

## О КОМПЛЕКСНОМ ПОДХОДЕ К ПЕРСПЕКТИВНОМУ РАЗВИТИЮ ПРИГОРОДНОЙ ТЕРРИТОРИИ г. ОДЕССЫ

**Поливанов А.А.**, доцент,  
**Шишкин М.И.**, к.т.н., доцент,  
*Одесская государственная академия строительства и архитектуры*  
polivanov38@mail.ru

**Аннотация.** Тема данной работы – комплексный подход к перспективному развитию пригородных территорий г. Одессы. Дается определение термина «пригородной зоны» и ее основных функций. Указывается на необходимость наличия скоростных автомобильных дорог, которые связывают центр города с пригородом. Описываются варианты технопарков и кластеров, приводится схема зонирования их территорий. Актуальность темы выражается в рациональном использовании территории пригородных зон, что позволит сократить миграцию населения из пригорода в центр, а также в совершенствовании транспортных связей пригородных территорий с транспортным обслуживанием г. Одессы.

**Ключевые слова:** пригородные территории, технопарки и кластеры, внешний транспорт.

## ПРО КОМПЛЕКСНИЙ ПІДХІД ДО ПЕРСПЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ПРИМІСЬКОЇ ТЕРИТОРІЇ м. ОДЕСИ

**Поліванов А.А.**, доцент,  
**Шишкін М.І.**, к.т.н., доцент,  
*Одеська державна академія будівництва і архітектури*  
polivanov38@mail.ru

**Анотація.** Тема даної роботи – комплексний підхід до перспективного розвитку приміської території м. Одеси. Дається визначення терміну «приміської зони» та її основних функцій. Вказується на необхідність наявності швидкісних автомобільних доріг, які пов'язують центр міста з передмістям. Описуються варіанти технопарків і кластерів, наводиться схема зонування їх територій. Актуальність теми виражається в раціональному використанні території приміських зон, що дозволить скоротити міграцію населення з передмістя до центру, а також в удосконаленні транспортних зв'язків приміських територій з транспортним обслуговуванням м. Одеси.

**Ключові слова:** приміські території, технопарки і кластери, зовнішній транспорт.

## INTEGRATED APPROACH TO THE PERSPECTIVE DEVELOPMENT OF SUBURBAN AREAS OF ODESSA

**Polivanov A.A.**, Assistant Professor,  
**Shishkin M.I.**, PhD., Assistant Professor,  
*Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture*  
polivanov38@mail.ru

**Abstract.** This article proposes to review an integrated approach to the perspective development of the suburban areas of Odessa. Before offering to use the suburban areas, the concept on "a suburban zone" should be clarified, according to which to define the territorial boundaries, which fall under the category of suburban zones. As functions within the usage of

suburban zones are very diverse, the authors propose to use the identified existing group settlements for technological parks and clusters, while studying natural-climatic factors of the territories within the suburban zone. Development and improvement of the suburban areas will lead to more proportional resettlement and employment of urban population, furthermore, it will create additional working places for builders and other qualifications of the working population of the region that will be enhancing the potential of the area. It will also allow reallocating passenger traffic from the central part of the city to the peripheral flow.

Rational use of the territory of the suburban zones will allow reducing the migration of people from the suburbs to the center that will give the city an opportunity to use it for solving intra-city challenges. It will also allow reallocating transport passenger traffic from the central part of the city to the peripheral flow. Taking into account complexity and scope of the problem on Odessa suburbanization, for its implementation it is needed to establish a municipal project agency as well as training specialists of the relevant profile in higher educational establishments of the city.

**Keywords:** suburban areas, technological parks and clusters, external transport.

**Введение.** Для того чтобы проводить анализ использования пригородной территории г. Одессы, необходимо определить, что входит в понятие «Пригородная зона». Согласно Большому Энциклопедическому словарю под пригородными зонами понимаются «территории, прилегающие к городам и находящиеся с ними в тесной функциональной, культурно-бытовой и другой взаимосвязи. Пригородные зоны особенно развиты вокруг крупных городов и являются частью городских агломераций. В пригородных зонах крупных городов размещаются пригороды, города-спутники, зоны отдыха, сельскохозяйственные угодья» [1].

