

Министерство образования и науки
Российской Федерации

Волгоградский государственный
технический
университет

SOCIOLOGY OF CITY

2019 no 3

Scientific-and-theoretical journal

4 issues per year

Year of foundation — 2007
1st issue was published in 2008

Russian Federation, Volgograd

Founders:
Volgograd State Technical University
(VSTU)

The journal is included in Russian Science
Citation Index (RSCI)
(<http://www.elibrary.ru>),
Ulrich's Periodicals Directory
(<http://serialssolutions.com>),
DOAJ (<http://www.doaj.org>),
EBSCO (<http://www.ebsco.com>)

СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА

Sotsiologiya Goroda

2019 № 3

Научно-теоретический журнал

Выходит 4 раза в год

Учрежден в 2007 г.
1-й номер вышел в 2008 г.

г. Волгоград

Учредитель:
Федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение
высшего образования
«Волгоградский государственный
технический
университет» (ВолгГТУ)

Свидетельство о регистрации СМИ
ПИ № ФС77-71951 от 13 декабря 2017 г.
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор)

Журнал входит в утвержденный ВАК Минобрнауки России Перечень
ведущих рецензируемых научных журналов
и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные
результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора
и кандидата наук

Журнал включен в базы данных:
Российского индекса научного
цитирования (РИНЦ), <http://www.elibrary.ru>,
Ulrich's Periodicals Directory, <http://www.serialssolutions.com>,
Directory of Open Access Journals (DOAJ), <http://www.doaj.org>
EBSCO, <http://www.ebsco.com>

Редакционный совет:

председатель — д-р техн. наук
И.В. Стефаненко
(ВолгГТУ, Волгоград)

зам. председателя — д-р экон. наук,
проф. **О.В. Максимчук**
(ВолгГТУ, Волгоград)

д-р техн. наук, проф. **А.Н. Богомолов**
(ВолгГТУ, Волгоград)

канд. архит., проф. **А.В. Антюфеев**
(ВолгГТУ, Волгоград)

д-р техн. наук, проф. **Л.В. Прима**
(РАНХиГС, Москва)

**Главный редактор
журнала:**

д-р филос. наук, проф.
Б.А. Навероцкий (ВолгГТУ, Волгоград)

Редакционная коллегия:

д-р техн. наук, проф. **В.Н. Азаров**
(ВолгГТУ, Волгоград)

чл.-корр. РААСН, канд. архит.,
проф. **А.В. Антюфеев** (ВолгГТУ, Волгоград)

чл.-корр. РААСН, д-р архит.,
проф. **Е.А. Ахмедова** (СамГТУ, Самара)

д-р техн. наук, проф. **Н.В. Бакаева**
(ЮЗГУ, Курск)

д-р филос. наук, проф. **В.И. Добренъков**
(МГУ, Москва)

д-р техн. наук, проф., академик РААСН
В.Т. Ерофеев (МГУ, Саранск)

д-р архит., профессор **Леандро Мадрацо**
Агудин (университет Рамона Ллулла,
Барселона)

чл.-корр. РААСН, канд. архит.,
проф. **В.К. Моор** (ДВФУ, Владивосток)

чл.-корр. РААСН, д-р архит.,
проф. **Г.А. Птичникова** (Волгоградское
представительство НИИТИАГ РААСН)

д-р техн. наук, проф. **Н. П. Садовникова**
(ВолгГТУ, Волгоград)

д-р филос. наук, д-р юрид. наук,
проф. **Н.Н. Седова** (ВолгГМУ, Волгоград)

академик РААСН, д-р архит.,
проф. **М.В. Шубенков** (МАРХИ, Москва)

Адрес редакции:

400005, г. Волгоград, пр-т им. Ленина, 28
Тел. (8442)96-99-25, (8442)96-98-28

Адрес учредителя:

400005, г. Волгоград, пр-т им. Ленина, 28

© Федеральное государственное
бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Волгоградский государственный
технический университет», 2019

Editorial council:

Chairman — Doctor of Engineering Science
I.V. Stefanenko (VSTU, Volgograd)

Deputy Chairman —
Doctor of Economics, Professor **O.V. Maksimchuk**
(VSTU, Volgograd)

Doctor of Engineering Science, Professor **A.N. Bogomolov**
(VSTU, Volgograd)

Candidate of Architecture, Professor **A.V. Antyufeev**
(VSTU, Volgograd)

Doctor of Engineering Science, Professor **L.V. Primak**
(The Russian Presidential Academy of National Economy and Public
Administration, Moscow)

Chief Editor:

Doctor of Philosophy, Professor
B.A. Navrotskii (VSTU, Volgograd)

Editorial team:

Doctor of Engineering Science, Professor
V.N. Azarov (VSTU, Volgograd)

Corresponding Member of RAASN, Candidate of Architecture,
Professor **A.V. Antyufeev** (VSTU, Volgograd)

Corresponding Member of RAASN, Doctor of Architecture,
Professor **E.A. Akhmedova** (SSTU, Samara)

Doctor of Engineering Science, Professor
N.V. Bakaeva (SWSU, Kursk)

Doctor of Philosophy, Professor
V.I. Dobren'kov (Moscow State University, Moscow)

Academician of RAACS, Doctor of Engineering Science,
Professor **V.T. Erofeev** (MSU, Saransk)

Doctor of Architecture, Professor **Leandro Madrazo Agudin**
(Ramon Llull University, Barcelona)

Corresponding Member of RAASN, Candidate of Architecture,
Professor **V.K. Moor** (FEFU, Vladivostok)

Corresponding Member of RAASN, Doctor of Architecture,
Professor **G.A. Ptichnikova**

(Volgograd branch of The Research Institute of the Theory
and History of Architecture and Town Planning
of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences)

Doctor of Engineering Science, Professor
N.P. Sadovnikova (VSTU, Volgograd)

Doctor of Philosophy, Doctor of Law, Professor **N.N. Sedova**
(Volgograd State Medical University, Volgograd)

Academician of RAACS, Doctor of Architecture,
Professor **M.V. Shubenkov** (MARKHI, Moscow)

Address:

Volgograd State Technical University (VSTU).
28, Lenina Avenue, Volgograd, 400005, Russian Federation,
info@vgasu.ru, www.vgasu.ru

СОДЕРЖАНИЕ**ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ
РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ
ГОРОДОВ И ПОСЕЛЕНИЙ**

Антюфеев А. В., Антюфеева О. А. Линейное планировочное развитие города: градостроительная система «Большой Волгоград» ... 5

Вершинина И. А. Особенности социальных отношений в больших городах ... 17

Корниенко С. В. Технопарк как способ системного обновления города ... 30

Самогоров В. А. Архитектурная школа Самары (Куйбышева) в 1930–1950-е годы ... 44

Барковская А. Ю., Галенко М. В., Душко О. В., Воробьева Н. В. Гуманизация городских общественных пространств (на примере площади Павших Борцов в Волгограде) ... 56

Еременко Ю. А. «Два города, одно наследие»: совместный статус Всемирного культурного наследия. Опыт Висмара и Штральзунда (Германия) ... 70

АВТОРАМ

Спиридонова О. А., Геворкян С. Ш., Коробова О. П. Потенциал рекреационных территорий малых городов ... 80

Условия приема статей в редакцию и требования к авторским оригиналам ... 94

CONTENT

THE MAIN WAYS OF DEVELOPMENT OF RUSSIAN CITIES AND SETTLEMENTS

Antyufeev A. V., Antyufeeva O. A. The linear planning development of the city: urban planning system "Large Volgograd" ... 5

Vershinina I. A. Features of social relations in megacities ... 17

Komienko S. V. Technopark as a method of systematic renewal of the city ... 30

Samogorov V. A. Architectural school of Samara (Kuybyshev) in the 1930–1950th ... 44

Barkovskaya A. Yu., Galenko M. V., Vorob'eva N. V., Dushko O. V. Humanization of urban public spaces (on the example of the square of Fallen Fighters in Volgograd) ... 56

Eremenko I. A. "two cities, one heritage": the joint status of the World Cultural Heritage. The experience of Wismar and Stralsund (Germany) ... 70

Spiridonova O. A., Gevorkyan S. Sh., Korobova O. P. The potential of recreational areas of small cities ... 80

INFORMATION FOR AUTHORS ... 94

Вниманию авторов и читателей!
Подписку на журнал можно оформить в отделениях Почты России по каталогу «Пресса России», подписной индекс **29507**, и электронному каталогу агентства «Книга-Сервис» (www.akc.ru), подписной индекс **E 29507**.
По вопросам приобретения выпусков журнала 2008–2019 гг. обращаться в редакцию по тел. (8442) 96-99-25



Домашняя страничка журнала ISSN 2077-9402 (Online)
на сайте ВолгГТУ www.vgasu.ru
(<http://www.vgasu.ru/science/journals/city-sociology>)

УДК 711.416-122

**А. В. Антофеев,
О. А. Антофеева****ЛИНЕЙНОЕ
ПЛАНИРОВОЧНОЕ
РАЗВИТИЕ ГОРОДА:
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ
СИСТЕМА
«БОЛЬШОЙ ВОЛГОГРАД»**

Исследование выполнено за счет средств Государственной программы Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013–2020 гг. в рамках Плана фундаментальных научных исследований Минстроя России и РААСН на 2019 год, тема 4.2.5.

В статье анализируются преимущества и недостатки линейного развития городов. Раскрываются особенности развития различных линейных планировочных градостроительных структур на примере формирования города Царицына – Сталинграда – Волгограда как уникального в мировой практике линейного градостроительного образования. Определены факторы, определяющие линейное планировочное развитие градостроительных систем. Кратко изложены научные основы перспективного развития Большого Волгограда с учетом тенденций дальнейшего линейного роста.

Ключевые слова:
линейный город,
полосовые структуры,
поясные структуры,
коридоры расселения,
Большой Волгоград,
Сталинград, Царицын.

**A. V. Antyufeev,
O. A. Antyufeeva****THE LINEAR PLANNING
DEVELOPMENT OF THE
CITY: URBAN PLANNING
SYSTEM "LARGE
VOLGOGRAD"**

The study was carried out at the expense of the State Program of the Russian Federation "The Development of Science and Technology" for 2013–2020 in the framework of the Basic Research Plan of the Ministry of Construction of Russia and the Russian

Введение

Современные города перестают обеспечивать адекватность инфраструктуры и среды для эффективной и благоприятной жизни. Одним из главных виновников кризиса городов признается транспорт, с которым связаны как утомительные пробки, так и все более ожесточенные битвы за возможность парковки и хранения автомобиля. Другим фактором ухудшения жизни в городах называется загрязнение окружающей среды. В настоящее время все с большей остротой всплывают и активно обсуждаются социально-культурные проблемы города. Каждая дисциплина — транспорт, экология, социология, городская антропология — предлагает свое видение и пути решения городских проблем. Парадоксально, но пути решения собственно градостроительных проблем обсуждаются гораздо реже. В этой связи в проекте «Градостроительная доктрина РФ», выполненной в Российской академии архитектуры и строительных наук (РААСН), подчеркивается, что градостроительство должно быть признано в качестве одного из приоритетов страны с учетом его требований к смежными отраслями и сферами деятельности [1, с. 9].

Анализ развития городов убедительно показывает, что компактные, радиально-кольцевые города и агломерации практически исчерпали свои территориальные, транспортно-коммуникационные и экологические ресурсы. Долгое время выходом из ситуации представлялась градостроительная концепция городов-спутников, но со временем урбанизированная ткань захватывает буферные территории, разделяющие городские образования, сливая их в огромные конурбации.

Вопросы поиска путей развития планировочных структур современных городов являются крайне актуальными для современного градостроительства на протяжении длительного времени. Линейная форма планировочного развития стала предметом теоретических исследований вместе с появлением скоростного транспорта (А. Сория-и-Мата, Р. Малькольмсон, П. Эйзенман, М. Грейвз и др.). Вместе с тем линейная форма роста стала ответом не только на вызовы транспортной инфраструктуры. Она представлялась возможностью решения различных проблем современности:

- как оптимальная пространственная форма развития территориальной экономики (Г. Хотеллинг);

Academy of Architecture and Building Sciences for 2019, topic 4.2.5.

The article analyzes the advantages and disadvantages of the linear development of cities. The features of the development of various linear town-planning structures are shown on the example of the formation of the city of Tsaritsyn — Stalingrad — Volgograd as a unique linear town-planning formation in the world practice. The factors determining the linear planning development of urban planning systems are determined. The scientific basis of the future development of Large Volgograd is briefly described, taking into account the trends of further linear growth.

Key words:

linear city, strip structures, belt structures, corridors of settlement, Large Volgograd, Stalingrad, Tsaritsyn

Об авторах:

Антофеев Алексей Владимирович — канд. архитектуры, профессор, зав. кафедрой урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет (ВолГТУ). Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1, antyufeev_a@mail.ru

Antyufeev Aleksei Vladimirovich — Candidate of Architecture, Professor, Head of the Urban Development and Theory of Architecture Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., 400074, Volgograd, Russian Federation, antyufeev_a@mail.ru

Антофеева Ольга Алексеевна — кандидат архитектуры, доцент кафедры урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет (ВолГТУ). Российская Федерация, 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1, urbanistika_14@mail.ru

Antyufeeva Olga Alekseevna — Candidate of Architecture, Docent of Urban Development and Theory of Architecture Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, urbanistika_14@mail.ru

• как форма управления и регулирования стремительного роста урбанизированных образований при поиске открытых и гибких городских систем (Ю. П. Бочаров, А. Э. Гутнов, И. Г. Лежава, К. Доксиадис, Ле Корбюзье и др.);

• как новая пространственная форма оптимизации социальных процессов жизнедеятельности (Н. А. Милютин, Л. Гильберсеймер, Ф. Л. Райт).

