

sengers and traffic flows interactions in transportation hubs, multi-functional complexes and passenger

terminals from 1910-th to the present day.

Поступила в редакцию 1.12.2014 г.

УДК 725.4.03(476)

ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ МИНСКА

Залесская Г. Л., Долинина О. Е.

кандидат архитектуры, доцент;

магистр архитектуры, аспирант кафедры

«Архитектура производственных объектов и архитектурные конструкции»; БНТУ

История развития производственных территорий Минска с конца XVIII в. до настоящего времени имеет несколько этапов, каждому из которых соответствует планировочная модель.

В период конца XVIII – начала XIX в. объекты производства в Минске было представлено городскими и монастырскими мельницами на р. Свислочь, казёнными складами, типографиями и ремесленными мастерскими, особенностью которых было совмещение производственных и жилых функций [4, 7] (рис. 1).

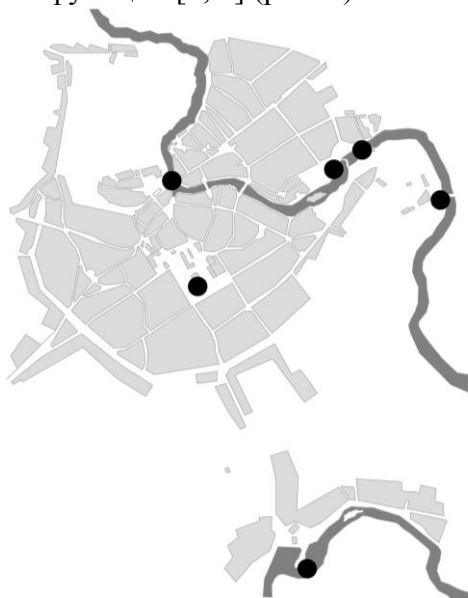


Рис. 1. Расположение производственных объектов на плане Минска. 1790 г.

В целом структуру производственных территорий в планировке города Минска на этом этапе можно охарактеризовать как точечную (рис. 2).

Второй этап формирования структуры производственных территорий Минска связан с началом преобразования планировки города и упорядочением

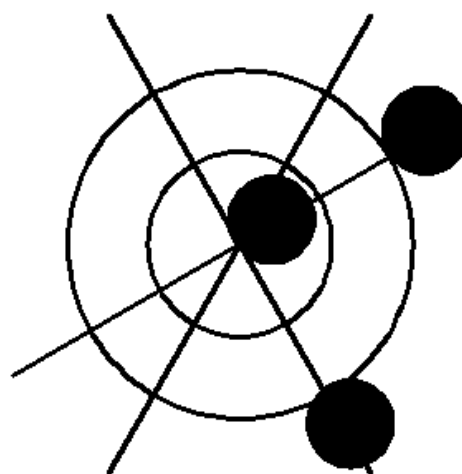


Рис. 2. Точечная планировочная модель

Генеральным планом 1858 г. предусматривалась организация специальных кварталов для каменных кузниц и слесарен, кожевенных и свечных заводов на берегу Свислочи на юго-восточной окраине, ниже города по течению реки [5]. Был выделен квартал для строительства объектов военного ведомств на восточной окраине проектируемого города (рис. 3).

Таким образом, на втором этапе формирования промышленной инфраструктуры в 1850–1860 гг. происходило упорядочение планировочной структуры производства: в центральной части города сохранялось точечное размещение предприятий, новое строительство было отделено от жилых кварталов и локализовано на юго-восточной окраине Минска, появились выделенные

территории города, находившиеся в ведомственном подчинении. Модель промышленной инфраструктуры города на этом этапе можно охарактеризовать как островную (рис. 4).



Рис. 3. Схема размещения производственных объектов середины XIX в.

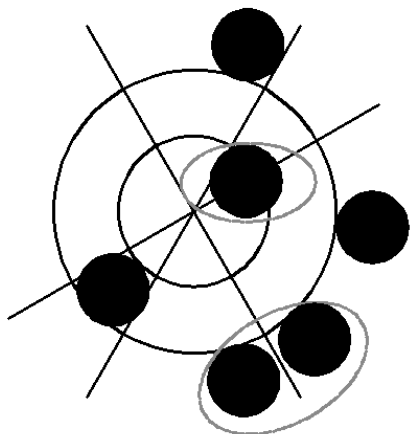


Рис. 4. Островная планировочная модель

Третий этап формирования структуры производственных территорий Минска относится к периоду 1870–1910-х гг. С появлением железнодорожного транспорта для промышленного строительства стали использоваться свободные территории за железнодорожными путями, площадки между ними и реками. Формировались промышленные территории, включавшие производства различных отраслей: крупные литейные и

машиностроительные заводы, винокурные и пивоваренные предприятия, кожевенные и мукомольные заведения. Занимая площадки вдоль железнодорожных путей и рек, появились предприятия в предместьях Ляховка и Добрые Мысли в Минске. В южном направлении на территориях между руслом реки и железнодорожной линией возникли крахмально-паточный завод «Сокол», машиностроительный завод «Технолог», ректификационный и дрожже-винокурный заводы [2, 5, 7] (рис. 5).



