

Харбин – новый мегаполис Китая

В современной России ярких примеров городских агломераций на всей территории от Тихого океана до Байкала не найти. С некоторой натяжкой можно, наверное, отнести к ним Владивосток со всеми близлежащими его пригородами и городами. Вот и все примеры, но в них населения, как говорится, «с гулькин нос». Зато имеются подобного рода градостроительные структуры в соседнем Китае. К одной такой городской агломерации мы и обратимся, тем более что город Харбин, о котором пойдет речь, имел и имеет к России самое непосредственное отношение. Автор хотел бы в самом начале своей статьи отметить, что эта его статья – скорее размышления о Харбине, но никак не специальное теоретическое исследование на тему агломерации, хотя данный город таковую из себя и представляет. Это впечатления об исследованном, увиденном и на глазах меняющемся Харбине, когда-то – русском Харбине. И как приятно ласкают слух эти два слова – «русский Харбин». Однако все это в прошлом. Вместе с тем Харбин, теперь уже давно китайский Харбин, может быть примером ярких стремительных преобразований, кардинально изменивших всю его жизнь, примером поступательного движения и одновременно преобразования, но с учетом тех изначальных положительных его качеств, заложенных еще русскими специалистами столетие назад.

Общезвестны успехи современного Китая не только в области экономики, но и во многих других областях деятельности. Бывая почти ежегодно в Харбине в течение последнего десятилетия, я вижу, сколь стремительно и динамично развивается и растет этот город, как быстро изменяется его облик. Город преобразуется буквально на глазах. Возникший в 1898 году и построенный в начале XX века усилиями и талантом российских инженеров и архитекторов, Харбин сегодня превратился в мегаполис с населением около 4 миллионов жителей, а вместе с 11 уездами, примыкающими непосредственно к городу, агломерация составляет более 9,5 миллиона человек. В Китае это четвертый по величине и крупнейший город на северо-востоке страны. В 1994 году Госсоветом КНР Харбину присвоен статус историко-культурного города, а более 200 его зданий признаны памятниками архитектуры и поставлены на государственную охрану. Авторство большинства из этих зданий-памятников принадлежит российским архитекторам и инженерам. Вот почему нам интересна судьба этого города – и поэтому мы с интересом следим за его развитием.

Активно строительству и значительному подъему Харбина, как ни странно, в значительной степени способствовала в первой половине XX века российская эмиграция, буквально наводнившая город после 1920 года. «Именно в годы эмиграции, особенно в первое ее десятилетие русский Харбин достиг своего апогея и медленно пошел к закату с началом японской оккупации в 1932 году», – утверждают бывшие харбинцы, русские эмигранты, осевшие позднее в Австралии¹. И с этой точки зрения Харбин – до сих пор до конца не изученный феномен русской культуры и истории. Он действительно был в первой половине XX века русским городом и по своей сути, и по жизни. Одна из богатейших ветвей европейской культуры – старая, традиционная русская культура, почти до неузнаваемости изуродованная в советской России, удивительным образом хранилась в далеком маньчжурском городе. И не только сохранилась, но и благодаря огромному духовно-интеллектуальному потенциалу русских харбинцев она развивалась и процветала несколько десятилетий. В этом, наверное, и

было главное историческое значение Харбина². О том, что город этот имел не только межгосударственное значение (для России и Китая), а еще и международное, свидетельствует факт существования в нем в те годы почти 20 консульств и огромного количества торговых представителей самых разных стран.

С самого начала своего основания Харбин развивался динамично, а рост его населения значительно превышал рост населения российских городов на Дальнем Востоке – таких как Хабаровск, Благовещенск и Владивосток, возникших на полвека раньше него. К началу 1930-х годов население города составляло уже 150 тысяч человек, а в течение следующих 10 лет оно увеличилось в пять раз, и в 1942 году в нем жили почти 750 тысяч. Создавая планировку Харбина, российские инженеры учитывали новейшие европейские достижения в области градостроительного искусства. К этому же стремились после 1932 года и японские инженеры, ставшие во главе проектного дела по созданию Великого Харбина.

