

Елена Морозова



Мы были первыми: белорусские промышленные узлы

Сегодня, несмотря на все трудности переходного периода, Беларусь по-прежнему остается страной с промышленно развитой сферой. Показательно, что этот потенциал республики был создан за сравнительно небольшое время — пятьдесят послевоенных лет. Именно тогда сложились 80% производственных территорий наших городов, а промышленные предприятия стали не просто народно-хозяйственной единицей, но и объектами архитектуры.

Белорусская архитектурная промышленная школа получила признание и известность в конце 1970-х гг. Созданные объекты широко освещались тогда не только в республиканской, но и союзной печати, ими иллюстрировали книги и учебники в качестве примеров хорошей, современной архитектуры. И если в проектировании производственных зданий и предприятий мы были одними из лучших, то существовала область промышленного строительства, где мы были бесспорными лидерами, мы были первыми! Это проектирование новой формы градостроительной организации производственных объектов — промышленных узлов.

Промышленный узел представлял собой групповое размещение предприятий, объединенных не только территорией, но и кооперацией различных служб — от простого инженерно-технического и социаль-

но-бытового обслуживания до вспомогательного и даже основного производства. Преимущества такого строительства были значительными: сокращалась на 18–20% протяженность железнодорожных путей, на 10–11% — автомобильных дорог, на 20–25% уменьшалось количество зданий, на 20% — число занятых рабочих, на 15–20% — суммарные территории предприятий, а сроки реализации проектного решения — на 10% [1].

Решение о переходе к строительству кооперированных групп было принято в СССР в 1963 г. специальным правительственным постановлением, с конца 1960-х оно стало реализовываться. Инициатором в этом деле выступил белорусский проектный институт “Белпромпроект”. Уже к 1970-м гг. в республике было закончено и велось строительство пятидесяти промышленных узлов, среди них Борисовский, Бобруйский, Брестский восточный и южный, Пинский, Могилевский, Витебский, Молодечненский и др.

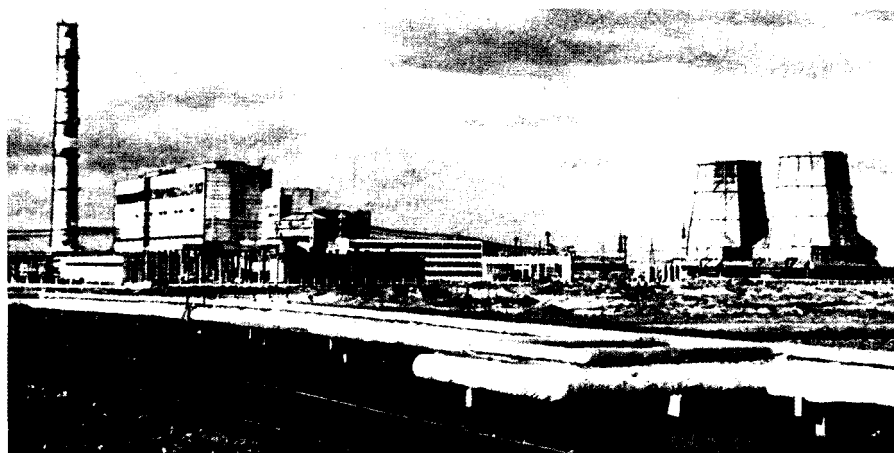
Брестский восточный узел был одним из первых. Он вошел в планировочную структуру городского района и стал его основой. Предприятия промышленного узла выходили на три важные транспортные магистрали города, обеспечивая хорошие условия для доставки рабочих к местам приложения труда. Общие объекты энергетического, вспомогательного и склад-

ского хозяйств располагались в центральной зоне. Фронт застройки складывался из административно-бытовых, лабораторных, общественных зданий и цехов основного производства, которое решалось в виде корпус-заводов. Четкое функциональное зонирование территории, удачная взаимосвязь разноэтажных зданий и инженерных сооружений, интересные, технически совершенные в то время архитектурно-планировочные решения производственных корпусов формировали серию достаточно выразительных архитектурных ансамблей, которые объединяли и организовывали застройку важных городских магистралей на значительном протяжении. За создание этого и других промышленных узлов в Бресте и Витебске группа архитекторов и инженеров (И. Бовт, Э. Ботян, И. Некрашевич, В. Жур, И. Фридман, Л. Лившиц, Ю. Никольский и др.) была удостоена высокой награды — премии Совета Министров СССР [2].

Стать первыми — значило не просто взять инициативу на себя, необходимо было прямо на ходу, в реальном проектировании искать пространственные формы воплощения идеи, проверять их на вариантах, думать и сравнивать, принимать и отвергать. Это потом были обобщенные практика и проектный процесс, потом была создана теория, написаны инструкции и рекомендации. Тогда же все решалось здесь, в проектных залах института. В чем же состояла новация белорусских проектировщиков?

