

ПРОМЫШЛЕННЫХ ЗОН В УЗЛЫ «ПОЛИЦЕНТРИЧЕСКОГО ГОРОДА»

Шахбазли Сеймур

Азербайджанский Университет Архитектуры и Строительства

seymurshahbazli2@gmail.com

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21851012>

Ключевые слова: полицентрический город, периферийные промышленные зоны, редевелопмент заброшенных промышленных территорий, городская регенерация, многофункциональная застройка, моноцентрическая структура, пространственное планирование, деиндустриализация.

Введение

На протяжении большей части XX века промышленное производство вытеснялось на окраины городов, где земля была дешевле, а доступ к железной дороге и водным путям был удобнее, и где тяжёлое производство могло работать на удалении от жилых кварталов. Заводы, склады, грузовые станции и перерабатывающие предприятия образовывали кольца и коридоры вокруг исторического центра, и город рос вширь, тогда как его центр сохранял за собой почти все значимые функции: органы власти, финансы, торговлю высокого уровня, культуру и наибольшую концентрацию рабочих мест. Эта моноцентрическая модель работала достаточно хорошо до тех пор, пока периферийные предприятия продолжали действовать. Как только с 1970-х годов в Западной Европе и Северной Америке, а позднее и в постсоциалистических и быстро урбанизирующихся странах, началась деиндустриализация, те же самые периферийные пояса превратились в нечто иное: пустующие цеха, загрязнённые почвы, разрушенную инфраструктуру и кварталы, оторванные от возможностей развития, хотя и расположенные всего в нескольких километрах от центра.

Масштаб проблемы нельзя назвать второстепенным. По оценкам исследователей, в 28 государствах — членах Европейского союза насчитывается около 3,5 миллиона заброшенных промышленных участков (браунфилдов), из которых примерно полмиллиона классифицируются как значительно загрязнённые, при этом, согласно тем же исследованиям, редевелопмент этого земельного фонда в принципе способен разместить почти 2,8 миллиона домохозяйств без освоения хотя бы одного гектара незастроенных земель (Rey, Laprise & Lufkin, 2022). При этом, по прогнозам, к 2050 году доля городского населения Европы достигнет примерно 83 процентов от общей численности населения, а значит, давление необходимости строить где-либо никуда не исчезает — открытым остаётся лишь вопрос, где именно (C40 Cities, Arup & Urban Partners, 2026). Каждый гектар заброшенной промышленной земли, превращённый в жильё, рабочие пространства или общественные пространства, — это гектар, который не приходится изымать у сельскохозяйственных угодий или лесов на границе города.

Полицентрическое городское развитие даёт согласованный ответ сразу на обе проблемы — разрастание на окраинах и упадок в среднем поясе города.

Вместо того чтобы концентрировать занятость, культуру и качественные общественные пространства в единственном центре, полицентрическая стратегия целенаправленно формирует несколько вторичных центров, каждый со своим набором рабочих мест, жилья и услуг, связанных с ядром города и друг с другом эффективным транспортным сообщением. Бывшие промышленные зоны в этом отношении необычайно хорошо подходят на роль таких вторичных узлов: они, как правило, хорошо обеспечены железнодорожным или магистральным автомобильным сообщением, уже располагают крупными, легко объединяемыми земельными участками при ограниченном числе собственников, а также несут промышленную идентичность и застройку — кирпичные цеха, газгольдеры, краны, силосные башни, — которые можно приспособить под новые функции, а не сносить, придавая новым районам ощущение места, которого застройка «с нуля» на пустыре почти никогда не достигает. Цель настоящей работы — на основе международного опыта рассмотреть, какие конкретно планировочные, финансовые и управленческие механизмы позволяют превратить периферийную промышленную зону в действующий полицентрический узел, и выявить условия, при которых такие преобразования оказываются успешными.

Основная часть

Теоретическая основа: от моноцентризма к полицентрической структуре

Теоретическое обоснование этого сдвига восходит к Европейской перспективе пространственного развития (European Spatial Development Perspective), принятой государствами — членами ЕС в 1999 году, которая официально закрепила «полицентрическое и сбалансированное» территориальное развитие в качестве альтернативы исторически преобладавшей модели «центр — периферия». Позднее Клоостерман и Мустерд (Kloosterman & Musterd, 2001) формализовали понятие «полицентрического городского региона» как сети исторически обособленных поселений или районов, которые функционируют как единый рынок труда и единая система повседневных перемещений, при этом каждый сохраняет частично специализированную идентичность. Применительно к масштабу отдельного города, а не региона, та же логика подразумевает, что мегаполису не нужен единственный центр, несущий все функции высшего порядка; ему нужно несколько таких центров, каждый из которых достаточно силён, чтобы снизить нагрузку маятниковой миграции на ядро, сократить длину поездок и дать жителям окраинных районов повод работать, делать покупки и проводить досуг рядом с домом. Бывшие промышленные пояса структурно привлекательны для этой роли по трём причинам: объединение земельных участков здесь проще, поскольку собственность зачастую сосредоточена в руках нескольких бывших предприятий, а не раздроблена между множеством частных домохозяйств; существующая железнодорожная, автодорожная, а иногда и портовая или речная инфраструктура снижает стоимость новых транспортных подключений; а сам факт восприятия этих территорий как «отработанных»

или «промежуточных» даёт планировщикам политическое и финансовое пространство для реализации по-настоящему многофункциональных моделей повышенной плотности застройки, которые в уже сложившемся жилом районе встретили бы куда более сильное сопротивление.

