

УДК 711

аспирант Лю Синь,  
Киевский национальный университет строительства и архитектуры**ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ г. ШАНХАЙ XIII-XIX вв.**

*В результате исследования исторического опыта, международной торговой деятельности, войн, культурных, религиозных и других факторов, в Китае и странах Европы в 18-19 веке. Чтобы понять внутренние отношения между деятельностью человека и городским развитием.*

*Ключвые слова:* Международная торговля, войны, градостроительство.

Шанхай расположен на реке Янцзы при её впадении в Восточно-Китайское море. Глубоководный канал Хуанпу сформировал её естественную гавань. Она создает благоприятные условия для дальнейшего роста города. Даже в период правления Южной династии Сун, когда Шанхай был только сельским поселком, территории за Восточными Воротами и вблизи Хуанпу были процветающей торговой зоной.

Во время правления династии Юань было создано в Шанхае портовое хозяйство и управление входящими и выходящими китайскими и иностранными судами, организована таможня. В 1292 году был официально учрежден Шанхайский уезд, построены храмы. (рис.1) Во время династии Мин, с тем, чтобы создать лучшие условия для движения судов, правительство Шанхая провело выпрямление речной системы города, что позволило подключать к ней реку Сучжоу и реку Хуанпу. Увеличения речного стока через реку Янцзы, значительно увеличило пропускную способность порта. В конце династии Мин в Шанхае уже достаточно хорошо были развиты коммерция и ремесленный труд. При династии Цин, с тем чтобы предотвратить нападения Японии, построили круговую оборонительную стену в Шанхае.

После опиумной войны в 1840 году, в соответствии с "Наньцзинским" договором Шанхай стал значительным торговым портом (1843г). Расширилось торговля с различными странами. Шанхай превратился в крупнейший город в Китае и на Дальнем Востоке. Из небольшого города (известного как Всемирная столица) Шанхай стал крупнейшим портом для европейских стран перевалочной торговой базой по обмену ресурсами. Шанхай стал развиваться как промышленный и торговый центр Китая, и стал известен как всемирно известный "рай авантюристов".

В 1845 году Шанхайские местные чиновники из династии Цин подписали земельный договор с Великобританией в Шанхае, согласно с которым, Шанхай выделял часть земель Великобритании, фактически часть своего жизненного пространства. Это было начало Цессия. В 1846 году территория британской

цессии составляла 55 га, а в скором времени расширилась более, чем в два раза. рис.2).