В XXI веке очевиден интерес архитектурно-градостроительной теории и практики к формам развития урбанистических структур с увеличивающимися скоростями новых транспортных средств и процессами глобализации. Появились новые исследования в Северной Америке, Европе и Азии, связанные с линейными городами и коридорными урбоструктурами [2—6]. В нашей стране в начале нового века была разработана концепция линейной системы расселения «Сибстрим» (И. Г. Лежава, М. Хазанов, М. В. Шубенков, Р. М. Мулагильдин, Г. Дюментон) [7—9]. Как показывает практика, линейно-полосовые структуры оказываются перспективными планировочными элементами в условиях территориального роста городов [10—11].

Целью статьи является изложение результатов многолетнего исследования, посвященного особенностям развития линейной планировочной структуры Царицына — Сталинграда — Волгограда, а также позитивным и негативным аспектам функционирования линейных планировочных систем. Объектом исследования стала планировочная структура Волгограда, который является ярким примером крупнейшего города, развивающегося вдоль одной оси на протяжении длительного времени.

Факторы, определяющие линейное развитие города

Города и поселения исторически были связаны с дорогами. Все градостроительные системы состоят из коммуникаций с примыкающими к ним объектами.

Для прогнозирования оптимальных вариантов развития линейных планировочных структур городских образований необходим анализ существующих линейных городов, теоретических концепций и моделей линейного развития. В этой связи проведенное исследование особенностей эволюции линейной планировочной структуры Царицына — Сталинграда — Волгограда не является сугубо частным случаем: его результаты будут способствовать решению проблем, возникающих при линейной форме развития сложившихся и новых городов.

Выявление современных городов с линейной формой планировочной структуры позволяет сделать вывод о том, что крупных городов такого типа имеется относительно немного. Среди них выделим Волгоград, Сочи, Хабаровск (Россия), Кривой Рог (Украина), Сараево (Босния и Герцеговина). Как правило, линейную форму имеют малые населенные пункты, что действительно подтверждает вывод о линейной структуре как ранней стадии в планировочном развитии поселения. Другим типом линейного развития в мировой практике являются урбанизированные разрастания между отдельными городами, что приводит к появлению гигантских сетчатых мегаструктур («коридорное развитие»).

Главными факторами, определяющими линейный характер планировочной структуры, как показал анализ развития вышеперечисленных городов, являются:

- природные факторы, выступающие как планировочные ограничения (водоемы и особенности рельефа);
- антропогенные факторы, выступающие как генератор градообразования (дорога, которая может быть торговым путем, железнодорожной магистралью, автодорогой, в целом транспортной артерией, коммуникационным коридором).

Анализ образования и развития линейной планировочной структуры Царицына — Сталинграда — Волгограда показывает, что на первоначальном этапе определяющими факторами продольного развития города явились природные факторы и наличие мощной коммуникации — реки.

Предпосылки линейного развития структуры Царицына

Впервые Царицын упоминается в исторических материалах в 1589 г. Русское поселение с деревянной крепостью первоначально возникло на острове Царицын и служило для обороны волжского пути на стыке Волги и Дона от степных кочевников и разбойничьих шаек, бродивших по Волге. Царицынская крепость была расположена в одном из важнейших стратегических пунктов Волги, у крутого излома ее русла к юго-востоку, возле древней степной дороги и переволоки, кратчайшим путем соединяющей Волгу и Дон. Это позволило контролировать обширную территорию Нижневолжского края. Судя по планам Царицынской крепости, показывающим ее состояние в конце XVII в., общий вид повторил форму других крепостей, расположенных в устьях больших рек. План представлял многоугольник, на углах которого было устроено семь бастионов (рис. 1).

Сразу же после основания Царицынской крепости вокруг нее появились поселения, превратившиеся в скором времени в слободы. В конце XVI в. и в первой половине XVII в. начинает заселяться юго-западный берег реки Царицы. Застройка шла вдоль бровки крутого берега у самого устья реки. Такая близость поселения к реке была связана с рыбной ловлей, ставшей промыслом населения. Северо-восточнее крепости, в некотором удалении от нее, располагался посад с веерной планировкой, образованной радиально направленными улицами. Крепость и посад положили начало формированию будущего города вдоль реки, причем крепость предопределила его регулярную планировочную схему [12].

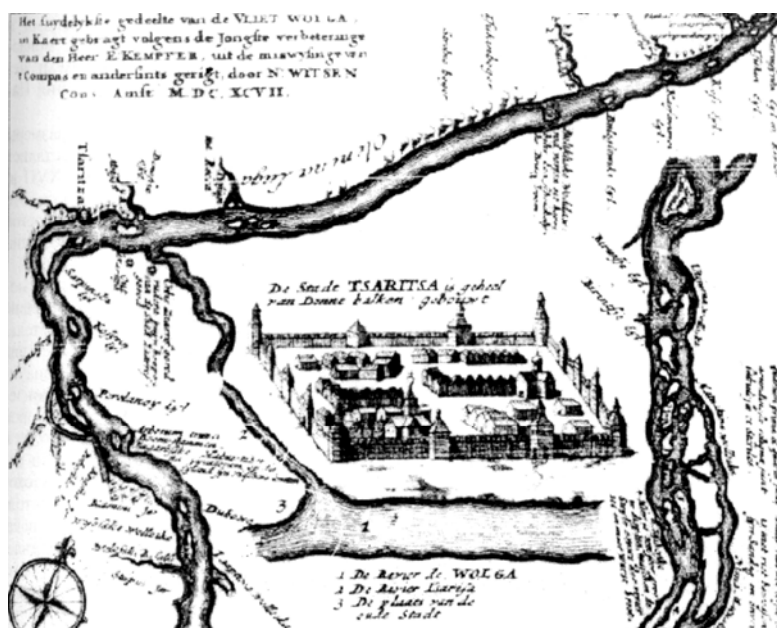


Рис. 1. План г. Царицына, 1697 г.

Глубинное развитие Царицына от Волги в северо-западную сторону в начале XVIII в. связано со строительством сторожевой линии по указу Петра I между Царицыном (на Волге) и Панышиным городком (на Дону). Ее строительство началось еще в конце XVII в. для защиты торгового пути с Дона на Волгу, в 1698 г. вдоль нее начали рыть Волго-Донской канал. Следующий период можно охарактеризовать как формирование радиально-кольцевой планировки. Во второй половине XVII в. в Царицыне происходили те же изменения, что и в других волжских городах-крепостях, вследствие общего процесса стихийного притока населения в Поволжье. Приток населения был настолько интенсивным, что вскоре застройка вокруг крепости равнялась застройке внутри крепости, а несколько позже, к концу XVII в., даже превысила ее. Слободы начинались у берега Волги и располагались по кривой, огибая крепость до рва Царицынской линии. Благодаря этому на территории за крепостью стала формироваться радиально-кольцевая система планировки из прямолинейных отрезков улиц. Ядром этой планировки служила крепость. Развитию радиально-кольцевой системы планировки мешал овражный рельеф берегов реки Царицы. Поэтому большая часть территории между крепостью и рекой Царицей выпала из застройки, и радиально-кольцевая планировка не получила дальнейшего развития (рис. 2).

С угасанием фортификационных функций в XVIII в. Царицын вступает в новую полосу градостроительства. После того как Саратовское наместничество в 1797 г. было переименовано в Саратовскую губернию в связи с новым административным делением России, в 1798 г. Царицын стал уездным городом. Для Царицына был разработан перспективный план застройки, утвержденный 18 июня 1820 г. императором Александром I. План дополнял город слободой на юго-западе от крепости, около устья реки Царицы, на ее правой стороне, — Зацарицынской частью (рис. 3).

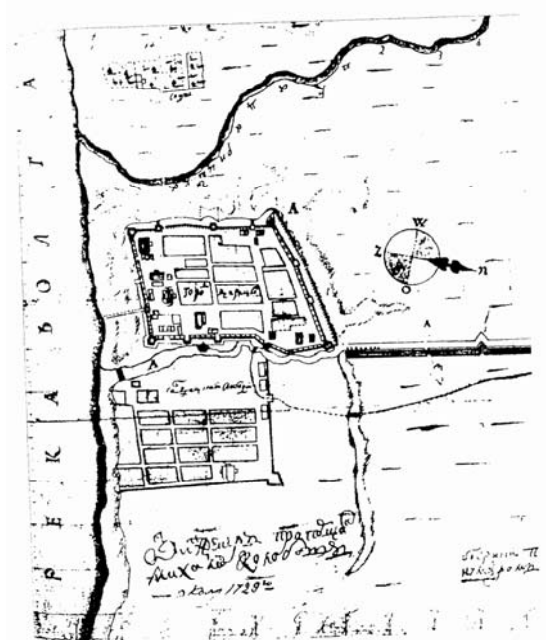


Рис. 2. План Царицынской крепости и части сторожевой линии, 1729 г.

План упорядочивал хаотичное развитие города, придавая его застройке регулярную прямоугольную планировку, которая была типична для русского градостроительства этого периода [13, с. 22]. Отметим, что уже на этом, первом генеральном, плане города наметилось направление, вытянутое вдоль реки, пропорции территории застройки определялись как 1:5.

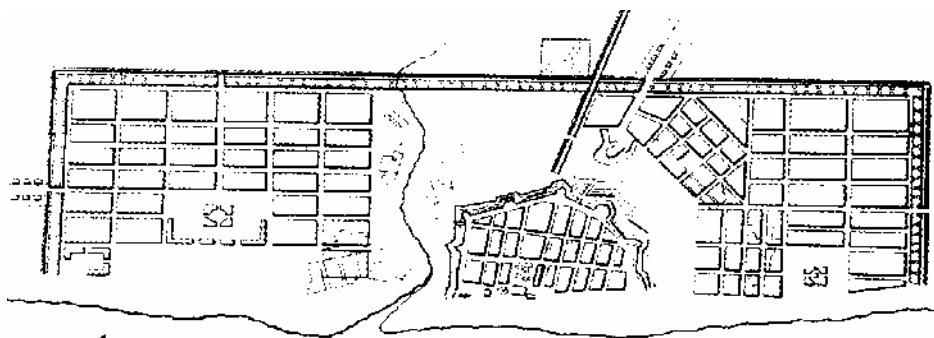


Рис. 3. План города Царицына 1820 г.

Преимущества и недостатки линейного развития современного Волгограда

Со временем, на протяжении советского этапа развития, план города приобрел общую линейно-расчлененную (линейно-групповую) форму планировки (рис. 4) и на отдельных участках — линейно-полосовую (рис. 5), воз-

никающую вследствие линейно-параллельного зонирования промышленности и жилья и характера процесса развития города [14—15].

При линейно-групповой системе город не уходит далеко от реки в поперечном к ней направлении, а продолжает вытягиваться вдоль нее на значительные расстояния.

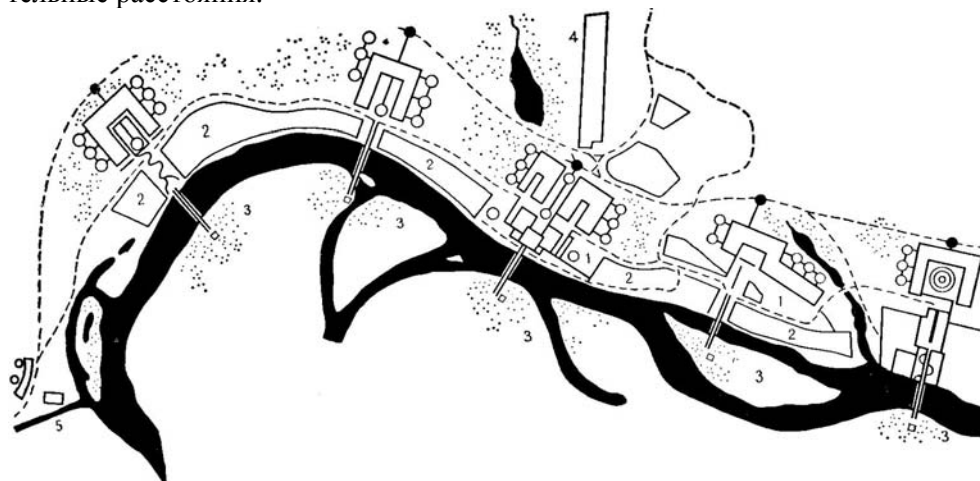


Рис. 4. Линейно-групповая форма планировки. Схема планировки Сталинграда. Арх. А. и Л. Веснины, 1930 г.: 1 — жилые комбинаты со школами; 2 — промышленные предприятия; 3 — зоны отдыха и спорта; 4 — Парк культуры; 5 — канал «Волго-Дон»

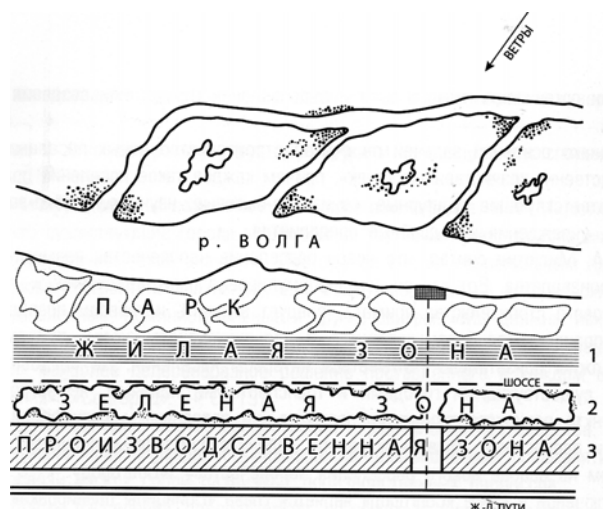


Рис. 5. Линейно-полосовая форма планировки. Схема планировки поселка при Сталинградском тракторном заводе. Арх. Н. А. Милютин, 1930 г.

В Волгограде значения ширины городской территории колеблются от 2 до 8 км. При этом преобладающее значение приобретают продольные связи, требующие из-за большой протяженности применения скоростного транспорта. Затраты времени на поездку на общественном транспорте из конца в конец города составляют до 2 ч. В Волгограде сформировались три продольных связи — Первая, Вторая и Третья Продольные магистрали.

