РАЗДЕЛ I. АРХИТЕКТУРА

Ковтуненко М.Г., Радкевич А.В.

Типология каркасов крупных городов и степень их влияния на развитие территории

*Кубанский государственный технологический университет
(Россия, Краснодар)*

doi: 10.18411/lj-02-2020-01

idsp: ljjournal-02-2020-01

Аннотация

Согласно теории «каркас-ткань», территория крупного города разделяется на две структурно-соподчиненные части – «каркас» и «ткань». «Каркас» характеризует верхний иерархический уровень структуры, тогда как лежащие ниже уровни находят отражение в строении «ткани». Данная теория была разработана еще в середине 20 века, и к текущему моменту времени претерпела уже некоторые изменения, которые должны находить отражение в выделении каркаса. Так по мнению авторов, следует существенно расширить состав каркасов, формирующих территории крупных городов. На основе деления территории на функционально-коммуникационный, экономический и эстетического каркасов необходимо построить более расширенную структуру каркасов, основу которых, формируют объекты недвижимости, являющиеся важными для населения города и привлекающие людские потоки на те или иные территории. Авторы предлагают выделять следующие виды каркасов транспортный, деловой, торговый, культурный, развлекательный, экологический, туристический, эстетический, спортивный, промышленный, инженерный, исторический, социальный каркасы. В данной статье рассмотрена подробная типология каркасов, разработанная авторами. Цель работы – разработка типологии каркасов территории. Объектом исследования каркас территории. Предметом исследования выступают социально-экономические отношения, возникающие при формировании каркаса. Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых; публикации по исследуемой проблеме в периодической печати; материалы международных и российских научно-практических конференций и семинаров, посвященные теоретическим вопросам и практическим проблемам формирования каркаса территории.

Ключевые слова: каркас территории, ткань территории, типология каркасов, развитие территории

Abstract

According to the theory “frame-fabric”, the territory of a large city is divided into two structurally subordinate parts - “frame” and “fabric”. The “frame” characterizes the upper hierarchical level of the structure, while the lower levels are reflected in the structure of the “fabric”. This theory was developed back in the middle of the 20th century, and by the current moment of time has already undergone some changes, which should be reflected in the selection of the frame. So, according to the authors, it is necessary to significantly expand the composition of the frames that form the territory of large cities. Based on the division of the territory into functional-communication, economic and aesthetic frames, it is necessary to build a more expanded framework structure, the basis of which is formed by real estate objects that are important for the population of the city and attracting people flows to certain territories. The authors propose to distinguish the following types of frames: transport, business, commercial, cultural, entertainment, environmental, tourism, aesthetic, sports, industrial, engineering, historical, social frames. This article discusses a detailed typology of frameworks developed by the authors. The purpose of the work is the development of a

typology of territory frameworks. The object of study is the framework of the territory. The subject of the study is the socio-economic relations that arise during the formation of the skeleton. The theoretical and methodological basis of the dissertation research was the work of domestic and foreign scientists; publications on the issue under study in periodicals; materials of international and Russian scientific and practical conferences and seminars devoted to theoretical issues and practical problems of forming the framework of the territory.

Keywords: territory framework, territory fabric, typology of frameworks, territory development

Проблема комплексной застройки в городах РФ поднимается достаточно часто в научных исследованиях и учебных изданиях. Авторы рассматривают различные аспекты данного вопроса:

- особенности комплексной жилой застройки;
- уровень комфорта и общественные аспекты комплексной застройки;
- различные механизмы управления комплексной застройкой;
- оценка эффективности комплексной застройки;
- терминология комплексной застройки;
- вопросы государственного-частного партнерства в комплексной застройке;
- даются предложения по ценообразованию в части комплексной застройки;
- рассматриваются предполагаемые риски и возможные проблемы и препятствия комплексной застройки и ее особенности.

Несмотря на достаточно обширные исследования в области комплексной застройки территории все же не выработан единый комплексный подход для застройки именно локальных территорий. Поэтому рассмотрения вопроса комплексной застройки локальных городских территорий с упором на механизм управления представляется актуальным и будет рассматриваться в данном исследовании.

Комплексное представление территории возможно на основе теории «каркас-ткань». При этом каркас следует рассматривать во всех аспектах жизнедеятельности человека, которые формируют его комплексное развитие. И другой стороны с точки зрения влияния каркаса на активность застройки. Нами составлено типология каркаса, в котором выделены основные элементы каркаса и их вес по степени влияния на застройку территории (таблица 1).

