

**И.А. КОТЕНКО**  
**В.А. ТОКАРЕВА**

## **ТЕНДЕНЦИИ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗВИТИЯ И РЕНОВАЦИИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ТЕРРИТОРИЙ В САМАРЕ**

URBAN DEVELOPMENT TRENDS AND RENOVATION OF INDUSTRIAL AREAS IN SAMARA

*Статья рассматривает формирование и трансформацию производственных территорий города Самары. Сопоставляются исторические планы Самары с целью определения изменений территориального размещения производства. Показаны факторы, повлиявшие на размещение промышленности в различные исторические периоды развития города. Установлена связь между локализацией производственных территорий в Самаре, их градостроительными особенностями и будущим развитием. Показано, как социально-экономические условия определяют функциональные и территориальные изменения производственной территории. Определены современные тенденции градостроительной реновации производственных территорий в различных планировочных зонах города. Сделан вывод о качественном изменении промышленности, сокращении промышленных территорий и новом этапе урбанизации города.*

**Ключевые слова:** градостроительство, производственная территория, формирование и трансформация производственных территорий, исторические планы города, центральная, средняя, периферийная планировочные зоны города, редевелопмент, реновация производственных территорий, урбанизация города

С конца XIX в. Самара развивалась как промышленный город Среднего Поволжья [1]. Темпы развития производства и экспансии города производственными территориями позволяли сравнивать Самару с «русским Чикаго». В это время начали своё развитие мукомольная, кожевенная, строительная, судостроительная, пищевая, типографская, деревообрабатывающая, нефтяная промышленность. Открытая в 1876–1978 гг. линия Самаро-Златоустовской железной дороги, связывающая Центр страны с Уралом и Сибирью, способствовала развитию промышленных территорий [2, с. 14; 3, с. 15]. План города Самары, приведенный П.В. Алабиным в его книге «Трехвековая годовщина Самары» (изданной в 1887 г.), дает представление о размещении первых

*The article deals with the formation and transformation of the industrial areas of the city of Samara. It is matched historical Samara plans to determine the changes in the territorial distribution of production. Factors affecting the location of industry in different historical periods of the city's development are shown. The relationship between the localization of the industrial areas in Samara, their town planning features and future development is determined. It is shown how the socio-economic conditions determine the functional and territorial changes in the production area. Identified current trends of urban development renovation of industrial areas in different zones of the city planning. There is a conclusion of a qualitative change in the industry, the reduction of industrial areas and the new stage of urbanization of the city.*

**Keywords:** urban planning, industrial area, the formation and transformation of industrial areas, historic city plans, central, middle, the peripheral areas of the city planning, redevelopment, renovation of industrial areas, the urbanization of the city

предприятий самарской промышленности. Здесь обозначены хлебные амбары у стрелки рек Волги и Самары; кирпичные сараи у Колесникова оврага; кузницы, пивоваренный завод Вакано, механические заводы Бенке и Винника на набережной Волги; лесные пристани у Воскресенской площади [4]; кожевенные заводы вдоль ул. Полевой; паровая мельница и крахмальный завод братьев Зворыкиных на окраине Молоканского сада [5, с. 28–29]. Представляют интерес пояснения П.В. Алабина о развитии промышленности в Самарском крае. Автор свидетельствует, что фабрично-заводское производство в Самаре начинает увеличиваться с приобретением городом губернского статуса и особенно с проведением железной дороги. Так, в 1847 г. в городе значилось 30 заводов, а