В соответствии с методикой транспортного зонирования [2], согласно которой выделяют три пояса пригородных зон: первый пояс «окрестности города» – охватывает территории маршрутов скоростных видов транспорта, второй пояс «ближний пригород» – территории маршрутов рейсовых автобусов, третий пояс «дальний пригород» – территорий муниципальных районов без общественного транспорта. В этих поясах могут находиться различные элементы в соответствии с функциональным предназначением пригородной зоны.

Функции пригородной зоны:

*Средообразующая* – обеспечивает город экологически чистой средой (лесопарковые пояса, зоны озеленения и др.).

*Природно-заповедная* – базируется на наличии природно-заповедных объектов.

*Культурно-просветительная* – основывается на присутствующих в этой зоне памятников природы и интересных свойствах естественного ландшафта.

*Рекреационная* – организовано или стихийно используется в рекреационных целях.

*Сельскохозяйственная* – частичное обеспечение города продуктами питания.

*Производственная* – размещение промышленного производства, складов, автотрасс и др.

*Резервная* – зона дальнейшего развития города.

При планировании и проектировании территории пригородной зоны г. Одессы, необходимо предусмотреть решение следующих *основных задач*:

- рациональное и эффективное размещение промышленных предприятий;
- специализацию и зонирование сельскохозяйственного производства, организацию фабрик овощей, теплично-парниковых комбинатов, промышленных садов и т.д.;
- организацию системы расселения населения (посредством строительства коттеджных поселков или районов малоэтажного строительства с доступной и удобной инфраструктурой);
- организацию дорожной сети и транспорта, связывающие населенные пункты, предприятия, места отдыха и др.;
- озеленение территории, охрану существующих зеленых массивов, благоустройство территории, санитарную мелиорацию и т.п.;
- рациональное размещение учреждений массового отдыха населения, в том числе для развития туризма, образовательных учреждений, научно-исследовательских центров для обеспечения потенциала инновационного развития территорий.

**Цель работы.** Анализ и изучение природно-климатических условий, системы расселения, размещения промышленности и коммуникации пригородных территорий для их использования под технопарки или кластеры.

**Задачи.** Обозначить пригородные территории для возможного их рационального использования для размещения технопарков, кластеров и усовершенствовать сеть скоростного транспорта в пригороде Одессы в соответствии с развитием городских территорий.

**Основная часть.** Территории пригородных зон используются часто на практике весьма нерационально. Между городом и окружающей сельской местностью можно часто наблюдать пустыри, свалки, карьеры, склады, беспорядочно разбросанные группы разнообразных строений, придающие окраинам города непривлекательный вид. При отводе пригородных земель для тех или иных надобностей нередко забывают интересы города: участки, удобные для размещения капитального жилищного строительства, отводят под индивидуальные дома или дачи; вырубают или застраивают лесные массивы, необходимые для оздоровления города, размещают промышленные объекты таким образом, что ухудшается санитарное состояние мест массового отдыха. Вследствие неправильного использования береговой полосы моря и водоемов, население теряет возможность пользоваться ими для отдыха и спорта.

Как показывает градостроительная практика, границы пригородных зон нестабильны, они изменяются в соответствии с ростом количества населения города, ростом продуктивности сельского хозяйства и другими факторами. Поэтому при определении общей границы пригородной зоны во всей совокупности определяющих ее разнородных признаков всегда возникают серьезные трудности. НИИ Градостроительства г. Киева разработало методику выделения границ пригородных зон. По расчетам для г. Одессы ширина пригородной зоны должна составлять 35...40 км. Функционально пригородная зона определяется как внешний рубеж изохронна (доступности по времени) в течении двух часов до центра города. Реальные границы пригородной зоны моделируются в зависимости от ландшафтной структуры окрестностей города и социально-экономических связей. Вокруг города должен быть лесопарковый пояс от 5 до 10 км и более, что для наших природно-климатических условий весьма актуально.

Необходимость децентрализации города создает предпосылки для формирования систем группового расселения. Создание системы группового расселения требует обеспечения удобных скоростных сообщений как внутри группы населенных мест, так и между группами, а также с городским центром. Эта сеть может состоять из скоростных автомобильных дорог и систем скоростного рельсового транспорта.

Увеличение плотности сети транспорта и организация их сообщений позволят увеличить удаленности групповых систем расстоянием до 60 км от центра города и снизить затраты времени на сообщение не более 40 минут (рис. 1).



