

В.П. Ларин

ОСНОВНЫЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ВЬЕТНАМСКИХ ГОРОДОВ

Автор раскрывает облик современных вьетнамских городов в контексте процессов обновления и набирающей темпы урбанизации. Показано положение Ханоя, Хошимина и Хюэ, включая их демографические характеристики, тенденции изменения внешнего облика, развития инфраструктуры. Кратко освещены проблемы поддержания в городах общественного порядка, сохранения культурно-исторического наследия, осуществления пожарной и противопаводковой безопасности, охраны окружающей среды. Рост населения и территории столицы СРВ оценивается как фактор, позволивший ей войти в число крупнейших городов мира.

Ключевые слова: Ханой, г. Хошимин, Хюэ, урбанизация, население, строительство, транспорт, безопасность, охрана окружающей среды.

The author reveals the image of modern Vietnamese cities in the context of renovation processes and an increasing rate of urbanization. He presents the main features of Hanoi, Ho Chi Minh city and Hue, including their demographic characteristics, trends in external appearance changes and development of infrastructure. The issues of maintaining the cities public order, preservation of cultural and historical heritage, implementation of fire and flood safety, protection of the environment are briefly covered too. Growth of population of Vietnam's capital is evaluated as a factor that allowed it to enter the group of the largest cities in the world.

Keywords: Hanoi, Ho Chi Minh City, Hue, urbanization, population, construction, transport, security, environmental protection.

Общая концепция развития городов Вьетнама представлена в Политическом докладе ЦК КПВ XII съезду, состоявшемся в январе 2016 г. Документом, в частности, намечено «обновить механизмы и политику, осуществлять строгий контроль над тем, чтобы процесс развития городов шел в соответствии с планом и программами. Шаг за шагом формировать систему городов с комплексной, современной, дружелюбной к окружающей среде инфраструктурой, включающую ряд больших городов и много средних и малых, связанных друг с другом и разумно распределенных по регионам»¹.

Рассмотрим этот процесс на примере крупнейших городов страны².

Ханой. С 1 августа 2008 г. общая площадь Ханоя увеличилась более чем в три раза, так как к городу был присоединён ряд прилегающих уездов и сел (рис. 1).



Рис. 1. Панорама Ханоя. Источник: Travel Russian News.

В настоящее время Ханой граничит с восемью провинциями: Хайнгуен, Виньфук — на севере; Ханам, Хоабинь — на юге; Бакнинь, Бакзянг, Хынгвиен — на востоке и Хоабинь, Футхо — на западе. Площадь города составила в 2015 г. 3324,6 кв. км, численность населения 7,216 млн человек³. Согласно данным 2009 г., население составляло 6,472 млн человек. Таким образом, город занимает 1 % площади СРВ, что означает 42-е место по площади и 2-е место по населению среди 63 провинций и городов центрального подчинения.

Плотность населения с 1935⁴ в 2009 г. возросла до 2171 человек/кв. км в 2014 г.⁵

Ханой — один из 17 городов и столиц мира, имеющих площадь свыше 3000 кв. км. Он по площади превышает Джакарту в 1,2 раза, Токио — в 1,4 раза, Бангкок — в 2,1 раза. По численности населения Ханой является одним из 16 городов и столиц с населением свыше 6 млн человек, уступая в Азии лишь Нью-Дели, Токио, Маниле, Сеулу, Джакарте; сегодня он более населен, чем Бангкок и Куала-Лумпур⁶.

Столица в настоящее время имеет более высокий коэффициент естественного прироста населения, чем в среднем по стране. Тогда как по стране он был в 2015 г. равен 0,88 %, в Ханое составлял 0,91 %. В городских районах и провинциальных центрах данный коэффициент ниже, в уездах (сельской местности) выше. Так, уездами Ханоя с высоким естественным приростом в 2010 г. были Мелинь (1,59 %), Тханьоай (1,55 %), Донгань (1,52 %), Куокоай (1,52 %), тогда как в целом в столице он равнялся 1,27 %⁷.

Ежегодно приблизительно свыше 300 тыс. человек мигрируют в город (5 %), главным образом в район внутреннего Ханоя, способствуя росту населения города. Основным источником миграции большей части населения являются провинции дельты Красной реки, горные и срединные районы севера и северной части Центрального Вьетнама. Профессиональный и образовательный уровень мигрантов в Ханой достаточно высок, и они прибывают в столицу по экономическим причинам, на обучение, по семейным делам и т. д., сообщает издание «Ханой. Провинции и города».