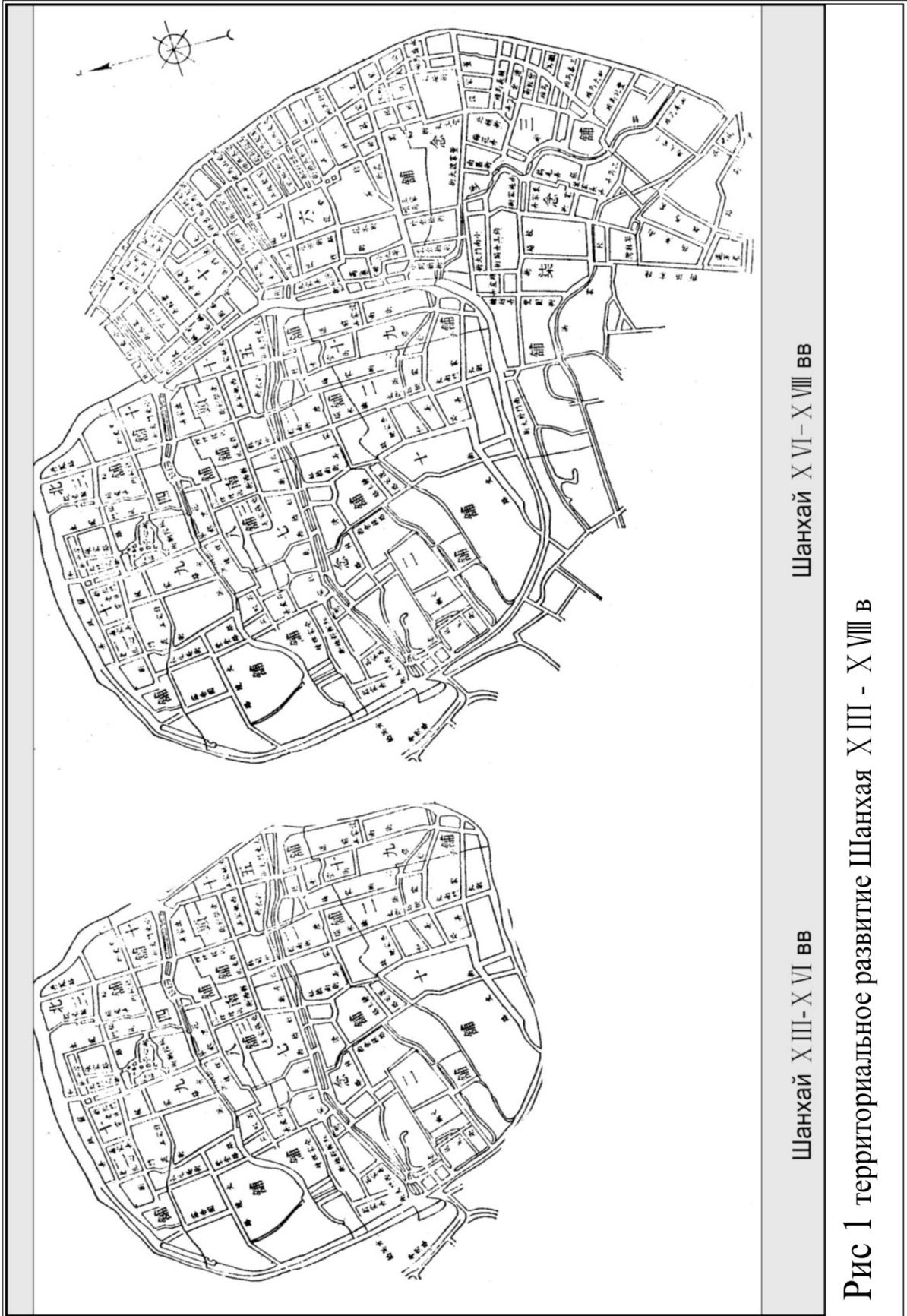
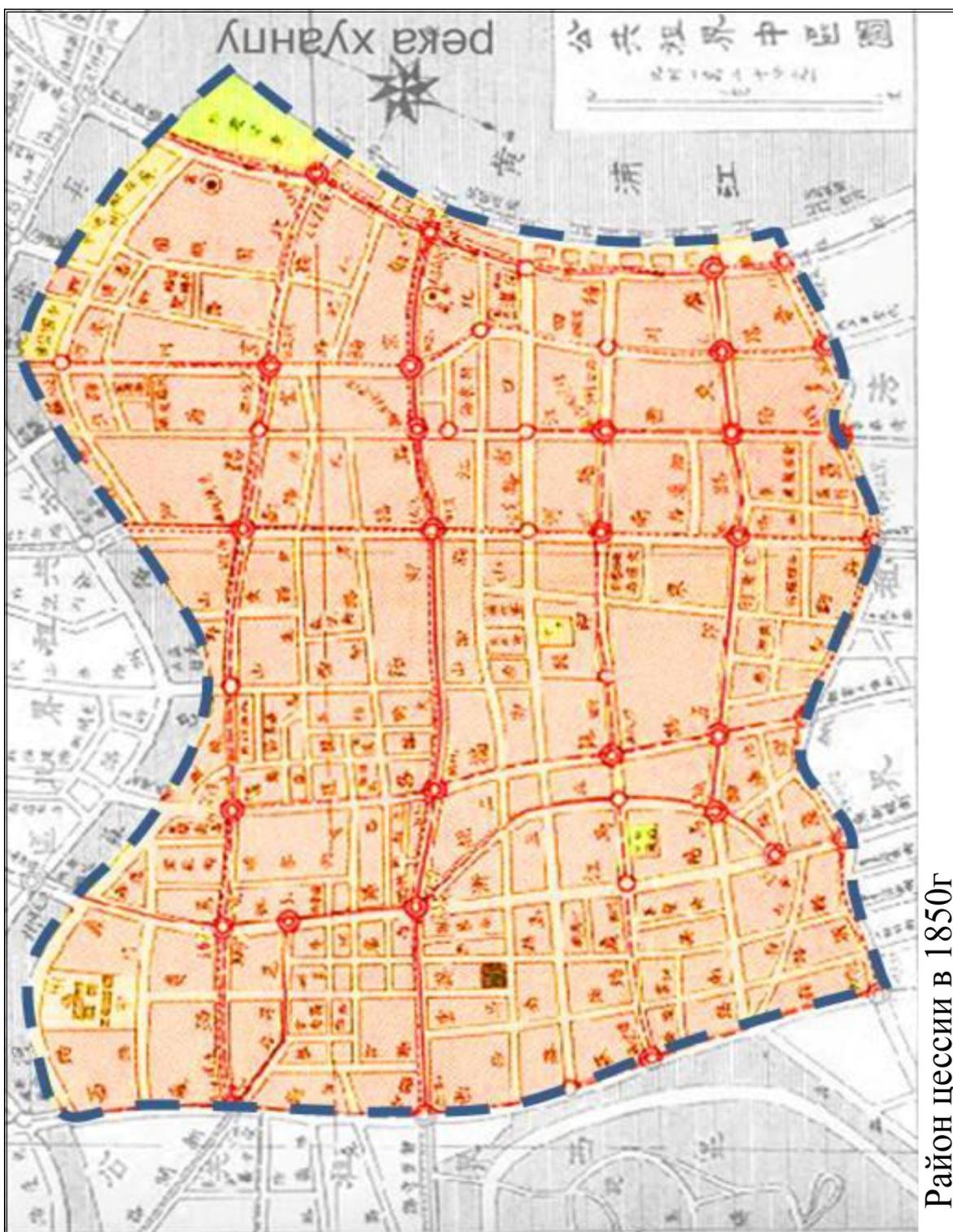