Международный опыт: три траектории регенерации

Рурский регион на западе Германии — вероятно, наиболее изученный пример периферийного промышленного пояса, реорганизовавшего себя в полицентрическую структуру. При населении около 5,3 миллиона человек, проживающих в 53 городах и посёлках, Рур уже обладал полицентрическим расселением к тому моменту, когда его угольно-металлургическая экономика начала рушиться в конце XX века; в 2007 году в регионе всё ещё было занято около 24 000 шахтёров, что составляло примерно три четверти всей оставшейся горнодобывающей рабочей силы Германии (World Resources Institute, б. д.). Траекторию региона изменило не само закрытие шахт, а десятилетняя Международная строительная выставка «Эмшер-парк» (IBA Emscher Park), запущенная в 1989 году, которая рассматривала десятки бывших шахт, коксохимических заводов и металлургических комбинатов в семнадцати муниципалитетах как единый связанный ландшафт, а не как изолированные площадки под снос. Программе приписывают создание порядка 5000 новых рабочих мест и 7500 новых единиц жилья, напрямую связанных с её проектами, а также преобразование таких знаковых объектов, как угольная шахта «Цольферайн» в Эссене, во внесённый в список Всемирного наследия ЮНЕСКО культурный комплекс (World Resources Institute, б. д.). Не менее важно и то, что регион наряду с физическим обновлением территорий вкладывал значительные средства в высшее образование: к 2014 году в Руре насчитывалось 22 университета и более 250 000 студентов, что постепенно сместило экономическую базу региона от добычи сырья к наукоёмким услугам (World Resources Institute, б. д.). Урок здесь в том, что физическое обновление промышленных земель работает лучше всего в сочетании с параллельными вложениями в человеческий капитал, чтобы новые офисные и жилые площади на месте бывшей промышленной зоны действительно опирались на экономическую базу, способную их заполнить.

Лондонские Доклендс демонстрируют иную, но взаимодополняющую траекторию: точечное, рыночное преобразование бывшей промышленной набережной в полноценный вторичный финансовый центр. Основанная в 1981 году корпорация развития лондонских доков (London Docklands Development Corporation) осуществляла преобразование примерно 22 квадратных километров заброшенных портовых земель в Восточном Лондоне, и ей приписывают создание свыше 120 000 новых рабочих мест на территории, которая ещё десятилетием ранее была почти полностью заброшенной (Wikipedia, London Docklands Development Corporation). Один только Кэнэри-Уорф, центральный элемент этого преобразования, вырос примерно с 28 000 работающих в 2000 году до порядка 105 000–120 000 сегодня, предлагая около 16 миллионов квадратных футов офисных и торговых площадей и принимая европейские штаб-квартиры множества глобальных банков (tutor2u; Property Investor News, 2026). Доклендс

часто приводят как доказательство того, что бывшая промышленная зона способна стать не просто жилым продолжением ядра города, а полноценным конкурентом этому ядру — настоящим вторым центром, а не спальным пригородом, — при условии, что транспортное сообщение (первоначально лёгкое метро Docklands Light Railway, затем продление линии Jubilee и линия Elizabeth) появляется достаточно рано, чтобы сделать площадку убедительной для крупных работодателей ещё до того, как рост стоимости земли сам по себе становится главным аргументом в её пользу.

Третья модель, менее масштабная, но показательная, — многофункциональный формат «района внутри города», примером которого служит Кингс-Кросс в Лондоне, где редевелопмент бывшего товарного железнодорожного двора создал около 19 000 новых рабочих мест в период с 2009 по 2019 год, объединив на едином участке жильё, университетский кампус, офисы и общественные пространства (C40 Cities, Arup & Urban Partners, 2026). Подобные случаи показывают, что эффективными полицентрическими узлами способны стать даже brownfield-территории среднего размера — а не только промышленные пояса регионального масштаба, — когда программа освоения с самого начала намеренно сочетает жилую, трудовую, образовательную и культурную функции, а не сводится по умолчанию к монофункциональным офисным паркам или жилым массивам.