В 2015 г. Ханой занял 39-е место среди городов мира, имеющих небоскребы высотой свыше 100 м. Это — две башни «Ханой Лэнд-марк» высотой 336 м, самые высокие во Вьетнаме и вторые по высоте в ЮВА после малайзийских «Башен Петронас Твинс». Вторым является «Ханой Лотте Центр» высотой 272 м.

Наземный транспорт. По данным Данг Хай Ле, в 2010 г. длина автомагистралей внутри города составляла 34 км. В городе насчитывалось 311 улиц и 103 переулка. Протяженность внешних дорог, построенных в виде магистральных колец, равнялась порядка 760 км, железнодорожных путей внутри города — около 31 км (они соединя-

ют пять железнодорожных вокзалов). В городе также имеется четыре речных порта, один международный аэропорт⁸.

Среди автомобильных дорог города около 80 % имеют ширину семь и более метров и около 20 % дорог — более 12 м. Дороги изобилуют перекрестками, их в городе порядка 580 с расстоянием между ними в среднем 380 м. Только 150 из них оснащены современными светофорами. Всего в городе действует 30 автобусных маршрутов с количеством подвижного состава порядка 200 автобусов⁹.

Существующая в городе сеть пассажирских транспортных перевозок с точки зрения их организации несовершенна. Так, затраты времени пассажиров в утренние часы на трудовые поездки составляют более двух часов, а наполнение транспортного средства превышает норму в два раза, что вызвано, прежде всего, быстрым ростом числа поездок (на 27 % в год). Средняя плотность автобусной сети вместо 2,4 км/кв. км составляет 1,63 км/кв. км. Интервал движения автобусов на маршрутах превышает 15 мин.¹⁰

Развитие пассажирской транспортной сети города предусмотрено в Генеральном плане развития города до 2030 г. и его комплексной транспортной схеме до 2020 г. Однако эти два документа слабо согласованы, прежде всего, в плане развития скоростного транспорта: в них заложены излишние кардинальные изменения транспортной системы. Всё это вызывает трудности при управлении перевозочным процессом, техническим обслуживанием и ремонтом подвижного состава, при обеспечении всеми видами ресурсов и управления финансово-экономической деятельностью¹¹.

Авиационное сообщение. Правительство Вьетнама планирует строительство нового аэропорта в Ханое. Ныне действующий «Нойбай» уже не справляется с пассажиропотоком, несмотря на то что в 2014 г. в нем был открыт новый терминал, благодаря чему пропускная способность аэрогавани выросла почти до 20 млн человек в год. В 2015 г. число авиатористов увеличилось до 17 млн, и в ближайшие годы прогнозируется рост пассажиропотока в два раза.

Строительство «Нойбай-2» планируется недалеко от первого, на расстоянии 35 км от центра Ханоя. По прогнозам, цена проекта составит 5,5 млрд долл., из которых 2 млрд пойдут на расчистку

территории¹². Объявлено, что управление гражданской авиации ищет частных инвесторов.

Начато строительство наземного *метрополитена*. Общая сметная стоимость капиталовложений в развитие инфраструктуры города к 2030 г. должна составить, по ряду сообщений, 60 млрд долл.

Город Хошимин. По состоянию на 2015 г. в Хошимине проживали 8146 тыс. человек, плотность населения составляла 3888 человек на 1 кв. км. Городское население Хошимина насчитывало 6682 тыс. человек, сельское — 1465 тыс. человек¹³.

В 1995 г. население Хошимина составляло 4,64 млн человек. Уровень рождаемости сократился с 15,9 промилле в 2005 г. до 13,1 в 2011 г., а уровень смертности вырос с 4 промилле в 2005 г. до 5,6 в 2011 г. (6,3 в 2012 г.). Таким образом, естественный прирост населения в Хошимине сократился с 1,19 % в 2005 г. до 0,88 % в 2015 г.¹⁴ По прогнозам, к 2025 г. население города может вырасти до 13,9 млн человек.

Принят план превращения крупнейшего города страны в смарт-сити¹⁵. В ближайшие пять лет должны быть внедрены три главных элемента умного города. *Во-первых*, будет осуществлен переход к использованию умных систем и создана база данных. *Во-вторых*, должно быть налажено управление дорожным движением, внедрены смарт-услуги в образовании и медицине. *В-третьих*, всем этим должны начать пользоваться рядовые горожане.