Рис 1 территориальное развитие Шанхая XIII - XVIII в

В 1848 году США и правительство династии Цин подписали "Вансяский договор". первый неравноправный договор, навязанный США Китаю. Согласно Вансяскому договору, США получили в Китае те же привилегии, которых добилась Великобритания по Нанкинскому договору 1842 г., а также ряд дополнительных (право каботажа на льготных условиях, расширение права экстерриториальности и др.).



Район цессии в 1850г

Рис 2 начальный этап цессии в Шанхая

Договор открыл для американцев те же пять портов (Гуанчжоу, Сямэнь, Фучжоу, Нинбо и Шанхай), что и для англичан. Им разрешалось иметь в этих городах торговые предприятия, кладбища, церкви и больницы. США приобретали право экстерриториальности и некоторые дополнительные права, а Китай потерял Хонкоу район Шанхай из-за цессии США.

В 1863 году британские и американские цессии объединили свои усилия в создании международной цессии. Международная Цессия в 1899г расширила территорию своих земель до 2234 га. В 1915 г. Эти территории составляли уже 36 квадратных километров.(рис.3)

После заключения Договора "Тяньцзинь" Французы начали занимать территории цессии в Шанхае. Площадью в 10 квадратных километров.

Эти страны начали создавать правительственные учреждения, тюрьмы, казармы, построили большое количество банков, заводов, складов, причалов, много церквей, церковных школ, и различных благотворительных организаций.

Вне территорий цессии Китайское правительство также продолжало политику развития Шанхая. В 1847 году правительство династии Цин создали таможенную "Цзянбэй" в Бунде.(рис.4)

В 1865 году, "Цяннань производственное бюро" и "Цяннань Завод" был построен в районе Наньш. Во время Первой мировой войны, в районе Чжапы и на территории возле реки Сучжоу также построены многие заводы. В этих же двух районах построили два населенных пункта.

По объему внешней торговли Шанхайский порт стал первым в стране, а также крупнейшим портом в Восточной Азии. В тридцатых годах двадцатого века, развитие Шанхая достигло пика, он стал "пятым по величине городом" в мире, после Нью-Йорка, Лондона, Берлина и Чикаго. Рост населения сопровождается развитием промышленных, коммерческих зон, зон внешнего транспорта, развитием торговли. Численность населения Шанхая стремительно растет с 1-го миллиона в 1880г до 3-х миллионов в 1930г. (рис.5)

В 1937 году в результате китайско-японской войны. Шанхай был оккупирован Японией. Земли цессии стали похожи на остров, из-за большого числа беженцев. Жилище стало проблемой. Было надстроено много чердаков, временных домов и временного жилья. Многие мелкие заводы переместились в населенные пункты. Высокая плотность населения привела к значительному росту потребительских товаров, произошло недолгое процветание. В 1941 году, вспыхнула война на Тихом океане, японцы вступили в цессию и фактически заняли весь Шанхай. В это время городское планирование было нацелено в основном на наращивание военных структур, а также на строительство жилых районов для Японцев. В то же время другие районы Шанхая были сильно разрушены.



