

19. Коган, Л.Б. Урбанизация и некоторые вопросы городской культуры / Л.Б. Коган; отв. ред. О.Н. Яницкий // Урбанизация, научно-техническая революция и рабочий класс. – М.: Наука, 1972. – 265 с.

20. Комплексная застройка как наиболее перспективный путь развития городских территорий [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www. URL: http://www.investinpenza.ru/DocumentData/Reports/SKMgroup.Report.2007.RU.pdf](http://www.investinpenza.ru/DocumentData/Reports/SKMgroup.Report.2007.RU.pdf).- 26.09.2013.

21. Лаврик, Г.И. Методические основы районной планировки / Г.И. Лаврик, Н.М. Демин. – М.: Стройиздат, 1975.- 335 с.

22. Лаппо, Г. Итоги и перспективы российской урбанизации / Г. Лаппо // Население & общество. – 2005. – № 94.

23. Литвинов, Д.В. Градоэкологические принципы развития прибрежных зон (на примере крупных городов Поволжья): диссертация на соискание ученой степени кандидата архитектуры / Д.В. Литвинов; С.-Петербург. гос. архитектур.-строит. ун-т. - Самара, 2009.

24. Мавлютов, Р.Р. К вопросу реконструкции промышленных территорий крупнейших городов России (на примере г. Волгограда) / Р.Р. Мавлютов, С.З. Ачба // Развитие экономики региона: взгляд в будущее : материалы II городской научно-практической конференции, Волгоград, 30 ноября 2012 г. / М-во образования и науки Рос. Федерации, Волггр. гос. архит.-строит. ун-т. Волгоград : ВолгГАСУ, 2013. - 482 с.

25. Мавлютов, Р.Р. Оценка отчуждаемых объектов недвижимости (земельных участков) на ценных участках крупнейших городов в условиях изменения социально-экономической и производственно-технологической структуры (на примере ОАО «Волтайр-пром, г. Волжский): материалы Международной

конференции, посвященной 60-летию образования вуза, 18-19 сентября г. Волгоград // Наука и образование: архитектура, градостроительство и строительство [Электронный ресурс]: материалы Международной конференции, посвященной 60-летию образования вуза, 18-19 сентября 2012 г., Волгоград : в 2-х ч. Ч. II / Р.Р.мавлутов, О.О.Львов; М-во образования и науки Росс. Федерации, Росс. академия арх-ры и строит. наук, М-во по чрезвычайным ситуациям Росс. Федерации, Федеральное агентство по техническому, экологическому и атомному надзору, Администрация Волгоградской области, Международная ассоциация строит. вузов, Волгогр. гос. архит.-строит. ун-т. и др. — Электронные текстовые данные (12 673 Кбайт). — Волгоград: ВолГАСУ, 2012.

26. Нефедов, В.А. Ландшафтный дизайн и устойчивость среды / В.А. Нефедов. – Санкт-Петербург, 2002.

27. Нецадин, А. Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России [Электронный ресурс] / Андрей Нецадин, Александр Прилепин. – Режим доступа: [www.URL: http://strategy2020.rian.ru/load/366074149.-11.09.2013](http://www.URL: http://strategy2020.rian.ru/load/366074149.-11.09.2013).

28. Николаевская, З.А. Водоемы в ландшафте города / З.А.Николаевская. – М.: Стройиздат, 1975. – 200 с.

29. Озерова, Г. География мирового процесса урбанизации / Г.Н.Озерова, В.В.Покшишевский. – М.: Просвещение, 1981. – 192 с.

30. Отвернулся от Волги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.URL: http://www.gradplan.ru/index.php?id=66.-30.09.2013](http://www.URL: http://www.gradplan.ru/index.php?id=66.-30.09.2013).

31. Пивоваров, Ю.Л. Основы геурбанистики: учеб. пособие / Ю.Л.Пивоваров. – М.: Владос, 1999. – 232 с.

32. Пластическая хирургия в масштабах города // Мое дело. – 2008. – № 102.

