

ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОЙ АРХИТЕКТУРЫ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

УДК 711.554 (476.5)

ЭВОЛЮЦИЯ ПРОМЫШЛЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА ВИТЕБСКА

О.Е. ДОЛИНИНА

(Белорусский национальный технический университет, Минск)

Осуществляемая в стране структурная перестройка промышленности влечет за собой изменения материально-пространственной организации производственных территорий в населенных пунктах и, прежде всего, в крупных городах, к которым относится и Витебск. Рассмотрена эволюция промышленной инфраструктуры города. Дан краткий ретроспективный очерк о промышленном развитии города. Выделены определяющие факторы, влияющие на трансформацию производственных территорий, которые характеризуют основные этапы развития промышленной инфраструктуры. Представлены основные процессы пространственной и структурной трансформации промышленной инфраструктуры на каждом этапе, рассмотрены вопросы ее взаимосвязи с другими составляющими элементами города: транспортной инфраструктурой, природным каркасом, жилыми территориями. Обозначены основные тенденции развития промышленных территорий г. Витебск.

Ведение. Витебск – крупный областной центр севера Беларуси с большим промышленным потенциалом: из 176 тыс. чел. населения, занятого в экономике, около 60 тыс. (более 30%) работают в промышленном секторе, что свидетельствует о ведущей роли производства в экономике города [1].

Осуществляемая в стране структурная перестройка промышленности влечет за собой изменения материально-пространственной организации промышленных территорий в населенных пунктах и, прежде всего, в крупных городах, которым является Витебск. Преобразования промышленной базы города происходят под воздействием экономической и градостроительной политики государства. Промышленные территории – наиболее устойчивый элемент городской ткани, однако в это же время производственные площадки отличаются высокой гибкостью при внутренних преобразованиях. Также они выделяются мощными взаимосвязями с городским каркасом. Данные свойства обуславливают необходимость изучения вопросов исторического формирования промышленных территорий в городах Республики Беларусь, что становится востребованным в условиях происходящей сегодня структурной перестройки экономики постсоветских городов.

Под промышленной инфраструктурой города следует понимать совокупность всех его производственных территорий, формирующих некое целое, имеющее историческое прошлое, взаимообусловленное настоящее и потенциально возможное будущее [2]. Несмотря на разнообразие исторических, социально-экономических, природно-климатических и политических условий развития для всех крупных городов Беларуси можно выделить следующие этапы становления промышленной инфраструктуры:

первый этап: конец XVIII в. – конец XIX в. (начало строительства железной дороги);

второй этап: конец XIX в.- 1920-е гг.(начало форсированной индустриализации);

третий этап: 1920-е гг. – середина 1950-х гг. (активизация научно обоснованного градостроительного планирования);

четвертый этап: середина 1950-х гг. – 1991 г. (обретение Республикой Беларусь суверенитета);

пятый этап: 1991 г. – настоящее время [2].

Основная часть. Первые предприятия начали возникать в Витебске еще в конце XVIII в. Однако лишь к концу XIX в. торговый и ремесленный город превратился в крупный промышленный центр [3]. В начале XX в. определился градоформирующий характер промышленных территорий. Анализ эволюции промышленной инфраструктуры г. Витебска позволил выделить особенности его развития на различных этапах.

Первый этап развития промышленной инфраструктуры начинается в губернском городе Витебске, уже являющимся частью Российской Империи. С 1773 г. город был включен в систему всероссийского рынка, значительно расширились его экономические связи с русскими, украинскими и прибалтийскими городами [4].

К концу XVII в. периферия исторического района Верхнего и Нижнего замков уже была окружена тремя слободами, в которых располагались дома ремесленников с производственными мастерскими (цехами). Более пологий берег и уже развивающиеся производства стали основополагающим факторами для возникновения на противоположном, правом, берегу Западной Двины ряда кустарных производств (рай-

он Задвинье). В 1777 г. на набережной, возникло первое промышленное предприятие города – кожевенный завод Гарновских. Здесь также были расположены провиантские склады [5].

В 1790 г. в районе Верхнего и Нижнего замков был открыт кафельный завод Будниковых, позже перенесенный на другую сторону Слизкого ручья, дальше от центральной части города. На р. Витьбе располагалась водяная мельница. С 1797 г. напротив городской ратуши на главной улице Витебска – Смоленской – действовала Витебская губернская типография. Кроме перечисленных предприятий в городе функционировали суконная мануфактура, типография купца М. Нэймана и т.д. [4].