Таблица 1

Типология каркасов и их степень влияния

Вид каркаса	Степень влияния на застройку территории/ доля в комплексном развитии территории		Объекты, формирующие каркас	Комментарии
Транспортный каркас	0,115	0,097	<ul style="list-style-type: none"> – автомобильные дороги и магистрали местного, городского, районного, регионального, федерального значения; – логистические центры, – железные дороги и вокзалы; – воздушные транспортные пути и аэропорты; – водные транспортные пути и вокзалы; – общественный транспорт (метро, автобус, трамвай, троллейбус, такси), остановки общественного транспорта; 	<p>Нуждается в постоянном развитии и поддержании.</p> <p>Активной застройки территории зачастую опережает уровень развития транспортного каркаса</p>

			– парковки, перехватывающие парковки	
Деловой каркас	0,115	0,097	– офисные здания различного класса; – места размещения федеральной, региональной, местной, районной администрации, МФЦ, места оказания государственных и муниципальных услуг гражданам РФ.	
Торговый каркас	0,115	0,097	- торгово-развлекательные центры различного уровня и класса (региональные, суперрегиональные, окружные и т.д.)	
Культурный каркас	0,011	0,068	- театры; - музеи; - школы искусств; - кружки; - концертные площадки; - центры развития и поддержания национальных культур, обычаев, обрядов, и др.	Нуждается в поддержании и развитии, т.к. объекты культурного каркаса формируют культурную составляющую общества
Развлекательный каркас	0,080	0,058	– кинотеатры, – аквапарки, – ледовые катки, – квест-игры, – лаунжзоны, – рестораны – и др.	
Экологический каркас	0,011	0,087	– парки, – скверы, – зеленые зоны, – водные объекты и др.	Нуждается в сохранении, поддержании и развитии
Туристический каркас	0,080	0,039	– дома отдыха, – гостиницы и санатории, – памятники истории, – интересные архитектурные, – ландшафтные объекты и др.	Нуждается в развитии для увеличения притока туристов. Для этого надо в каждом городе находить интересные объекты – центры притяжения туристов.
Эстетический каркас	0,046	0,087	Архитектурных облик (стиль) города, его районов	Нуждается в сохранении и развитии.
Спортивный каркас	0,080	0,078	- спортивные комплексы; - спортивные школы; - стадионы и др.	
Промышленный каркас	0,115	0,029	- промышленные предприятия, - складские помещения	
Инженерный каркас	0,115	0,097	- инженерные коммуникации: электросети, водопровод и канализация, газопровод, ливневая канализация, интернет и др.	Во многих городах сети сильно изношены и мощности сетей (в частности электрических) меньше чем всевозрастающие потребности строительства

Исторический каркас	0,011	0,068	- исторические здания; - памятники	Нуждается в сохранении и ремонте
Социальный каркас	0,103	0,097	- детские сады; - школы; - вузы; - объекты здравоохранения; - объекты бытовых услуг и др.	Сформирован в основном в советское время и сейчас нуждается в серьезном усилении, увеличении количества объектов социальной инфраструктуры
Итого	1	1		

Из таблицы 1 видно, что степень влияния на застройку территории каркаса и доля каркаса в комплексном развитии территории иногда сильно различаются. наибольшее влияние на степень застройки территории влияет транспортный, деловой, торговый, промышленный, инженерный каркасы. Следующее по степени влияния социальной каркас. далее сильное влияние на развитие территории оказывает развлекательный туристические и спортивные каркасы. Последними по степени влияния на застройку территории является культурный, экологический, исторический и эстетический каркасы. Вместе с тем в последние четыре вида каркаса очень важны для комплексного развития территории их весомость комплексном развитии города выше.

Авторами представлена субъективная экспертная оценка влияние элементов каркаса на развитие территории. И авторы считают, что применительно к каждому отдельному объекту, городу, территории степень влияния может различаться. Чтоб ее определить, необходимо проводить всесторонние исследования того, как развивался и развивается каждый вид каркаса в конкретном городе, какое влияние он оказывает на степень застройки территории города в целом и его районной. Также доля каркаса в комплексном развитии территории может меняться в зависимости от градообразующих функции конкретного города и ключевых функций каждого конкретного района. Например в спальнях районах располагаются в основном объекты жилой застройки и комплексность данных районов будет определяться в зависимости от того, какие достаточностью объектов, необходимых для нормального функционирования района (рисунок 4) - наполненность социальными объектами в первую очередь, и конечно торговые и развлекательные объекты. В деловых зонах ключевые функций – это размещение объектов деловой инфраструктуры, и здесь важную роль будут играть несколько иные объекты – предприятия общественного питания, объекты сателлиты и др.