Единая база данных будет содержать информацию о социально-экономическом развитии города. Этой базой смогут пользоваться бизнесмены, инвесторы и чиновники. Есть и более конкретные предложения: централизованная система управления трафиком, парковки с оплатой через мобильные приложения, управление отходами и выбросами, снижение уровня шума в городе и т. п.

Особое внимание уделено утилизации отходов. Для этого будет разработана отдельная программа с целевыми показателями на пять, 10 и 20 лет. Список предприятий, оказывающих негативное воздействие на окружающую среду, станет публичным. Граждане смогут узнать, какое предприятие сколько платит за загрязнение.

Создается единый центр управления дорожным движением. К 2020 г. система должна покрыть всю территорию города и взять на

себя ключевые элементы организации движения. Это: сбор информации о ситуации на дорогах, координация работы светофоров и других устройств регулирования движения. В этой части власти Хошимина хотят перенять опыт Сингапура и Южной Кореи.

Динь Ла Тханг, секретарь Хошиминского горкома КПВ, подчеркнул: «Создание смарт-сити должно начаться сейчас. Нельзя ждать до тех пор, пока станет слишком поздно. Важно, что со строительством умного города наши граждане получают возможность влиять на принятие решений правительства»¹⁶.

В сфере недвижимости Азиатско-Тихоокеанского региона, согласно отчету 2016 г., опубликованному Land Institute Urban и консалтинговой фирмой PwC, Хошимин занял 5-е место по привлекательности для инвестиций и 4-е место по развитию. Токио занимает первую строчку, затем идут Сидней, Мельбурн и Осака. В недвижимость вкладывают средства в основном инвесторы из Японии, Южной Кореи и Сингапура, ожидая годовой доходности от 20 до 25 %. Сингапурский инвестиционный фонд Frasers Centrepoint Limited приобрел 70-процентную долю в элитном жилом проекте местного застройщика. Проект в 100 млн долл., а именно G Home, покрывает один гектар площади в центре г. Хошимин¹⁷.

Об успехах развития Хошимина за годы после освобождения мы можем судить в некоторой мере, сравнив фотографию сорокалетней давности, опубликованную изданием Life, с современным снимком. На них отображен один и тот же район (рис. 2).

Со своей сетью каналов и рек г. Хошимин делает ставку на водный транспорт как на новый драйвер роста туризма. Власти предлагают частным инвесторам помочь разработать плавучий рынок, который, как надеются чиновники, станет новой туристической достопримечательностью. Конкретных планов не было объявлено, но вполне вероятно, что такой рынок может повторить успех рынка в дельте Меконга. Порт Сайгон в скором времени будет перенесен на новое место, но некоторые его объекты будут сохранены для оказания туристических услуг. Частные транспортные компании предложили создать сеть общественного водного такси в качестве решения проблем заторов на дорогах и для улучшения сообщения с пригородами и провинциями.



Рис. 2. Город преобразился

Несмотря на то что вьетнамская пресса отмечает, что города Вьетнама «еще не демонстрируют роста трущоб, т. е. того этапа, который прошли многие страны Азии», район 8 г. Хошимин относится именно к таким неблагополучным поселениям (рис. 3).

В настоящее время городские власти осуществляют программу по переселению жителей и дальнейшему благоустройству. По сообщению газеты «Нян зан», на территории города существует порядка 22 тыс. тесных жилищ, стоящих по берегам очень загрязненных ка-



Рис. 3. Фото газеты «Нян зан»

налов. Расходы на переселение, благоустройство на первом этапе составят 13 763 млрд донгов¹⁸.

Следует отметить, что крупные планы развития города формировались и до 1975 г. Как отмечает городской планировщик Нгуен До Зунг, с середины 1960-х годов конгресс США посредством Агентства по международному развитию (USAID) осуществлял финансовую помощь Южному Вьетнаму в городском развитии. Он раскрывает содержание двух планов, которые осуществлялись авторитетными международными компаниями того времени: Общего плана развития города Сайгон, разработанного в 1965 г. компанией «Ассоциация Доксиадиса — Консультанты по развитию и экистике»¹⁹ (Греция) и Плана развития полуострова Тхутхием, разработанного в 1972 г. под руководством американской компании «Вурстер, Бернарди и Эммонс»²⁰.