На первом этапе промышленная инфраструктура представлена небольшими предприятиями и кустарными производствами, хаотично разбросанными по городу среди жилой застройки, а также у набережных рек Западная Двина, Витьба и Слизкого ручья. Природные условия – реки как источник воды и транспорта, наличие сырья, крутой рельеф местности, и выгодное географическое положения были основополагающими факторами при возникновении первых производств в Витебске (рис. 1).

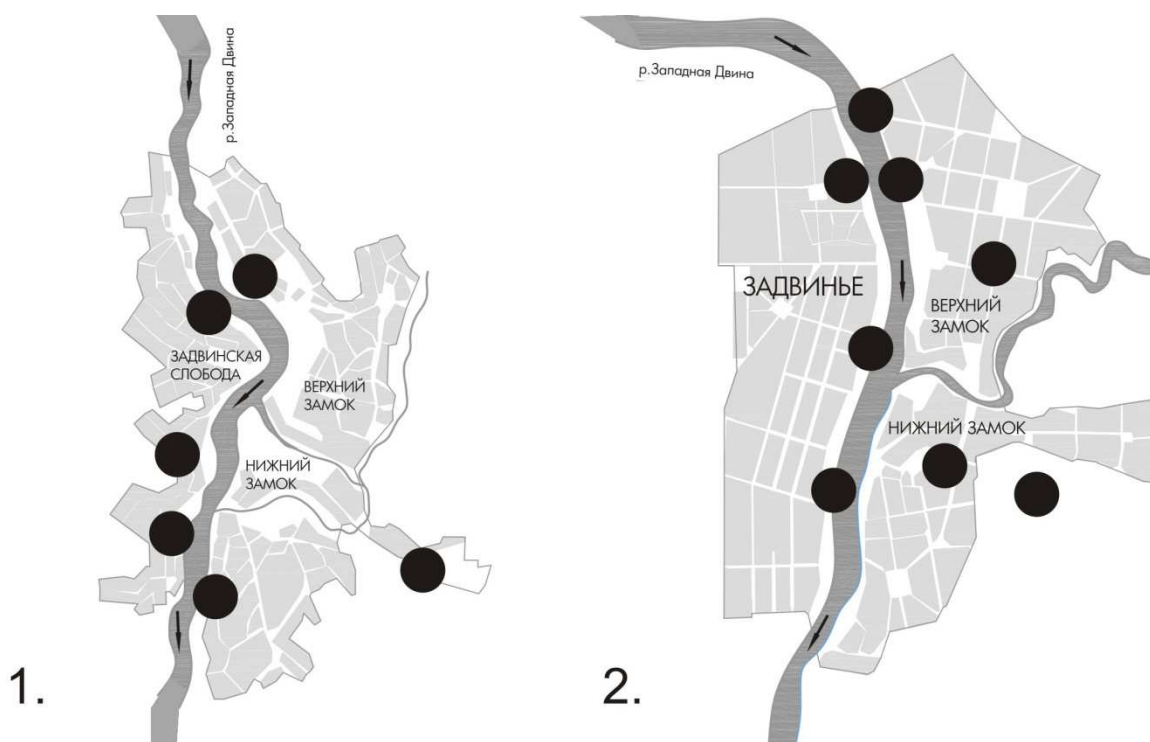


Рисунок 1 – Размещение объектов промышленной инфраструктуры г. Витебска на первом этапе
1. – конец XVIII в.; 2 – середина XIX в.

Значимым событием начала 60-х годов XIX в. стало строительство железных дорог, движение по которым активизировало развитие белорусских городов и производственное строительство [3]. Данное событие определило начало *второго этапа развития* промышленной инфраструктуры.

В 1866 г. Динабург-Витебская железная дорога прошла через Витебск по правому пологому берегу Западной Двины параллельно ее руслу. Это послужило мощным толчком к развитию Витебска в районе Задвинье, оградила дальнейшее территориальное развитие города на запад, образовав территорию между рекой и железной дорогой, которая активно осваивалась, в основном, производственными объектами [4]. Здесь же на рубеже XX в. был сформирован Витебский железнодорожный узел. Он включил в себя станцию «Витебск» с вокзалом, локомотивным и вагонным депо и др. предприятия для обслуживания узла и транспорта [6].