Положительным свойством линейной планировки города является то, что он может развиваться без радикальной реконструкции уже сложившихся районов. Другими позитивными качествами линейного развития являются гибкость и открытость для роста, а также то, что все структуры находятся близко к главной линии и легко доступны с точки зрения времени или усилий, с учетом эффективности транспорта.

Вместе с тем имеются и отрицательные качества линейных систем, проявляющиеся при определенных условиях. Анализ развития транспортной системы Волгограда показал, что при наличии пересечений продольных и поперечных связей только в одном уровне произошло образование «тромбов» продольных транспортных артерий в местах перекрестков, что повлекло за собой образование пробок и в целом увеличило время на передвижения. Другой существенный недостаток «города-линии» — фактическое расчленение его на ряд районов, в значительной степени обособленных друг от друга. Качество жизни ухудшается за счет малодоступности для окраинных районов центра города и неразвитости районных центров и подцентров.

Итак, анализ практического функционирования города позволил выявить следующие минусы линейного развития, среди них:

- малая связность городского организма, обусловленная отсутствием скоростных видов транспорта и скоростных магистралей;
- малая доступность городского центра для отдаленных районов, который так и не приобрел нужного потенциала для города-миллионника (отсутствует номенклатура необходимых объектов обслуживания в количественном и качественном отношении);
- вследствие слабых внутригородских связей происходит автономизация южных районов (Красноармейск), формирование «города в городе»;
- трудность реконструкции полосовых структур, сложившихся вдоль Волги. Инерция существования мощной полосы промпредприятий как в северной зоне, так и на южной окраине города, шириной от 0,5 до 2 км не позволяет приступить к реконструкции и преобразованию этих территорий.

Для разрешения возникших планировочных проблем предлагаются следующие мероприятия:

- усложнение морфологии городского плана и развитие поперечных широтных планировочных осей;
- формирование новых секторов планировочного развития;
- развитие общественных центров;
- развитие скоростных видов транспорта, дублирование трасс.

Возможным перспективным направлением развития линейной формы плана может стать линейно-ветвистая форма, указывающая своим названием на биологическую аналогию, когда от главной магистрали, как от ствола, отводятся «ветви» местных дорог. В этой форме есть свои достоинства: гибкость и композиционная возможность гармоничного сочетания с природными условиями. Представляется, что наиболее целесообразная форма морфологического развития планировки Волгограда — это полосовая подковообразная структура (своеобразный амфитеатр) с отдельными «ветвями» расселения [16], которая позволяет сохранить в центре урбанистической структуры природный комплекс Волго-Ахтубинской поймы, а также рационально разместить пояса различного функционального назначения (рис. 6).

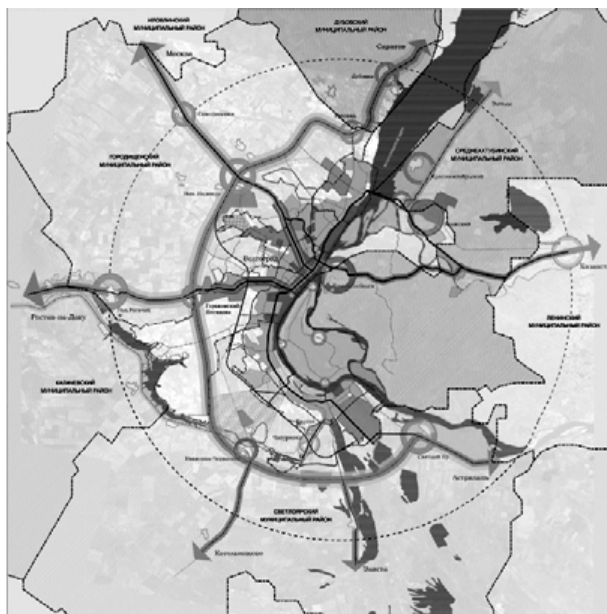


Рис. 6. *Схема пространственного развития градостроительной системы «Большой Волгоград»*

Заключение

Градостроительная концепция «Большой Волгоград», предложенная коллективом волгоградских ученых на пороге XXI в., является научно обоснованной теоретической базой перспективного развития города-мегаполиса [17—20]. За прошедший период со времени разработки концепции «Большой Волгоград» можно сказать, что практика подтвердила правильность теоретических положений. Градостроительная система складывается. Она развивается спонтанно, без попыток регулирования и управления процессами роста. Низкий уровень координации между заинтересованными сторонами, отсутствие продуманной градостроительной политики и обоснованных управленческих решений как муниципальных, так и региональных властей по взаимосвязанному развитию территории снижают эффективность социально-экономического развития и Волгограда как муниципального образования, и города Волжского, и городских и сельских поселений, расположенных в зоне влияния Волгограда. Невнимание к развитию этой территории как единого градостроительного организма провоцировало его спонтанное, в чем-то хаотическое и несбалансированное развитие. Так, например, инфраструктура и транспорт развивались по остаточному принципу; фактически замерло развитие «локомотивных» градообразующих функций (логистика, переработка продукции и т. п.); отсутствуют стратегии реконструкции приречных территорий, занятых депрессивными промышленными предприятиями. Территории муниципальных образований, фактически входящих в систему «Большой Волгоград», развиваются дискретно. Каждое муниципальное образование строит свою собственную стратегию без учета общих интересов.

До сих пор наблюдается отсутствие долгосрочной градостроительной политики, которая возможна лишь при условии разработки взаимоувязанных, а не автономных генпланов муниципальных образований. Для научно обоснованного формирования градостроительной системы необходимо подготовить три основополагающих документа: стратегию социально-экономического развития градостроительной системы «Большой Волгоград», схему ее территориального планирования и комплексную инвестиционную программу.

Стратегия социально-экономического развития градостроительной системы — это определение общей концепции проекта, приоритетных направлений развития Большого Волгограда, новых социально-экономических возможностей территории.

Схема территориального планирования должна ответить на вопрос, где будут располагаться различные зоны межмуниципальной градостроительной системы «Большой Волгоград»: жилая, промышленная, торговая, рекреационная и др.

Комплексная инвестиционная программа — это обоснование целесообразности и источников финансирования строительства всех объектов.

Глобальная цель эффективного развития градостроительной системы «Большой Волгоград» заключается в создании комфортной среды жизнедеятельности и улучшении качества жизни. Все это возможно лишь при изменении отношения властей к выработке долгосрочной градостроительной политики на основе научных принципов и новых стратегических подходов.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Градостроительная доктрина Российской Федерации / рук. Г. В. Есаулов, РААСН. М. : Экон-информ, 2014. 30 с.
2. Шевченко Э. А. К вопросу о линейных формах расселения или полицентрическому пространственному развитию // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2016 году : сб. науч. тр. РААСН. Т. 1. М. : АСВ, 2017. С. 494—500. DOI: 10.22337/9785432302205-2017-494-500
3. Tufek-Memisevic T., Stachura E. A linear city development under contemporary determinants // *Środowisko Mieszkaniowe*. 2015. Vol. 14. Pp. 190—195. URL: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-052d5671-bbd9-47d9-99d4-63b4c464a16c>
4. Whebell C. F. Corridors: a theory of urban systems // *Annals of the Association of American Geographers*. 1969. Vol. 59. No.1. Pp. 1—26.
5. Антюфеев А. В. Агломеративное развитие городов: архитектурно-градостроительные идеи и их реализация (на примере Волгограда) // Вестник Волгогр. гос. архит.-строит. ун-та. Сер.: Стр-во и архит. 2009. Вып. 15 (34). С. 179—183.
6. Антюфеев А. В., Птичникова Г. А. Линейный город. Градостроительная система «Большой Волгоград». Волгоград : ВолГТУ, 2018. 196 с.
7. Лежава И. Г. Выбор XXI века — линейная структура городских систем // *Известия КазГАСУ*. 2009. № 2 (12). С. 66—69.
8. Лежава И. Г. Линейные города // *Отечественные записки*. 2012. № 3(24). URL: <http://www.strana-oz.ru/2012/3/lineynye-goroda>
9. Шубенков М. В. Развитие градостроительных систем в постиндустриальный период // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по на-

учному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2016 году : сб. науч. тр. РААСН. Т. 1. М. : АСВ, 2017. С. 501—504.

10. *Sap H.* Corridors and/or Linear Cities; A Historic Contribution to Contemporary Discussion on Corridor Development. URL: <http://www.hasarchitectuur.nl/res/article-sap-corridorhistory.doc>, 2007

11. *Yang Hui, Huang Minghua.* Classical Form and New Form — Approach to the Form of Linear Cities' Spatial Layout in Eastern Region of Northwest China // The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), 2009. Pp. 957—960.

12. *Птичникова Г. А.* Становление линейной планировочной структуры города Царицын — Сталинград — Волгоград в XIX—XX вв. // Архитектурное наследство. 2012. Вып. 57. С. 272—286.

13. Свод историко-архитектурного наследия Царицына — Сталинграда — Волгограда (1589—2004 гг.) / под ред. Е. П. Жоровой. Волгоград : Панорама, 2004. 240 с.

14. *Антюфеев А. В., Птичникова Г. А.* Приоритеты градостроительного развития города через призму генеральных планов (на примере Сталинграда — Волгограда) // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. Сер.: Строительство и архитектура. 2012. Вып. 28 (47). С. 292—300.

15. *Птичникова Г. А., Флирль Т.* Столкновение в борьбе концепций строительства соцгородов: проектные предложения В. Н. Семенова и Э. Мая для Сталинграда, 1928—1931 гг. // Архитектурное наследство. 2013. Вып. 58. С. 242—255.

16. *Антюфеев А. В., Птичникова Г. А., Антюфеева О. А.* Эколого-градостроительная реконструкция и джентрификация прибрежных территорий крупных городов: проблемы и решения // Энергоэффективность, ресурсосбережение и природопользование в городском хозяйстве и строительстве: экономика и управление : материалы III Международной науч.-технич. конф. Волгоград : ВолГАСУ, 2016. URL: http://vgasu.ru/attachments/sb_06-2016.pdf

17. Волгоград: в новый век — с новой стратегией / В. И. Атопов, А. В. Антюфеев, В. И. Галушкин, В. Н. Кабанов. Волгоград: Изд-во ВолГАСА, 2001. 193 с.

18. *Антюфеев А. В.* «Большой Волгоград» стоимостью сто миллиардов рублей // Социология города. 2008. № 1. С. 21—24.

19. *Птичникова Г. А., Антюфеев А. В.* Имидж современного города и его архитектурный образ // Социология города. 2015. № 3. С. 5—21.

20. *Антюфеев А. В.* Устойчивое развитие города и социальные аспекты градостроительной политики // Социология города. 2010. № 3. С. 5—9.

REFERENCES

1. *Esaulov G. V.* *Gradostroitel'naya doktrina Rossiiskoi Federatsii* [Urban planning doctrine of the Russian Federation]. Moscow, Econ-inform Publ., 2014. 30 p.

2. *Shevchenko E.* [To the Problem of Linear Forms of Settlement or Polycentric Spatial Development]. *Fundamental'nye, poiskovye i prikladnye issledovaniya RAASN po nauchnomu obespecheniyu razvitiya arkhitektury, gradostroitel'stva i stroitel'noi otrasli Rossiiskoi Federatsii v 2016 godu* [Basic, exploratory and applied research of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences on scientific support for the development of architecture, urban planning and the construction industry of the Russian Federation in 2016]. Coll. of scientific works of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences. Vol.1. Moscow, ASV Publ., 2017. Pp. 494—500. DOI: 10.22337/9785432302205-2017-494-500

3. *Tufek-Memisevic T., Stachura E.* A linear city development under contemporary determinants. *Środowisko Mieszkaniowe*, 2015, vol. 14, pp. 190—195. URL: <http://yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.element.baztech-052d5671-bbd9-47d9-99d4-63b4c464a16c>

4. Whebell C. F. Corridors: a theory of urban systems. *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, 59(1), pp. 1—26.
5. Antyufeev A. V. [Agglomerative development of cities: ideas of architecture and town-planning and their realization (by the example of Volgograd)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], 2009, iss. 15, pp. 179—183.
6. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A. *Lineinyi gorod. Gradostroitel'naya sistema «Bol'shoi Volgograd»* [Linear city. Town-planning system “Large Volgograd”]. Volgograd, Volgograd State Technical University, 2018. 196 p.
7. Lezhava I. G. [The choice of xxi century — linear structure of urban systems]. *Izvestiya KazGASU* [News of the KSUAE], 2009, no. 2 (12). pp. 66—69.
8. Lezhava I. G. [Linear cities]. *Otechestvennye zapiski* [Domestic notes], 2012, no. 3. URL: <http://www.strana-oz.ru/2012/3/lineynye-goroda>
9. Shubenkov M. [Development of Urban Systems in Post-Industrial Period]. *Fundamental'nye, poiskovye i prikladnye issledovaniya RAASN po nauchnomu obespecheniyu razvitiya arkhitektury, gradostroitel'stva i stroitel'noi otrasli Rossiiskoi Federatsii v 2016 godu* [Basic, exploratory and applied research of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences on scientific support for the development of architecture, urban planning and the construction industry of the Russian Federation in 2016]. Coll. of scientific works of the Russian Academy of Architecture and Building Sciences. Vol.1.
10. Sap H. *Corridors and/or Linear Cities; A Historic Contribution to Contemporary Discussion on Corridor Development*. URL: <http://www.hasarchitectuur.nl/res/article-sap-corridorhistory.doc>, 2007.
11. Yang Hui, Huang Minghua. Classical Form and New Form — Approach to the Form of Linear Cities' Spatial Layout in Eastern Region of Northwest China. The 4th International Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU), 2009. Pp. 957—960.
12. Ptichnikova G. A. [Formation of the Lineal Planning Structure of the City: Tsaritsyn — Stalingrad — Volgograd in the 19th—20thCenturies]. *Arkhitekturnoe nasledstvo* [Architectural Heritage], 2012. No.. 57. Pp. 272—286.
13. Zhorova E. P. (ed.). [The totality of the historical and architectural heritage of Tsaritsyn — Stalingrad — Volgograd (1589—2004)]. Volgograd, Panorama Publ., 2004. 240 p.
14. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A. [Priorities of urban development in terms of a master plan (by the example of Stalingrad — Volgograd)]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroitel'nogo universiteta. Seriya: Stroitel'stvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], 2012, iss. 28, pp. 292—300.
15. Ptichnikova G. A., Flirl T. [Competition between the Different Projects of Constructing a Sotsgorod: Propositions by V. N. Semionov and E. May regarding Stalingrad, 1928—1931]. *Arkhitekturnoe nasledstvo* [Architectural Heritage], 2013, no. 58, pp. 245—255.
16. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A., Antyufeeva O. A. [Environmental and urban reconstruction and gentrification of coastal territories of large cities: problems and solutions]. *Energoeffektivnost', resursoberezhenie i prirodopol'zovanie v gorodskom khozyaistve i stroitel'stve: ekonomika i upravlenie* [Energy efficiency, resource saving, and environmental management in urban economics and construction: Economics and Management]. Materials of the 3rd Int.l sci. and tech. conf. Volgograd, Volgograd State Architectural and Construction University, 2016. URL: http://vgasu.ru/attachments/sb_06-2016.pdf

17. Atopov V. I., Antyufeev A. V., Galushkin V. I., Kabanov V. N. *Volgograd: v novyi vek — s novoi strategiei* [Volgograd: into the new century — with a new strategy]. Volgograd, VolgGASA Publ., 2001. 193 p.