Для г. Хошимин важной задачей является сегодня выполнение плана «Зеленого Парк-сити». Сумма, необходимая для реализации проекта по улучшению экологической ситуации, составляет приблизительно 495 млн долл.: Всемирный банк предоставит Вьетнаму 250 млн, Международная ассоциация развития — 200 млн, город Хошимин — 45 млн долл.²¹

В настоящее время в Хошимине идёт строительство аэропорта, который станет воздушными воротами Вьетнама для всего Юга и будет принимать в год до 100 млн туристов. Начато строительство наземного метро.

Хюэ — бывшая императорская столица Вьетнама, древний город с интересной историей, берущей начало с 1306 г. Основатель династии Нгуен, император Зя Лонг, сделал Хюэ своей столицей в 1802 г.

Императорский город был уничтожен сначала пожаром в 1947 г., затем во время одного из самых жестоких сражений в годы войны 1964—1975 гг. Несмотря на это, некоторые здания уцелели и были восстановлены. Реставрация началась в 1975 г., а в 1993 г. город стал объектом Всемирного наследия ЮНЕСКО. Хюэ — не только город-музей, здесь расположены пять университетов. В 1995 г. правительство наделило Хюэ статусом независимого города в знак признания его растущего значения.

Территория города составляет 71,68 кв. км, население в 2003 г. превышало 350 тыс. человек при том, что в пров. Тхыатхиен-Хюэ — свыше 1,15 млн человек (данные 2015 г.)²². По данным статистики можно предположить, что в Хюэ сегодня есть тенденция старения населения. Эта информация определенным образом соответствует прогнозу, согласно которому доля населения в возрасте свыше 60 лет достигнет во Вьетнаме 23,5 % к 2050 г. Сегодня она равна 7,5 %²³.

В 2013 г. состоялось празднование 20-летия со дня внесения комплекса исторических памятников г. Хюэ в список объектов мирового культурного наследия ЮНЕСКО и 10-летия со дня признания ЮНЕСКО Хюэской придворной музыки «ня-няк» объектом нематериального культурного наследия человечества. Выступая на церемонии, вице-премьер Вьетнама Нгуен Суан Фук отметил: «Сохранение и развитие ценностей Хюэского наследия должны в дальнейшем активизироваться на основе достигнутых за прошедшие 20 лет успехов... необходимо разработать генеральный план управления Хюэским наследием в соответствии с общим планом пров. Тхыатхиен-Хюэ для обеспечения гармоничного развития и устойчивого сохранения»²⁴.

Некоторые общие положения. Развитие городов Вьетнама соответствует той общей ситуации, которую раскрывают в своем докладе В.М. Кудлаенко и Д.М. Кузеванов: «Демографическое развитие мира оказывает на мировое экономическое сообщество самое серьезное влияние. Численность населения планеты, его половозрастная структура, продолжительность и качество жизни, квалификация рабочей силы, миграция населения, ее социально-экономические последствия — все это в значительной мере определяет тенденции развития современного мира и его экономики»²⁵.

В 1951 г. население Вьетнама немногим превышало 25 млн, а ныне по разным данным составляет 92—95 млн человек²⁶. Городское население превышает 34 %²⁷. Доля молодежи в возрасте от 18 до 35 лет непрерывно растет, что стимулирует процесс урбанизации²⁸. Именно молодежи предстоит строительство нового государства — «Звезды Меконга», как называют СМИ современный Вьетнам. Для сравнения, Россия остается высокоурбанизированной страной, доля городского населения продолжает расти. В 2010 г. она составила 73,7 против 73,3 % в 2002 г.²⁹

Рост населения не является проблемой, если экономические и социальные изменения происходят достаточно быстро, если обеспечивается необходимый технический прогресс. Основной вклад в высокую мировую экономическую динамику будут вносить Китай (среднегодовой прирост ВВП 7,7 %) и Индия (6,6 %). Во Вьетнаме поставлена задача обеспечить средние темпы экономического роста в новой пятилетке на уровне 6,5—7 %³⁰. Для Вьетнама коэффициент общей демографической (социальной) нагрузки равен 44,4 %. Это значение — относительно низкое. Оно показывает, что численность трудоспособного населения более чем в два раза превышает численность населения нетрудоспособного возраста.