Период 1870–1910-х годов характеризуется появлением крупных промышленных предприятий. Значительно возросла роль железнодорожного района Задвинье. Вдоль Западной Двины с севера на юг располагались кафельный и пивоваренный заводы, очковая фабрика, военные склады и др. Недалеко от привокзальной площади располагался маслобойный завод, табачная фабрика, чугунолитейный завод Гринберга. Внизу по течению реки на правом берегу располагалась городская скотобойня [4]. Перед Первой мировой войной были размещены армейские мастерские, которые позже были преобразованы в завод сельскохозяйственных машин [3].

На левобережной части города промышленных предприятий было намного меньше: кафельный завод, картонная фабрика, на периферии города находился кирпичный завод [4]. Однако тут

были расположены все объекты инженерно-коммунального и транспортного хозяйства города: водопровод на берегу р. Западная Двина, водонапорная башня в высшей точке города на площади Могилевского рынка, трамвайное депо, первая электростанция параллельно замковому ручью на Задуновской улице (рис. 2) [5, 11].



Рисунок 2 – Здание электростанции, 1898 г. Современное состояние

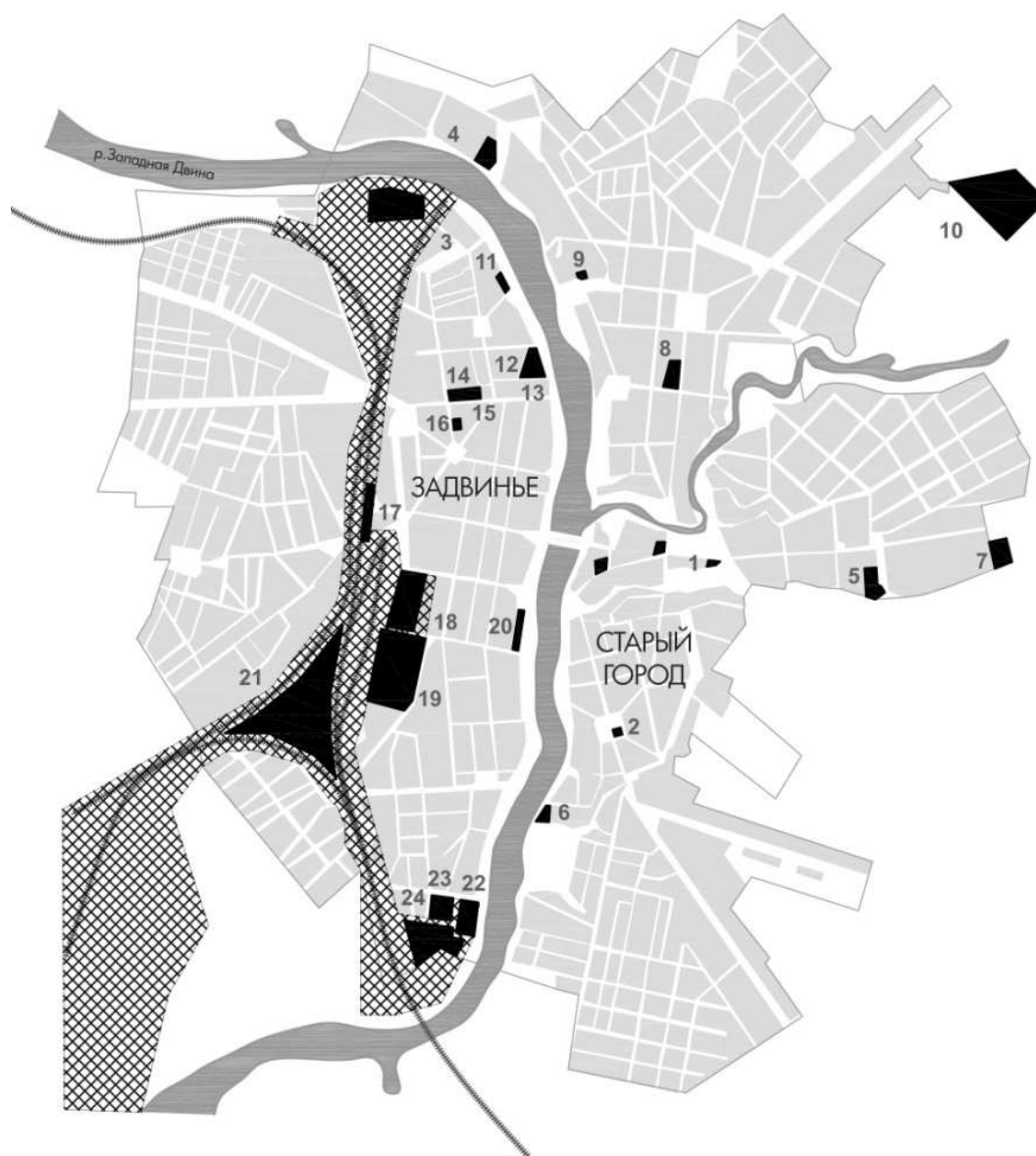
Таким образом, в Витебске начала XX в. сложилась отраслевая структура производства, ориентированная, прежде всего на местную сырьевую базу, где преобладали предприятия по переработке сельхозпродукции. Благодаря прокладке железной дороги с 1866 г. радикально изменились подходы к размещению производственных объектов в структуре города: предприятия, требующие подвоза сырья или топлива, вывоза продукции, размещали вдоль железнодорожных путей, крупные предприятия выносили за пределы города. Началось интенсивное освоение свободных территорий района промышленной специализации в Задвинье, роль которого была ведущей в экономической жизни города [4,7].