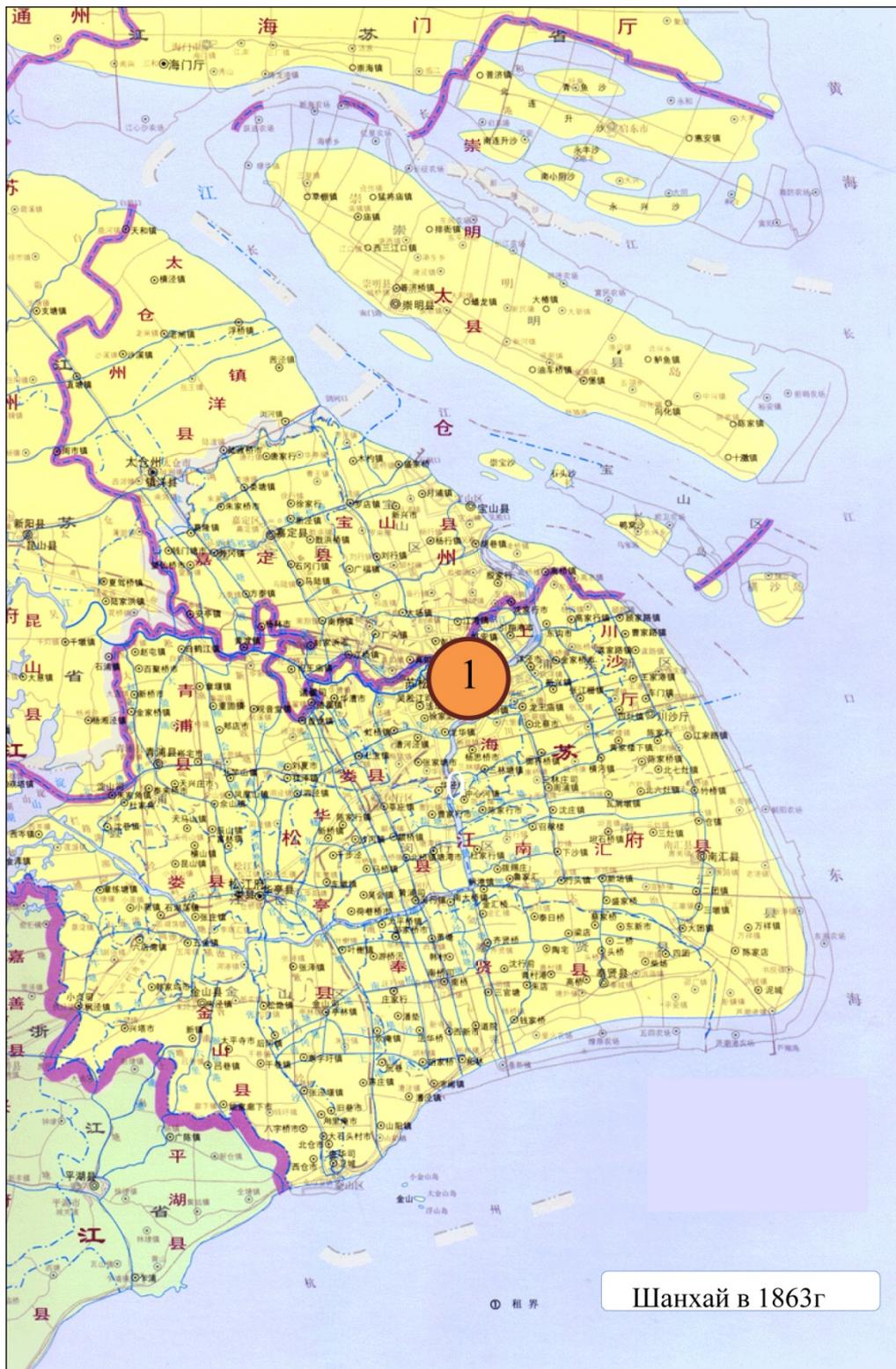


Рис 4 Территория Шанхай в 1863г



Границя города



Таможня Цзяньбэй

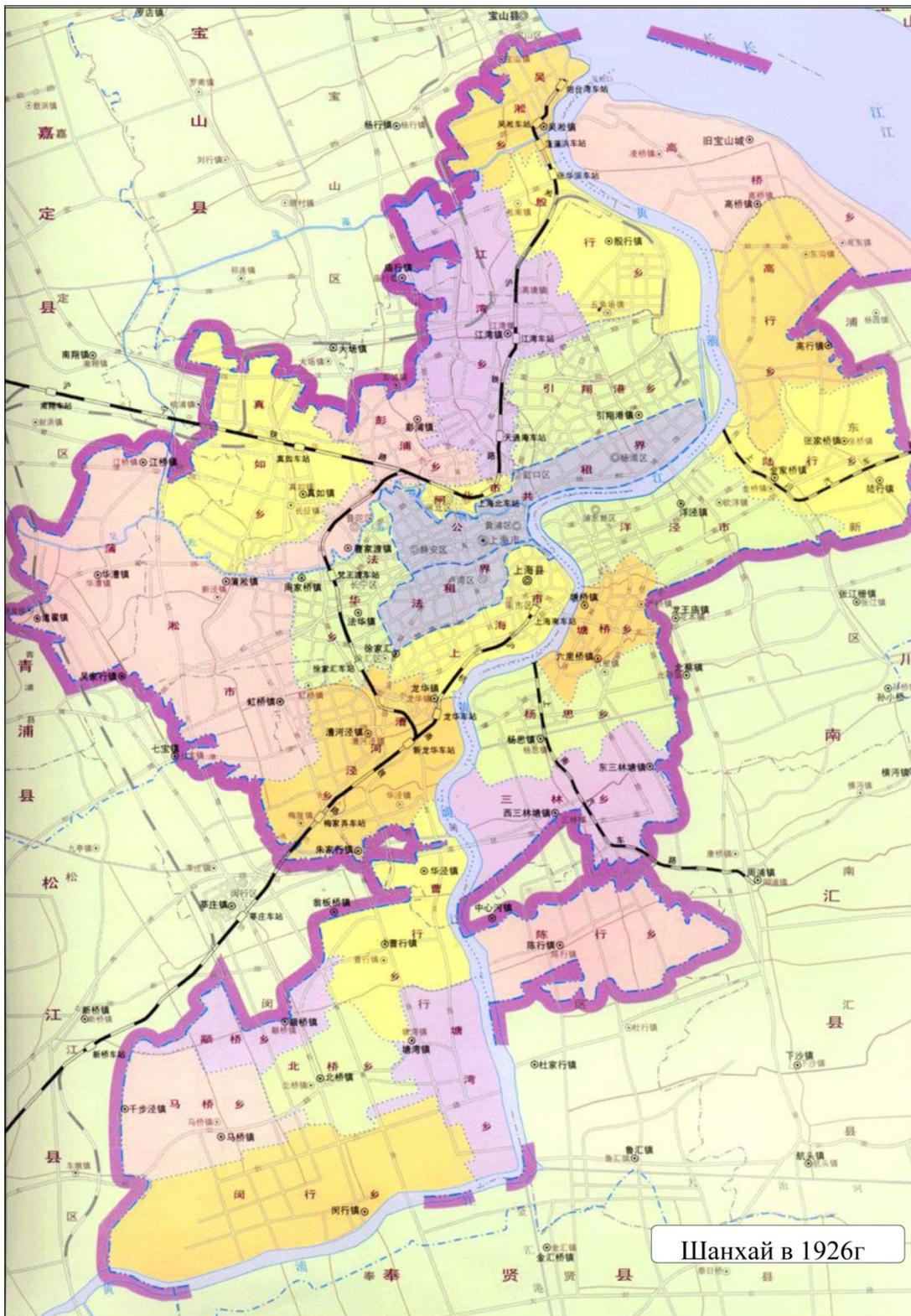


Рис 5 территориальный рост Шанхай в начале XX века



Граница города

В 1945 году Япония сдалась, правительство Китайской Республики вернулось в Шанхай. Городское население выросло сразу же более чем на шесть миллионов человек. Резко увеличилась потребность в большом количестве домов, и расширении количества городских районов. Правительство пытается разработать градостроительный проект "Большого Шанхая", однако этот план не осуществился.

Благодаря быстрому росту промышленности и высокой степени концентрации Шанхай быстро развивался. Благодаря увеличению иностранной промышленности в соответствии с договором "Симоносекский" в 1895г, иностранцы могли открывать заводы в Китае, иностранная промышленность значительно возросла, особенно из Японии. Во время первой мировой войны, Япония открыла 51 текстильную фабрику в Шанхае (1,8 млн. веретен, 15000 ткацких станков).