Урбанизация во Вьетнаме, как сообщает То Хоай Нам, значительно ускоряется, что отражается на планах расширения территорий, росте численности населения и вертикального развития городов. Этому способствуют интеграция и курс обновления, а именно аграрные, промышленные и инфраструктурные проекты, повышение уровня научно-технологической подготовки и сотрудничества,

культурного обмена, физкультуры и спорта, а также сервиса, прежде всего туризма³¹.

Начало формирования современной планировки вьетнамских городов относится к колониальному и последующим периодам, включая американское присутствие на Юге. В 1961—1962 гг. советский архитектор Игорь Алфёров разработал генеральный план Ханоя. Последующие генпланы развития вьетнамской столицы относятся к 1980 и 1998 гг.

Представляют интерес такие вопросы, как изменение уклада жизни, современной городской психологии, формируемой вместе с развитием экономики и строительства. Личные впечатления позволяют заметить, что в жизни горожан возникает «высотная философия» (triết học cao tầng), благодаря взгляду с высоты птичьего полета на «родной дом» (nhà quê hương).

Однако модернизация вызывает тревогу за традиционное наследие. Если рассмотреть этот процесс в плане общемировых исторических тенденций, ничего необычного в этом нет. Можно вспомнить Москву В.А. Гиляровского или прочитать О. Бальзака о Париже XVI в. или современный труд П. Акройда о Лондоне.

Названным вопросам во Вьетнаме уделяется сегодня серьезное внимание. Как пишет Дуй Ань Ха, «в процессе развития Ханоя с конца XIX до начала XXI в. на приречных территориях (ПТ) возникли такие проблемы, как отрезанность города от реки, потеря озелененных пространств, хаотичность застройки, низкая эффективность использования или заброшенность ПТ, композиционная и функциональная неорганизованность приречного пространства, создающие отрицательные условия жизни горожан. Сегодня очевидна необходимость перспективных функциональных преобразований и развития приречных территорий реки Красной в границах г. Ханоя»³².

Фам Ань Фьонг называет высотные сооружения во Вьетнаме «Домами-трубами» или «Домами-ракетами»³³, отмечая, что дом «лицом на улицу» (известный как «дом-пенал») с магазином на нижнем этаже и жильем хозяина в глубине или на втором этаже остается наиболее полезной формой сооружений. Именно они формируют городские районы и удобства в шаговой доступности. Это

та форма, которую сегодня стремятся развивать многие города на Западе. В то же время для вьетнамского населения выгодным становится приобретение квартир в многоэтажных домах, которые занимают небольшие земельные площади, что уменьшает стоимость жилья.

Значительная роль в городском строительстве недвижимости сегодня принадлежит частному сектору, который способен осуществлять проекты быстрее, нежели государство. Однако частный сектор страдает из-за своих незначительных возможностей соответствовать комплексному городскому развитию. Причем на крупномасштабные проекты у правительства может не быть средств. При отсутствии должного контроля многоэтажное строительство иногда осуществляется без учета освещенности, атмосферы и защищенности. По этим причинам подобные районы уже теперь нуждаются в перестройке.

В СМИ СРВ освещается опыт США, Германии, Японии, Южной Кореи, Индии в перераспределении земельных площадей, в том числе увязки развития инфраструктуры и сельскохозяйственного землепользования. Вьетнамские специалисты признают отсутствие должного контроля над расширением городов и плотностью населения. Требуется достижение гармоничного баланса между планировкой и экономическим развитием городов. Наиболее эффективным является решение сокращения расстояний и времени доступа до работы и социальных объектов благодаря развитию многоэтажных районов, учету плотности застройки и развитию транспорта.

Урбанизация. Большое внимание урбанизации во Вьетнаме посвятил весной 2016 г. издаваемый голландским Международным институтом азиатских исследований (IIAS) информационный бюллетень *The Focus*³⁴. Издание отмечает, что главные города (т. е. центрального подчинения. — *В.Л.*), в частности Дананг, а также города «второго уровня» (т. е. провинциального подчинения. — *В.Л.*) лежат в коридорах экономического развития. Первые признаки этого в Ханое и Хошимине появились в начале 1990-х годов в связи с поступлением первых прямых инвестиций. В последние 20 лет расширение обоих городов урбанизирует ежегодно до 1 тыс. га сельскохозяйственных земель. Результатом этого становится уплотнение населения

как собственно городов, так и их пригородов. Достопримечательностями являются «новые городские районы» на окраинах. Это, например, «Сипутра» в Ханое и «Сайгон-Юг» в г. Хошимин.