Рис. 1. Графическая интерпретация поясов пригородных зон г. Одессы  
Вісник Одеської державної академії будівництва та архітектури, 2016. – Вип. № 64

Существующее наличие скоростных автомобильных дорог и железнодорожных направлений предопределяет наличие групповых поселений в виде наиболее крупных поселков: Сергеевка, Беляевка, Лиманское, Кучурганы, Ивановка, Сербка, Петровка, Коблево.

Авторы статьи предлагают на ближайшую перспективу в этих поселках, которые входят в пригородную зону г. Одессы, запроектировать размещение технопарков и кластеров различного направления деятельности, формы организации и величины.

Технопарковое движение в мире существует более 50 лет. Причем сам термин «технопарк» понимается довольно широко – в это понятие входят технологические инкубаторы, которые специализируются на коммерциализации инноваций; технологические ареалы, представляющие собой кластер предприятий, работающих в одной отрасли и расположенных в одном географическом регионе, и собственно технопарки, организованные на базе научных учреждений, основной задачей которых является сопровождение инноваций от идеи до серийного производства или широкого использования [3]. Параллельным направлением движения развития регионов Украины является развитие кластеров.

Технопарки являются звеном, где новые технологии, созданные в университетах или научно-исследовательских институтах, обретают свою коммерческую реализацию, позволяют создать новые рабочие места для молодых специалистов, становятся мощными центрами социальной и экономической жизни города. История создания технопарков показывает, что ошибки, допущенные на архитектурно-организационном уровне, приводят к проектным решениям, которые не обеспечивают образование уникального социального микроклимата технопарка и его эффективного функционирования [4].

Наиболее типичными для большинства стран являются технологические парки инкубаторного типа, которые часто называют инновационными центрами, но они значительно различаются по размерам, составу фирм клиентов, степенью привязки к исследовательским центрам (рис. 2). Во всех случаях цель создания технопарка состоит в ускорении реализации научных разработок, оживлении экономической активности, создании новых рабочих мест.



Рис. 2. Схема организации сети технологического парка

Анализ мирового опыта проектирования и реализации технопарков позволяет выделить три архитектурно-планировочных типа, каждый из которых, имеет чётко выраженные пространственные и функциональные особенности.

Главной причиной образования каждого из следующих архитектурно-планировочных типов технопарков является характерная ситуация размещения, соответствующая внутригородской, периферийной и пригородной территориям. Такие как: точечный, комплексный и самодостаточный.

Самодостаточный – технопарк, расположенный на определённом удалении от города, вне зон обслуживания общегородских центров, с невысоким уровнем изначального состояния инфраструктуры, коммуникаций, поэтому требующий создания на своей территории многих элементов «с нуля». Требуется значительных затрат на начальном этапе возведения, но в последующем обладает практически неограниченным ресурсом для развития. В качестве примера представлен эскиз технопарка, расположенного на свободной территории в пригороде (рис. 3).



Рис. 3. Пример размещения технопарка в пригородной зоне

Особенностью данного решения рекреационных парковых пространств технопарка является организация системы озеленённых платформ, связанных основным пешеходным движением по второму уровню (рис. 4).

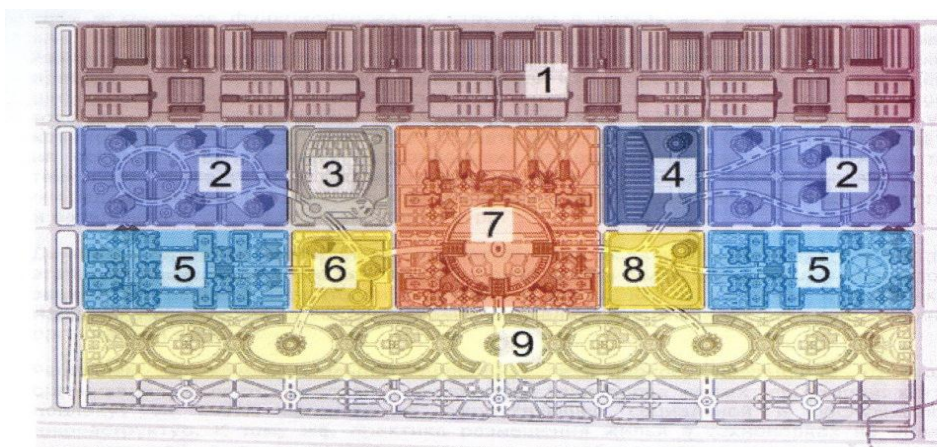


Рис. 4. План зонирования самодостаточного технопарка

1. Зона расположения производственно-складских объектов и логистических комплексов. Подобные зоны необходимо сосредотачивать в крупных транспортных узлах, где увязываются в одну систему: автотранспорт, железные дороги, аэропорты, речные и морские порты. Также в данную зону будет целесообразно выносить лабораторно-исследовательские комплексы, дата-центры, требующие больших территорий под размещение и являющиеся мощными потребителями электроэнергии. Таким образом, будет снижена нагрузка на инженерные сети общественно-деловой зоны технопарка и сохранены ценные территории.