Промышленная инфраструктура была представлена прерывистым поясом из размещенных вдоль железной дороги и фрагментами вдоль Западной Двины предприятий (рис. 3). В сформировавшейся структуре города точно располагались отдельные производственные площадки первой половины XIX в., а также объекты коммунального хозяйства. Производственные площадки стали выделяемыми в структуре города. Важно отметить, что территории, занятые на данном этапе предприятиями, практически полностью сохранили свою промышленную специализацию до сегодняшних дней.

В начале XX в. Витебск был самым большим городом Беларуси. Октябрьская революция 1917 г. радикально изменила дальнейшее развитие страны. Революция и последовавшая Гражданская война существенно подорвали производственный потенциал Беларуси. Тем не менее, именно этот период стал началом наиболее значимых преобразований для развития промышленности страны, в частности Витебска [8]. В 1920 г. СССР приступила к осуществлению грандиозной программы строительства новой индустрии, что предопределило начало нового, *третьего, этапа развития* промышленной инфраструктуры.

В 1920 г. начался восстановительный этап, в течение которого проводилась не только реконструкция разрушенных объектов, но и велось новое строительство общественных и промышленных объектов. В ранний советский период Витебск рос в юго-западном направлении. Капитальная застройка концентрировалась в историческом центре – Верхнем и Нижнем замках, а также районе Задвинье, где располагался железнодорожный вокзал [4].

Все предприятия с приходом Советской власти были национализированы. Производственные территории развивались в тех местах, где ранее располагались предприятия. Производства укрупнились и концентрировались в специализированных районах, где постепенно развивалась транспортная и социальная инфраструктура. Город был отрезан от набережной Западной Двины промышленными, складскими и др. объектами [9].



Объекты промышленной инфраструктуры г.Витебска, нач. XX в.:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1) Электростанция | 13) Очковая фабрика |
| 2) Водонапорная башня | 14) Ликерно-водочный завод |
| 3) Казенный винный склад | 15) Маслобойный завод |
| 4) Городской водопровод | 16) Табачно-махорочная фабрика |
| 5) Бумажно-картонная фабрика | 17) Железнодорожный вокзал |
| 6) Трамвайное депо | 18) Чугунолитейный и машиностроительный завод Гринберга |
| 7) Кафельно-майоликовый завод | 19) Паровая мельница, лесопильня и сукновальня Пищулина |
| 8) Губернская типография | 20) Интендантские склады |
| 9) Первый кафельный завод Будниковых | 21) Обслуживающие объекты Витебского железнодорожного узла |
| 10) Кирпичный завод | 22) Лесопильный завод |
| 11) Первый кафельный завод Будниковых | 23) Скотопригонный двор |
| 12) Пивоваренный завод | 24) Городская скотобойня |

Рисунок 3 – Размещение объектов промышленной инфраструктуры г. Витебска на втором этапе

Район Задвинье усилил свой промышленный характер [2]. В районе была сосредоточена почти вся промышленность города: завод им. С.М. Кирова, завод им. Коминтерна, швейная фабрика «Профинтерн», обувная фабрика им. Лекерта, дрожзавод, пивзавод, очковая фабрика, железнодорожный узел, махорочная фабрика, хлебозаводы, ликеро-водочный завод и плодovinзавод, маслобойный завод, толевый завод, молокозавод, чулочно-трикотажная фабрика «КИМ» (рис. 4). На территории района находились Двинская флотилия, Чепинская лесоперевалочная база, артели (обувная, паточная артель Лившица, картонажная, головных уборов, «Металлист»), мебельная фабрика и артиллерийские мастерские. Здесь располагался и военный гарнизон [7].