18. Antyufeyev A. V. [«Big Volgograd» at the cost of one hundred billion rubles]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2008, no. 1, pp. 21—24.

19. Ptichnikova G. A., Antyufeev A. V. [Image of a modern city and his architectural image]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2015, no. 3, pp. 5—21.

20. Antyufeev A.V. [Sustainable development of city and social aspects of planning URBAN policy]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2010, no. 3, pp. 5—9.

© *Антюфеев А. В., Антюфеева О. А., 2019*

Received in June 2019

Поступила в июне 2019 г.

Ссылка для цитирования: *Антюфеев А. В., Антюфеева О. А.* Линейное планировочное развитие города: градостроительная система «Большой Волгоград» // Социология города. 2019. № 3. С. 5—16.

For citation: Antyufeev A. V., Antyufeeva O. A. [The linear planning development of the city: urban planning system “Large Volgograd”]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 5—16.

УДК 316.334.56

*И. А. Вершинина***ОСОБЕННОСТИ
СОЦИАЛЬНЫХ ОТНОШЕНИЙ
В БОЛЬШИХ ГОРОДАХ**

В статье рассматриваются концепции городского развития Л. Мамфорда и Дж. Джекобс, которые в значительной степени сформировали проблемное поле урбанистики и во многом сохраняют свою актуальность. Осуществляется анализ взглядов Л. Мамфорда и Дж. Джекобс с учетом многолетней полемики этих авторов. Выделяются концептуальные основания взглядов Л. Мамфорда и Дж. Джекобс, а также прослеживается их влияние на современных исследователей, изучающих теоретические и практические проблемы урбанистики.

Ключевые слова:

урбанизация,
социология города,
урбанистика,
Л. Мамфорд,
Дж. Джекобс,
город-сад,
общественные
пространства.

*I. A. Vershinina***FEATURES OF SOCIAL
RELATIONS IN MEGACITIES**

The article deals with the concepts of two authors — Lewis Mumford and Jane Jacobs. The article consists of the introduction, three thematic sections and conclusion. The purpose of this article is to consider attitudes toward megacities in urban studies in the middle of the twentieth century.

The introduction presents the main authors, whose works formed the basis of urban studies (Simmel, Geddes, Howard, Kropotkin). Howard's "garden city" model is one of the key in the urban planning of the first half of the 20th century. It is very important for the development of Mumford's ideas.

Введение

По оценкам Организации Объединенных Наций, сегодня доля городского населения в мире составляет около 55 %, а к 2030 г. примерно две трети людей будут жить в городах [1, р. 29.]. Урбанизация стимулирует рост промышленного производства и его переход к высокотехнологичной стадии развития, города являются центрами политической и экономической жизни, что делает их привлекательными для инвестиций и развития бизнеса [2, с. 56], но они далеко не всегда комфортны для жизни людей.

Социальные проблемы больших городов осознаются социологами уже в середине XIX в. О пагубном воздействии городской жизни на людей в начале XX в. классическую работу пишет немецкий социолог Георг Зиммель [3]. Он указывает на то, что городское пространство задает особые условия формирования социальных связей и отношений, и наиболее ярко это проявляется в больших городах. Г. Зиммель отмечает повышенную нервность жизни, происходящую от быстрой и непрерывной смены впечатлений [3, с. 24]. В больших городах нас окружают преимущественно незнакомцы, что ведет к тому, что социальные связи становятся поверхностными, человек часто оказывается одиноким, даже находясь в окружении других людей.

В 1915 году Патрик Геддес из Великобритании в работе «Эволюция городов» [4] также высказывает опасения относительно того, какие формы приобретает урбанизация. Он считает огромные городские образования «удручающими скоплениями болезней и глупости, порока и апатии, лени и преступности» [5, р. 689] и полагает, что здоровое и счастливое социальное развитие предполагает отказ от крупных урбанистических форм в пользу небольших населенных пунктов [4, р. 86]. Крупные городские образования рассматриваются представителями британской школы городского планирования как свидетельства экономической эксплуатации и духовного упадка.

Другой британец — Эбенизер Говард — также предлагает отказаться от больших городов в пользу «городов-садов», где люди могли бы жить в гармонии с природой [6]. Интересно, что, по мнению ряда исследователей, Э. Говард разработал концепцию города-сада под влиянием идей П. А. Кропоткина [напр., 7, р. 515]. П. А. Кропоткин призывал к децентрализации промышленности, и

Then the ideas of Mumford are considered. His critical views regarding urban development are the part of his concept of the increasing role of technology in the life of humanity. According to Mumford, the existing tendencies of urban development lead to uncontrolled growth of cities. The better way of urban development is the realization of Howard's and Geddes's ideas.

Jacobs, as well as Mumford, draws attention to the problems of urban development. She criticizes the New York's urban planning and examines in detail its social problems. Jacobs doesn't consider the growth of cities as a problem of urban development. The main objective of urban policy is the organization of life in public spaces. According to Jacobs, megacities may be comfortable for people.

The results of empirical studies confirm the ideas of Jacobs. Urry's, Zukin's and Kleinberg's works are considered.

In conclusion, the influence of Jacobs' ideas on contemporary urban researchers, such as Sassen and Gehl, is analyzed. Jacobs' ideas are more promising in view of the current trends of urban development than Mumford's.

Key words:
urbanization,
urban sociology,
urban studies,
L. Mumford, J.
Jacobs,
garden-city,
public spaces.

Об авторе:

Вершинина Инна Альфредовна —
кандидат социологических наук,
доцент, доцент кафедры
современной социологии,
МГУ имени М. В. Ломоносова.
Российская Федерация, 119991,
Москва, ГСП-1, Ленинские горы, 1,
urbansociology@yandex.ru

Vershinina Inna Al'fredovna —
Candidate of Sociology,
Docent, Docent of Modern Sociology
Department,
Lomonosov Moscow State University.
1, Leninskie Gory GSP-1,
Moscow,
119991, Russian Federation,
urbansociology@yandex.ru

его работы получили довольно высокую оценку в Европе, причем некоторые произведения на английском языке были опубликованы раньше, чем на русском [8, 9].

Схожее представление о больших городах формируется и у американского исследователя Льюиса Мамфорда, который называет П. Геддеса одним из главных своих учителей. Он считает город-сад Э. Говарда социологической концепцией, по своему значению сопоставимой с изобретением самолета [7, р. 398]. Однако взгляды Л. Мамфорда резкой критике подвергает его соотечественница Джейн Джекобс. Они оба довольно долго жили в Нью-Йорке, но оценивали возможные перспективы этого города, как и других, похожих на него по своим размерам, совершенно по-разному.

Цель данной статьи в том, чтобы рассмотреть отношение к большим городам в урбанистике середины XX столетия. В центре внимания находятся концепции двух авторов — Льюиса Мамфорда и Джейн Джекобс, оказавших значительное влияние на современные городские исследования.

Мечта о городах-садах Льюиса Мамфорда

Символом городов XIII в. были соборы, в XVI в. их вытеснили дворцы, а в конце XIX в. триумфом инженерной мысли становятся небоскребы и подобные им сооружения [7, р. 207, 209]. Эйфелева башня — один из символов новой эпохи. Торжество техники становится очевидным, однако люди начинают чувствовать дискомфорт. Л. Мамфорд утверждает, что большие города «заболевают», их жители пребывают в состоянии, граничащем с патологическим, поскольку становятся жертвами призраков, страхов, навязчивых идей [7, р. 258]. Неестественная среда обитания способствует росту психологической напряженности, расцвету суеверий и прочих иррациональных идей. Социальный контроль слабеет, количество девиаций растет. Анонимность большого города, его свобода и обезличенность, о которых писал еще Г. Зиммель [3, с. 30], способствуют совершению социально неодобряемых действий. Метрополисы приобретают негативную жизненную силу и становятся асоциальными, как следствие, наркотики, болеутоляющие, снотворное становятся необходимыми для восстановления душевного равновесия [7, р. 271]. У многих людей возникает желание бежать из города.

Начинается новый процесс — субурбанизация, появляются пригороды. Жилье в непосредственной близости от города начинает пользоваться спросом у представителей среднего класса [7, р. 215]. Пригороды позволяют убежать от явных свидетельств социальной несправедливости, однако они довольно быстро также сталкиваются с проявлениями сегрегации. Таким образом, пригороды не решают социальные проблемы городов, а лишь локализуют их и дают возможность от них дистанцироваться.

Л. Мамфорд утверждает, что в основе городского планирования лежат интересы инвесторов, а не жителей, что социальные функции города совершенно не предусмотрены в промышленных городах начала XX в.: «мощные участки, предназначенные, в первую очередь, для колесного транспорта, стали также парками, набережными и детскими площадками» [7, р. 186]. Жители городов рассматриваются как представители урбанистической массы [10, с. 37], с интересами которой можно не считаться. Однако сложившаяся ситуация порочна и пагубна для дальнейшего развития.

В основе любого города должно быть удовлетворение потребностей его жителей. Л. Мамфорд с первой до последней страницы своих произведений настаивает на том, что город — социальное образование [7, р. 482]. Следовательно, городское планирование должно быть подчинено социальным нуждам. Именно город-сад, по его мнению, является той моделью, которая позволяет использовать все возможности современной цивилизации для процветания сообщества и, как следствие, общества в целом. Главная заслуга Э. Говарда, как пишет Л. Мамфорд, заключается в том, что он, не будучи биологом, как П. Геддес, разработал органическую концепцию и привнес в город основные биологические критерии экологического равновесия и баланса: баланса в отношениях между городом и деревней, а также между различными функциями города [7, р. 516]. В отличие от тех, кто бежал в пригороды, он, прирожденный лондонец, видел все преимущества городов. Для города пагубным является непрерывный рост, ибо движение затрудняется, центральные учреждения становятся менее доступными. В результате — нехватка пространства: офисных помещений, школ, жилых комнат и даже места на кладбище для мертвых [11, р. 548]. Необходимо ограничить размеры городов, учесть разнообразные потребности жителей, и тогда в них можно жить.

Л. Мамфорд не видит широкомасштабного переустройства городов в соответствии с идеями Э. Говарда. Он наблюдает автоматические процессы, которые стали следствием инерции трех столетий развития западной цивилизации: расширение земель, расширение промышленности, рост населения и движение с высокой скоростью [11, р. 524]. В результате тревога и беспокойство растут, а возможность достижения динамического равновесия снижается. Привычной формой городского развития становится мегалополис. Это тревожит Л. Мамфорда: «Цивилизация содержит в себе взрывные силы, которые могут ее полностью уничтожить; строительство планов на будущее без учета этого факта — типичный симптом, свидетельствующий об утрате связи с реальностью» [11, р. 526]. Стираются границы между городом и его окрестностями, мы наблюдаем потерю формы и утрату понимания происходящего.

Л. Мамфорд считает, что технический прогресс — важная, но не единственная причина происходящего: «Современный метрополис — яркий пример своеобразного культурного лага в области развития техники, а именно: но-

вейшими техническими средствами воплощаются устаревшие формы, приближая конец социально запаздывающей цивилизации» [11, р. 544]. Западная цивилизация напоминает Л. Мамфорду Рим периода своего упадка. Огни больших городов создают иллюзию успеха, но в реальности цивилизация близка к катастрофе. Человеческой личности угрожает утрата ценностей и возможности выбора: «Мир больших городов — это мир, где плоть и кровь менее реальны, чем бумага, чернила и киноплёнка. Это мир, где большие массы людей не в состоянии больше полноценно существовать, а потому принимают жизнь опосредованно, в качестве читателей, зрителей, слушателей, то есть пассивных наблюдателей. Живя таким образом год за годом, вдали от природы, которая находится вне них, и также далеко от своей внутренней природы, не удивительно, что они передают все больше и больше жизненных функций, даже мыслительных, машинам, которых сами изобрели и создали. В этой беспорядочной среде только машины сохраняют некоторые атрибуты жизни, в то время как человеческие существа постепенно сводятся к набору рефлексов, без импульсов к совершению самостоятельных действий или автономных целей» [11, р. 547—548].