2. Зона крупных компаний, состоящая из офисных зданий, объединенная с технопарком системой платформ, в которых располагаются автостоянки и лаборатории.

3. Спортивно-развлекательный центр (тренажерные залы, бассейн, боулинг, рестораны, торговля).

4. Торгово-выставочный центр, гостиница.

5. Зона размещения модулей средних компаний, учреждений социального обеспечения.

6. Жилая зона (апартаменты, жильё, общежития).

7. Научно-образовательное, культурное и административное ядро технопарка, в котором располагаются корпуса университета, научно-исследовательские организации, жильё преподавателей и учёных, музей технологий, библиотеки, культурные центры, банки, административные и сервисные учреждения.

8. Конгресс-отель, универсальный зал.

9. Зона размещения структур инкубатора бизнеса, малых инновационных компаний, жилья сотрудников и системы обслуживания населения.

Решением монофункциональной проблемы технопарков, независимо от модели организации, является внедрение в структуру технопарка жилых территорий, которые повлекут за собой организацию сопутствующей социальной и обслуживающей инфраструктур (рис. 5). К тому же, практика размещения жилья в технопарках не является искусственной, а продиктована насущными потребностями, а также социальными и функциональными особенностями.

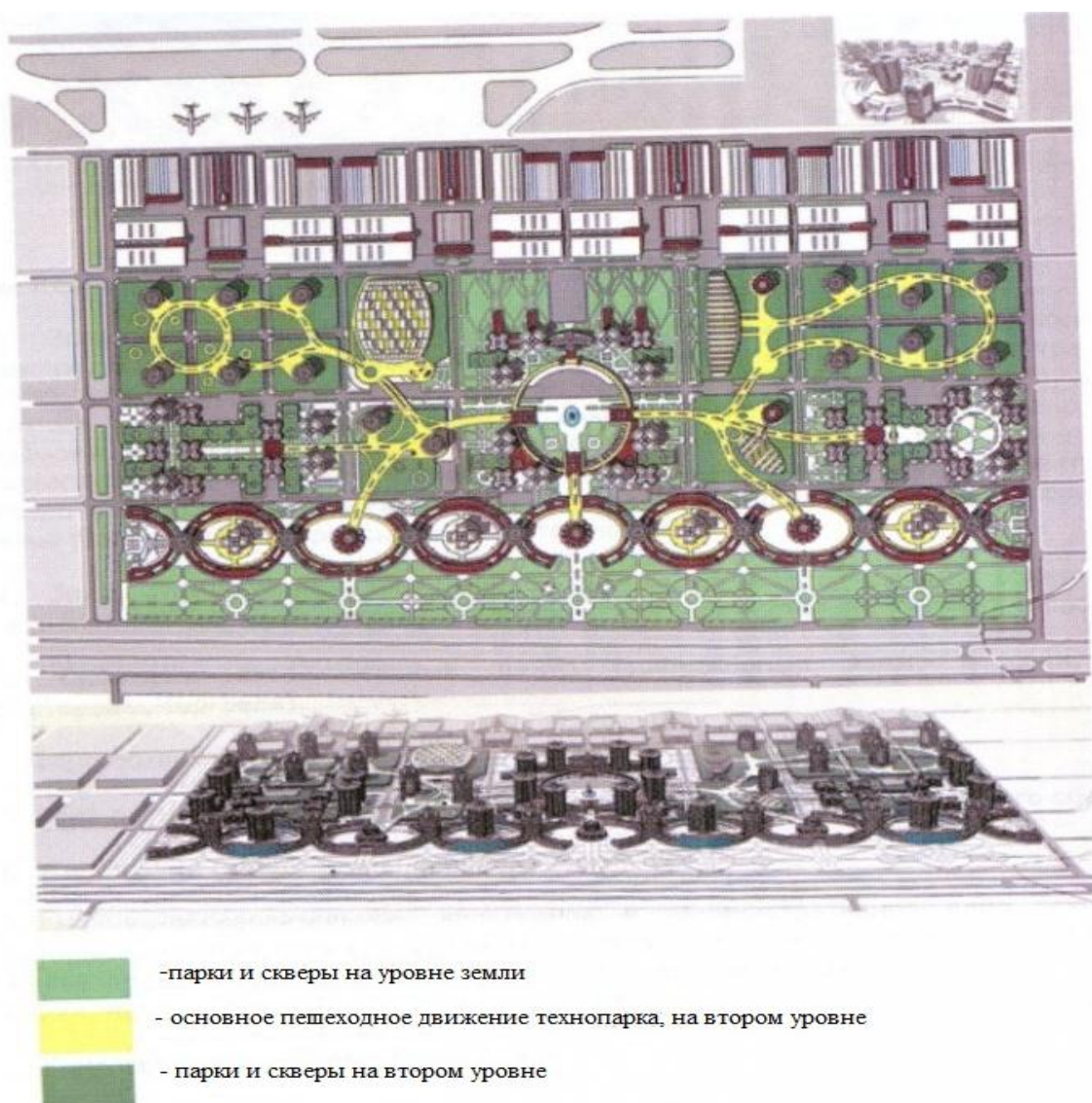


Рис. 5. Инфраструктура технопарка

В технопарке, с его высоким качеством архитектурной среды, востребовано жильё разнообразного уровня и назначения, например: высокоплотная усадебная застройка для профессорско-преподавательского состава университета; блокированное, малоэтажное жильё для семейных пар и сотрудников компаний; многоэтажное жильё; апартаменты, лофты и пентхаузы для состоятельных покупателей; гостиницы, конгресс-отели, общежития для студентов (рис. 5).

Во втором подходе развития пригородных зон г. Одессы предлагается внедрение кластеров. Под определением кластер понимается «сконцентрированная на некоторой территории группа взаимосвязанных организаций (компаний, корпораций, университетов, банков, и проч.); поставщиков продукции, комплектующих и специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; вузов и других организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний в целом» [5].