Рисунок 4 – Фабрика «Классика индустрии моды» (КИМ).Бытовой корпус, 1939 г.

Для данного периода характерно объединение территориально разрозненных профильных производств и артелей в единые предприятия. Так, Витебский хлебокомбинат действовал на базе трех пекарен, хлебозаводов № 1 и № 2, построенных в 1928 и 1933 гг.

Благодаря строительству Белорусской ГРЭС в Ореховске в 1938 г. значительно возрос энергетический потенциал города, что дало импульс к росту промышленности [10]. На межвоенном этапе развития производств начала складываться новая отраслевая специализация Витебска: машиностроение, приборостроение, деревообрабатывающая, легкая, пищевая и производственная стройиндустрии [3].

Осуществилась первая попытка комплексного строительства жилых территорий. Возле промышленных предприятий в Марковщине, Песковатике, Елагах возникли рабочие поселки капитальной застройки. На главной улице района Задвинье – ул. Горького, сохранились рабочие поселки фабрики «КИМ» и коврового комбината [4].

В годы Второй мировой войны до 70–90% промышленных объектов Витебска были разрушены. Началось восстановление хозяйства [8]. В Витебске сформировалось несколько крупных промышленных центров: вдоль железнодорожной линии (заводы им. Кирова, им. Коминтерна, хлебозавод, пивзавод, мукомольный и мясокомбинат и др.); на Марковщине (чулочно-трикотажная фабрика «КИМ», мебельная фабрика, ковровый комбинат, завод запасных тракторных деталей, маслозавод и др.), вдоль Суражского шоссе – современная ул. Гагарина (кирпичный завод, игольный завод, обувная фабрика «Красный Октябрь», швейная фабрика «Флаг Индустриализации» и др.); в юго-западной зоне (деревообрабатывающий комбинат и предприятия строительной отрасли) [4]. В начале 1950-х годов на месте взорванного в 1936 г. Успенского собора на левом берегу Западной Двины в центре Витебска был построен завод точных станков (рис. 5). Сдана в эксплуатацию Витебская ТЭЦ [11].

Промышленное строительство восстановительного периода велось на основе довоенных принципов градостроительства. Вернувшиеся из эвакуации предприятия не всегда возвращались в старые здания, иногда они занимали постройки других заводов и фабрик [8]. Так, в помещениях щеткомбината развернулось производство обувной фабрики «Красный октябрь», в восстановленном здании очковой фабрики начал работать Витебский завод бытовых приборов [11].



Рисунок 5 – Успенская гора, корпуса «Завода заточных станков», 1969 г.

Третий этап характеризуется укрупнением элементов промышленной инфраструктуры, упорядочиваются и дополняются площадки предприятий, обновляется техническая база производств, происходит их перепрофилирование. Вдоль авто- и железнодорожных магистралей на окраинах города возникают новые предприятия. Промышленная инфраструктура представлена поясами вдоль железной дороги в формирующемся промышленном районе Задвинье и современной ул. Гагарина (рис. 6).