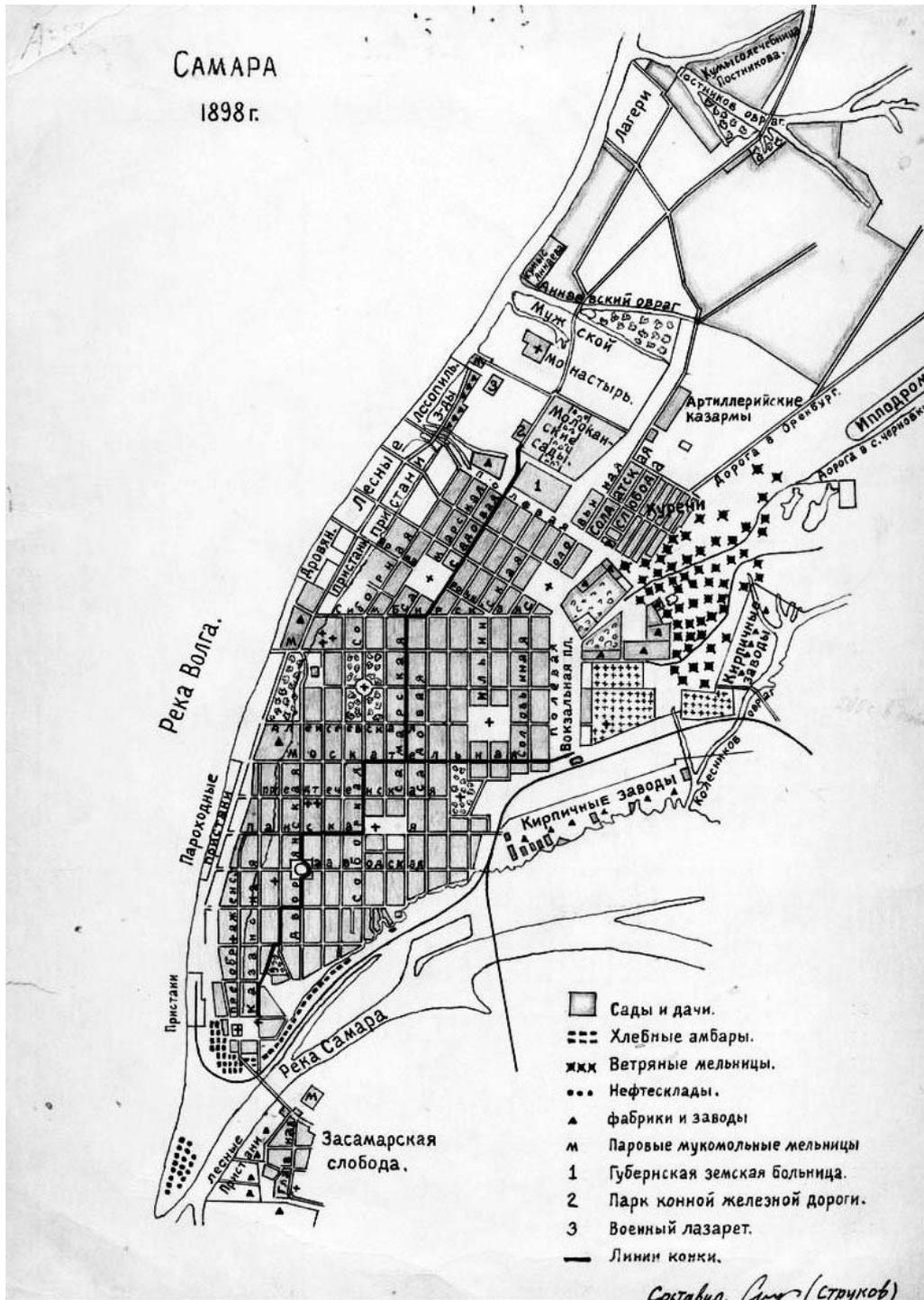


Рис. 2. План Самары 1898 г. (по О.С. Струкову) (репродукция с сайта [www.oldsamara.samgtu.ru](http://www.oldsamara.samgtu.ru))

Таким образом, в конце XIX – начале XX в. крупные промышленные предприятия (мельницы, лесопильни, салотопенные и кожевенные заводы, склады нефти и керосина, бухта для ремонта и стоянки судов, элеваторы, Трубочный завод, кирпичные сараи) находились на окраинах города, на берегах

рек и стрелке Волги и Самары, вдоль железной дороги. Относительно мелкие и «чистые» производства размещались среди обычной застройки. Несмотря на кустарность многих производств, материально-пространственная среда предприятий в виде зданий и площадок использовалась всё советское время и



Рис. 3. Промышленные территории Самары в исторической центральной планировочной зоне:  
 а – фабрика «Верола», бывшая макаронная фабрика О. Кеницера (фото с сайта wikimapia.ru);  
 б – ОАО «Жигулёвское пиво», бывший пивоваренный завод фон Вакано (фото с сайта chronograph.livejournal.com)

частично используется сегодня. Некоторые из них являются охраняемыми градостроительными ансамблями [10, с. 5; 11, с. 523].

