

Саллум Мона, студентка магистратуры,
ФГБОУ ВО «Государственный университет по землеустройству»

Научный руководитель:
Лимонад Михаил Юрьевич,
доктор архитектуры, профессор кафедры архитектуры
ФГБОУ ВО «Государственный университет по землеустройству»

СОВРЕМЕННЫЙ ВИД АРХИТЕКТУРЫ МОРСКОГО ПОРТА ТАРТУС

Аннотация: Статья посвящена современному состоянию архитектуры зданий и сооружений морского порта Тартус в Сирии. Приводятся обзор города Тартус и порта, Характеристика дизайна всего порта и находящихся на его территории зданий и сооружений, оценка их состояния. Рассматривается влияние порта на город, развитие набережной Тартуса и развитие прибрежного туризма. Обосновывается перенос порта из центра города на сопредельную с городом территорию и придание ему современных архитектурных черт. Предлагается создать новый порт Тартус для морского транспорта как расширение города, преобразование грузового порта в Тартусе в пассажирский порт и развлекательный туристический городок.

Ключевые слова: порт Тартус, Средиземное море, прибрежная полоса, грузовой пор, пределы городов, архитектура порта, концепция, имидж, зона свободной торговли, причалы, транспорт, архитектурные решения.

Город Тартус расположен на западной стороне Сирии, а именно на восточном берегу Средиземного моря, и находится в 250 км к северу от столицы Дамаска с населением менее миллиона человек, протяженность прибрежного пляжа города составляет около 12 км. Северную его часть занимает порт протяженностью вдоль побережья 2 км Порт города исторически восходит к римским временам и затем использовался как важная военная база. Его строительство началось в 1960 году, а инвестиции в него начались в ограниченном объеме с 1966 года, поскольку тогда это был единственный пирс длиной 500 м с ограниченным количеством погрузочно-разгрузочных механизмов, складов и ремонтных верфей. Решение о строительстве нового порта Тартус было принято в 1969 году. (Рис. 1) [3].



Рисунок 1 – схема города тартус с существующим портом



Порт считается полностью изолированной частью города, особенно учитывая его расположение в непосредственной близости от центра города. Это создает дисбаланс в его интеграции с городской тканью застройки, ведь город Тартус – это прибрежный исторический туристический город. В настоящее время порт является слабым звеном с точки зрения качества архитектурной среды для туризма.

Характеристики современного состояния Тартусского порта таковы:

Общая площадь территории и акватории – 3 миллиона квадратных метров. Сухопутная площадь территории порта составляет 1,8 миллиона квадратных метров. Площадь водного зеркала портовой акватории 1,2 миллиона квадратных метров, не считая входного канала. Ширина входного канала составляет 200 метров, а глубина – 14,5 метров, что обеспечивает вход в акваторию порта крупногабаритных судов и кораблей [1].

При начале процесса сбора информации о текущем состоянии порта Тартус и об условиях зданий и структур, принадлежащих порту, из различных источников и на основе данных и статистики, полученных из дирекции порта Тартус, а также путем интервью с бывшими сотрудниками порта и проведения ряда аналитических шагов по упорядочению этой информации, было выявлено наличие существенных проблем с различных сторон, приведших к значительному снижению производительности порта в последние годы. Порт Тартус в своем текущем состоянии имеет ряд слабых сторон, которые можно сгруппировать следующим образом:

Инфраструктура:

- «Порт старый, он имеет мелководные причалы глубиной от 4 до 13 метров. Это ограничивает способность порта принимать крупные суда, максимальная грузоподъемность которых составляет 60 000 тонн, что сегодня является недостаточным» [2].

- «В порту нет специальных доков для ремонта судов, что является недостатком по сравнению с соседними портами на Средиземном море, которые предлагают эти услуги» [2].

- «Порт раньше принимал круизные суда, но это прекратилось из-за войны и отсутствия необходимого уровня обслуживания таких судов» [2].

- «Зона свободной торговли в порту в настоящее время не работает из-за экономической блокады и недостатка доступных ресурсов» [2].

- «Контейнерный терминал, здания, сооружения, площади, дороги, бассейны, причалы, машины и оборудование порта нуждаются в ремонте и обслуживании» [2].

Планировка:

- Расположение: Порт расположен в относительно густонаселенной части города, что ограничивает его возможности для расширения. Порт также ограничен туристическим комплексом с юга и жилыми зданиями с востока, что еще больше ограничивает его возможности для расширения и развития.

- «Транспорт: Порт в настоящее время не связан с железнодорожной сетью города, что вынуждает его полагаться исключительно на грузовики для транспортировки всех видов грузов. Это приводит к пробкам на дорогах и увеличению транспортных затрат» [2].

Влияние порта на город. Порт занимает большую площадь береговой линии города, протяженностью около 2 км. Он не интегрирован с береговой линией города, и эстетическая сторона архитектуры зданий и сооружений порта не была изучена и должным образом решена. Это создает дисбаланс в городской среде и негативно сказывается на привлекательности города для туристов и жителей.



«В порту не соблюдаются экологические требования и не предусмотрены надлежащие экологические решения, поэтому он является источником загрязнения для города, особенно учитывая его расположение в непосредственной близости от центра города» [2].