Делая этот вывод, Л. Мамфорд обращается к еще одной важной теме своего творчества — техническому прогрессу. Города рассматриваются им как главные проводники человеческой культуры, которые затронуло «техническое безумие», как и всю цивилизацию. Символом развития человечества в середине XX в. Л. Мамфорд называет концентрационные лагеря и атомные бомбы: «Чудовищные боги древнего мира вновь появились и требуют масштабных человеческих жертвоприношений. Чтобы умиротворить супер-Молоха из Ядерного Храма, целые народы готовы без сопротивления бросить своих детей в его раскаленную печь» [11, р. 557, 572]. В конце 1930-х гг. Л. Мамфорд еще верил в возможность спасения. Ему казалось, что возродив город, вернув в него жизнь, можно спасти цивилизацию. В начале 1960-х гг. Л. Мамфорд уже не видит возможности избежать катастрофы.

Л. Мамфорд, находясь под влиянием П. А. Кропоткина и Э. Говарда, уделяет довольно много внимания экологическим последствиям индустриализации. Паровые двигатели, заводы и железные дороги распространялись, способствуя обнищанию окружающей среды [7, р. 183]. Люди не заботятся о природе, они лишь используют ее в своих интересах. Использование рек для сброса отходов привело к отравлению водной флоры и фауны, вода перестала быть годной не только для питья, но даже для омовения [7, р. 161]. Ухудшение состояния окружающей среды далеко не сразу становится очевидным, поэтому состоятельные жители не торопятся покидать города и постепенно привыкают к далеко не самым лучшим условиям жизни.

Л. Мамфорд считает, что технократы и бюрократы повернулись спиной к экологическим и культурным реалиям города, переоценив технологические стороны его функционирования. В конце своего творческого пути он сожалел о том, что уделил недостаточно внимания социальной основе нового городского порядка, и считал, что его ранние описания загрязнения окружающей среды со временем приобрели большую значимость, чем он мог предположить [7, р. XI].

Цивилизация должна быть, по мнению Л. Мамфорда, биотехнологической и базироваться на сбалансированном развитии [7, р. 475—477]. Он на-

блюдает совершенно иные тенденции городского развития. Л. Мамфорд пишет о падении больших городов, пораженных раковой опухолью, об их конце, сравнивает их с адом и называет «не-городами» [7, р. 278]. Возможное возрождение городов Л. Мамфорд связывает исключительно с реализацией идей Э. Говарда [7, р. 394]. Таким образом, Л. Мамфорд призывает нас к децентрализации, считая большие города ошибками в развитии цивилизации, губительными для человека.

Джейн Джекобс:

спасение городов — в активном использовании городского пространства

Дж. Джекобс также видит проблемы больших городов, что отражено в названии ее самой известной работы «Смерть и жизнь больших американских городов» [12, 13]. Как и Л. Мамфорд, она критикует городское планирование современного ей Нью-Йорка и подробно рассматривает его социальные проблемы. Строительство дешевых многоэтажек привело к распространению делинквентного поведения, вандализма и ощущения безнадежности и безысходности; эти новые кварталы оказались хуже трущоб, которые они заменили [12, р. 4]. По мнению Дж. Джекобс, в Нью-Йорке создается мнимое подобие порядка без учета реальных потребностей жителей, что значительно хуже, чем уродливая внешность или беспорядок [12, р. 15]. И в этом ее идеи также созвучны Л. Мамфорду. Однако ее видение будущего больших городов кардинально отличается от того, что предлагает Л. Мамфорд. Дж. Джекобс считает, что большие города тоже могут быть комфортны и удобны для жизни.

Отправная точка рассуждений Дж. Джекобс — не город в целом, не район и даже не квартал, а улица. Потому что люди ходят по улицам, видят и запоминают именно их, а не более сложные образования, которые видны лишь на карте или с высоты птичьего полета. Улицы и тротуары — главные общественные пространства города, его наиболее важные «жизненные органы» [12, р. 29]. Город становится интересным благодаря своим улицам. Они же могут превратить его в скучный или опасный. Именно улицы формируют представление о городе у его жителей и туристов. Поэтому исследовательница детально и скрупулезно изучает улицы Нью-Йорка, пытаясь понять, каковы механизмы их функционирования и что их отличает друг от друга.

Улицы в первую очередь должны быть безопасными. Утрата чувства безопасности рассматривается Дж. Джекобс как один из признаков кризиса: сначала улицы, затем района, впоследствии города, а в конечном итоге и цивилизации [14, р. 23]. Если поколение, которое не видело необходимости в том, чтобы запирать двери, уходит, значит, впереди маячат серьезные проблемы. Для нее безопасность — условие успеха и процветания.

Общеизвестно, что оживленная улица безопаснее, чем безлюдная. Следовательно, общественный порядок обеспечивает интенсивное использование городского пространства. Дж. Джекобс пытается понять, почему одни улицы оказываются более привлекательными для пешеходов, чем другие. Она приходит к выводу, что успешные улицы, которые не только обеспечивают защиту от незнакомцев, но и используют их возможности в своих интересах, — это улицы, которые обеспечивают «соседство». «Соседство» — один из главных терминов для исследовательницы. Дж. Джекобс иногда даже называют «леди, которая воскресила Соседство» [15]. Успешное выстраива-

ние социальных отношений между соседями позволяет решать серьезные проблемы. Соседство следует отличать от сообщества, формирующегося в малых городах и сельских населенных пунктах. Связи внутри подобного сообщества значительно теснее. Сообщество может быть самодостаточным, в то время как соседство всегда является частью более крупного образования — большого города.

Соседство, по мнению Дж. Джекобс, значительно важнее, чем качество построенных домов или наличие зеленых территорий. Она приводит множество примеров того, как новые районы, которые должны были стать благополучными, приходят в запустение, а трущобы успешно функционируют и постепенно меняют свой облик в лучшую сторону благодаря успешному соседству. Здания влияют на решение социальных проблем значительно меньше, чем отношения между людьми. Преступность в районе трущоб может быть ниже, чем в районе новостроек [12, р. 113], если успешное соседство позволяет сформировать систему неформального социального контроля, а улицы воспринимаются как общее публичное пространство. Эффективное самоуправление может возникнуть в любом районе вне зависимости от того, насколько высоки доходы его жителей.

Дж. Джекобс рассматривает социальные взаимодействия на улицах как условие успешного функционирования большого города. Поверхностные контакты с соседями и местными предпринимателями не предполагают вторжения в частную жизнь и позволяют не выставлять ее на всеобщее обозрение, как в небольших населенных пунктах, однако именно общение создает возможности для формирования соседства. Причем исследовательница постоянно подчеркивает, что на соседство не влияют ни уровень доходов, ни цвет кожи, ни длительность проживания на улице [12, р. 58—59]. Бедные соседи могут быть хорошими соседями так же, как и богатые — плохими [12, р. 113—114]. Главное — чтобы люди ходили пешком по улицам и общались с теми, кто живет рядом с ними.

Автомобили, по мнению Дж. Джекобс, — главные враги американских городов и всей западной цивилизации, так как они очень быстро губят социальную активность и уничтожают сообщества [14, р. 37]. Однако автомобилизация — гораздо более сложный и значимый для американского общества процесс, чем кажется на первый взгляд. По мнению Дж. Джекобс, развитие автомобилестроения и использование личного автотранспорта имеют серьезное культурное значение: во-первых, подобный способ передвижения повышает степень свободы и независимости, которые высоко находятся в американской системе ценностей, а во-вторых, строительство автомобилей и дорог помогло созданию новых рабочих мест для выхода из Великой депрессии [14, р. 59]. Сообщество принесено в жертву всеобщей занятости. Расплатой за наличие работы становится сокращение числа и интенсивности социальных контактов и угасание уличной жизни, которая является основой соседства.

Дж. Джекобс не призывает менять размеры городов. Она считает, что можно комфортно себя чувствовать и в большом городе, потому что определяющим фактором, влияющим на условия жизни, являются социальные отношения с людьми, которые находятся в непосредственной близости. Проблемой, с ее точки зрения, является не величина города, а отсутствие добрососедских отношений между его жителями.

Социальные отношения в современных городах

Поверхностные социальные связи — распространенное явление современных городов, хотя и не повсеместно. Одиночество по-прежнему — серьезная проблема, которая иногда приводит к трагическим последствиям. Во время сильной жары в Чикаго в июле 1995 г. среди пожилого населения значительно выросло число инфарктов, в том числе со смертельным исходом. Молодой социолог Э. Кляйнберг, уроженец Чикаго, доказывает, что социальная изоляция — одна из главных причин высокой смертности. Опираясь на идеи социальной экологии, он демонстрирует, что соседство и взаимопомощь по-прежнему существуют в некоторых районах города, помогая выживать в сложных условиях [16, р. 79]. Социолог из Чикаго задается вопросом: почему смертность в одних районах значительно превышает аналогичный показатель в других? И выясняет, что низкая смертность отмечается в тех районах, где социальная активность высока, и наоборот. Анализируя социальную катастрофу, спровоцированную природной — жарой, он приходит к выводу, что не последнюю роль в произошедшем сыграла американская политика градостроения. В частности, пространственное несоответствие между местонахождением наиболее уязвимых жителей Чикаго с одной стороны города и концентрацией лечебных учреждений с другой. Это осложнилось нехваткой машин скорой помощи, которые необходимо долго ждать даже в нормальных условиях.

Дж. Джекобс рассматривает результаты исследования Э. Кляйнберга как подтверждение своих идей о значимости соседства, разнообразия на улицах города и высокой плотности населения [14, р. 81—85]. Чикагский социолог смог продемонстрировать, что пожилые люди, которые вели активную социальную жизнь, получали своевременную помощь, так как их отсутствие вызывало беспокойство у соседей.

Э. Кляйнберг сравнивает Северный Лонгдейл, населенный афроамериканцами, с высокой смертностью во время жары, и Южный Лонгдейл, населенный латиноамериканцами, с низкой смертностью в этот период [16, р. 85—127]. Социолог считает причинами разного уровня смертности не расовые или культурные различия, а особенности функционирования местных сообществ. Северный Лонгдейл — район с низкой плотностью населения и, как следствие, небольшим количеством торговых точек. У пожилых людей не возникает потребности в том, чтобы часто выходить из дома, они предпочитают сидеть в своих квартирах, плохо знают соседей и не доверяют им. Жители Северного Лонгдейла боятся незнакомцев, поэтому не открывали дверь даже социальным работникам, которые приходили провести их во время жары. Южный Лонгдейл — гораздо более оживленный, поскольку здесь находится множество мелких предприятий и люди постоянно выходят из дома по тем или иным делам. Наличие большого числа небольших разнообразных предприятий в районе приводит к постоянным взаимодействиям местных жителей и росту ответственности друг за друга. Даже одинокие пенсионеры в районах с высокой социальной активностью не были одиноки: они могли зайти за стаканом воды и посидеть в кондиционируемых помещениях местных торговых точек, где их хорошо знали. Владельцы местных магазинчиков начинали бить тревогу, если не видели своих постоянных покупателей, тем самым иногда спасая их жизни. Таким образом, возможности сохранения со-

общества существуют, в некоторых районах больших городов они продолжают функционировать и выполняют социально значимые функции.

Современный социолог Джон Урри считает, что коммуникационные технологии значительно меняют социальные отношения, проникают в дружескую и семейную жизнь, однако личные встречи и общение по-прежнему актуальны [17, с. 311]. Социальные отношения между членами сообщества далеко не всегда становятся более поверхностными, хотя некоторые связи приобретают краткосрочный характер. Тем не менее причастность, тесные личные узы и эмоциональная теплота отношений продолжают оставаться характерными для многих сообществ современных городов и мира [17, с. 312]. Вместе с тем Дж. Урри отмечает, что сообщества трансформируются, падает значение географической составляющей, что связано с техническим прогрессом. Развитие коммуникационных технологий позволяет формировать общность даже там, где нет территориальной близости [18, с. 110]. Меняются географические локации сообществ, растет значимость «третьих мест» [19]. Многие молодые люди предпочитают проводить время не дома, а в общественных местах, где у них есть возможность межличностных взаимодействий [20, р. 55—78]. Активная социальная жизнь в городах продолжается, она по-прежнему создает по-разному организованные тесные социальные миры насыщенного, плотного соприсутствия [21, с. 6].

Заключение

Процесс урбанизации интенсивно продолжается в современном мире, размеры городов постоянно растут. Большие города стали местом жительства сотен миллионов людей. Идеи П. Геддеса, Э. Говарда и Л. Мамфорда о разукрупнении городов не воплощаются в жизнь. Даже многие построенные «города-сады» со временем вошли в состав больших городских агломераций [22, с. 8].

И Дж. Джекобс, и Л. Мамфорд хотели, чтобы американские города стали лучше, хотя предлагали разные проекты их реконструкции. Л. Мамфорду были близки идеи Э. Говарда, Дж. Джекобс считала их неприменимыми для крупных агломераций [12, р. 17—19]. Время доказывает ее правоту в этом вопросе. Критика больших городов Э. Говардом и Л. Мамфордом, с точки зрения Дж. Джекобс, не является конструктивной. Мы уже живем в больших городах и будем продолжать в них жить, поэтому необходимо думать о том, как можно сделать их лучше.

Л. Мамфорд обвиняет Дж. Джекобс в том, что она отказывается принять любые нововведения в городском планировании [23, 24] и набрасывается на все проекты, разрушающие привычный для нее уклад жизни. Однако Дж. Джекобс настаивает на том, что большие города становятся привычной частью жизни многих людей, необходимо изучать их развитие, понимать механизмы успешного функционирования. Она не считает возможным избавиться от крупных городов, поэтому предлагает их благоустраивать. Даже трудности больших городов являются благом, поскольку способствуют дальнейшему прогрессу, а главная ценность мегаполисов состоит в их неэффективности и непрактичности, которые порождают новые виды деятельности [25, р. 85—86]. Большие города, по ее мнению, играют важную роль в экономическом развитии всего общества в целом.