В советское время часть промышленных территорий в нынешней центральной планировочной зоне использовалась традиционно: на месте механического завода Бенке появился станкостроительный завод [12, с. 63], сохранили свою функцию бывшая кондитерская фабрика Савинова, хлебозавод на ул. Венцека. На сегодняшний день они оказались в центральном ядре исторической планировочной зоны Самары и по разным причинам прекратили свое существование. Сумели приспособить к работе с тем же функциональным использованием макаронную фабрику Кеницера, пивной завод фон Вакано, типографию на ул. Венцека.

Некоторые площадки и здания бывших производственных корпусов дореволюционного времени обрели новое функциональное содержание (например, один из элеваторов в начале советского времени стал педагогическим институтом). Часть появившихся производств заняли исторические места, вытеснив прежние функции (швейная фабрика на углу ул. Чапаевской и Ленинградской, хлебозавод в бывшей синагоге). В постсоветское время многие промышленные предприятия обанкротились, были выведены из исторических зданий и исчезли с прежней территории, другие (как завод клапанов) ждут своей очереди [13, с. 280]. Масштабный редевелопмент планируется на стрелке рек Волги и Самары и Хлебной площади.

Территория предприятий в историческом центральном районе чаще невелика по площади по сравнению с производствами в других планировочных зонах. Общей тенденцией использования таких

территорий является их рефункционализация с выносом производств, реже – техническая инновация предприятий с сохранением функции, реконструкцией, приспособлением зданий для работы в современное время.

В 30-е гг. Самара – Куйбышев становится центром индустриализации Средневолжского края. Бывшие окраины Старого города занимают новые предприятия. На месте Трубочного завода появился завод Масленникова, на месте мельницы Зворыкина – завод киноаппаратуры (Кинап). На дальней в то время окраине построили карбюраторный завод КАТЭК (1929–1936 гг.). Значимым событием для города стало строительство в 1936 г. многопричального речного вокзала. Рядом с железной дорогой возник толерубероидный завод (1934).

Промышленность города росла гигантскими темпами. План Самары 1928 г. закладывал развитие новых промышленных территорий вдоль железной дороги [14, с. 65]. В пояснениях к разделу, посвященному промышленности и транспорту, генплана 1935 г. (АПУ г. Куйбышева), можно узнать, что на городской территории размещались 34 промышленные предприятия с 23 объектами транспортной инфраструктуры [15, с. 38-39]. Промышленные предприятия в нынешней срединной планировочной зоне, появившиеся в советское время на месте бывших дальних окраин города, занимали большую площадь, например, железнодорожно-ремонтный завод «Сажерез» – 81 га, киркомбинат – 120 га, карбюраторный завод – 73,5 га, обособительный завод артели «Ход» – 16,2 га. Суммарно все предприятия города занимали промышленную территорию в 700 га [15, с. 280]. По генплану 1936 г. предусматривалось освобождение реки Волги от складов и

промышленных предприятий, размещение новых предприятий у станций Пятилетка и Безымянка в поселке Шмидта, вдоль железной дороги. В предвоенное время построили новый завод грузовиков, железнодорожно-ремонтный завод «Сажерез» рядом со станцией Безымянка, начали возводить механические мастерские в пос. Мехзавод, док в Коптевом овраге, пос. Управленческий [16, 17].