В 1924 году администрация этих выделенных промышленных районов создала институт "Шанхайское планирование регионального развития". В котором в 1931г был разработан генеральный план Большого Шанхая и его центра.(рис.6) В составе промышленной зоны находятся район Яншупу, на обоих берегах реки Сучжоу, район Цяннань судоверфь и район Луцязуй. Речной порт и складские территории размещены вдоль реки Хуанпу. По данным обследования 1930г, значительная часть промышленности в Шанхае сосредоточена в западной и северной территории цессии. Прилегающая к реке территория полностью является промышленной. Отсутствуют дороги, дающие выход города к реке Сучжоу для транспорта и людей. Не осталось зеленых насаждений вдоль реки.

Существует серьезная проблема планировки промышленных зон в Шанхае, так как застройщики фабрик и заводов постоянно хаотично вторгаются на территории жилых районов, создавая серьезные конфликтные ситуации с населением. В 40-х годах 20 века, началось интенсивное развитие промышленности, и её планировка стала приобретать хаотичный характер. В промышленной зоне находились только 2263 завода (что составляет 22,5% от общего количество заводов), а 77,5% промышленных предприятий находились на территории жилых районов. В этих жилых районах было сосредоточено большое количество заводов, воспроизводящих легковоспламеняющиеся, взрывчатые и ядовитые вещества. Это отрицательно влияло на здоровье городских жителей.

Администрация цессии не смогла решить проблемы транспорта. Заводы и склады сырья были разбросаны в разных местах. Не отсутствовали прямые связи между заводами. Это очень затрудняло сотрудничество, принимая во внимание нерациональное расположение заводов на большом расстоянии друг от друга. Так, несколько крупных промышленных зон находятся на востоке, западе и

южнее Шанхая, но они не имеют прямого сообщения между собой. Такими образом много грузов транзитом должны проходить через центральный деловой район города.