Комплексное развитие территории возможно только при учете влияние всех видов каркаса на развитие территории в целом, поиске «точек роста» и предупредительном развитии отдельных элементов каркаса. Для этого необходимо искать различные источники финансирования, активно привлекать частные структуры к строительству объектов социальной инфраструктуры; формировать бюджеты городов с учетом приоритетов развития каркаса территории; активно участвовать в государственных программах.

В данной статье мы сделали упор на каркас территории. Однако вместе с каркасом сейчас активно развивается ткань – территории подчиненные каркасу. Ткань формируется в основном жилой застройкой, поскольку именно она заполняет большую часть территории крупных городов. И ткань сейчас растет опережающими темпами, каркас транспортный, социальный, инженерный не успевает за ростом ткани. и можно сказать что на территориях новой жилой застройку уже не каркас, а ткань являются ключевым элементом. По мнению авторов понятие «комплексная застройка» как раз

больше применима к вновь застраиваемым и развивающимся территориям. К «исторически» сложившимся территориям больше применимо понятие «реконструкция», то есть строительство объектов обеспечивающей инфраструктуры.

Выводы:

- современный крупный город и его территория очень активно застраиваются;
- темпы застройки жилыми объектами опережают темпы роста транспортной, инженерной, социальной, культурной инфраструктур, ухудшают экологическую составляющую;
- строительство ведется хаотично без учета комплексного развития территории, которое предусматривает гармоничное и всестороннюю застройку;
- для изменения ситуации, необходимо в корне поменять подход к рассмотрению территории;
- территорию города необходимо рассматривать с позиции теории «каркас-ткань» и выделить 16 видов каркаса и ткань соответственно;
- в каждом крупном городе развитие каркаса имеет свою историю, это надо учитывать и закладывать при проектировании вариантов комплексной застройки территории;
- применительно к каждому городу необходимо вести анализ влияния каждого вида каркаса на активность застройки;
- и следует разделять территории на два типа: вновь застраиваемые и исторически сложившиеся, нуждающиеся лишь в реконструкции;
- комплексная застройка локальных городских территорий предусматривает учет закономерностей развития каркасов и ткани конкретного города.
- комплексная застройка локальных территорий крупного города должна опираться на теорию «каркас»-«ткань», закономерности развития территории, учитывать интересы всех участников процесса (населения, бизнеса, местных властей) и использовать интересы и возможности крупных инвесторов как точки роста и развития локальных территорий;
- нормативный подход к планированию застройки городской территории потерял свою актуальность в виду действия рыночных механизмов застройки и преобладания личных интересов бизнеса и власти над общественными.

1. Пархоменко В.А., Априамашвили М.Г. Организационно-экономический механизм управления пространственно-экономическим развитием территории крупного города: монография / Министерство образования и науки Российской Федерации, Кубанский государственный технологический университет. Краснодар, 2011. – 199с.
2. Ковтуненко М.Г., Тряпицына В.М. База данных "Социально значимые платформы Краснодара" Свидетельство о регистрации базы данных RUS 2019621239 02.07.2019
3. Болобан Т.И., Ковтуненко М.Г., Митринюк В.В. Современные методы сохранения памятников архитектуры. // Образование и наука в России и за рубежом. 2018. № 13 (48). С. 260-266.
4. Гаврилов В.И., Ковтуненко М.Г. Системный подход к управлению инвестиционно-строительными объектами: основные элементы и связи, дерево целей и задачи // Тенденции развития науки и образования. 2019. № 46-4. С. 84-88.
5. Ковтуненко М.Г. Механизм выбора наилучшего земельного участка для реализации инвестиционного строительного проекта в крупном городе. // Электронный сетевой политематический журнал "Научные труды КубГТУ". 2015. № 6. С. 250-259.
6. Гутерц Е.А., Ковтуненко М.Г. Методы и подходы к определению состава параметров для выбора земельного участка под застройку в г. Краснодаре и их количественной оценке // В сборнике: Сборник лучших научных работ молодых ученых кубанского государственного технологического университета, отмеченных наградами на конкурсах Программа XLII студенческой конференции. 2015. С. 79-81