Генплан 1936 г. определил место нового промышленного района города у станции Безымянка, за железной дорогой [18, с. 65]. Безымянка как крупный промышленный узел периферийной части города получила развитие в 1940-х гг. в связи с планами строительства ГЭС, авиационных заводов, а также Безымянской ТЭЦ. Для этого были созданы Управление Особого строительства НКВД и Безымянлаг, существовавший с 1940 по 1946 г. Уже в 1939 г. постановлением правительства в 3 км от станции Безымянка было запланировано построить самолётостроительные заводы. Проект был подготовлен к концу 1940 г. По проекту выпуск самолётов должен быть начат в июле 1942 г.; И. Сталин исправил срок

на конец 1941 г. [15, с. 465]. Планы ускорила война, и летом 1941 г., после начала Великой Отечественной войны, на территорию Безымянки были эвакуированы авиазаводы и другие промышленные предприятия из 11 городов страны [19, с. 88]. Подробное размещение промышленных производств наряду с важными объектами города можно увидеть на детальных картах немецкой разведки, хранящихся в библиотеке Конгресса США (рис. 3, а, б). Кроме карт, с особой тщательностью были изготовлены фотографии с макетов авиазавода №18 и моторостроительного завода №24 им. Фрунзе (рис. 3, в). Немецкие летчики могли бы по ним легко ориентироваться с любой стороны подлета к заводам, чего, к счастью, не произошло. В пояснениях к картам г. Куйбышева, выполненным VI отделом РСХА и полностью завершённым, судя по штампу, к маю 1944 г. (рис. 3, г), значится 103 городских объекта, в т.ч. 62 – промышленных. В пояснениях к планам почти нет неточностей. Только лишь будущий завод 4 ГПЗ в Линдовом городке отмечен как казарма, что говорит, вероятно, о высочайшей секретности эвакуированного произ-