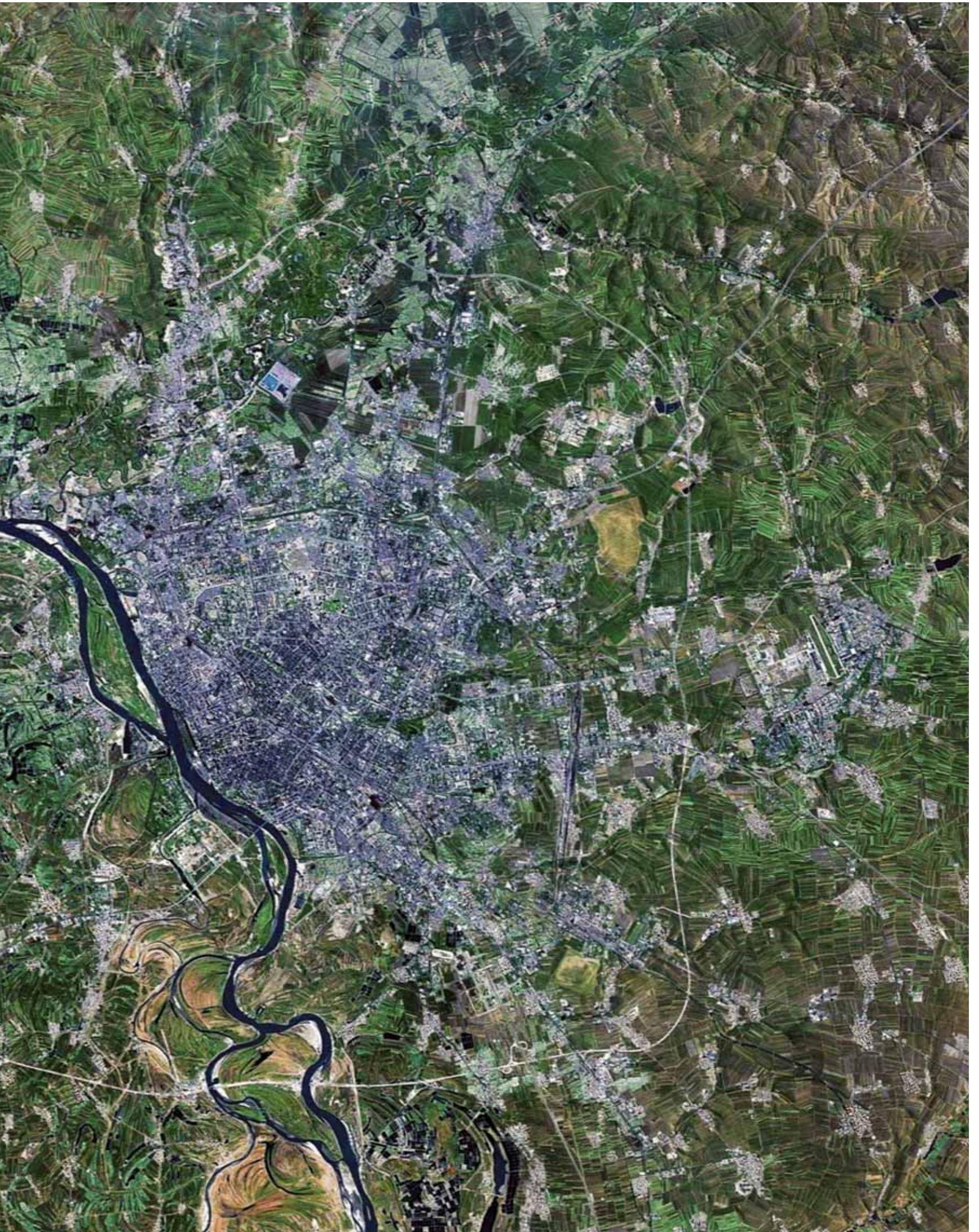
Начиная с первых лет после основания Харбина, город постоянно находился в развитии – несмотря на то что территориальный рост его сдерживался установленной по договору между Россией и Китаем полосой отчуждения, за пределы которой город (русский город) развиваться не мог. Однако он развивался. В непосредственной близости от железнодорожного моста через реку Сунгари, еще до его строительства, на правом ее берегу в начале 1900 годов стихийно возник китайский рабочий поселок под названием Фудзядян. Очень быстро самостийный поселок превратился в настоящий город с большим количеством населения, прибывавшего сюда из южных районов Китая. Естественно, разработчики новых генпланов не могли игнорировать появление плотную с полосой отчуждения нового поселения, ставшего частью, вернее, самостоятельным районом Харбина, поэтому Фудзядян присутствует практически на всех генпланах, начиная с 1906 года, а на планах 1920-30 годов он везде получает название – город Фудзядян.