Урбанизация интегрирует города в мировую экономику. Проблема при этом в том, как сочетать сельскохозяйственную и несельскохозяйственную деятельность. Для перемещения людей и товаров из центра на периферию сохраняет свое значение такой дешевый транспорт, как мотоциклы.

Говоря о «мутации» вьетнамских городов, автор одной из публикаций — Мари Гиберт — рассматривает новые инструменты изучения урбанизации в контексте современного Вьетнама. Она видит неадекватность западного понятийного аппарата урбанистики. В данном контексте главенствующий набор инструментов превратился в «черный ящик» неразличимых для глаза особенностей вьетнамских городов.

На самом деле, по представлениям М. Гиберт, вьетнамские города жестко детерминируются: в экономической лексике, это «возникающие города»; в социально-пространственной перспективе — «Южные» и «Развивающиеся» города; политически рассматриваются как «открытые» с приставкой «пост», что означает конец как колониализма, так и социализма³⁵.

Правопорядок. Согласно рейтингу Всемирного банка за период с 1996 по 2014 г., среднее значение Индекса правопорядка (–2,5 слабый; 2,5 сильный) для Вьетнама составило –0,43 пункта при минимуме в –0,56 пункта в 2002 г. и максимуме в размере –0,24 пункта в 2005 г.³⁶

Пожарная безопасность. В начале 1980-х годов профессором Н.Н. Брушилиным по заказу правительства Вьетнама в рамках разработки Генерального плана Ханоя была спроектирована система противопожарной защиты Большого Ханоя. Она включает высотные здания, объединяющие в единый комплекс помещения различного назначения (жилые, офисные, подземные автостоянки, предприятия торговли, общественного питания, культурно-зрелищные учреждения и др.). Об этом пишут в своих диссертациях вьетнамские исследователи Нгуен Куанг Тхан, Динь Конг Хынг, Нго Куанг Тоан.

По данным на 2012 г., в Ханое построено более 1000 зданий повышенной этажности, в Хошимине — более 900, что составляет 78 % от общего количества построенных за указанный период жилых домов. По статистике пожаров за период 16 лет с 1996 по 2012 г., пожары в многоэтажных зданиях достигли почти 65 % от общего числа пожаров по стране³⁷. В высотных зданиях в 20 пожарах в 2012 г. погиб 1 человек, общее число пожаров составило 1751, а их жертв 73 человека³⁸. В ноябре 2016 г. в пожаре в ханойском караоке-баре погибли 13 человек.

Смертность. ДТП остается одной из основных причиной гибели людей во Вьетнаме. В среднем здесь происходит одна смерть в час. Страна пытается сократить число жертв дорожно-транспортных происшествий до менее чем 20 в день, или 7300 в год³⁹. В городах тяжелые последствия вызывают паводки. Так, в 2008 г. в Ханое из-за наводнения погибли 18 человек⁴⁰. Еще больше жертв принесло наводнение 2013 г. в Хошимине⁴¹.

Заключение

Развитие главных политических и экономических центров Вьетнама — Ханоя и Хошимина — подчиняется общемировым тенденциям урбанизации и глобализации. Темпы урбанизации во Вьетнаме ускоряются (городское пространство расширяется на 2,8 % ежегодно). По приросту населения крупных городов Вьетнам занимает 6-е место в Восточной Азии⁴². Тем не менее, хотя свыше трети населения СРВ относятся к горожанам, этот показатель следует скорректировать, так как жизнь в малых городах слабо отличается от жизни на селе.

Урбанизация влечет изменение уклада жизни — социально-бытовых (здравоохранение, образование, жилье, торговля и сервис), образовательных, производственных, экологических и коммуникационных условий, которые все более соответствуют условиям городской жизни более развитых стран. Развитие Ханоя, Хошимина и других городов связано, прежде всего, с ростом промышленности (созданием промзон и технопарков), что вызывает приток и увеличение плотности населения, соответственно — рост городских территорий одновременно с развитием высотного строительства.

Вьетнамские и зарубежные исследователи обращают внимание на необходимость, с одной стороны, интенсивного развития городов, удовлетворяющего современные общественные потребности, с другой — сохранения традиционного архитектурно-исторического и культурного наследия и природной среды. Успешному осуществлению новых планов городского развития служат условия мира, политической и экономической стабильности и учет общественного мнения.