Вообще, идеи создания кооперированных групп предприятий появились в конце XIX в. одновременно в Англии и США. Преимущества такого размещения стали обнаруживаться в связи с развивающейся специализацией производства, концентрацией промышленных предприятий в городах и переходом на электрическую энергию. Постоянно растущие мощности промышленных объектов обуславливали укрупнение размеров зданий и сооружений, усложнение системы транспортного обслуживания; новое промышленное строительство с трудом находило площадки внутри городов. Все это привело к формированию специальных промышленных

Брестский восточный промышленный узел



территорий – районов (industrial, trading estates), которые, с одной стороны, давали возможности совместного использования вспомогательных служб для нескольких предприятий, а с другой – обеспечивали участками новые промышленные объекты в городе. Первыми специально созданными промышленными районами считаются английский Трэфффорд Парк в Манчестере; американские Капплс Стэйшн в Сант-Луисе, Миссури; Буш Терминал в Бруклине, Нью-Йорк; Клеаринг Индастриал Дистрикт, Централ Мануфактуринг Дистрикт в Чикаго [3, 4]. Идея кооперированного группового размещения предприятий в довоенное время продвигалась довольно медленно, промышленные районы оставались исключительно английским и американским опытом, причем английские районы строились с использованием государственного капитала, американские – частного.

После войны положение кардинально изменилось, промышленные районы в 1950–1960-х гг. возводятся в большом количестве практически во всех европейских странах, где они становятся альтернативой существующим промышленным территориям – складывавшимся исторически районам, степень кооперации объектов которых или вообще отсутствовала, или развивалась уже во время эксплуатации предприятий. Таким образом, запаздывание во времени отечественной практики строительства специальных промышленных территорий в общеевропейском масштабе хотя и имело место, было не очень значительным.

Безусловно, в процессе работы наши архитекторы старались учесть уже имеющийся опыт организации и возведения промышленных групп. Правда, следует отметить, что такой информации было тогда немного в силу существующих объективных причин. Кроме того, в наших условиях стояли и несколько иные задачи: специальные промышленные территории – промышленные узлы – должны были давать преимущества не только экономического, но и социального плана, способствовать формированию среды гуманной, эстетически и экологически благоприятной и, по возможности, высокохудожественной.

Главным отличием отечественных промышленных узлов было существование замысла архитектурно-пространственной организации всей территории. Зарубежные промышленные районы строились только на единственном планировочном решении. Они, как правило, не интегрировались с планировочными структурами городов, да и редко включались в них, главной особенностью промышленных районов был общий генеральный план, управляющий орган и плановое развитие, в дальнейшем допускающее как частное, так и государственное финансирование.

Необходимость создания единого пространственного решения в случае отечест-



Гродненский северный промышленный узел

венных промышленных узлов выдвигала более сложные задачи. С одной стороны, всегда непросто пространственно объединить довольно большие территории (200–500 га), с другой – очень трудно сделать это с промышленными объектами, где технологические требования практически всегда первостепенны, а объемы зданий и сооружений столь специфичны. Белорусским архитекторам удалось решить эту задачу. Застройка Брестских восточного и южного, Гродненского северного, Минского и Витебского промышленных узлов в ряде случаев создавала настоящие ансамбли. Причем единое композиционное решение прослеживалось на всех уровнях, вплоть до озеленения и благоустройства площадки.

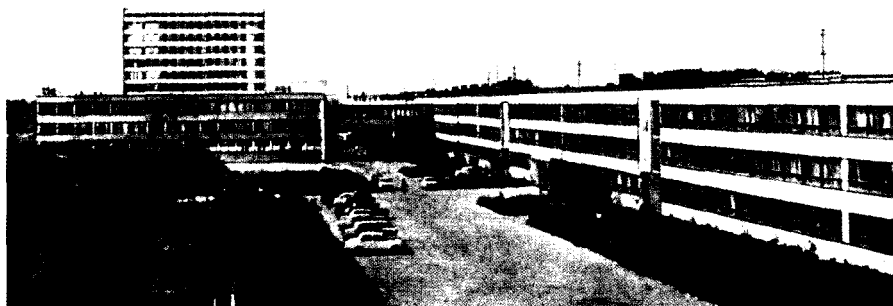
Совершенно новым стало и объединение промышленных районов с планировочной структурой города, интеграция как в функциональном освоении территорий, так и в пространственном. Общественные центры промышленных узлов, в состав которых входили наряду с административными и управленческими объектами культурно-бытового обслуживания работающих на предприятиях, проектировались и учитывали также нужды прилегающих жилых районов. Городские улицы и пешеходные потоки ориентировались на такие

центры, а также на предзаводские площади входящих в промышленный узел предприятий. Предзаводская площадь – это чисто отечественное изобретение. Являясь “лицом” предприятия, она решалась празднично, как настоящая площадь города. Особая значимость промышленного труда и его исполнителя – рабочего класса в обществе эпохи социализма делала предзаводские площади парадными и даже помпезными. Здесь часто размещались зрелищные и спортивные здания – Дворцы культуры, клубы, бассейны.