Рис. 5. Схема размещения производственных объектов в 1914 г.

Во второй половине XIX в. осуществлялся ввод водопроводных сетей, электростанции, организовывалась работа пожарных депо и городского транспорта – конки. Размещение предприятий городского коммунального хозяйства тяготело к центральным районам города.

Среди значительных предприятий г. Минска, размещавшихся точно в структуре города и обособленно от крупных транспортных и водных магистралей, следует отметить такие производства как Минскую военную мукомольно-хлебопекарню, гончарно-кафельный завод, пивоваренный завод «Богемия» [6].

В Раковском предместье обойные фабрики и обувные фабрики, кожевенный завод сформировали своеобразный прообраз промышленно-селитебного района со значительной долей промышленных территорий с предприятиями небольшой степени вредности вдоль улиц Большая Татарская, Раковская и Немига.

Таким образом, на третьем этапе формирования промышленной инфраструктуры в конце XIX – начале XX в. застройка предприятиями различной отраслевой направленности земель вдоль железнодорожных путей обусловила возникновение поясной схемы расположения объектов производства в городе. Секторное развитие промышленной инфраструктуры происходило за счет разрастания промышленных территорий в предместьях. В итоге к 1915 г. сформировалась секторно-поясная модель промышленной инфраструктуры Минска (рис. 6).

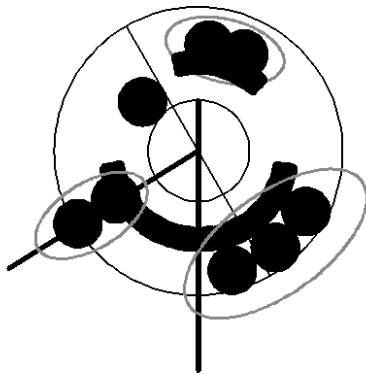


Рис. 6. Секторно-поясная планировочная модель

Четвёртый этап формирования промышленной инфраструктуры по времени ограничен двумя мировыми войнами – 1914–1945 гг. С начала 1920-х основное внимание уделялось восстановлению транспортных и энергетических объектов. Были воссозданы железнодорожный узел и вагоноремонтный завод, реконструирована электростанция. В 1921 г. возобновили работу предприятия в районе Ляховка: дрожжевой,

винокуренный, металлообрабатывающий, кожевенный и пивоваренный заводы [3, 5].

Проводилось расширение и переоборудование заводов, построенных в 1910-х гг. – завода сельскохозяйственного оборудования «Энергия», хлебозавода №2. Химико-фармацевтический завод им. Первой пятилетки был основан в промышленном районе Минска Добрые Мысли в 1929 г. на базе небольшого предприятия [4].

Особенностью процесса развития производственной инфраструктуры того времени явилась создание ряда предприятий на основе мелких производств, рассредоточенных на разных площадках города. Так были образованы кожевенный и кирпичный завод № 2. Это не внесло каких-либо существенных изменений в баланс промышленных территорий города, но имело значение в отношении закрепления земель за различным ведомствами.

Среди предприятий металлообработки новыми являлись авторемонтные мастерские и завод металлоизделий, производство строительных изделий было расширено за счет бетонного и асфальтобетонного заводов, зеркальной фабрики, укрупнены предприятия легкой промышленности. Новыми элементами инфраструктуры стали электростанция №2 и аэропорт. В связи с ростом города в его границах оказался ряд производств, построенных в предыдущий период за его пределами.

Крайне редким явлением в этот период было строительство новых предприятий на территориях, никогда ранее не имевших производственного назначения. Лишь два промышленных предприятия – типография «Дом печати» и радиозавод, были размещены как доминанты на основной городской ул. Советской (ныне пр. Независимости) (рис. 7) [1, 4].

Таким образом, для четвёртого этапа формирования промышленной инфраструктуры характерно восстановление сложившейся к 1914 г. структуры объектов производства, переоборудование и перестройка предприятий на прежних площадках.