33. Реттер Э.И. Архитектурно-строительная аэродинамика / Э.И. Реттер. – М.: Стройиздат, 1984 – 411 с.

34. Сарычева, А. Трудовой коллектив ОАО «Волгомясомолторг» вызвал власть на откровенный разговор / Арина Сарычева // Волгоградская правда. –2012.- 25 апр.- (№ 73).

35. Силаева, О.Н. Системное регулирование комплексной реконструкции промышленных территорий [Электронный ресурс] / О.Н.Силаева. – Режим доступа: [www.URL: http://www.econf.rae.ru>pdf/2011/11/708.pdf.-13.09.2013](http://www.URL: http://www.econf.rae.ru>pdf/2011/11/708.pdf.-13.09.2013).

36. Фролов, С.С. Градостроительная реконструкция прибрежных промышленных территорий крупнейших городов (на примере г. Волгограда): автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры / С.С.Фролов; С.-Петерб. гос. архитектур.-строит. ун-т. - Волгоград, 2009.

37. Bennet R.M. Formulation of structural systems reliability // 1, of Engineering mechanics / R.M. Bennet, A.H.-S. Ang. – 1986 Vol. 112, № 11.

38. The 28 Fastest-Shrinking Cities In The World // Business Insider. – Oct. 22, 2012. – Интернет-ресурс: <http://www.businessinsider.com/cities-that-are-shrinking-2012-10?op=1>. - 30.09.2013.

39. Vanden Dries P.E Rational risk assessment for defense system safety. – Proceedings 1979 Annual Reliability Symposium.

40. Губернатор и Правительство Волгоградской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www. URL: http://www.volganet.ru](http://www.volganet.ru).

41. Карты Google [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www. URL: https://maps.google.ru](https://maps.google.ru).

42. Официальный информационно-справочный портал Волгограда [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www. URL: http://www.volgadmin.ru/ru](http://www.volgadmin.ru/ru).

## Глоссарий

**Городская агломерация** – компактное скопление населенных пунктов, главным образом городских, местами срастающихся, объединённых в сложную многокомпонентную динамическую систему с интенсивными производственными, транспортными, трудовыми и культурно-бытовыми связями.

**Комплексная жилищная застройка** – формирование полноценной жилой среды, обеспеченной всеми видами современного культурно-бытового обслуживания (включая транспортное), отвечающего санитарно-гигиеническим, социально-функциональным и архитектурно-эстетическим требованиям.

**Реконструкция промышленных территорий** – система мероприятий по выведению (ликвидации) промышленных предприятий за черту города с последующей застройкой образовавшихся лакун объектами жилого или общественного назначения.

**Социально-экономическое развитие города** – центральная функция органов местного самоуправления, состоящая в качественном изменении социальной структуры и ее институтов, расширенном воспроизводстве и постепенных качественных и структурных положительных сдвигах экономики, производительных сил, факторов роста и развития, образования, науки, культуры, уровня и качества жизни населения города.

**Трансформация промышленных территорий** – реконструкция промышленных зданий и сооружений с отдельными элементами реабилитации окружающего пространства, либо восстановление промышленных территорий с возможным изменением их функционального назначения.

**Урбанизация** – процесс повышения роли города в развитии общества, основанный на промышленном росте, развитии культурных и политических функций города, углублении территориального разделения труда.

Научное издание

**Мавлютов** Рамиль Ростемович

**Лукьяница** Маргарита Викторовна

**Чижо** Лариса Николаевна

**ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ  
КРУПНОГО ГОРОДА КАК КЛЮЧЕВОЙ ФАКТОР  
ЕГО СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ  
(НА ПРИМЕРЕ Г. ВОЛГОГРАДА)**

Публикуется в авторской редакции

Подписано в свет 03.03.2014.

Гарнитура «Таймс». Уч.-изд. л. 3,6. Объем данных 816 Кбайт.

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего профессионального образования

«Волгоградский государственный архитектурно-строительный университет»

400074, Волгоград, ул. Академическая, 1

<http://www.vgasu.ru>, [info@vgasu.ru](mailto:info@vgasu.ru)