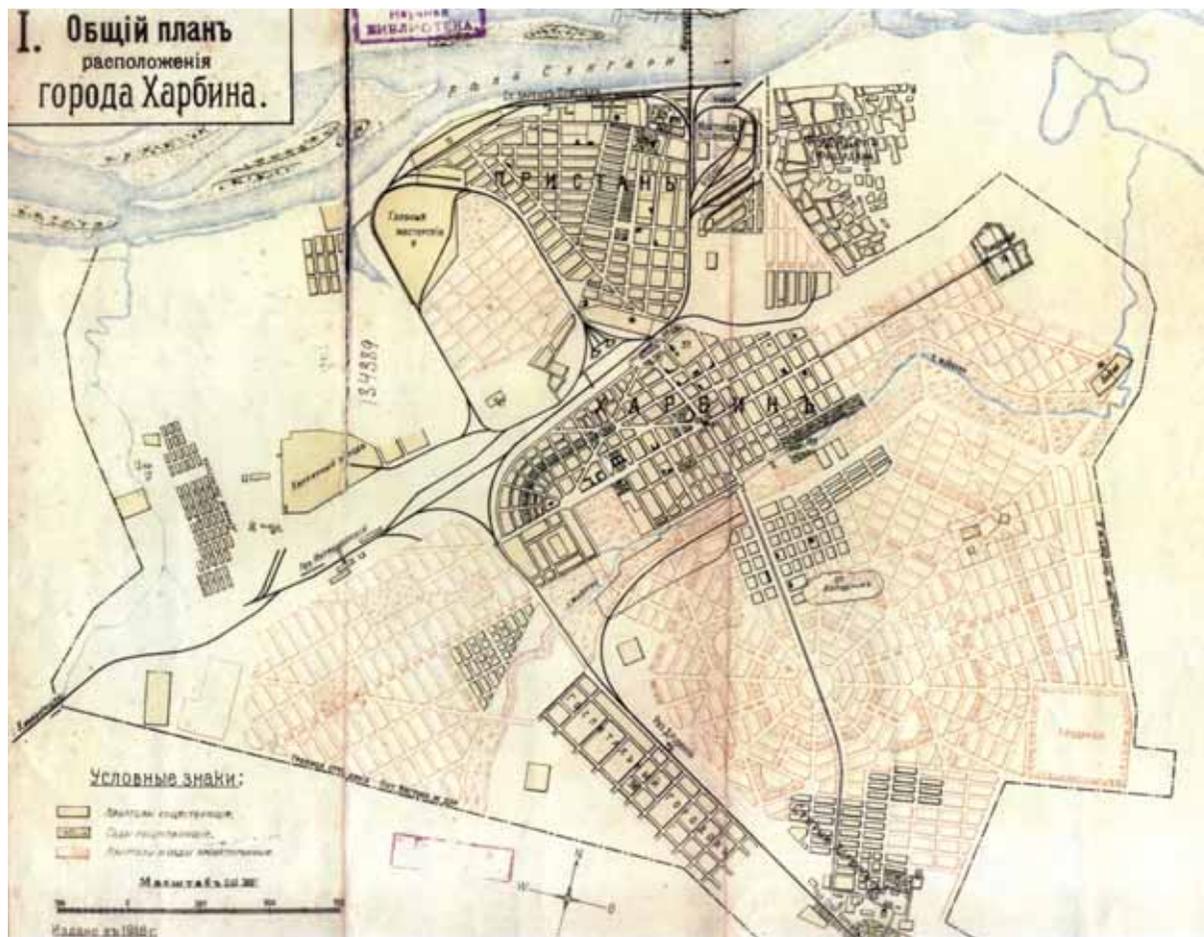
Из всех ранних генпланов Харбина наибольший интерес для нас представляет план 1916-17 годов. На нем показана не только существующая на данный период, но и перспективная застройка. На этом плане изображен город, состоящий из отдельных поселков-районов, плохо связанных друг с другом транспортными магистралями. Демонстрируя сложившуюся градостроительную ситуацию, рассматриваемый генплан показывает и перспективу развития города. В новой градостроительной композиции привлекает внимание крупное пятно в южной части города, напоминающее своей конфигурацией планы идеальных городов эпохи Возрождения. Примечательно и одновременно удивительно, что эта схема получила здесь, в Харбине, свое воплощение и осуществлялась на протяжении 15 лет – до начала 1930 годов. На всех последующих планах города эта планировочная схема показана в своем развитии как город-сад. Лишь после 1932 года, после захвата Маньчжурии Японией, когда возникла идея преобразования Харбина в Великий Город Маньчжурской империи, началось постепенное разрушение этой интересной градостроительной идеи города-сада. Стала исчезать малоэтажная усадебная застройка, на ее месте появилась не только более комфортная новая застройка, но и широкие улицы, связавшие удаленные районы и поселки Харбина с его центром.

текст, фото и подбор иллюстраций
Николай Крадин

1. Мезин Н. В. Харбин и харбинцы // Русские харбинцы в Австралии. – Сидней, 2000. – С. 5.

2. Там же, с. 8.





Можно сказать, преобразования и реконструктивные работы в Харбине, активно начатые в 1930 годы, стали основой не только для объединения его районов в единое градостроительное образование, но и заложили перспективы для дальнейшего территориального расширения. Само понятие Великий Харбин рассматривалось авторами градостроительных преобразований города достаточно широко – согласно их замыслам, он должен был стать самым крупным в Маньчжурии. Его территория должна была охватить не только все пригороды Харбина, но также Фудзядя и близлежащие к нему поселки и таким образом превратиться в агломерацию. Перспективными планами под Харбин отводилась территория, намного превосходящая ту площадь, которую он занимал в границах полосы отчуждения.

Идея Великого Харбина просуществовала всего пять лет, однако реконструктивные работы, осуществленные за эти годы, позволили объединить разрозненные районы города и создать единое градостроительное пространство. Кроме того, этот новый этап в развитии города ознаменовался созданием транспортных связей между центром и окраинами, увеличением этажности строительства, реконструкцией старой застройки и крупными работами по благоустройству. Все это привело к созданию качественно иного облика Харбина. Следует сделать вывод, что Харбин-мегаполис 1930 годов не состоялся, однако основы к его созданию в XXI веке были заложены именно в те годы.