Рис. 7. Схема размещения промышленных объектов г. Минска. 1941г.

Развитие промышленная инфраструктура получила за счёт новых предприятий на ул. Советской и аэропорта Минск-1, а также включения в границы города предприятий, ранее размещавшихся вне границ города. В результате к завершению четвёртого этапа в 1941 г. была сформирована радиально-поясная модель размещения производственных объектов (рис. 8).

Пятый этап формирования инфраструктуры промышленности Минска начался в 1945 г. с восстановления разрушенных производств и завершился с распадом советского государства. Основой инфраструктуры города в первое десятилетие после войны стали воссоздаваемые предприятия. Новое строительство разместилось главным образом в периферийных районах на свободных территориях, которые имели удобные транспортные связи. Наибольшее развитие оно получило в

восточном и юго-восточном направлении.

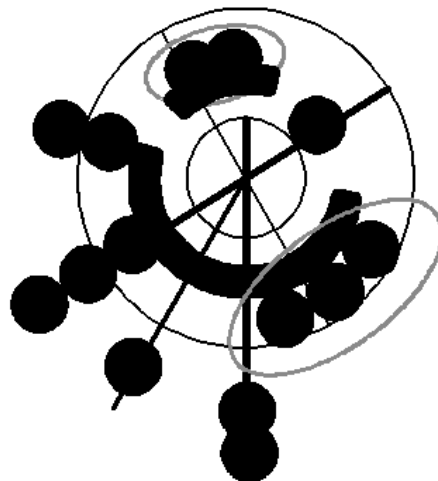


Рис. 8. Радиально-поясная планировочная модель

В направлении Могилёвского шоссе на свободных территориях были созданы следующие заводы: автомобильный, тракторный, мотовелосипедный, шарикоподшипниковый, автотракторных запчастей, автоматических линий и т.д. [1]

В рассматриваемый период было продолжено строительство предприятий вдоль пр. Независимости: завод им. Орджоникидзе, полиграфкомбинат им. Я Коласа, часовой завод, что отвечало идеологическим задачам построения социалистического общества [3]. Практика сооружения крупных промышленных предприятий на значимых магистралях была продолжена строительством завода холодильников на участке, граничащем с центром города [1] (рис. 9).

В последующие годы в Минске были созданы два промышленных узла Дrajня и Шабаны. Территория промузла Шабаны завершала восточный вектор развития промышленной инфраструктуры города.

К началу 1990-х гг. в структуре города отчетливо выделялись крупные промышленные территории, которые в результате интенсивного роста Минска создали чересполосицу селитебных и производственных зон.

За счет разрастания промышленных территорий в юго-восточном и юго-западном радиальных направлениях сложилась радиально-секторная модель промышленной инфраструктуры Минска (рис. 10).



Рис. 9. Схема размещения промышленных объектов г. Минска в 1980 г.

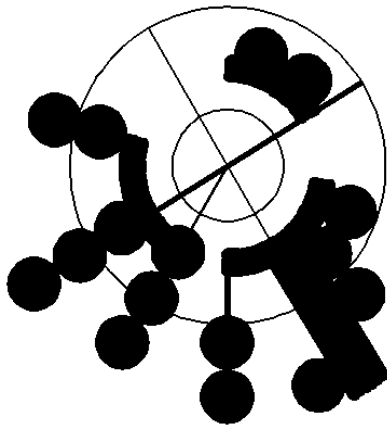


Рис. 10. Радиально-секторная планировочная модель

Шестым этапом развития промышленной инфраструктуры является период, начавшийся в 1991 г. с обретением независимости Республики Беларусь.

В прошедшие десятилетия в г. Минске происходила реструктуризация крупных предприятий, расширение промышленных пригородных территорий, а также новое строительство

в рамках СЭЗ «Минск» в промзоне Шабаны (рис. 11) [4].

На данный момент модель промышленной инфраструктуры представляет собой радиально-секторную схему в сочетании с островными элементами (рис. 12).



Рис. 11. Схема размещения промышленных объектов Минска в 2012 г.