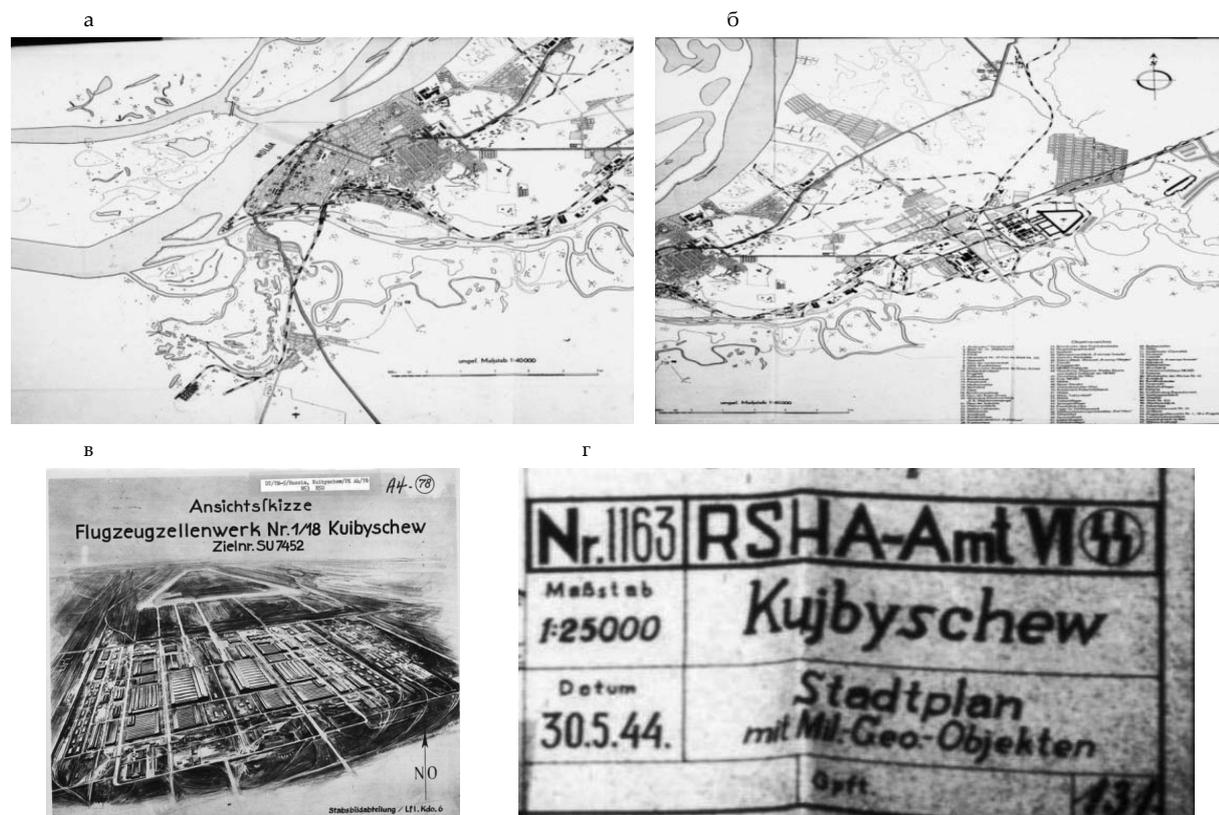


Рис. 4. Размещение промышленных объектов на плане г. Куйбышева (по материалам разведки Абвера) в военное время: а – промышленные объекты в центральной части города ([gregorkon.wordpress.com/2010/11/05/5-10101010100/](http://gregorkon.wordpress.com/2010/11/05/5-10101010100/)); б – место расположения самолетостроительных заводов на Безымянке (то же); в – фотография макета авиазавода №18 и аэродрома ([gregorkon.wordpress.com/2010/10/19/22-101-1/](http://gregorkon.wordpress.com/2010/10/19/22-101-1/)); г – угловой штамп с немецкой карты г. Куйбышева ([gregorkon.wordpress.com/2010/01/07/98/](http://gregorkon.wordpress.com/2010/01/07/98/))

водства. Наличие на карте железнодорожной ветки от Линдова городка свидетельствует, что аэрофото-съемка велась позже не только эвакуации завода из Москвы в сентябре 1941 г., но и позже зимы 1942 г., когда ветка была построена. Не отмечен на картах и мясокомбинат. По некоторым данным, немецкая разведка могла вестись летом 1942 г. [20].

После войны, в конце 40-х – середине 50-х гг. в сложившемся периферийном промышленном районе города появились новые крупные предприятия (завод Экран (1949), металлургический завод (1952–1960) и некоторые другие). В срединной планировочной зоне рядом с железной дорогой выросли корпуса завода кабелей связи (1949). В конце 60-х гг. на северо-восточной окраине города (ныне ставшей срединной зоной) была построена шоколадная фабрика «Россия» (1969).

Крупнейшие советские предприятия, сформировавшиеся в нынешнем «теле» города: завод Ки-

нап, завод им. Масленникова, КАТЭК, 4 ГПЗ, завод кабелей связи просуществовали на своих местах до 1990–2000-х гг. В настоящее время в результате банкротства и большой платы за земельные участки в срединной планировочной зоне, в которой они оказались, прекратили работу или выведены на периферию города. Особенность этих территорий – значительная, частично неиспользуемая [21, с. 9] площадь промышленных предприятий, окружённая многофункциональной городской средой. Расположение площадок имеет большую градостроительную значимость. Общая тенденция в их развитии – реновация и перевод промышленной территории в другой вид использования, привнесение новых городских общественных функций.

Часть заводов на периферии города ввиду изменения социально-экономической ситуации, потери государственных и оборонных заказов и оттока рабочей силы в 1990-х гг. обанкротилась. Часть пере-



а



б



в



г

Рис. 5. Промышленные территории в центральной, срединной и периферийной планировочных зонах города: а – использование бывшей территории ОАО «Родник» под отель Hampton by Hilton (фото с сайта ostrovok.ru); б – освобождение площадки бывшего 4 ГПЗ в срединной планировочной зоне (фото с сайта m.progorodsamara.ru/news/view/169879); в – использование бывших корпусов 4 ГПЗ под торговый центр «Караван» (samaratoday.ru/news/210092, фото GoverAS); г – проходная ОАО «Авиакор» в периферийной части города (фото с сайта samara.ru/read/72116)

жила сложное возрождение со сменой собственности, в том числе с привлечением иностранного капитала. Скорее всего, в периферийной планировочной зоне реновация производственной территории пока не будет включать коренную рефункционализацию, так как городской промышленный район предполагает плановую концентрацию промышленных площадок. Однако при определенных обстоятельствах (например, при массовом закрытии производственных предприятий) через систему обсуждений и законодательных актов может быть рассмотрен перевод части производственной территории в другую функциональную зону. Дальняя периферия приобретает немногочисленные предприятия с новой технологией, имеются проекты развития на данной территории технопарков.