Отечественные промышленные узлы отличал также небольшой интервал строительства (3–8 лет) и более жесткий контроль над осуществлением схемы развития и освоения территории, что было, впрочем, обеспечено наличием единой собственности – государственной, и плановой организацией народного хозяйства. Поэтому промышленные узлы стали градостроительными образованиями с наивысшей степенью концентрации производственных функций (удельный вес промышленных объектов составлял 85–95%), а также в большой мере управляемыми градостроительными структурами [5].

В БССР переход к строительству предприятий в составе промышленных узлов создал благоприятные условия для раз-

Бобруйский северный промышленный узел



вития малых городов республики – Жодино, Осиповичей, Новолукомля, Молодечно и др.

Успехи в строительстве промышленных узлов были достаточно велики, в Беларусь ездили со всего Советского Союза учиться и перенимать опыт. В 1980-х гг. сложилась теория проектирования промышленных узлов и районов, их типология, приемы и методы пространственной и планировочной организации. Вклад белорусской практики в этот процесс был значительным. Кроме того, существование предприятий в составе промышленных узлов было признано как единственно возможное и верное, такие положения были внесены в нормативные материалы. В самой же республике на сегодняшний день более 75% общего числа предприятий находится в промышленных узлах.

Однако времена меняются. С годами пришло понимание того, что групповое размещение заводов и фабрик не является безупречным и единственным, оно имеет свои недостатки. Большие производственные территории, состоящие из относительно закрытых, режимных объектов, трудно вписываются в городскую ткань, формируя подчас настоящие промышленные резервации. В пределах таких образований не всегда эффективно используется территория, интересы отдельных ведомств иногда идут вразрез с планами городских властей.

Сегодня изменились общие тенденции развития производства. Альтернативой постоянно растущей в прежние времена концентрации промышленности становится рассредоточение, преимущественное развитие малых и средних предприятий, их интеграция с другими функциональными объектами города. Усложняется и сама городская среда, следуя по пути многообразия способов и средств организации пространства. Все это выдвигает настоятельную необходимость поиска новых форм существования промышленных предприятий в городе.

В этой связи встает вопрос: сохраняются ли промышленные узлы как одна из таких форм, есть ли у них будущее? Ответить на это должна теория и практика промышленного строительства. Однако уже очевидно, что специальные производственные территории должны получить большую свободу в своей пространственной организации, они, как и любые градостроительные формы, будут трансформироваться и развиваться.

Итак, белорусский опыт строительства промышленных узлов стал уже историей. Он был плодотворным и очень успешным, он позволил нашей республике выдвинуться на передовые рубежи промышленного строительства и архитектуры, способствовал развитию и становлению нашей отечественной школы проектировщиков, среди которых – И. Бовт, Н. Афанасьева, И. Березкина, Э. Ботян, Н. Буйлова, Е. Глецевич, С. Корчик, А. Гончаров, Л. Китаева, М. Малышкин, А. Малашко, Л. Петровская, Л. Сагалов, Н. Шидловская, Н. Шумихин, Г. Чирвон, А. Шафранович, Ж. Сахарова, В. Ткачев, М. Гродников, К. Лобзов и др.

Мы были первыми и мы были лучшими, и хочется верить, что на новом этапе развития нашего общества, архитектуры, промышленного строительства мы когда-нибудь снова сможем сказать, что мы – первые и мы – лучшие!

Литература

1. Ким Н.Н. Промышленная архитектура. М.: Стройиздат, 1988. 244 с.
2. Архитектура Советской Белоруссии. М.: Стройиздат, 1986. 319 с.
3. Anandvichai Dhanasunthorn. Understanding industrial estates. Tokyo: Asian Productivity Organization, 1986. 76 p., ill.
4. Bredo William. Industrial Estates: Tool for Industrialization. Glencoe, Illinois: The Free Press, 1960. 240 p., ill.
5. Матвеев Е.С. Промышленные зоны городов. М.: Стройиздат, 1985. 216 с.



УДАРНИКАМ – УДАРНЫЕ МАТЕРИАЛЫ



СУХИЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ СМЕСИ

затирка для плиточных швов

ЗАТИРОЧНЫЕ СМЕСИ “ЮНИС”

- белая, серая, цветная (12 цветов);
- износо-, водо-, морозостойкая;
- прочная и надежная!

ПЛИТОЧНЫЙ КЛЕЙ “ЮНИС-XXI”

- водо-, морозостойкий;
- для наружных и внутренних работ!

цвет – белый

ШТУКАТУРНЫЕ СМЕСИ “ТЕПЛО”

- эластичная;
- затирается до блеска;
- нанесение без штукатурной сетки!

цвет – белый

ШПАТЛЕВОЧНЫЕ СМЕСИ “БЛИК”

- безусадочная;
- эластичная;
- для высококачественной отделки!

+ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ГИПС



ВНИМАНИЮ ОПТОВЫХ
И СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ



цены первого поставщика!
оперативная поставка!
гарантия 15 лет!

ООО “Ван Вэй”
Тел.: /017/ 289.60.57, 289.60.58
289.60.67, 289.60.66, 228.77.05

ЮНИС – НАДЕЖНАЯ СМЕСЬ ЦЕНЫ И КАЧЕСТВА!