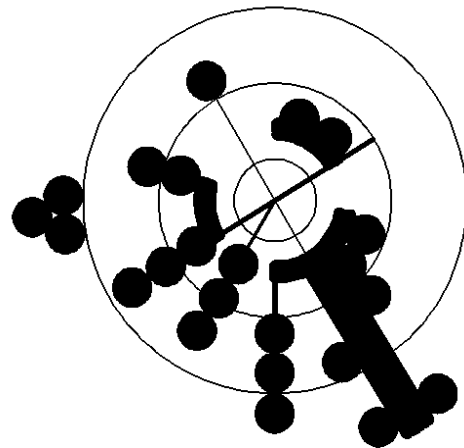


Рис. 12. Радиально-секторная модель с островными элементами

Заключение. История формирования промышленной инфраструктуры в Минске имела шесть этапов, которые делятся более 200 лет. Отдельным устойчивым элементом этой инфраструктуры около 150 лет.

На первом этапе – конец XVIII – первая половина XIX в. в застройке центра города единичные производственные объекты устраивались на площадях, вдоль реки и главных дорогах.

Второй этап – середина XIX в. – связан с упорядочением структуры производства, когда были выделены и обособлены от жилой застройки новые производственные кварталы.

Третий этап – 1870-1910-е гг. – характеризовался активным развитием инфраструктуры производства, что обуславливалось резким ростом количества промышленных предприятий и появлением в городе объектов инженерно-коммунального назначения.

На четвертом этапе – 1920-е – 1945 г. – вместе с восстановлением инфраструктура получила развитие за счёт предприятий на новых площадках вдоль ул. Советской, аэропорта Минск-1, включения в границы города предприятий, находившихся ранее за пределами города.

В течение пятого этапа с 1945 по 1991 гг. происходило наращивание промышленных территорий города. Значительное развитие получило восточное направление инфраструктуры.

На текущем шестом этапе для размещения новых производственных мощностей заействованы дополнительные территории в западной и южной частях города.

Следует отметить, что для всех этапов развития промышленной инфраструктуры было характерно включение объектов, а также промышленных зон вдоль магистралей за счёт присоединения земель со сложившейся производственной базой при расширении границ города.

Каждому из этапов соответствует планировочная модель, отражающая структуру территорий производственного

назначения в городе: точечная, островная, секторно-поясная, радиально-поясная, радиально-секторная модель и модель, сочетающая радиально-секторную схему с элементами островного размещения объектов производства.

Литература:

1. *Архитектура советской Белоруссии / В.И. Аникин и др.; под ред. В.И. Аникина. М.: Стройиздат, 1986. – 319 с.*

2. *Архітэктура Беларусі : нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславян. і еўрап. кантэксце : у 4 т. – Мінск : Беларус. навука, 2006–2009. – Т.3, кн. 2. Другая палова XIX – пачатак XX ст. / А.І. Лакотка [і інш.] ; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск, 2007. – 549 с.*

3. *Архітэктура Беларусі : нарысы эвалюцыі ва ўсходнеславян. і еўрап. кантэксце : у 4 т. – Мінск : Беларус. навука, 2006–2009. – Т.4, кн. 2. Архітэктура XX- пачатку XXI ст. / А.І. Лакотка [і інш.] ; навук. рэд. А.І. Лакотка. – Мінск, 2009. – 790 с.*

4. *Егоров, Ю.А. Градостроительство Белоруссии / Ю.А. Егоров. – М. : Гос. изд-во лит-ры по стр-ву и архитектуре, 1954. – 282 с.*

5. *Залесская, Г. Л. Становление архитектуры производственных объектов Беларуси / Г. Л. Залесская // Вестн. Белорус. акад. арх-ры. – 2003. – № 2. – С. 58–61.*

6. *Шыбека, З.В. Гарады Беларусі (60-я гады XIX – пачатак XX стагоддзя) / З.В. Шыбека; Нац. навук.-асветніцкі цэнтр імя Ф. Скарыны пры М-ве адукацыі РБ. – Мінск : Цэнтр эўрап. супрац-ва «ЭўроФорум». 1997. – 319 с.*

STAGES OF FORMATION OF INDUSTRIAL TERRITORY OF MINSK

Galina Zalesskaya, Olga Dolinina

Belorussian National Technical University

The article describes the stages in development of industrial areas of Minsk at the end of the XVIII century until now. Each stage corresponds to planning model.

Поступила в редакцию 1.12.2014 г.

УДК 502.6(477-25); 712.2(477-25)

ОПЫТ ИДЕНТИФИКАЦИИ И СОХРАНЕНИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ ЛАНДШАФТОВ УКРАИНЫ

Зверьяк А. И.

И.о. директора НИИ памятникоохранных исследований Министерства культуры Украины, Киев, Украина

Статья посвящена ландшафтным объектам культурного наследия (культурным ландшафт-

там), опыту их выявления, идентификации и сохранения на территории Украины.