Эффективность, по словам Дж. Джекобс, не является синонимом процветания, ему способствует как раз неэффективность [25, р. 94]. Большой город всегда предполагает множество проблем, то есть неэффективен. Но преодоление трудностей больших городов, по мнению Дж. Джекобс, и приводит к развитию, в том числе и к техническому прогрессу. Проблемы средних и малых городов решаемы потому, что над ними уже работали города большие. Рост городов не только приводит к новым проблемам, но и позволяет найти их решения.

Дж. Джекобс утверждает, что большие города — это самые богатые города со множеством ресурсов, с чем полностью согласна и современная социолог Саския Сассен [26, р. 105]. Дж. Джекобс оказала влияние и на ее идеи. Дж. Джекобс помогла С. Сассен осознать, что битва за сообщество является составляющей гораздо более масштабной проблемы: Дж. Джекобс стремилась лучше понять и объяснить роль городов в экономике, создавая соответствующую концепцию [27]. Понимание смысла «места» и производства в анализе мировой экономики, которая концентрируется в крупных городах, позволяет нам видеть множество сообществ и рабочих культур, на которых основаны региональная, национальная и глобальная экономики [28]. Дж. Джекобс продемонстрировала, что городское пространство является ключевым элементом этих экономик. Она понимала, что город — это намного больше, чем просто сумма его жителей, величественных зданий или корпораций.

Дезурбанизация и ликвидация больших городов, с точки зрения Дж. Джекобс, не могут решить социальных проблем. В подтверждение этого тезиса она приводит пример Лос-Анджелеса: в этом населенном пункте низкая плотность населения и районы больше напоминают пригороды, однако уровень преступности значительно выше, чем в других американских городах, а люди боятся улиц [12, р. 32]. Поэтому малоэтажное строительство и зеленые зоны не гарантируют улучшения качества городской среды. Город — это в первую очередь люди, которые используют свои возможности, и взаимодействия между ними, и лишь во вторую — здания [25, р. 144]. Эта мысль впоследствии стала одной из отправных точек рассуждений датского архитектора Я. Гейла. В ранней работе «Жизнь между зданиями: использование общественного пространства» [29] он как раз и указывает на тот факт, что для архитекторов неодушевленные объекты подчас значат больше, чем люди. Одна из теорий городского планирования, соответствующая взглядам Дж. Джекобс, разработана Я. Гейлом. Даже название его основной работы «Города для людей» [30] созвучно названию статьи Дж. Джекобс, благодаря которой она получила первый грант на изучение городского пространства, — «Центр города — для людей» [31, р. 133—139]. Я. Гейл призывает строить «города для людей» [30] и активно участвует в реконструкции многих мегаполисов мира.

Гораздо более страшным врагом, чем размеры городов, Дж. Джекобс считает стагнацию, то есть отсутствие развития [25, р. 119—121]. Она категорически не согласна с тем, что причины одной из основных социальных проблем — бедности — высокая плотность населения или его «переизбыток». Бедность — явление, встречающееся и в странах с небольшой численностью и плотностью населения. Современные исследователи также указы-

вают именно на бедность и неравенство как главные источники социальных проблем в городах [32, с. 90—91].

Дж. Джекобс изменила взгляд многих своих современников на города [15] и создала основу для новых проектов городского планирования, в центре внимания которых находятся люди, а не здания. Идеи, считавшиеся радикальными в 1960-е гг., в конце XX в. стали реализовываться и рассматриваются как вполне актуальные и в начале XXI в.

Исследования Дж. Джекобс и Л. Мамфорда стали классическими не только для современной социологии, но и для урбанистики в целом. Они подвергаются критике, но вместе с тем неизменно продолжают присутствовать в научном дискурсе и сегодня. Хотя социальные проблемы, конечно, меняются, но продолжается поиск новых путей для их решения. В последние десятилетия все чаще рассматривают возможности искусства для борьбы с социальными патологиями городов [напр., 33, с. 62].

Мегаполисов становится все больше с каждым годом. Они тесно переплетаются между собой экономическими связями. Американский политолог Параг Ханна считает, что они также тесно связаны друг с другом с помощью инфраструктуры и составляют основу новой «коннектографии» [34]. Вряд ли рост городов можно остановить, но траекторию их развития можно попытаться скорректировать. Один из предлагаемых и широко обсуждаемых способов решения социальных и экономических проблем городов — концепция умного города [35, 36], согласно которой возможно сбалансированное и устойчивое развитие городов любых размеров. Происходящие изменения связаны в первую очередь с возможностью применения цифровых технологий [37], которые, безусловно, расширяют наши возможности, но и таят в себе опасности, о которых предупреждал еще Л. Мамфорд, продемонстрировавший риски, которые несет для человека технический прогресс. Тем не менее реализация концепции умного города невозможна без использования современных технологий, которые, конечно, должны быть ориентированы в первую очередь на преодоление социально-экономических вызовов XXI столетия, среди которых особо стоит отметить социальное неравенство и социальную несправедливость.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. The World's Cities in 2016. URL: http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the_worlds_cities_in_2016_data_booklet.pdf
2. Лядова А. В., Новоселова Е. Н. Социально-экологические риски урбанизации и развитие Московской агломерации: сравнительный анализ зарубежного опыта // Экология и промышленность России. 2017. Т. 21. № 10. С. 55—61. DOI: 10.18412/1816-0395-2017-10-55-61
3. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь // Логос. 2002. № 3/4.
4. Geddes P. Cities in evolution: an introduction to the town-planning movement and the study of cities. London : Williams and Norgate, 1915.
5. Baigent E. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over “megapolis” // Progress in Human Geography. 2004. Vol. 28. No. 6. Pp 687—700. doi:10.1191/0309132504ph514oa
6. Howard E. Garden Cities of To-Morrow. Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1965.

7. Mumford L. The Culture of Cities. San Diego, New York, London : Harcourt Brace Jovanovich, 1970.
8. Kropotkin P. Fields, Factories, and Workshops. London : Swann Sonnenschein&Co. Ltd., 1898.
9. Кропоткин П. А. Поля, фабрики и мастерские (земледелие, промышленность и ремесла). М., 1908.
10. Полякова Н. Л. Теории социального неравенства в социологии XX века. Трансформация классики // Вестник Московского университета. Серия 18: Социология и политология. 2014. № 4. С. 19—43.
11. Mumford L. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. San Diego, New York, London: A Harvest Book Harcourt Inc., 1989.
12. Jacobs J. The Death and Life of Great American Cities. Modern Library Edition. New York : Random House, 1993.
13. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. М.: Новое издательство, 2011. 460 с.
14. Jacobs J. Dark Age Ahead. New York: Random House, 2004. 241 p.
15. Martin D. Jane Jacobs, Urban Activist, Is Dead at 89. URL: <http://www.nytimes.com/2006/04/25/books/jane-jacobs-urban-activist-is-dead-at-89.html>
16. Klinenberg E. Heat Wave: A Social Autopsy of Disaster in Chicago. Chicago : University Of Chicago Press, 2003.
17. Урри Дж. Мобильности. М.: Праксис, 2012.
18. Урри Дж. Социология за пределами обществ: виды мобильности для XXI столетия. М. : Издательский дом НИУ ВШЭ, 2012. 336 с.
19. Ольденбург Р. Третье место. Кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места «тусовок» как фундамент сообщества. М. : Новое литературное обозрение, 2014. 456 с.
20. Zukin S. Loft Living: Culture and Capital in Urban Change. Baltimore : Johns Hopkins University Press, 1982.
21. Урри Дж. Мобильность и близость // Социологические исследования. 2013. № 2(346). С. 3—14.
22. Мулеев Е. Ю. Социология и архитектура в начале XX века // Социология города. 2012. № 2. С. 3—11.
23. Mumford L. Home Remedies for Urban Cancer // The Urban Prospect. New York : Harcourt, Brace & World Inc, 1968. Pp. 182—207.
24. Mumford L. The Sky Line: Mother Jacobs' Home Remedies. URL: <https://www.newyorker.com/magazine/1962/12/01/the-sky-line-mother-jacobs-home-remedies>
25. Jacobs J. The Economy of Cities. Toronto : Vintage Canada Edition, 1970.
26. Sassen S. The Global City: Enabling Economic Intermediation and Bearing Its Costs // City&Community. 2016. Vol. 15. No. 2. Pp. 97—108.
27. Sassen S. How Jane Jacobs changed the way we look at cities. URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/04/jane-jacobs-100th-birthday-saskia-sassen>
28. Sassen S. The Global City. New York, London, Tokyo. Princeton, Oxford : Princeton University Press, 2001.
29. Gehl J. Life Between Buildings: Using Public Space. New York : Van Nostrand Reinhold, 1987.
30. Gehl J. Cities for People. Washington — Covelo — London : Island Press, 2010.
31. Jacobs J. Downtown is for people // Fortune. 1958. № 57. Pp. 133—139.
32. Мартыненко Т. С. Теория глобального социального неравенства в социологии мобильностей Джона Урри // Социология. 2015. № 1. С. 85—91.

33. Птичникова Г. А., Антюфеева О. А. Искусство в архитектурном пространстве современного города // Социология города. 2017. № 2. С. 62—74.
34. Khanna P. Connectography: Mapping the Future of Global Civilization. New York : Random House, 2016.
35. Антюфеев А. В., Птичникова Г. А. Умный город, архитектура и человек // Социология города. 2019. № 2. С. 6—13.
36. Карчагин Е. В. Умные города и проблема справедливости // Социология города. 2019. № 2. С. 14—22.
37. Mumford L. The myth of the machine. Vol. I. Technics and Human Development. New York : Harcourt, Brace and World, 1967.

REFERENCES

1. The World's Cities in 2016. URL: http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the_worlds_cities_in_2016_data_booklet.pdf
2. Liadova A., Novoselova E. [Socio-Ecological Urban Risks and the Moscow Agglomeration Development: the Comparative International Study]. *Ekologia i promyshlennost Rossii* [Ecology and Industry of Russia], 2017, 21(10), pp. 55—61. <https://doi.org/10.18412/1816-0395-2017-10-55-61>
3. Zimmel G. Big cities and spiritual life. *Logos* [Logos], 2002, no. 3/4.
4. Geddes P. *Cities in evolution: an introduction to the town-planning movement and the study of cities*. London, Williams and Norgate, 1915.
5. Baigent E. Patrick Geddes, Lewis Mumford and Jean Gottmann: divisions over “megapolis”. *Progress in Human Geography*, 2004, 28(6), pp. 687—700. doi:10.1191/0309132504ph514oa
6. Howard E. *Garden Cities of To-Morrow*. Cambridge, Massachusetts, MIT Press, 1965.
7. Mumford L. *The Culture of Cities*. San Diego, New York, London, Harcourt Brace Jovanovich, 1970.
8. Kropotkin P. *Fields, Factories, and Workshops*. London, Swann Sonnenschein&Co. Ltd., 1898.
9. Kropotkin P. A. *Polya, fabriki i masterskie (zemledelie, promyshlennost' i remesla)*. [Fields, factories and workshops (agriculture, industry and crafts)]. Moscow, 1908.
10. Polyakova N.L. [Theory of social inequality in the sociology of XX century. Transformation of the classic]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 18. Sotsiologiya i politologiya* [Moscow State University Bulletin. Series 18. Sociology and Political Science], 2014, no. 4, pp. 19—43.
11. Mumford L. *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. San Diego, New York, London, A Harvest Book Harcourt Inc., 1989.
12. Jacobs J. *The Death and Life of Great American Cities. Modern Library Edition*. New York, Random House, 1993.
13. Jacobs J. *Smert' i zhizn' bol'shikh amerikanskikh gorodov* [The Death and Life of Great American Cities]. Moscow, New Publising, 2011. 460 c.
14. Jacobs J. *Dark Age Ahead*. New York, Random House, 2004. 241 p.
15. Martin D. *Jane Jacobs, Urban Activist, Is Dead at 89*. URL: <http://www.nytimes.com/2006/04/25/books/jane-jacobs-urban-activist-is-dead-at-89.html>
16. Klinenberg E. *Heat Wave: A Social Autopsy of Disaster in Chicago*. Chicago, University Of Chicago Press, 2003.
17. Urry J. *Mobility*. Cambridge : Polity Press, 335 p. (Rus. Ed.: Urry J. *Mobilnosti*. Moscow, Praksia Publ., 2012).
18. Urry J. *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. London, New York. (Rus. Ed. : Urry J. *Sotsiologiya za predelami obshchestv: vidy mobil'nosti dlya XXI stoletiya*. Moscow, 2012. 336 p.)

19. Oldenburg R. *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*. 1998. 336 p.
20. Zukin S. *Loft Living: Culture and Capital in Urban Change*. Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1982.
21. Urry J. [Mobility and proximity]. *Sotsiologicheskie issledovaniya* [Sociological studies], 2013, no. 2, pp 3—14.
22. Muleev E. Yu. [Sociology and architecture in the beginning of the XXth century], *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2012, no. 2, pp. 3—11.
23. Mumford L. Home Remedies for Urban Cancer. In *The Urban Prospect*. New York, Harcourt, Brace & World Inc, 1968. Pp. 182—207.
24. Mumford L. The Sky Line: Mother Jacobs' Home Remedies. URL: <https://www.newyorker.com/magazine/1962/12/01/the-sky-line-mother-jacobs-home-remedies>
25. Jacobs J. *The Economy of Cities*. Toronto, Vintage Canada Edition, 1970.
26. Sassen S. The Global City: Enabling Economic Intermediation and Bearing Its Costs. *City&Community*, 2016, 15(2), pp. 97—108.
27. Sassen S. How Jane Jacobs changed the way we look at cities. URL: <https://www.theguardian.com/cities/2016/may/04/jane-jacobs-100th-birthday-saskia-sassen>
28. Sassen S. *The Global City. New York, London, Tokyo*. Princeton University Press, 2001.
29. Gehl J. *Life Between Buildings: Using Public Space*. New York, Van Nostrand Reinhold, 1987.
30. Gehl J. *Cities for People*. Washington — Covelo — London, Island Press, 2010.
31. Jacobs J. Downtown is for people. *Fortune*, 1958, no. 57, pp. 133—139.
32. Martynenko T. S. [Theory of global social inequality in sociology mobilities John Urry]. *Sotsiologiya* [Sociology], 2015, no. 1, pp. 85—91.
33. Ptichnikova G. A., Antyufeeva O. A. [Art in architectural space of a modern city]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2017, no. 2, pp. 62—74.
34. Khanna P. *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization*. New York, Random House, 2016.
35. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A. [Smart city, architecture and human]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 2, pp. 6—13.
36. Karchagin E. V. [Smart cities and the problem of justice]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 2, pp. 14—22.
37. Mumford L. *The myth of the machine. Vol. I. Technics and Human Development*. New York, Harcourt, Brace and World, 1967.