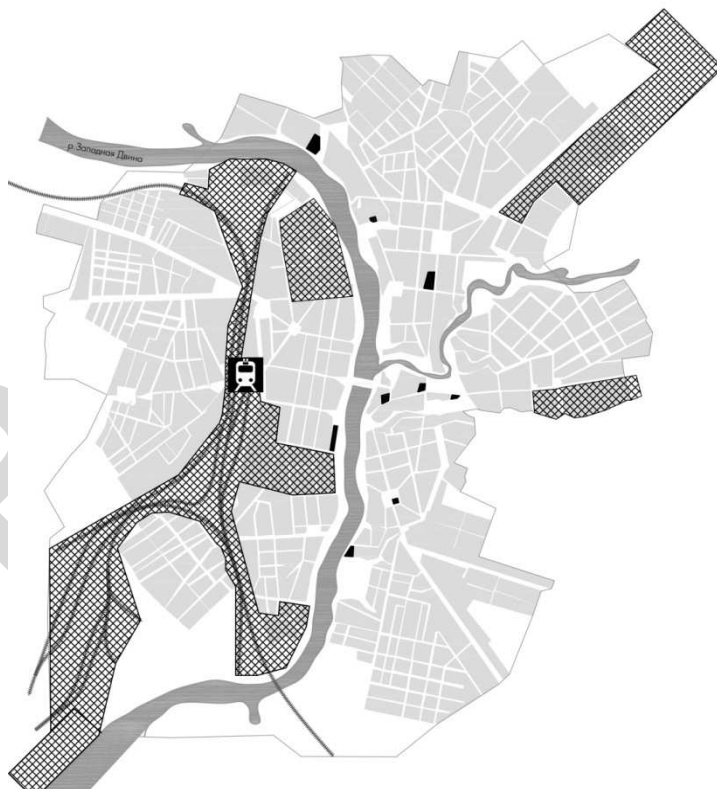


Рисунок 6 – Промышленная инфраструктура г. Витебска на третьем этапе

Четвертый этап развития промышленной инфраструктуры начался с конца 1950-х годов, когда градостроительная практика стала опираться на научную основу. Последняя предполагала кооперацию промышленных объектов и четкое функциональное зонирование территорий [9].

Вследствие пересмотра принципов размещения промышленности в городе точечное размещение производства на периферии и вдоль магистралей уступило место объединению предприятий в крупные территориальные образования – промышленные районы. В селитебных районах практиковалось строительство безвредных предприятий легкой и электронной промышленности (восстановление Витебского завода электроизмерительных приборов в послевоенное время, строительство телевизионного завода (рис. 7) [8].



Рисунок 7 – ОАО «Витязь» (Витебский телевизионный завод), 1976 г. Современное состояние

В 1960–1970-х годах на западе города, на правом берегу Западной Двины закладывается промышленный район с градообразующими предприятиями – «Монолит», деревообрабатывающий завод «Витебскдрев», домостроительный комбинат (ДСК). Заводы «Визас» (заточных станков), «Мегом» и «Эвистор» образовали промышленный район (с обслуживающими дополнительными предприятиями: котельной и транспортным депо), расположенный на северо-востоке города [5].

В 1971 г. одним из первых в БССР реализуется проект Восточного промышленного узла. Его организация подчинена единому архитектурно-планировочному замыслу. Все основные предприятия размещены вдоль пр. Фрунзе, что позволило организовать удобные транспортные связи. Объемы административного и культурно-бытового назначения предприятий машиностроительного и радиотехнического профиля сформировали застройку одной из важнейших магистралей города. Узел включил также производственную базу, автобусный парк и перебазированный станкостроительный завод, располагающийся с 1945 г. на месте снесенного Успенского собора [4, 9, 12].

Одновременно с развитием промышленной усложнялась схема железнодорожной инфраструктуры, что связано со строительством железнодорожных веток, обслуживающих новые предприятия на востоке города. Основные предприятия Витебска сконцентрированы в пяти промышленных районах: Северо-Западном, Юго-Западном, Северо-Восточном, Восточном, Южном, где производство с большим грузооборотом связано с развитой сетью железнодорожных путей и автомобильных дорог [10].

Промышленная инфраструктура четвертого периода представлена преимущественно укрупненными типами территориальных объектов – промышленными районами, включающими как новые, так и старые предприятия (рис. 8). В структуре города продолжают функционировать исторически сложившиеся, точно расположенные предприятия.