Уникальность Харбина заключается в том, что здесь, и нигде больше в Китае (может быть, еще и в городе Дальнем), воплотились со всей полнотой европейские градостроительные принципы и архитектурная стилистика, характерные для России и европейских стран. Яркий симбиоз европейских, русских, восточных и азиатских традиций и приемов привел к созданию совершенно уникального го-

рода, в котором мы видим напластования самых разных культур. Разнообразие стилистики привело к появлению в облике главных районов Харбина (Пристань, Новый город, Модягоу) запоминающихся, колоритных улиц и кварталов. Русский стиль, модерн, эклектика и традиционная китайская архитектура (в меньшей степени) – вот тот стилистический симбиоз, характерный для Харбина 1900-40 годов. Именно данный фактор и привлекает сегодня в немалой степени огромные массы туристов в Харбин, желающих увидеть его своими глазами, ощутить на себе дыхание неповторимого колорита этого города. Интересно и то, что в 1910-20 годы в Фудзядяне, населенном в основном только китайцами, возникло архитектурное направление, получившее местное название «китайское барокко». Фасады зданий, выполненные в этой стилистике, обильно декорировались пластикой преимущественно растительного характера. Следует отметить, что зданий с подобной декорацией нет ни в одном другом районе Харбина. Безусловно, в появлении этого местного стилистического направления тоже присутствует влияние европейского зодчества. Примечательно, что сегодня китайскими специалистами практически безоговорочно признается тот факт, что с самого начала возникновения Харбина в нем закладывались передовые градостроительные приемы, отражавшие европейские архитектурные достижения, связанные с новым стилем – модерном, а также с идеями города-сада. Не отрицается также, что город проектировался и застраивался русскими или европейскими архитекторами, а многие проекты даже разрабатывались в России³.

Исторический Харбин, особенно центральная его часть в пределах районов Пристань, Новый город и Модягоу, представляет собой довольно цельную картину, которая гармонично сочетает в себе русский стиль, модерн и эклектику. По словам китайских исследователей, именно этот

3. Китайско-Российский форум на высшем уровне на тему архитектурных стилей и проектирования города / Данные конференции. Каталог. – Харбин, 2006.-С.18.

Харбин (исторический) имеет «целостный имидж», оказывающий большое влияние и на современную архитектуру. Поэтому при разработке новых проектов местным архитекторам рекомендуется учитывать такие уникальные особенности этой части города, как сложившаяся стилистика, цвет, размеры и пропорциональные соотношения зданий и их элементов, детализировка и применяемые материалы. В частности, что касается стилистики, то в Харбине выделены 14 зон, в которых она проявляется наиболее ярко, – это места расположения памятников архитектуры. В этих зонах при новом строительстве рекомендуется вести «гармоничный диалог», чтобы не подавлять, а подчеркивать и выявлять историческую застройку или конкретный памятник. Например, район Пристань (Даоли) наиболее насыщен историко-культурным наследием, в нем сосредоточены в основном здания средней этажности. Появившиеся здесь в 1980-90 годы высотные здания уже сегодня, спустя всего 10-15 лет после их возведения, рассматриваются как досадные ошибки. Анализ и новые теоретические обоснования показывают, что в масштабе одного и того же района все здания должны «относиться друг с другом гармонично» – и по размерам в том числе⁴. Поэтому новые требования, введенные по согласованию и утверждению проектов высотных зданий, предлагаемых для строительства в исторической среде, уже сегодня стали более строгими.

Сегодня довольно не просто оценить все то, что делается в Харбине в области нового строительства. Его объемы столь велики, а темпы так стремительны, что не успеваешь оценить одни новшества, как появляются уже другие. Ясно и понятно одно: едва ли найдутся в России хотя бы один-два таких города, которые всего за сто лет достигли бы таких размеров и успехов, как Харбин. Он по праву слышит сегодня не просто городом, а центром – историческим, политическим, административным, промышленным, культурным и хозяйственным. Руководители города, партийные и административные, в тесном содружестве с самыми разными специалистами думают сегодня над тем, чтобы появилась «душа города Харбина». Для китайцев вообще характерны подобного рода лирические названия и проекты. Мечтая о создании «души города Харбина», они включают в это понятие в качестве составных элементов исторические его кварталы, все то культурное и историческое пространство, которое формировалось на протяжении предыдущего столетия и которое стало основой создания города с пересечением культур многих стран. Понятно, что все это не просто лирические отступления и словеса – главная цель состоит в превращении Харбина в знаменитый международный туристический город, а для достижения поставленной цели нужно использовать имеющиеся исторические кварталы, усовершенствовать старинные улицы, умножить площади культуры, сады с культурной промышленностью, чтобы удовлетворить разнообразные нужды жителей разных слоев⁵. Такая вот установка.