Условия успешного преобразования

Сопоставление этих случаев с более широкой литературой о регенерации заброшенных промышленных территорий позволяет выделить несколько повторяющихся условий, отличающих успешные преобразования от застопорившихся. Во-первых, рекультивация земель и вложения в публичную инфраструктуру, как правило, предшествуют частному капиталу, а не следуют за ним: и в случае Рура, и в случае Доклендс специально созданный публичный орган развития принимал на себя риски начального этапа — обеззараживание территории, дорожные и железнодорожные подключения, общественные пространства — прежде чем частные девелоперы вкладывали собственный капитал. Во-вторых, успешные узлы сочетают как минимум три функции (занятость, жильё и либо образование, либо культуру, либо торговлю), а не одну: монофункциональные преобразования, в первую очередь чисто офисные бизнес-парки, вновь и вновь оказывались неспособны обеспечить круглосуточную и еженедельную активность, благодаря которой район воспринимается как настоящий второй центр, а не придаток ядра. В-третьих, транспортное сообщение с историческим центром и с другими узлами необходимо планировать одновременно с самой территорией, поскольку хорошо спроектированный, но плохо связанный транспортом узел неизбежно превращается в изолированный анклав. Наконец, приспособление существующих промышленных сооружений под новые функции — а не их полный снос — раз за разом встречается в наиболее известных примерах, как потому, что это зачастую дешевле полного редевелопмента, так и потому, что придаёт новому району идентичность, которую одна лишь спекулятивная застройка воспроизвести не в состоянии. Согласно европейскому анализу

потенциала городской регенерации компании Systemiq за 2024 год, если бы примерно семьдесят процентов ожидаемого объёма нового строительства в Европе в предстоящие годы было перенаправлено на уже освоенные или заброшенные промышленные земли, в оборот можно было бы вернуть порядка 1000–1500 квадратных километров заброшенных промышленных и застроенных территорий при среднем размере проекта в семь–десять гектаров — то есть почти точно в масштабе одного полицентрического узла (Systemiq, 2024).

Заключение

Периферийные промышленные зоны — это не обуза, которую городам остаётся лишь снести или переждать; при правильной последовательности государственных инвестиций, многофункционального наполнения программы и транспортного подключения они оказываются одними из наиболее эффективных мест для растущего города, где можно создавать полноценные вторичные центры. Опыт Рурского региона, лондонских Доклендс и Кингс-Кросс указывает на устойчивую закономерность: публичные органы, которые сначала снижают риски территории и подключают её к транспортной сети, частный и институциональный капитал, который приходит следом, как только функции становятся смешанными, а не единственными, и осознанное решение сохранить хотя бы часть промышленной застройки, а не стереть её полностью. При том что только в Европейском союзе насчитывается порядка 3,5 миллиона заброшенных промышленных участков, а сопоставимые промышленные периферии присутствуют почти в каждом быстро урбанизирующемся городе за пределами Европы, полицентрическое преобразование бывших промышленных земель — это не нишевое предпочтение в проектировании, а один из наиболее реалистичных путей размещения городского роста без дальнейшего расширения застроенной границы города. Для практики градостроительного планирования это означает, что периферийные промышленные зоны следует с самого начала рассматривать как стратегический резерв земель для полицентрического развития, оцениваемый одновременно по стоимости рекультивации, транспортной доступности и потенциальному функциональному составу, а не оставлять на волю точечного, монофункционального редевелопмента, продиктованного исключительно краткосрочной стоимостью земли.

Adabiyotlar, References, Литературы:

1. C40 Cities, Arup & Urban Partners. (2026). Brownfield regeneration is crucial to solving Europe's housing crisis. <https://www.c40.org/news/brownfield-regeneration-is-crucial-to-solving-europes-housing-crisis/>
2. Kloosterman, R. C., & Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: Towards a research agenda. *Urban Studies*, 38(4), 623–633.
3. Property Investor News. (2026). London Docklands – Development overview. https://property-investor-news.com/article/regeneration/2026/01/19/london_docklands_development_overview.html

4. Rey, E., Laprise, M., & Lufkin, S. (2022). Neighbourhoods in Transition: Brownfield Regeneration in European Metropolitan Areas. The Urban Book Series. Cham: Springer.
5. Systemiq. (2024). Urban regeneration: Systemic and sustainable investing (White paper). <https://www.systemiq.earth/>
6. Tutor2u. GCSE Geography: Changes in the London Docklands. <https://www.tutor2u.net/geography/reference/gcse-geography-changes-in-the-london-docklands-uk-city-study-london-4>
7. Wikipedia contributors. London Docklands Development Corporation. Wikipedia, The Free Encyclopedia. https://en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands_Development_Corporation
8. World Resources Institute. (n.d.). Germany: The Ruhr region's pivot from coal mining to a hub of green industry and expertise. <https://www.wri.org/snapshots/germany-ruhr-regions-pivot-coal-mining-hub-green-industry-and-expertise>
9. European Commission. (1999). European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.