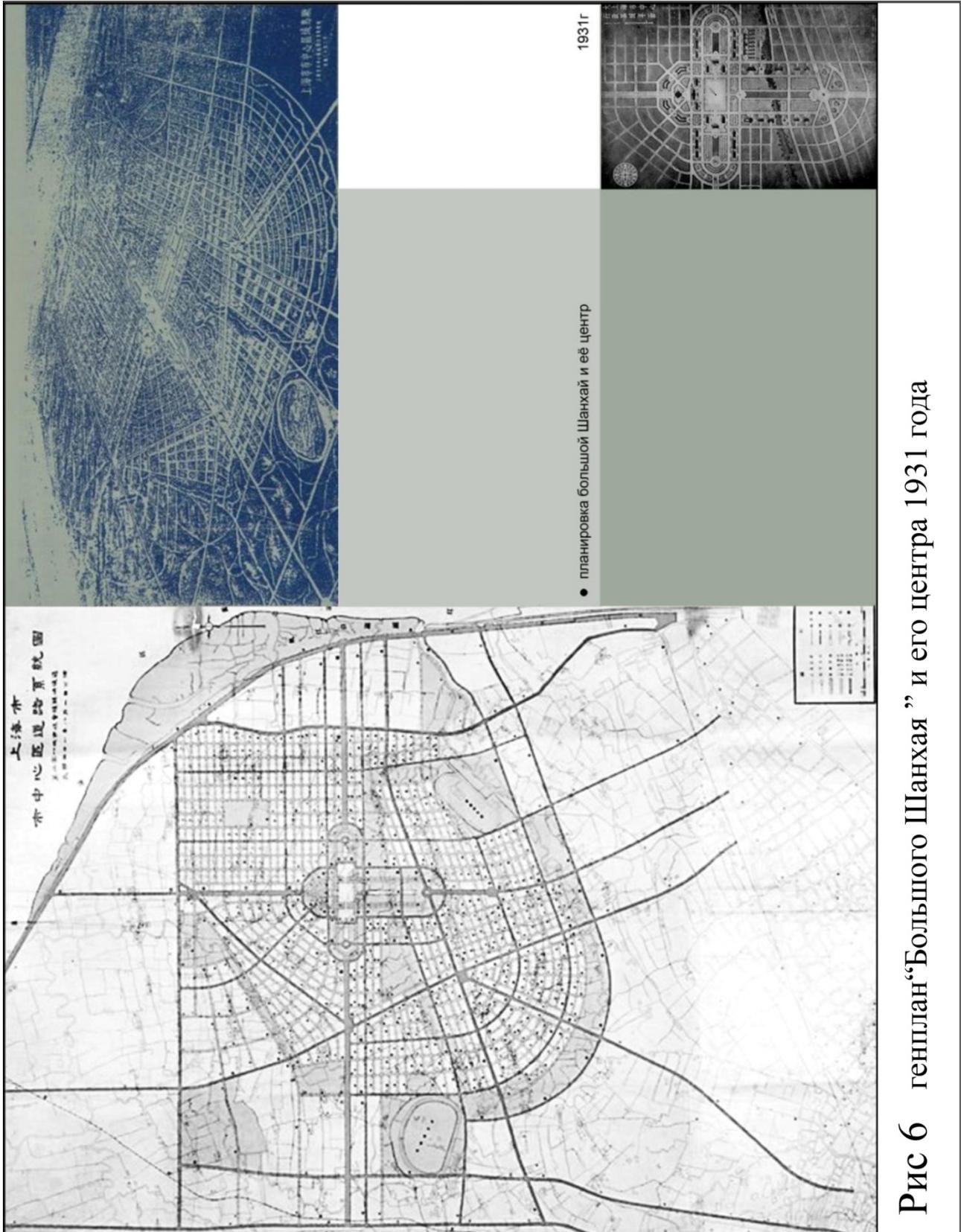


Рис 6 генплан “Большого Шанхая” и его центра 1931 года

Кроме того, не предусматривалась связь промышленной застройки с междугородним транспортном. Промышленный район Яншупу не имеет никакой связи с товарной станцией железной дороги. В связи с этим возросла потребность в дополнительном количестве автомобилей и других транспортных средств для перевозки грузов. Но компании не выделяют на это дополнительные денежные средства.

Шанхай расположен в центре побережья Восточно-Китайского моря, в устье реки Янцзы. И является сегодня крупнейшим речным и морским портом Китая. Все паромные суда сосредоточены на территориях прилегающих с обеих сторон к берегам реки Хуанпу в районе Бунда. При строительстве промышленной зоны были построены также верфи в районе Пудон. Вдоль реки Хуанпу построено много складов. Таким образом европейцы оккупировали 79,2% все приречных территорий.

Большинство портов сосредоточено в Шанхае, и некоторые районы имеют их в избытке. Только 39 км из 80 км береговой линии реки Хуанпу были использованы. Но нет равномерного распределения между обоими берегами реки. В 1947 году в Шанхае существовало 125 терминалов, из них только 57 расположены на восточном берегу реки Хуанпу в районе Пудон, а 95% заводов расположено на западном берегу. Но поскольку на Западном берегу сосредоточено большое количество коммерческих и жилых районов, то в результате территории под строительство портов не хватало.

Совместные операции по транспортированию грузов водным и наземным транспортом не были четко налажены. Работа портов была затруднена, так как после прибытия груза в Шанхай он должен был оставаться в порту в течение какого-то времени на складах, после чего транспортировался по месту назначения.

Река Хуанху имеет недостаточную глубину для прохождения больших судов и требует контроля за выполнением необходимых очистных земляных работ в русле реки.

В 1875-1879 гг. был предложен голландский план восстановительных работ, который был одобрен муниципальным советом Шанхая, и предусматривал выпрямление и углубление русла река с 3,2 метра до 5,8 метров для прохождения крупно-тонных судов.

Порты расположенные в Шанхае, функционально дифференцированы. Морской порт находится в Шлюпу. Порт в районе Гао-Чао обслуживает заходящие сюда нефтяные танкеры. Порт по приёму грузов угля, расположенный вдоль реки Хуанпу, находится тоже в районе Пудон.

Железную дорогу Сучжоу-Шанхай построили иностранные компании. Она являлась первой железной дорогой в Шанхае. Преследуя только собственные

интересы, европейцы соорудили ж\д вокзал для пассажиров в центре города, с тем чтобы расстояние до территории так называемой (уступки), отданной иностранцам государством было минимальным. В результате многие городские дороги ж\д пути пересекались. Это было серьёзным препятствием для транспортного движения в других городских районах, а следовательно ограничивало развитие транспортной структуры города.

В начале XX века в Шанхае появились самолёты. Первоначально они использовались для проведения развлекательных шоу, и только для иностранцев. Аэропорт отсутствовал. В качестве посадочной полосы для самолётов использовалась открытая территория.