Прирастая территориально, город обновляется буквально во всех отношениях. Среди застройки в современном Харбине можно видеть школы, своей архитектурой скорее напоминающие дворцы. Мне довелось побывать всего в двух высших учебных заведениях Харбина – Хэйлунцзянском и Политехническом университетах. В обоих поразила, прежде всего, инфраструктура. Кроме учебных корпусов в них возведены современные спортивные комплексы, библиотеки, студенческие столовые, закрытые плавательные бассейны на 25 дорожек. Все это строится в основном на спонсорские средства. Когда я спросил – на какие деньги построено здание суперсовременной библиотеки в Хэйлунцзянском университете, мне ответили, что их выделила одна крупная сотовая компания, а в ответ университет

пользуется услугами ее сотовой связи. Такой вот обоюдо-выгодный обмен.

Несколько лет назад, занимаясь обследованием исторической застройки Харбина, я неделю жил в студенческом городке Политехнического университета. Там меня поразили более всего не учебные корпуса и уникальное здание библиотеки, а спортивный городок, в котором вплотную друг к другу расположились несколько десятков волейбольных и баскетбольных площадок – огражденных и с великолепным современным покрытием. Причем практически все они не пустовали с раннего утра до позднего вечера. Каждое утро уже в 6 часов меня будили звуки стучавших мячей на баскетбольных площадках – это студенты занимались вместо зарядки, отрабатывая финты и броски по кольцу. Располагаясь непосредственно в городе (а Политехнический университет – даже в историческом центре), учебные заведения, тем не менее, имеют все необходимое не только для учебных занятий, но также для спорта и культурного досуга. Грустно было после всего увиденного возвращаться к себе в Хабаровск, где в родном Техническом университете вот уже почти 35 лет я вижу из окон аудиторий одну и ту же картину – небольшую хоккейную коробку, пару площадок с асфальтовым покрытием да неблагоустроенное футбольное поле. И все это на 20 тысяч студентов, которые в нем обучаются. К сожалению, мы привыкли на что-то и на кого-то надеяться, ждем поддержки из центра, поэтому и прозябаем, довольствуясь тем, что есть.

Сравнивая рост Харбина с российскими городами Дальнего Востока, Забайкалья и Сибири, понимаешь, насколько мы отстали. Как отмечал в своем докладе на прошедшем в июле 2006 года международном форуме китайский академик Цзоу Дэци, за минувшие 25 лет (1980-2005 годы) степень урбанизации Китая выросла до 42% против 19,4% в 1980 году. Сегодня численность городского населения в Китае составляет более 560 миллионов человек против 191,4 миллиона в том же 1980 году. Столь быстрых темпов урбанизации не знала ни одна страна. Для достижения подобного роста городского населения Англии, например, потребовалось 100 лет, Германии – 80, США – 40, Японии и СССР – 30, а Китаю – всего 22 года. Поражает и размах жилищного строительства. Если в середине 1980 годов на одного горожанина в Китае приходилось 6-8 метров жилой площади, то в 2005 году – более 26 квадратных метров.

Несмотря на многие положительные качества, столь быстрая урбанизация приводит и к негативным последствиям, оказывая сильнейшее давление на города и вызывая, в первую очередь, избыток рабочей силы. Как показывают расчеты китайских урбанистов, существующий ежегодный прирост городского населения всего на один процент в среднем приводит к появлению 18 миллионов новых городских жителей, из которых почти половина оказываются безработными. При сохранении сегодняшней тенденции и степени урбанизации в 2020 году общий прирост городского населения составит 300 миллионов человек – и тогда общее число жителей китайских городов вплотную приблизится к одному миллиарду⁶.

Другая немаловажная проблема – это увеличение количества транспорта в городах, появление транспортных пробок, ухудшение экологии, уменьшение озелененных пространств и общее загрязнение городов. Еще пять лет назад, бывая в Харбине, я не видел никаких транспортных пробок, а уже сегодня они стали обычным явлением, несмотря на то что появилось огромное количество новых современных развязок и эстакад, тоннелей и проколов под магистралями. Правда, новая транспортная схема, разработанная в структуре перспективного генплана, предусмат-

4. Там же, с.41.