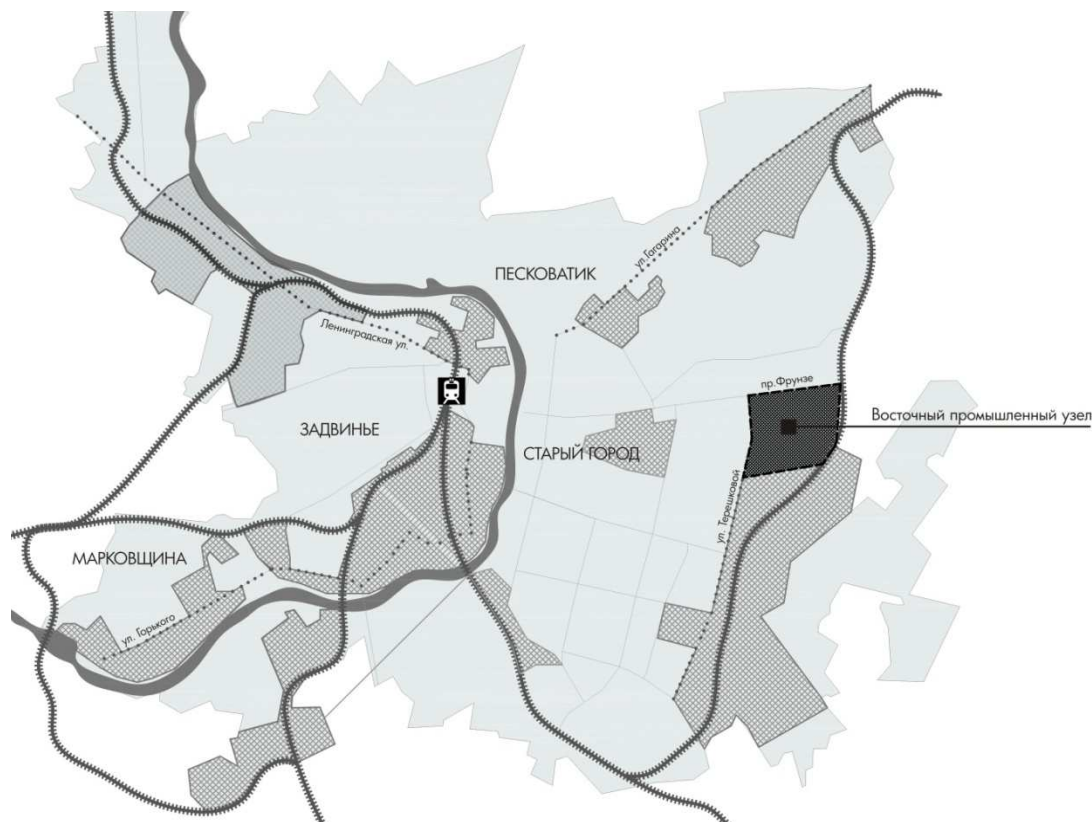


Рисунок 8 – Промышленная инфраструктура г. Витебска на четвертом и пятом этапах

С 27 июля 1990 г. Витебск входит в состав независимой Белоруссии и с этого момента начинается современный, *пятый, этап развития* промышленной инфраструктуры [3]. Падение уровня промышленного производства в 90-х годах XX в. характерно как для Витебска, так и для всей страны. Производственные гиганты советского периода реорганизовываются и модернизируются, на их основе развиваются малые частные предприятия. Смена приоритетов на государственном уровне в области промышленного производства, практически ликвидация оборонного заказа и заказов по другим «тяжелым» отраслям промышленности негативно сказалась на Витебске с развитым машиностроением и приборостроением. Тем не менее, в конце 90-х годов появляется небольшое количество новых предприятий легкой промышленности: шоколадная фабрика «Викос», кондитерская фабрика «Вителла», фабрика детской одежды «Белль Бимбо» и др. [13, 14].

На сегодняшний момент активно развивается свободная экономическая зона Витебска, в рамках которой функционируют как государственные предприятия, так и частные фирмы. В Витебске расположены 7 из 13 секторов СЭЗ «Витебск». В основные производственные направления реализуемых инвестиционных проектов в свободной экономической зоне Витебска включают: топливную промышленность, ветеринарную промышленность, химическую промышленность, машиностроение, науку и научное обслуживание, легкую промышленность, пищевую промышленность, электронику [15, 16].

Пятый этап характеризуется качественной реструктуризацией элементов промышленной инфраструктуры, значительным уменьшением размеров новых предприятий, располагающихся в рамках сложившихся промышленных районов. На сегодняшний день промышленная инфраструктура г. Витебск представлена секторной моделью.

Выводы. Вследствие длительного периода своего формирования производственный комплекс г. Витебска представлен предприятиями различных временных этапов, усложняющих их пространственную организацию в структуре города. Ретроспективный анализ эволюции промышленной инфраструктуры позволил выделить особенности каждого этапа для Витебска:

первый этап – характерно хаотичное расположение производственных территорий в планировочной структуре города;

второй этап – тенденция к линейному расположению предприятий вдоль основных планировочных элементов города в районе промышленной специализации и точечное строительство в исторической части;

третий этап – качественное преобразование производства в центре города, строительство новых предприятий на периферии;

четвертый этап – завершение формирования производственного комплекса города, секторное размещение производственных территорий в планировочной структуре города;

пятый этап – начало структурных качественных преобразований, интенсификация использования сложившихся производственных территорий.

Процессу трансформации производственных территорий г. Витебска свойственна цикличность: в ходе двух восстановительных периодов произошли реструктуризация и обновление промышленных предприятий. Данный процесс обязателен как фаза качественных преобразований и на современном, пятом этапе. Он предусмотрен направлениями промышленной политики Республики Беларусь, однако их реализация сдерживается внутренними и внешними институциональными и экономическими факторами.