Авторами статьи предлагается на основе опыта кластеризации европейских стран, формирование кластеризации в Одесской области. В качестве пилотных кластерных проектов рассматриваются кластеры машиностроения, транспортно-логический кластер, виноделия, рекреационно-туристический, рыбопромышленный, кластер «Украинская Венеция» (село Вилково), утилизации и переработки отходов и городских свалок.

При этом, следует отметить, что обустройство технопарка или кластера в пригородной зоне позволит частично снизить наплыв автотранспорта в центральную часть г. Одессы.

**Выводы:** 1. Развитие и совершенствование пригородных территорий приведет к более равномерному расселению и трудоустройству городского населения, кроме того, создаст дополнительные рабочие места для строителей и других специальностей трудоспособного населения региона, что будет активизировать потенциал территории.

Это также позволит перераспределить пассажиропотоки из центральной части города на периферийные потоки.

2. Рациональное использование территории пригородной зоны позволит сократить миграцию населения из пригорода в Центр, что даст возможность городу использовать ее для решения своих внутригородских проблем.

3. Учитывая сложность и объем проблемы развития Одесских пригородов для ее реализации необходимо создание муниципального проектного учреждения и подготовку специалистов необходимого профиля в городских ВУЗах.

## Литература

1. Большой энциклопедический словарь: [А – Я] / Гл. ред. А.М. Прохоров. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Большая рос. энцикл.; СПб.: Норинт, 1997. – С. 1408. – Загл. корешка: БЭС.

2. Воронежцев И.С. Структура пригородного расселения по зонам транспортного обслуживания / И.С.Воронежцев // Вестник Воронежского гос.университета, серия: география, геоэкология. – 2013. – №2. – С. 65-70.

3. Аллен Д. Научный парк: организация и управление: пер. с англ. / Д. Аллен, Д. Берр, Т. Бродхерст. – Л., 2000. – 150 с.

4. Громов Г.Р. История Кремниевой долины – кратко о главном / Г.Р. Громов. – М.: Радио и связь, 2004. – 204 с.

5. Лавров А.А. Особенности функционирования высокотехнологических кластеров в Китае и Японии / А.А. Лавров // Вестник Томского гос.университета. – 2009. – №329. – С. 182-185.

Стаття надійшла 22.07.2016