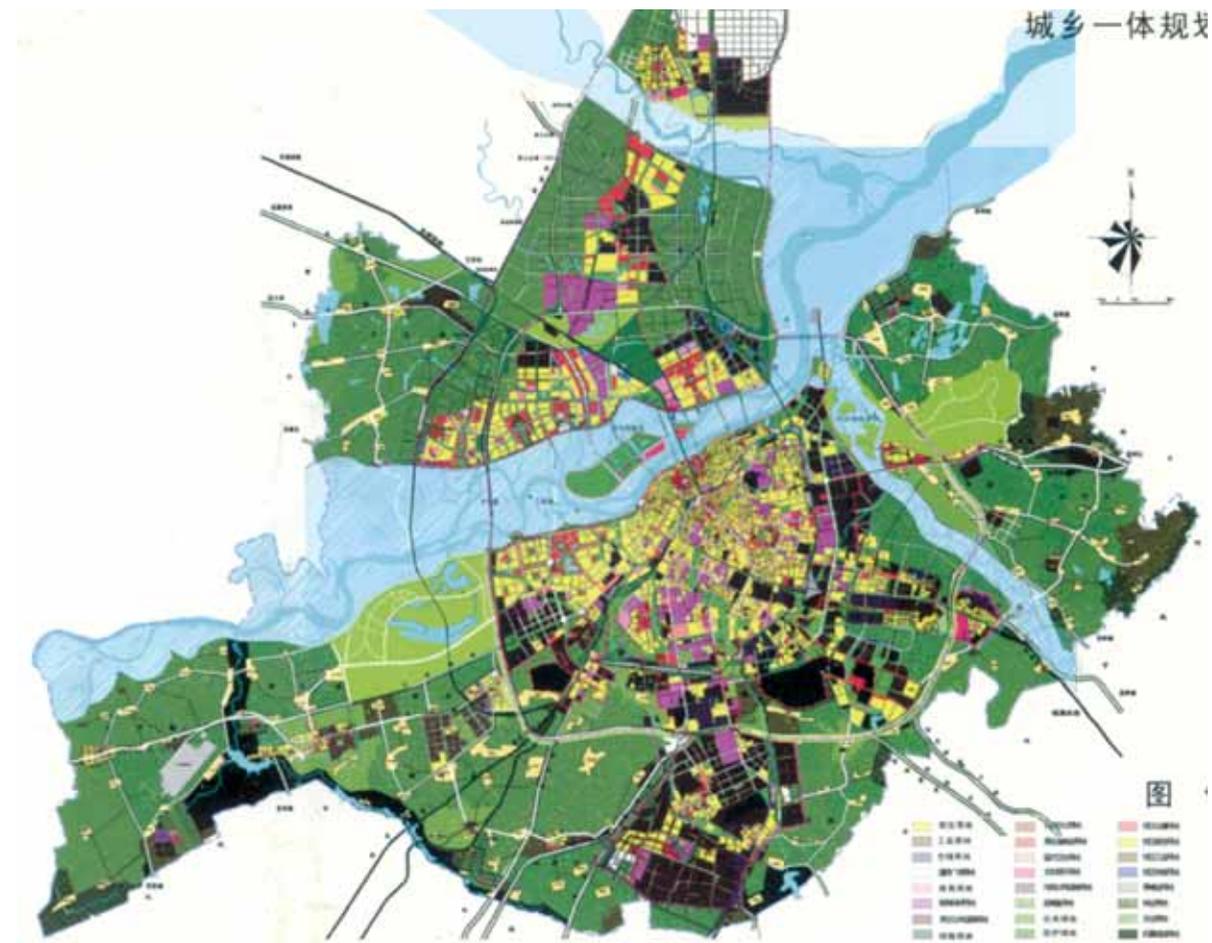
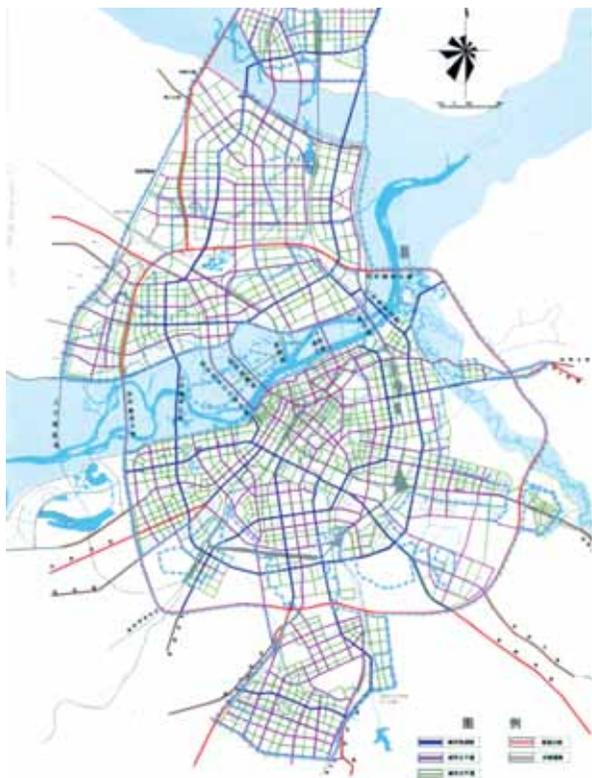
5. Там же, с.4.

6. Дзоу Дэци. Городское планирование и развитие китайских городов в настоящее время // Китайско-Российский форум на высшем уровне на тему архитектурных стилей и проектирования городов / Данные собраний. – Харбин, 2006 – С.11, 12.

ривает создание не только объездных колец, но и строительство нескольких новых мостов через Сунгари, что поможет значительно разгрузить напряженные потоки. В новой схеме транспорта, разработанной в качестве составной части генерального плана, показаны удобные связи всех частей города, выделены кольцевые транспортные ма-

гистрالی. Большое транспортное кольцо, охватывающее значительную часть территории города, имеет протяженность почти в 100 километров. Своеобразная МКАД в Харбине.