ЛИТЕРАТУРА

1. Социально-экономическое развитие регионов Республики Беларусь за январь-декабрь 2014 г. Т. 1 // Нац. статист. комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: http://www.belstat.gov.by/bgd/public_bulletin/index_594/. – Дата доступа: 10.09.2015.
2. Морозова, Е.Б. Промышленная инфраструктура белорусского города как объект историко-теоретического исследования / Е.Б. Морозова, О.Е. Долинина // Архитектурное наследие Прибужского региона. Сохранение и культурно-туристическое использование : материалы V междунар. науч.-практ. конф. – Брест : БрГТУ, 2014. – С. 93–99.
3. Регионы Беларуси : энцикл. / редкол. : Т. В. Белова (гл. ред.) [и др.]. – Т. 2 : Витебская область. В 2 кн. Кн. 1. – 2010. – 536 с.
4. Чарняўская, Т.І. Архітэктура Віцебска / Т.І. Чарняўская. – Мінск : Навука і тэхніка, 1980. – 112 с.
5. Шамшура, Г.В. Эволюция производственной инфраструктуры города Витебска : дис. магистр. арх. : 18.00.05 / Г.В. Шамшура ; Белорус. нац. техн. ун-т. – Минск, 2012. – 73 с. + прил.
6. Железная дорога Беларуси: История и современность / под ред. В.Г. Рахманько. – Минск : Триолета, 2001. – 488 с.
7. Железнодорожный район г. Витебска [Электронный ресурс] // Витеб. город. исп. ком. – 2015. – Режим доступа: http://vitebsk.gov.by/ru/o_gajone_zhd-ru/. – Дата доступа: 17.09.2015.
8. Воинов, А.А. История архитектуры Белоруссии : учеб. для вузов : в 2 т. / А.А. Воинов. – 2-е изд. – Минск : Выш. шк., 1987. – Т. 2 : Советский период. – 293 с.
9. Градостроительство Белоруссии / В.И. Аникин [и др.] ; под общ. ред. А.В. Сычевой. – Минск : Высш. шк., 1988. – 247 с.
10. Архітэктура Беларусі: нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславян. і еўрап. Кантэксте : у 4 т. / А.І. Лакотка [і інш.] ; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск : Беларус. навука, 2009. – Т. 4, кн. 2. Архітэктура XX–пачатку XXI ст. – 790 с.
11. Витебск : энцикл. справочник / гл. ред. И.П. Шамякин. – Минск : БелСЭ им. П. Бровки, 1988. – 408 с.
12. Жур, В.М. Витебский промышленный узел / В.М. Жур // Стр-во и архитектура. – 1971. – № 4. – С. 11–12.
13. Прокопович, Т. Витебск: Северная Пальмира Беларуси / Т. Прокопович // Архитектура и стр-во. – 2003. – № 4. – С. 23–29.
14. Промышленность [Электронный ресурс] // Витеб. город. исп. ком. – 2015. – Режим доступа: http://vitebsk.gov.by/ru/o_gajone_zhd-ru/. – Дата доступа : 17.09.2015.
15. Свободная экономическая зона «Витебск» (СЭЗ «Витебск») [Электронный ресурс]. – 2015. – Режим доступа: <http://www.fez-vitebsk.by/ru/>. – Дата доступа: 12.09.2015.
16. Территория СЭЗ «Витебск» [Электронный ресурс] // Свободная экон. зона «Витебск» (СЭЗ «Витебск»). – 2015. – Режим доступа: <http://www.fez-vitebsk.by/ru/>. – Дата доступа: 12.09.2015.

УДК 711:7.017.4 (476.7)

КОЛОРИТ КАК СРЕДСТВО ФОРМИРОВАНИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ НА ПРИМЕРЕ Г. БРЕСТА

М.Г. ЛАППО

(Брестский государственный технический университет)

Рассмотрен колорит как средство формирования городской среды на примере города Бреста. Сделан вывод, что роль цвета в нашей жизни многообразна, цвет входит в структуру мышления, является компонентом объемно-пространственного окружения. Колорит города способен вызвать у человека эстетические переживания, которые могут служить подосновой конкретных художественно-композиционных цветовых решений отдельных объектов. Здесь цвет важен как система архитектурной полихромии. Создание цветовой среды, обладающей признаком цельности и закономерности, требует комплексного подхода к определению целей использования цвета в архитектуре. Архитектор с помощью цвета выявляет логику объемно-пространственной структуры, которая неотделима от созда-