Примечания

¹ XII съезд Компартии Вьетнама: Документы и экспертные оценки. М.: ИД «ФОРУМ», 2016. С. 32—33.

² Данной теме посвящена, в частности, работа: Е.М. Чернавская, До Тхи Хьен. Анализ исторического развития планировочной структуры общественных центров крупнейших городов Вьетнама (на примерах городов Ханой и Хайфон). URL: <http://elibrary.ru/download/76145608.pdf> (дата обращения: 06.02.2017).

³ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Hanoi, 2016. P. 38, 88.

⁴ Hà-nội/Việt-nam, các tỉnh và thành phố. Lê Thông (Chủ biên), NXB Giáo dục Việt-nam : [Ханой/Вьетнам, провинции и города / под ред. Ле Тхонга. Ханой: изд-во «Образование Вьетнама»]. 2010. Тр. 21.

⁵ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 85.

⁶ Численность населения города была впервые определена в 1860-х годах. К 1866 г. она составляла 18 тыс. человек, территория — 102 км. кв. Основная жизнедеятельность старого города происходила на правом берегу Красной реки. См.: Ха Дуй Ань. Генеральный план города Ханоя на 2010—2050 годы: особенности и перспективы реализации. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/generalnyy-plan-goroda-hanoya-na-2010-2050-gody-osobennosti-i-perspektivy-realizatsii> (дата обращения: 03.02.2017).

⁷ Hà-nội/Việt-nam, các tỉnh và thành phố. Op. cit. Тр. 21.

⁸ Данг Хай Ле. Развитие системы городского пассажирского транспорта общего пользования. Канд. экон. наук. М., 2010. URL: <http://tekhnosfera.com/razvitiye-sistemy-gorodskogo-passazhirskogo-transporta-obschego-polzovaniya> (дата обращения: 03.02.2017).

⁹ Там же.

¹⁰ Там же.

- ¹¹ Там же.
- ¹² URL: <http://www.demlink.ru/news/v-khanoe-postroyat-novyy-aeroport/> (дата обращения: 12.01.2017).
- ¹³ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 95, 97.
- ¹⁴ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 108; Hà-nội/ Việt-nam, các tỉnh và thành phố. Op. cit. P. 41.
- ¹⁵ Во Вьетнаме построят «Умный город». URL: <http://vietnews.ru/news/read/vo-vetname-postrojat-umnyj-gorod.html> (дата обращения: 27.07.2016).
- ¹⁶ Там же.
- ¹⁷ Хошимин входит в число 5 лучших рынков недвижимости в Азиатско-Тихоокеанском регионе. URL: <http://asia-vietnam.ru/news-category/hoshimin-vhodit-v-chislo-5-luchshih-rynkov-nedvizhimosti-v-aziatsko-tihookeanskom-regione/> (дата обращения: 03.02.2017).
- ¹⁸ Đột phá từ chương trình chính trang đô thị : [Успех программы городского благоустройства]. URL: <http://www.nhandan.com.vn/tphcm/item/31163402-dot-ph-a-tu-chuong-trinh-chinh-trang-do-thi.html> (дата обращения: 03.11.2016).
- ¹⁹ Doxiadis Associates (DA) под руководством греческого архитектора Константиноса Доксиадиса является консалтинговой компанией в мире градостроительства, бывшей в числе наиболее влиятельных в 1960-е годы. Одним из важнейших проектов DA явилась пакистанская столица Исламабад.
- ²⁰ Вурстер, Бернади и Эммонс (WBE) является архитектурной фирмой со штаб-квартирой в Сан-Франциско (США). Компания была основана Уильямом Уилсоном Вурстером, основателем Школы экологического дизайна в Калифорнийском университете в Беркли, а затем включила двух молодых партнеров — Бернади и Эммонса. Донн Эммонс отвечал за проект Тхутхием в 1972 г.
- ²¹ Всемирный банк выделит Вьетнаму 450 млн долл. на улучшение экологической ситуации в Хошимине. URL: <http://vietnam-times.ru/news/politics/vse-mirnyj-bank-vydelit-vetnamu-450-mln-dollarov-na-uluchshenie-ekologicheskoy-situacii-v-hoshimine/> (дата обращения: 27.07.2016).
- ²² Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 88.
- ²³ Демографическое старение. Материал из Википедии — свободной энциклопедии. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%94%D0%B5%D0%BC%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D1%84%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D1%81%D1%82%D0%B0%D1%80%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5 (дата обращения: 03.2.2017).
- ²⁴ Нематериальное наследие Хюэ. URL: <http://www.nhat-nam.ru/forum/viewtopic.php?f=4&t=496&hilit=%D0%92%D0%BE%20%D0%9D%D0%B3%D1%83%D0%B5%D0%BD%20%D0%97%D0%B8%D0%B0%D0%BF%20%D0%B8%20%D0%>