До японско-китайской войны в районах Цянвань и Ханчао были построены 2 аэропорта. Когда японцы оккупировали Шанхай, они хотели сделать его основной авиабазой Японии в Китае. Они расширили аэропорт в Дачане, а также аэропорт Лонхуа для гражданской авиации. Но самолёты летали редко, поэтому внешние авиалинии в Шанхае не занимали ведущие позиции.

Старый центр Шанхая сформирован подобно древним китайским городам, на основе так называемой шахматной дорожной сетки. Первые благоустроенные дороги появились на британской и французской территориях и были выложены простой квадратной шахматной решёткой. Основные дороги имели ширину приблизительно 18-21 м, жилая улица 10-15 м

Расстояние между дорогами в большинстве случаев составляло 100м, иногда только 40-50м. Вдоль улиц были расположены магазины.

Дорожно-транспортная сеть развивалась одновременно с развитием района так называемой «уступки» - с востока на запад. Она связывала два порта напрямую. Но поскольку с севера на юг не было прямого транспортного сообщения, все пассажирские и грузовые перевозки осуществлялись через центральные районы Бунд и Янвань. Это приводило к созданию так называемых дорожных пробок.

Поскольку земля принадлежала различным владельцам, строительство дорог в общей планировке города осуществлялось очень хаотично. Для того, чтобы увеличить площадь торговой фасадной застройки, город был разделён дорогами на множество мелких кварталов, и транспортная зона занимала очень большую площадь городских земель.

В так называемой зоне «уступки» только незначительное количество иностранцев и китайских чиновников имели частные сады. Парков было очень мало: Бунд парк, Чжуань парк, парк Фусин и парк Сияаяп.

Однако власти в зоне так называемой «уступки» уделяли большое значение озеленению дорог. Используя опыт США, Великобритании, Франции, они выбирали деревья, подходящие для Шанхая по климатическим условиям и украшали город (платан, акация, дуб, гингка, вяз, тополь чёрный и т.п.) Таким

образом каждая улица была своеобразной.

До освобождения территории «уступки» от иностранцев в Шанхае насчитывалось в общей сложности 15 парков (70га), 5 питомников для растений площадью 18 га, городские площади (20га). В общей сложности это составляло 1 квадратный км, т.е. 0.9% от общей площади города (895,18 км<sup>2</sup>). При общей численности населения в 5 млн, на душу населения в зеленой зоне приходилось 0,18 м<sup>2</sup>.

### Литература:

- Danielson, Eric N. (2004). Shanghai and the Yangzi Delta. Singapore: Marshall Cavendish/Times Editions. ISBN 981-232-578-2.
- Elvin, Mark (1977). "Market Towns and Waterways: The County of Shanghai from 1480 to 1910," in The City in Late Imperial China, ed. by G. William Skinner. Stanford: Stanford University Press.
- Johnson, Linda Cooke (1995). Shanghai: From Market Town to Treaty Port. Stanford: Stanford University Press.
- Johnson, Linda Cooke (1993). Cities of Jiangnan in Late Imperial China. Albany: State University of New York (SUNY).
- Horesh, Niv (2009). Shanghai's Bund and Beyond. New Haven: Yale University Press.
- Shanghai: Paradise for adventurers. CBC – TV. Legendary Sin Cities.
- All About Shanghai. Chapter 4 – Population ". Tales of Old Shanghai.
- Shanghai Sanctuary". TIME. July 31, 2008.
- Danielson, Eric N., Shanghai and the Yangzi Delta, 2004, p.34.
- « 149 comfort women houses discovered in Shanghai », Xinhua, 16 June 2005.
- a b "Shanghai Statistical Yearbook". Shanghai Municipal Government. 2006. Retrieved 2008-03-20.
- <http://www.sh.gov.cn/shanghai/node2314/node3766/node3767/node3769/index.html>
- 上海县志 [http://mhq.sh.gov.cn/mhgl\\_cssy\\_xz.aspx](http://mhq.sh.gov.cn/mhgl_cssy_xz.aspx)

### Анотація

В результаті дослідження історичного досвіду, міжнародно-торгівельної діяльності, війн, культурних, релігійних та інших факторів, в Китаї і країнах Європи у 18-19 століттях. Щоб зрозуміти внутрішні відносини між діяльністю людини і міським розвитком.

**Ключові слова:** Міжнародна торгівля, війна, містобудування.

### Annotation

By researching the international business activities, wars, cultural, religious and other factors between china and european countries in 18-19 century. to understand the internal relations between the human activities and urban development.

**Keywords:** international trade, war, urban planning.