© Вершинина И. А., 2019

Received in June 2019

Поступила в июне 2019 г.

Ссылка для цитирования: Вершинина И. А. Особенности социальных отношений в больших городах // Социология города. 2019. № 3. С. 17—29.

For citation: Vershinina I. A. [Features of social relations in megacities]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 17—29.

*С. В. Корниенко***ТЕХНОПАРК
КАК СПОСОБ
СИСТЕМНОГО
ОБНОВЛЕНИЯ ГОРОДА**

Даны принципиальные предложения по реновации депрессивных производственных зон современного города на основе строительства технопарков. Показано, что создание технопарков на основе взаимовыгодного симбиоза науки и производства является эффективным способом системного обновления города и позволяет выйти на новый уровень комфорта, энергоэффективности и защиты окружающей среды.

Ключевые слова:

технопарк,
производственная зона,
реновация,
наука,
производство,
ревитализация,
энергосбережение,
энергоэффективность.

*S. V. Kornienko***TECHNOPARK
AS A METHOD
OF SYSTEMATIC
RENEWAL OF THE CITY**

There are fundamental proposals for the renovation of depressed production zones of a modern city based on the construction of technology parks. It is shown that the creation of technology parks on the basis of a mutually beneficial symbiosis of science and production is an effective way to systemically update the city and allows to reach a new level of comfort, energy efficiency and environmental protection.

Изучение процессов развития городов является важнейшей проблемой теории градостроительства. Основным градообразующим фактором в мегаполисах в XIX и в первой половине XX в. являлась промышленность. Жилые зоны располагались в непосредственной близости от промышленных зон, поэтому часто селитебные территории оказывались внутри производственных, что характерно для крупных городов Европы и России. Часто крупные промышленные предприятия располагаются на особо ценных в градостроительном отношении территориях — в прибрежной зоне, зоне общегородского центра. Монотонные фасады производственных зданий снижают уровень визуального комфорта. Техногенные воздействия часто приводят к загрязнению почв, поверхностных и подземных вод высокотоксичными веществами. Выбросы вредных веществ в атмосферу повышают загрязненность окружающей среды, способствуя проникновению в помещения жилых и общественных зданий пыли, влаги, вредных веществ из атмосферного воздуха. Размещение производственного здания или сооружения в черте города, отсутствие благоустройства и озеленения прилегающей территории, сокращение санитарных разрывов зачастую приводят к недопустимому повышению уровня воздушного шума на территории жилой застройки. Повышенная вибрация также является фактором риска и может причинить вред здоровью людей. Многие субъекты промышленной деятельности имеют высокую энергоемкость продукции и не отвечают современным требованиям энергосбережения. Размещение крупных промышленных предприятий в черте города снижает безопасность, уровень комфорта, качество окружающей среды и является одним из значимых факторов, замедляющих устойчивое развитие современного города [1, 2].

Актуальность проблемы реновации промышленных зон возрастает в связи с ростом численности городов, что приводит к необходимости поиска новых градостроительных, архитектурно-планировочных, конструктивных и инженерно-технических решений [3—5]. Особую значимость эта проблема приобретает в связи с развитием концепции умного города [6—9].

Key words:
technopark,
industrial area,
renovation,
science,
production,
revitalization,
energy saving,
energy efficiency.

1. Современные представления о ревитализации депрессивных производственных зон

Ревитализация — это комплексный процесс реорганизации и оживления городской среды. Основной принцип ревитализации заключается в раскрытии новых возможностей старых территорий и построек.

Для обеспечения качественного роста привлекательности города необходимо вовлекать в оборот площади из числа неэффективно используемых территорий, главным образом депрессивных производственных площадок. Подобные «конверсионные территории» являются одним из важнейших ресурсов устойчивого городского развития и должны быть использованы для создания объектов наукоемкого и инновационного производства, общественно-делового и жилого назначения, формирования новых общественных пространств в интересах жителей города и предпринимательского сообщества.

Различают следующие модели преобразования промышленных территорий (рис. 1):

- с сохранением производственных функций;
- с частичной заменой функций;
- с полной заменой функций.

Для модели первой группы характерны: сохранение первоначального облика здания (реставрация) и технологическое переоснащение производства в существующей конфигурации здания или сооружения (модернизация).

Характерными особенностями модели второй группы являются: реконструкция планировочной структуры с повышением устойчивости ее характеристик, переоборудование объектов в музеи и музейно-выставочные комплексы, внедрение новых объектов городского значения в промышленные территории, имеющие историческую и культурную ценность.

Модель третьей группы имеет следующие особенности: перепрофилирование промышленных объектов и территорий, благоустройство и озеленение депрессивных территорий, полный снос промышленных сооружений и использование территории в иных целях.

Поскольку модель первой группы применима главным образом к объектам культурного наследия, рассмотрение этой модели выходит за рамки данного исследования.

Об авторе:

Корниенко Сергей Валерьевич
д-р техн. наук,
профессор кафедры
архитектуры зданий
и сооружений,
Волгоградский государственный
технический университет
(ВолГТУ).
Российская Федерация,
400074, Волгоград,
ул. Академическая, 1,
skorn73@mail.ru

Kornienko Sergei Valer'evich —
Doctor of Engineering Sciences,
Professor of Architecture of Buildings
and Constructions Department,
Volgograd State Technical University
(VSTU).
1, Akademicheskaya St.,
Volgograd, 400074,
Russian Federation,
skorn73@mail.ru



Рис. 1. Модели преобразования промышленных территорий

В зависимости от предполагаемого изменения функционального назначения можно выделить следующие способы преобразования депрессивных промышленных зон (рис. 2): в общественно-деловую, жилую и рекреационную зоны.



Рис. 2. Способы преобразования промышленных зон

Широко применяемый в современной практике способ преобразования производственной зоны в общественно-деловую способствует развитию потребительского рынка и сферы услуг, обеспечивающих потребность жителей города в разнообразных товарах, работах и услугах. Размещение объектов общественно-коммерческого назначения позволяет наполнить территорию жизненной активностью независимо от времени суток. Однако полное преобразование в общественно-деловую зону неизбежно создает дополнительные нагрузки на существующую инфраструктуру города.

Известно, что мегатрендом современного общества является рурализация — отток населения из городов в сельскую местность при переходе от индустриального общества к постиндустриальному [10]. Рурализация часто связана с ухудшением экономической ситуации в городах.

Другим фактором, указывающим на неэффективность полного замещения промышленной территории жилой зоной, является высокая миграция людей из мегаполисов. Сошлемся в качестве примера на г. Волгоград. Согласно статистическим данным¹, миграционная убыль населения Волгограда и Волгоградской области за 2018 г. составила 3767 человек, что превышает

¹ Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Волгоградской области. URL: http://volgastat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/volgastat/ru/statistics/population/

показатели 2007 г. в 3,7 раза. Одной из негативных тенденций является рост оттока молодежи в соседние города, а значит, и убыль перспективных трудовых ресурсов. В целом по динамике численности населения Волгоград занимает одно из последних мест среди городов-миллионников Российской Федерации и при ухудшении динамики в долгосрочной перспективе рискует потерять статус города-миллионника.

Если перепрофилировать производственную зону на жилую, то рост плотности населения в жилой зоне создаст дополнительные нагрузки на существующую инфраструктуру. Необходимость полного восстановления земельных участков после их промышленного использования требует также проведения затратных мероприятий по рекультивации всей площади участка, что неизбежно отразится на стоимости нового жилья.

Полное замещение производственных территорий рекреационной зоной способствует оздоровлению городской среды и повышению комфортности антропоморфной среды обитания, однако является фактором, сдерживающим социально-экономическое развитие.

Таким образом, анализ моделей и способов ревитализации депрессивных производственных зон показывает несостоятельность монофункционального преобразования территории города и требует поиска новых эффективных способов системного обновления. Одним из таких способов является строительство технопарков, позволяющих реализовать инновационные проекты в сфере высоких технологий.

2. Технопарк — важная составляющая современного города

Одним из стратегических направлений приоритетного технологического развития России является создание умных городов. Умный город — сложная система. Базовые принципы умного города как открытой, биосферной, самоорганизующейся системы, сориентированной во времени, раскрыты в [9]. Важным процессом становления и развития умного города является обновление антропоморфной среды обитания с целью повышения ее устойчивости — реновация. Традиционный взгляд на город как систему тысячелетних неизменяемых форм сегодня является сомнительным.

Большое значение при реновации имеет автоматизация систем жизнеобеспечения среды обитания, главной целью которой является повышение безопасности, создание оптимальных условий комфорта, обеспечение максимальной эффективности энерго- и ресурсопотребления. Автоматизированная система управления является технической основой главного компонента умного города — умных зданий. Она предназначена для высокоэффективной реализации процессов и операций в зданиях и на территории застройки.

2.1. Технопарк как ключевой аспект интеграции науки и производства

Наиболее эффективным методом развития высоких технологий является система технопарков. Как правило, технопарк создается вокруг основного предприятия, которое служит непосредственным заказчиком для многочисленных фирм-разработчиков. При организации наукоемкого производства требуется создание технопарков на базе имеющегося научно-технического,

кадрового и образовательного потенциала как хорошо работающего в мировой практике механизма прогресса в области высоких технологий.

Первые технопарки появились в США. После Второй мировой войны, когда в Стэнфорде резко увеличилось количество студентов, университету потребовалось дополнительное финансирование. Университет владел большим земельным участком (около 32 км²), но не имел права продавать его. Учитывая ограничения, профессор Стэнфордского университета Ф. Терман предложил руководству учебного заведения сдавать землю в долгосрочную аренду для использования в качестве офисного парка. Тем самым учебное заведение стало получать доход, а компании могли воспользоваться лизинговыми инструментами. Арендаторами могли выступать только высокотехнологичные бизнес-компании, в основном в области электронной промышленности, что позволило обеспечить работой выпускников университета, а также решить проблему дефицита высококвалифицированных специалистов. Идея Термана и ее реализация на территории Стэнфордского университета стали началом Кремниевой долины. Сейчас в Стэнфордском научном парке находится более 150 компаний, работают 19 000 человек, в нем развита транспортная инфраструктура, и он расположен в пешеходной доступности от кампуса Стэнфордского университета.

Базой для создания технопарков часто становились академгородки (наукограды). Например, в СССР в 1956 г. был создан Академгородок в Новосибирске, который успешно действует и сейчас.

В начале 60-х гг. прошлого века первым информационно-технологическим центром СССР стал подмосковный Зеленоград. Здесь Московский институт электронной техники готовил специалистов, научно-исследовательские институты и конструкторские бюро разрабатывали технологические процессы и программное обеспечение, а заводы принимали результаты разработок в опытное и серийное производство. Почти все население 130-тысячного города работало на предприятиях микроэлектроники или городского хозяйства. В США этот город иногда называли советской Силиконовой долиной.

Первый российский технопарк — Томский научно-технологический парк — был создан в 1990 г. В нем находится Томский региональный центр трансфера технологий, помогающий малым наукоемким предприятиям продвигать инновационные разработки и продукцию на рынок.

Сегодня в России работают около 60 технопарков в 35 регионах, они были созданы за 27 лет. В США около 170 исследовательских и научных парков открылись за последние 67 лет.

Большинство российских технопарков (33 %) специализируется на развитии IT-технологий (рис. 3). В тройку наиболее востребованных наукоемких производств входят высокотехнологичная химия (25 %) и нанотехнологии (16 %)².

Внедрение указанных технологий в архитектуру и строительство будет в значительной степени способствовать развитию умного города.

² Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации. URL: <http://digital.gov.ru/ru/>



Рис. 3. Специализация российских технопарков, % (по данным Минкомсвязи РФ)

Выделим основные задачи по реновации депрессивных производственных зон с помощью технопарков.

1. Перенос крупных энергоемких промышленных предприятий из центра города на окраины для использования территорий под технопарки.

2. Поэтапное замещение производственных функций технопарками для развития производственно-деловой, общественно-деловой, жилой и рекреационной функций города. Ожидается, что создание технопарков будет способствовать развитию высоких технологий в соответствии со стратегией развития города и созданию высокопроизводительных рабочих мест.

3. Формирование границ земельных участков для размещения технопарков. Согласно ГОСТ Р 56425—2015 (п. 6) общая площадь территории технопарка должна составлять не менее 3,5 га.

4. Формирование структуры технопарка. Структурными элементами технопарка являются:

- научно-образовательный центр технопарка, осуществляющий по заданию заказчика поиск и разработку наукоемких инновационных технологий, подготовку высококвалифицированных специалистов;
- инкубатор малого бизнеса, в котором на льготных условиях располагаются многочисленные начинающие инновационные бизнес-компании и фирмы;
- предприятия малого и среднего бизнеса, вышедшие из инкубатора, но пожелавшие остаться на территории технопарка; предприятия и фирмы, которые пришли в технопарк из высших учебных заведений, научных центров, промышленных предприятий; дочерние фирмы, филиалы, отделения крупных предприятий и корпораций;
- высокоплотная жилая застройка, формируемая преимущественно малозэтажными (до 4 этажей) и среднеэтажными (5—8 этажей) многоквартирными жилыми домами, расположенными в шаговой доступности от наукоемкого производства;
- рекреационная зона.