Конкурентоспособность:

Одной из основных проблем является экономический кризис, связанный с войной в стране и условиями экономической блокады. Но также стало ясно, что порт в своем текущем состоянии не оборудован по нескольким направлениям для конкуренции в региональной и международной морской торговле. На таких как направления инфраструктуры, планирования, обслуживания и экологии, а также на техническом и технологическом направлениях.

Для восстановления конкурентоспособности порта необходима серия мер по развитию и расширению с точки зрения организации и планирования, а также по обслуживанию зданий и структур, требующих ремонта, а по необходимости обновления и модернизации инфраструктуры и внедрения современных, логистических технологий и техники, способствующих ускорению процесса захода и выхода судов и разгрузки грузов. Кроме того, причалы порта неглубокие и не соответствуют требованиям приема крупных торговых судов, поэтому в его текущем состоянии порт не способен конкурировать с соседними портами, предоставляющими эти услуги на высоком уровне.

В начале процесса поиска урбанистических и архитектурных решений для этих проблем стало ясно, что существует множество препятствий, мешающих развитию текущего состояния порта, важнейшим из которых является проблема расположения порта рядом с центром города и жилыми районами, что затрудняет его необходимое расширение.

При изучении аналогичных случаев с портами, расположенными рядом с центрами городов или прямо в них, стало ясно, что рациональным решением было бы перемещение портов из центров городов. Таким является перенос порта Осло для грузоперевозок и повторное использование земель порта как жилых и развлекательных зон в общественном центре города на оставшемся молу [4].

Около 100 городов по всему миру приняли решение переместить порты из центра города. Земли, освобожденные от использования портами, были выделены для использования жителями в качестве мест отдыха, курортов и торговых центров, поскольку нельзя отрицать, что порты занимают значительные площади самых ценных земель – центральных прибрежных территорий приморских городов [6].

С другой стороны, исследования, проведенные относительно взаимодействия между городами и их портами, показали, что если учесть экологические, населенческие, туристические и социальные факторы, то грузовые порты создают негативное воздействие на архитектурную среду портовых городов. Они являются слабым местом в урбанистической ткани этих городов, когда расположены близко к центрам городов и жилым районам [5].

На основе анализа данных и статистики, связанной с портом Тартуса в его текущем состоянии, а также возможностей его развития и анализа взаимного влияния порта и города Тартус, а также на основе специальных исследований по этой теме, изучения возможностей развития города и его побережья, было предложено переместить грузовой порт в другое место. Сделать это учитывая, что на побережье есть несколько мест, удаленных от жилых зон, и поэтому это может быть рассмотрено в качестве варианта для изучения возможности строительства нового порта.



Что касается текущего местоположения порта, который занимает большую площадь прибрежной полосы длиной 2 км, площади его сухопутной территории в 1,8 миллиона квадратных метров и площади зоны свободной торговли в 436 000 квадратных метров, возникает ряд предложений, исходя из изучения ситуации в городе и на побережье и необходимости оптимального использования пространств, которые будут выделены после перемещения грузового порта опирающийся на анализ аналогичных случаев переноса порта и повторного использования его местоположения.



Рисунок 2 – археологические памятники в городе тартус

В этом исследовании автор предложил идею пересмотра текущей ситуации порта Тартуса, какие есть доступные варианты и возможные альтернативы, и является ли расширение порта на его текущем местоположении хорошей и выполнимой идеей на всех уровнях будущего развития, или же возможно переместить порт в другое место и воспользоваться огромными пространствами, которые порт занимает на набережной города? Это должно быть более выполнимо для этого прибрежного города, который имеет умеренный средиземноморский климат в течение всего года и полон неиспользованного потенциала, для рекреационного и археологического туризма. Как старый город Тартус и древний остров Арвад. (Рис. 2)

Список литературы:

1. Документы, полученные в дирекции порта Тартус.
2. Информация, полученная в результате бесед с сотрудниками Дирекции порта Тартус и Дирекции портов.
3. Официальный сайт Министерства транспорта Сирии.
<https://www.mot.gov.sy/web/marine/spage.php?cid=13&id=58>
(дата обращения 15.02.2024).
4. Arkhalin., Реконструкция портовых территорий. Oslo. 2016.
<https://khalinsite.wordpress.com/tag/oslo/> (дата обращения 18.03.2024).
5. Халин В.В., ОТРИЦАТЕЛЬНЫЕ И ПОЛОЖИТЕЛЬНЫЕ ФАКТОРЫ НА ГРАНИЦЕ ИНТЕРФЕЙСА «ГОРОД-ПОРТ», https://drive.google.com/file/d/1kJwKiZsudNgqvcYg3-_oQZqjd4egrj4s/view (дата обращения 19.03.2024).



6. Arkhalin., Реконструкция портовых территорий. 2018.
<https://khalinsite.wordpress.com/2018/06/17/%d0%bd%d0%b0%d0%b4%d0%be-%d0%bb%d0%b8-%d1%83%d0%b1%d0%b8%d1%80%d0%b0%d1%82%d1%8c%d0%b3%d1%80%d1%83%d0%b7%d0%be%d0%b2%d0%be%d0%b9-%d0%bf%d0%be%d1%80%d1%82-%d0%b8%d0%b7-%d0%be%d0%b4%d0%b5%d1%81%d1%81/> (дата обращения 19.03.2024).