**Выводы.** 1. Градостроительное размещение производственных территорий в Самаре пока имеет преобладающую (в городском промышленном районе, рядом с железной дорогой). Город, несмотря на сокращение числа производств [21, с.6], сохраняет промышленный профиль, сегодня в нем более 150 средних и крупных промышленных предприятий [22].

2. Вектор развития производственных территорий в городе направлен в сторону их сокращения. Вероятно, что будущая урбанизация Самары уже не будет связана только лишь с промышленностью [23, с.22].

3. Перспективными функциями Безьямьинского городского промышленного района могут стать наукоёмкие, инновационные производства, требующие меньшей площади; деловые центры, частично санитарно-защитные, коммунальные зоны [24, с.40] и рекреации. Среди сопутствующих могут развиваться торговые функции. Менее желательна жилая застройка.

4. Градостроительной тенденцией остается вынос чуждых промышленных функций с территории исторического центра [25–27]. Реже происходит инновация производств в старом строительном фонде.

5. В срединной планировочной зоне в результате прекращения функционирования производств тенденцией становится функциональная трансформация значительных территорий с приобретением новых городских функций. Использование старого производственного фонда ввиду новых проектных требований происходит гораздо реже, чем его снос.

6. В периферийной планировочной зоне в ближайшей перспективе сохраняется промышленный район города, однако наблюдается ликвидация убыточных предприятий, инновация старых производств,

появление сопутствующих функций делового центра, торговых и других обслуживающих функций.

7. На дальней периферии появляются многочисленные промышленные предприятия, требующие большой свободной территории и параллельного развития городской транспортной инфраструктуры с присоединением к внешнему транспорту. Возможно создание технопарков.

8. Прибрежные территории рек, занятые ранее промышленными предприятиями, нуждаются в реконструкции с созданием новых рекреационных территорий

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Котенко И.А., Токарева В.А. Реновация бывших промышленных территорий // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. № 3(20). С. 47–52. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.03.6.
2. Котенко И.А. Основные этапы планировки городских территорий: учебное пособие / СГАСУ. Самара, 2012. 68 с.
3. Котенко И.А. Планировка, застройка и реконструкция населённых мест: учебно-методическое пособие / СГАСУ. Самара, 2006. 56 с.
4. Котенко И.А., Сержантова А.В., Харитонов А.С. История создания первого градостроительного ансамбля Самарской площади // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №3(20). С. 41–46. DOI: 10.17673/Vestnik.2015.03.5.
5. Ильина И.А. Пространственная локализация функций управления на территории Самары в XVIII–XIX вв. // Город в меняющемся мире: Межвузовский сборник научных трудов / СГАСУ. Самара, 1992. С. 23–31.
6. Алабин П.В. Трехвековая годовщина города Самары. Самара: Самарское губернское издание, 1887. 215 с.
7. Сайт Г. Бичурова. Старая Самара. www.oldsamara.samgtu.ru (дата обращения: 16.03.2015).
8. Бальзанникова Е.М. Влияние рек на формирование промышленных территорий города Самары // Научное обозрение. 2014. №6. С. 49–55.
9. Литвинов Д.В. Влияние российского правового регулирования на застройку городских прибрежных территорий в XVII–XIX вв. (на примере Среднего Поволжья) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2014. №2-2(40). С.121–123.
10. Котенко И.А. Планировочные виды жилой застройки: учебное пособие / СГАСУ. Самара, 2011. 44 с.
11. Котенко И.А. К проблеме реконструкции значимых объектов города // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре [Электронный ресурс]: материалы 71-й Всероссийской научно-технической конференции / под ред. М.И. Бальзанникова, Н.Г. Чумаченко; СГАСУ. Самара, 2014. С. 523–524 (дата обращения: 12.05.2015).
12. Самара в зеркале урбанистики: монография / Т.Я. Ребайн, С.Ф. Васильчикова, Ю.М. Корякин, Е.В. Морозова, Н.И. Басс, И.А. Котенко, Е.В. Тур-Ниденталь, М.Ю. Храмова; под ред. Т.Я. Ребайн / СГАСУ. Самара, 2004. 250 с.