На многочисленных генпланах Харбина, фиксирующих существующую и намечавших перспективную застройку, хорошо видно, что еще в конце 1970 годов город находился практически в пределах своих первоначальных границ. Немало пустых, незастроенных мест оставалось внутри самого поселения. Лишь к середине 1980 годов городу стало тесно – и началось его расширение и освоение новых территорий, в частности на противоположном берегу реки Сунгари. Если в середине 1930 годов общая площадь Харбина составляла 30-35 кв. километров, то в настоящее время (по данным 2004 г.) он занимает территорию площадью 4272 кв. километра, то есть в 130 раз больше прежней. Перспективы нового освоения территорий наглядно демонстрирует новый генеральный план Харбина на 2004-2020 годы. Судя по этому плану, город стремительно переходит на противоположный берег реки Сунгари, осваивая северную часть территории. Уже сегодня здесь появилось многоэтажное суперсовременное здание городской мэрии, сотрудников которой ежедневно привозят на работу и развозят по домам 50 комфортабельных автобусов и огромное количество легковых автомобилей. С юго-восточной стороны от здания мэрии ведется интенсивное строительство жилых высотных домов со всей необходимой инфраструктурой. Этот новый район под названием Сонбэй в совсем недалекой перспективе должен стать составной частью Харбина. Одновременно со строительством жилых и общественных зданий к нему прокладываются широкие магистрали, состоящие из нескольких полос движения, устраиваются развязки и переходы.



Транспортная схема Харбина

Генплан Харбина на 2004-2020 гг.

7. Там же, с.16.

8. Там же, с.13,14.

9. Китайско-Российский форум на высшем уровне на тему архитектурных стилей и проектирования города/ Данные конференции. Каталог. – Харбин, 2006. – С.4.

Самое интересное, что жители Харбина в курсе всех преобразований, которые происходят в городе. У нас, например, только декларируется, что в выработке городской политики должны принимать участие не только специалисты разных уровней и городская власть, но и простые граждане, обитатели городов, то есть те люди, для которых эта городская среда и создается. А вот в Харбине уже в течение нескольких лет функционирует специальный сайт под названием «Парк планирования», на котором горожане высказывают свое отношение к тем или иным решениям власти, предлагают варианты, спорят и обсуждают. Понятно, что китайцы вообще по природе своей любопытны. Чтобы удовлетворить это любопытство и одновременно узнать реакцию жителей на те или иные проекты и решения, на сайте открыты более 20 самых разных программ. На одной из них с названием «Стена, отражающая звук» жители могут получить ответы на все задаваемые ими вопросы. А такие, например, программы, как «Открытый зал» или «Центр доклада», предназначены для критических высказываний жителей города по тем или иным городским проблемам. Не менее интересны и другие программы – «Архитектурное искусство», «Достижения планирования», «Скорые новости», «Мой совет для планирования», «Ящик начальника», «Достопримечательность» и т.д. Такой вот интересный и, надо полагать, обоюдополезный диалог уже пятый год ведет администрация Харбина со своими гражданами. Причем на сайте происходит не только обсуждение и собираются мнения граждан – на нем выставляются многие проекты по развитию и реконструкции города.

Помимо проектных материалов Управление городского планирования Харбина прорабатывает теоретическое обоснование тех или иных предложений этого главного документа. Немаловажная особенность нового генерального плана состоит в том, что органы управления архитектурой и строительством постепенно переходят от чистого администрирования, смещая акценты в сторону научных и правовых обоснований своих решений. Большая подготовительная исследовательская работа, начатая в середине 1990 годов, позволила выработать четкую стратегию перспективного развития китайских городов. Как отмечает китайский урбанист академик Цзоу Дэци, городское планирование в современном Китае это не только проектирование, но одновременно еще и процесс, и управление, и политика, и стратегическая задача⁷. Осознание факта, что в XXI веке именно крупные города с прилегающими к ним сельскими районами (а это и есть, по сути дела, агломерация) становятся основным ядром государства в обострившейся мировой конкуренции, заставляет искать в развитии городов новые пути, направленные, с одной стороны, на получение максимальных результатов от производства, а с другой – на создание наилучших условий проживания населения в этих городах⁸.

Особая роль в новом генеральном плане отводится центральной части города, включающей самое ценное историко-культурное наследие и современную застройку. Правда, как и во многих городах, появившихся на карте во второй половине XIX века, в современном Харбине центр перегружен устаревшими промышленными предприятиями. Новый генеральный план намечает и в этом вопросе кардинальные решения, подкрепленные постановлением правительства Харбина о выносе из центра промышленных предприятий, их модернизации в связи с новыми достижениями и технологиями, а также требованиями экологии. Для размещения выносимых и новых предприятий выделены специальные промышленные зоны на окраинах города, вдали от жилых районов и исторической застройки. Все намеченные мероприятия направлены не только на поддержание имиджа Харбина как города с богатыми историческими и культурными традициями, являющегося столицей большой по территории Хейлунцзянской провинции, граничащей с Дальним Востоком и Забайкальем Российского государства, но и на то, чтобы сделать этот город одним из главных центров международного туризма в Китае⁹.