- 9C%D0%B0%D0%BD%D0%B4%D0%B5%D0%BB%D0%B0&start=180 (дата обращения: 3.02.2017).
- ²⁵ Кудлаенко В.М., Кузеванов Д.М. Демография и ее роль в экономике. Российский государственный профессионально-педагогический институт. Екатеринбург, 2015. URL: <http://www.studfiles.ru/preview/4218209/> (дата обращения: 03.02.2017).
- ²⁶ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 88; Население Вьетнама. URL: <http://countrymeters.info/ru/VietNam> (дата обращения: 03.02.2017).
- ²⁷ Statistical Yearbook of Vietnam 2015. Op. cit. P. 88.
- ²⁸ Население Вьетнама: последние данные, тенденции, прогнозы. URL: <http://lifevietnam.ru/naselenie-vetnama-poslednie-dannye-tendentsii-prognozy/> (дата обращения: 28.03.2015).
- ²⁹ Численность и особенности размещения населения по территории России. URL: <http://www.studfiles.ru/preview/1714855/> (дата обращения: 03.02.2017).
- ³⁰ XII съезд Компартии Вьетнама: Документы и экспертные оценки. Указ. соч. С. 23.
- ³¹ *То Хоай Нам*. Ретроспектива процесса урбанизации во Вьетнаме и взгляд в будущее. URL: <http://www.lib.tpu.ru/fulltext/v/Conferences/2011/K04/114127.pdf> (дата обращения: 03.02.2017).
- ³² *Дуй Ань Ха*. Направления преобразования и развития приречных территорий города Ханоя. СПб., 2013. URL: <http://www.dslib.net/grado-stroj/napravlenij-a-preobrazovanija-i-razvitija-prirechnyh-territorij-goroda-hanoja.html> (дата обращения: 03.02.2017).
- ³³ *Фам Ань Фьонг*. Города Вьетнама развиваются вертикально. URL: <https://phamanhphuong.wordpress.com/2012/05/21/do-thi-viet-nam-dang-phat-trien-theo-phuong-dung/> (дата обращения: 21.05.2012).
- ³⁴ Producing and living the city in Vietnam. Guest Editors: Marie Gibert, Clément Musil, Emmanuelle Peyvel and Juliette Segard // The Focus. № 73. Spring 2016.
- ³⁵ Producing and living the city in Vietnam. Op. cit.
- ³⁶ Вьетнам. Правопорядок. URL: http://ru.theglobaleconomy.com/Vietnam/wb_ruleoflaw/ (дата обращения: 10.04.2017) [Источник данных: The World Bank (govindicators.org)].
- ³⁷ *Динь Конг Хынг*. Проблемы пожарной безопасности жилых зданий во Вьетнаме. Институт противопожарной службы МОБ СР Вьетнам. г. Ханой. Дисс. ... канд. экон. наук. URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=25505046> (дата обращения: 03.02.2017).

³⁸ *Нгуен Куанг Тханг*. Пожарная обстановка в многофункциональных высотных зданиях Вьетнама. Академия ГПС МЧС России. Дисс. ... канд. экон. наук. М., 2013. URL: <http://elibrary.ru/item.asp?id=21407201> (дата обращения: 03.02.2017).

³⁹ На вьетнамских дорогах смерть не брала отпуск на Тет. URL: <http://asia-vietnam.ru/incidents-category/na-vietnamskih-dorogah-smert-ne-brala-otpusk/> (дата обращения: 01.02.2017).

⁴⁰ Во Вьетнаме из-за сильного наводнения 64 человека погибли и пропали без вести. URL: <http://www.newsru.com/world/04nov2008/vietnam.html> (дата обращения: 04.11.2008).

⁴¹ Хошимин прилагает все усилия в борьбе с наводнениями. URL: <http://vietnam-times.ru/news/politics/hoshimin-prilagaet-vs/> (дата обращения: 11.11.2013).

⁴² Во Вьетнаме ускоряются темпы урбанизации и рост городского пространства и населения // VOV5. 26.01.2015.