13. Котенко И.А., Сержантова А.В. Реконструкция дома Субботина–Шихобалова // Традиции и инновации в строительстве и архитектуре. Градостроительство: сборник статей / СГАСУ. Самара, 2015. С. 279–282.
14. Ваган Каркарьян. Река Волга – город Самара: путешествие сквозь века / СГАСУ. Самара, 2010. 250 с.
15. Синельник А.К., Самогоров В.А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х – начала 1940-х годов. Самара, 2010. 480 с.
16. Синельник А.К. О некоторых малоизвестных аспектах градостроительной истории г. Самары // Исследования в области архитектуры, строительства и охраны окружающей среды: Тезисы докладов областной 56-й научно-технической конференции. Самара, 1999. С.123.
17. Синельник А.К. Из истории строительства Волжской ГЭС в Красноглинском створе в 1937–1940-х гг. // Исследования в области архитектуры, строительства и охраны окружающей среды: Тезисы докладов областной 56-й научно-технической конференции. Самара, 1999. С. 191–192.
18. Котенко И.А. Развитие общегородского центра Самары // Самара в зеркале урбанистики: монография. Самара, 2004. С. 48–72.
19. Ильина И.А. Исследование формирования и трансформации общегородского центра крупного поволжского города в его историческом развитии (на примере г. Самары): дис. ...канд. арх. Самара, 1994. 183 с.
20. Зефиоров М.В., Дёгтев Д.М., Баженов Н.Н. Свастика над Волгой. Люфтваффе против сталинской ПВО. М.: АСТ, 2007. 150 с.
21. Абакумова А.В. Особенности современной градостроительной ситуации промышленных территорий г. о. Самара // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2012. №4(8). С.6–10. DOI: 10.17673/Vestnik.2012.04.1.
22. Сайт ru/wikipedia.org/wiki (дата обращения: 30.05.2015).
23. Ребайн Т.Я., Васильчикова С.Ф., Корякин Ю.М. Концепция пространственного развития города Самары: монография / Департамент строительства и архитектуры Администрации г. Самары. Самара, 2006. 116 с.
24. Веретенников Д.Б. Предложения по структурно-планировочной реорганизации города Самары // Город в меняющемся мире: Межвузовский сборник научных трудов / СГАСУ. Самара, 1992. С. 34–42.
25. Котенко И.А., Харитонова А.С. Тайна старого самарского дома // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2015. №2(19). С. 34–40. DOI: 10/17673/Vestnik.2015.02.6
26. Котенко И.А. Рационализм и примитивность строчной застройки: условия возвращения // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. №3(16). С. 21–25. DOI: 10/17673/Vestnik.2014.03.4
27. Котенко И.А. «Степени несвободы» свободной застройки в современном городе // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2016. №1(22). С. 101–107. DOI: 10/17673/Vestnik.2016.01.17

Об авторах:

**КОТЕНКО Ирина Александровна**

кандидат архитектуры, доцент кафедры реконструкции и реставрации архитектурного наследия Самарский государственный архитектурно-строительный университет  
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194  
E-mail: urban64@inbox.ru

**ТОКАРЕВА Виктория Александровна**

магистрант архитектурного факультета Самарский государственный архитектурно-строительный университет  
443001, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 194

**KOTENKO Irina A.**

PhD in Architecture, Associate Professor of the Department of Reconstruction and Restoration of Architectural Heritage Samara State University of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya st., 194, tel. 8-917-106-44-87  
E-mail: urban64@inbox.ru

**TOKAREVA Viktoriya A.**

Master student of the Faculty of Architecture Samara State University of Architecture and Civil Engineering 443001, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya st., 194

Для цитирования: Котенко И.А., Токарева В.А. Тенденции градостроительного развития и реновации производственных территорий в Самаре // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2016. №2(23). С. 110-117. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.02.20.

For citation: Kotenko I.A., Tokareva V.A. Urban development trends and renovation of industrial areas in Samara // Vestnik SGASU. Town Planning and Architecture. 2016. №2(23). Pp. 110-117. DOI: 10.17673/Vestnik.2016.02.20.