Немаловажная задача – выявить, показать и подчеркнуть историко-культурное наследие города, поскольку оно имеет большое значение не только для имиджа, но и для привлечения иностранных туристов, а это тоже важная экономическая составляющая преобразований и развития Харбина. В соответствии именно с таким подходом осуществляются работы по реконструкции исторической застройки. Самый, пожалуй, яркий и наглядный пример – улица Центральная (бывшая Китайская) в районе Пристань. Несколько лет назад ее сделали пешеходной, поскольку на ней сосредоточены несколько десятков памятников архитектуры, поставленных на государственную охрану. Впрочем, под охраной государства находится и сама улица как памятник градостроительства. Не секрет, что улица Центральная сегодня – не просто одна из архитектурных достопримечательностей Харбина. Она живет, наполненная историей и современностью. Приятно пройтись по ней ранним утром, когда мало еще пешеходов и можно внимательно и неспешно рассматривать каждое здание. Весь день и до позднего вечера этот харбинский Арбат пульсирует непрерывным потоком, растянувшимся на полтора километра – от улицы Диагональной до набережной Сунгари. Совершенно преображается улица, когда начина-



ет темнеть и зажигается многоцветье огромного количества реклам и фонарей. С этого момента она превращается в открытый театр, состоящий из площадок, устроенных почти на каждом перекрестке. Можно неспешно переходить от одной эстрадной площадки к другой, смотреть и слушать, любоваться и размышлять. Здесь каждому не возбраняется продемонстрировать и свои творческие способности на устраиваемых экспромтом конкурсах. Совершенно фантастическая многолетняя популярность Центральной улицы кроется в ее архитектурном многообразии, с одной стороны, и в обилии современных функций – с другой.

Подобного рода участки и зоны, пусть не такой популярности, как пешеходная Центральная улица, имеются и в других частях города. Например, в парке и на набережной имени Сталина, на Солнечном острове, в Новом городе, на улице Гоголя в Модягоу. Понятно, что Харбин – это не Париж, не Берлин и не Лондон с их многовековыми традициями. Ему всего-то чуть более века, но уже сегодня этот город-мегаполис, развиваясь в пространстве и времени, являет нам удивительные темпы своего развития и роста. Он демонстрирует здоровое отношение к своему историческому наследию, грамотное понимание перспективы, новое, современное отношение к самой ткани города. Внедрение в практику нового генерального плана – это, по сути дела, реализация многоаспектного научно-проектного эксперимента, подкрепленного глубокими теоретическими обоснованиями.

Особенно наглядно этот эксперимент просматривается и ощущается в области жилищного строительства, которое развернулось прямо-таки широким фронтом во всех частях города. Причем жилые дома строят как средней этажности, так и многоэтажные. В городе сегодня можно увидеть целые кварталы и комплексы новых построек. Причем встречаются кварталы, в которых на крышах каждого из домов установлены солнечные батареи. Или, например, квартал элитного жилья с символическим названием «Новый век», в котором отсутствует традиционный двор, а есть объединяющее все здания пространство с великолепным благоустройством, наполненное цветочными клумбами и скульптурой. Как видим, жилье имеет четкую дифференциацию – в зависимости от толщины кошелька будущего его владельца.

Правительством Харбина поставлена задача преобразования всех старых кварталов (старыми здесь считаются также кварталы, застроенные типовыми домами в 1960-70 годы) и превращение города в экологически зеленую зону, отвечающую современным санитарно-гигиеническим и эстетическим требованиям и пригодную для жизни человека в XXI веке. Улучшение качества окружающей среды рассматривается китайскими градостроителями не как самоцель, а как основное средство повышения продолжительности жизни, как стимул для физического и духовного развития человека. Не правда ли, знакомые слова о человеке, который будет жить при коммунизме.

С начала 1990 годов строители Харбина все большее внимание уделяют высотной застройке, понимая, что границы города не беспредельны. При этом места для высотной застройки выбираются свободные, на периферии исторического центра. На новом генеральном плане видно, что дальнейшее свое развитие город получает во всех направлениях, но по-разному. Теоретически обосновывая расширение территории, харбинские урбанисты трактуют, например, освоение новых территорий за рекой Сунгари как «скачок на север», преобразование восточной территории – как «обновление города», поскольку именно в этой части находится наиболее ранняя и ценная историческая застройка. Новая пространственная структура налаживает диалог со стилем исторических районов и одновре-

менно отражает современные тенденции в области строительства и архитектуры.

Харбин как один из крупнейших городов Китая ставит перед собой серьезную задачу противостояния экономической глобализации и давлению экономики крупных западных держав. Совершенствуя свою градостроительную структуру и реконструируя промышленность, город стремится кардинально улучшить жизнь горожан и поднять экономику на такой высокий уровень, который может составить конкуренцию продукции самых передовых в экономическом отношении стран. Являясь ядром крупной агломерации и обладая самой разветвленной инфраструктурой, Харбин имеет все потенциальные возможности для достижения поставленных новым генеральным планом целей и задач.