5. Повышение эффективности использования территории бывших производственных зон — санация, рекультивация, упорядочение застройки, комплексное благоустройство и озеленение территорий, развитие инженерной и транспортной инфраструктур.

Для успешного развития наукоемких технологий в России требуется государственная поддержка. По соотношению затрат на науку в валовом внут-

реннем продукте (ВВП) Россия с показателем 1,1 % отстает от ведущих стран мира и находится на 34-м месте. По меткому выражению лауреата Нобелевской премии Ж. И. Алферова, «на словах власть заботится о научном потенциале государства, но на деле положение такое, что наукой могут заниматься сегодня только несгибаемые оптимисты» [11].

Решение этих задач, безусловно, требует серьезных изменений в образовании, и эти процессы идут в ведущих вузах страны. Один из императивов современного образования состоит в том, что в своей учебной и научной деятельности университет должен ориентироваться на решение важнейших технологических задач и широко развивать междисциплинарные учебные исследовательские программы. Только взаимовыгодный симбиоз науки и высокотехнологичного производства позволит выйти на качественно новый уровень развития города.

2.2. Создание комфортной энергоэффективной среды обитания в технопарке

Глобальным трендом в мировой зеленой экономике является энергосбережение и повышение энергоэффективности. В этой связи технопарк является эффективным инструментарием демонстрации современных энергосберегающих технологий непосредственно в натуральных (эксплуатационных) условиях, способствуя уверенному продвижению гуманных и прогрессивных идей энергосбережения в современное общество. При этом территория технопарка может рассматриваться как своеобразный «демонстрационный полигон» результатов наукоемкой инновационной производственной деятельности технопарка, поиска наиболее эффективных технологий умного дома и умного города.

С точки зрения энергосбережения в технопарке, на наш взгляд, наиболее перспективно продвижение следующих наукоемких фундаментальных и прикладных технологий:

- развитие солнечной энергетики в архитектуре и строительстве;
- развитие оптоэлектроники для производства светодиодов и применения их в системах искусственного освещения зданий и территорий;
- развитие технологий для производства надежных и долговечных строительных материалов и изделий с повышенными теплозащитными, влагозащитными, воздухоизоляционными и звукоизоляционными свойствами;
- применение наружных ограждающих конструкций зданий (стен, окон, крыш, подвалов и т. д.) с повышенным уровнем теплозащиты [12—14] (рис. 4);
- применение высокоэффективных инженерных систем с автоматическим регулированием (индивидуальных тепловых пунктов, приборов учета потребления тепловой энергии и воды, терморегуляторов на отопительных приборах, механической вентиляции с рекуперацией теплоты вытяжного воздуха); наиболее высоких энергетических показателей можно достичь только при теплоизоляции всей оболочки здания и применении высокоэффективных инженерных систем с автоматическим регулированием, что обеспечивает снижение затрат тепловой энергии на отопление и вентиляцию на 70 % [14];
- совершенствование систем естественного освещения зданий за счет применения полых трубчатых световодов (рис. 5); применение световодов

может снизить затраты на искусственное освещение здания и повысить комфортность труда людей в помещении [15];

- строительство энергопассивных и энергоактивных зданий [16]; они либо почти не расходуют энергию от внешних источников, либо производят ее больше, чем потребляют;
- применение квартального типа застройки, что упорядочивает планировочную структуру, улучшает тепломассообменные процессы и способствует повышению комфортности городской застройки;
- применение технологий зеленого строительства [17, 18], что способствует формированию условий для здорового образа жизни, прежде всего за счет поглощения пыли, сокращения уровня шума и защиты строительных ограждающих конструкций от атмосферных воздействий; применение зеленых крыш сглаживает эффект «тепловых островов» за счет выравнивания температуры поверхностей и может существенно понизить среднюю температуру целого города;
- применение мультидисциплинарных научно-образовательных услуг для подготовки компетентных специалистов.

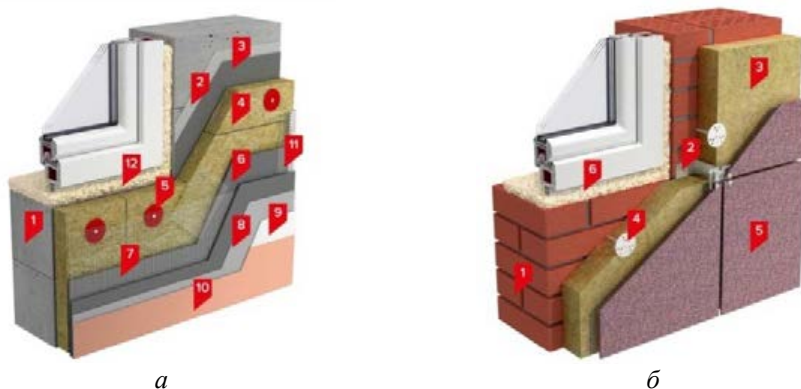


Рис. 4. Энергоэффективные фасадные системы³: а – фасадная теплоизоляционная композиционная система (ФТК); б – навесная фасадная система (НФС)



Рис. 5. Энергоэффективные системы естественного освещения зданий: а – световой колодец в Пантеоне (Рим); б – световод в покрытии современного здания

³ Технический портал ТехноНИКОЛЬ. URL: <http://nav.tn.ru/systems/fasad-i-stena/tn-fasad-profi/>

Создание комфортной среды обитания в технопарке является сложной и многофакторной задачей. Только совместными усилиями градостроителей, архитекторов и инженеров можно достичь максимального эффекта решения этой задачи.

2.3. Применение солнечной энергетики в технопарке

Для создания комфортной среды обитания в зданиях требуются затраты энергии. Здания и сооружения потребляют огромное количество энергетических ресурсов. Расход топлива на теплоснабжение зданий составляет около 40 % всего добываемого топлива. Традиционное жилое здание потребляет 200—250 кВт · ч/(м² · г) тепловой энергии на отопление и вентиляцию.

Сегодня мы живем за счет исчерпаемых источников энергии — нефти, газа, угля, атомной энергии. Запасы органического топлива ограничены. По оценкам ведущих российских специалистов, нефти хватит на 40—50 лет, газа — на 60—70 лет, угля — значительно на больший срок, но при этом возникает масса экологических проблем.

На самом деле у человечества есть один неисчерпаемый, экологически безопасный источник энергии — солнце. Не случайно М. Горький сравнивал солнце с «океаном энергии, красоты и опьяняющей душу радостью». Согласно справочным данным, годовое количество солнечной энергии, поступающей на единицу площади горизонтальной поверхности, равно: в Санкт-Петербурге — 5266 МДж/(м² · г), в Москве — 5697 МДж/(м² · г), в Волгограде — 6587 МДж/(м² · г). С помощью гелиотехнических устройств может быть полезно использовано 10—50 % этой энергии. В строительстве применяют пассивные и активные системы солнечного теплоснабжения зданий.

Пассивное использование солнечной энергии состоит в непосредственном нагревании ограждающих конструкций зданий солнечной радиацией с последующей передачей теплоты в обогреваемые помещения. В простейшей системе используется прямое улавливание солнечного излучения через большие окна южной ориентации, подобно солнечному дому Сократа (рис. 6).

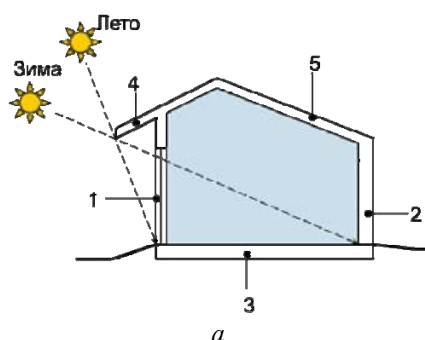


Рис. 6. Солнечный дом Сократа (V в. до н. э.): 1 — остекление; 2 — стена с высоким уровнем теплоизоляции; 3 — теплоаккумулирующий пол; 4 — солнцезащитный козырек; 5 — утепленная крыша



Рис. 7. Современная гелиоустановка на крыше здания (общий вид)

В более сложной системе используется пристроенная к зданию солнечная теплица. В наиболее эффективной системе — стене Тромба — солнечное излучение поглощается вертикальными, ориентированными на юг массивными темными стенами. У наружной поверхности стены имеется стеклянный экран. У пола и потолка обогреваемого помещения имеются отверстия для подачи в помещение теплого воздуха из воздушной прослойки и отвода холодного воздуха в прослойку. КПД современных пассивных систем солнечного теплоснабжения зданий может достигать 60—75 %. Пассивные системы не требуют применения специального оборудования, а потому их часто применяют в энергоэкономичных зданиях.

Активное использование солнечной энергии, в отличие от пассивного, основано на применении гелиоустановок, преобразующих солнечную энергию в тепловую (рис. 7). Простейшая гелиоустановка состоит из солнечного коллектора, улавливающего солнечную энергию, и теплового аккумулятора — накопителя энергии. В настоящее время известно множество различных видов гелиоустановок, обеспечивающих солнечное теплоснабжение зданий [16]. Для отопления и кондиционирования зданий широко применяют теплонасосные системы, использующие теплоту верхних слоев земли и грунтовых вод [19].

В ближайшей перспективе эффективным методом преобразования солнечной энергии в электрическую может стать преобразование на основе полупроводниковых солнечных батарей, а это очень тесно связано с развитием нанотехнологий. Специалисты утверждают, что сегодня уже созданы солнечные батареи с КПД 30—35 %, а в ближайшем будущем он достигнет 40—45 %. Через 20—30 лет этот тип солнечной энергетики станет экономически сравнимым с другими видами энергетики.

Применение альтернативной и возобновляемой энергии решает вопрос о сохранении природных богатств и позволяет повысить устойчивость среды обитания для будущих поколений.

3. Модель ревитализации Волгоградского тракторного завода

На основе вышеуказанных принципов предлагается модель ревитализации территории Волгоградского тракторного завода.

Завод был построен в числе первых промышленных объектов, возведенных по планам ускоренной индустриализации СССР, принятым в конце 20-х годов прошлого века. Сталинградский тракторный завод сыграл огромную роль в Великой Отечественной войне, значительно помогая войскам с оборудованием и военной техникой. Проходные завода являются объектом культурного наследия регионального значения. После распада Советского Союза предприятие сокращало свое производство из года в год. В настоящее время большая часть территории открыта, большинство зданий и сооружений демонтировано.

Согласно генеральному плану города, территория предназначена для формирования многофункциональной среды: общественно-деловой зоны (в том числе производственно-деловой зоны), зоны общественно-жилого назначения, рекреационной зоны.

Оптимальной моделью ревитализации Волгоградского тракторного завода могла бы служить модель технопарка. Целью технопарка является организация и развитие наукоемкого инновационного производства в сфере высоких технологий по одному из приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в России — энергоэффективности и энергосбережению.

Функцию научно-образовательного центра технопарка может взять на себя опорный вуз города — Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Миссией технопарка ВолгГТУ является стимулирование инновационной деятельности в университете, направленной на активизацию структурных сдвигов в экономике Волгограда, повышение благосостояния университета, включая научных сотрудников, аспирантов и студентов ВолгГТУ, посредством эффективного и рационального использования научного, инновационного и кадрового потенциала университета.

Основными задачами технопарка ВолгГТУ могут служить следующие:

1. Создание благоприятных стартовых условий для студентов, аспирантов, ученых и выпускников университета, решивших открыть свои стартап-компании и заняться предпринимательской деятельностью в области высоких технологий.
2. Создание благоприятной среды для существующих компаний, заинтересованных во взаимовыгодном сотрудничестве с университетом с целью использования его кадрового и научного потенциала.
3. Создание центра молодежного инновационного творчества.

Технопарк ВолгГТУ может оказывать следующие виды услуг:

- на стадии формирования идеи: авторам проектов даются бесплатные консультации по определению стратегии проекта, формирования команды, подбора источников финансирования;
- на начальной стадии: технологическим компаниям оказывается содействие в детализации концепции развития компании, усилении проектной команды, привлечении инвестиций из государственных и негосударственных источников финансирования;
- на стадии появления продукта и начала монетизации проектов (стартап): создание финансовых моделей, подготовка бизнес-планов, проведение маркетинговых исследований и экспертиз, оценка рисков и построение стратегии защиты интеллектуальной собственности;
- для зрелых компаний, реализующих на рынке высокотехнологичную продукцию: совместный запуск перспективных проектов и их сопровождение, поиск исполнителей научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в интересах компаний среди научных групп на разных факультетах университета, поиск потенциальных партнеров.

Развитие наукоемкого производства создает необходимые социально-экономические предпосылки для формирования жилых групп на территории технопарка, в шаговой доступности от производства. Применение жилых зданий различной этажности повышает визуальный комфорт и способствует формированию нового архитектурного облика города. В ходе ревитализации также планируется создание рекреационных общественных пространств, что существенно повысит комфортность городской среды.

Размещение на территории технопарка демонстрационных энергосберегающих полигонов, освещающих основные результаты наукоемкой инновационной производственной деятельности технопарка, является значимым фактором, формирующим положительный имидж опорного университета. Внедрение указанных технологий в городское строительство и хозяйство способствует становлению и развитию умного города.

Формирование на территории Волгоградского тракторного завода технопарка будет способствовать развитию наукоемкого производства и появлению высокопроизводительных рабочих мест. Это создаст точки роста инновационного производства и снизит отток молодежи из города.

Выводы

По итогам проведенных исследований сделаны следующие основные выводы:

1. На основе анализа современных моделей и способов ревитализации депрессивных производственных зон показана несостоятельность монофункционального преобразования территории города.
2. Даны принципиальные предложения по реновации депрессивных производственных зон с помощью системы технопарков как важнейшей составляющей умного города.
3. Показано, что создание технопарков на основе взаимовыгодного симбиоза науки и производства является эффективным способом системного обновления города и позволяет выйти на новый уровень комфорта, энергоэффективности и защиты окружающей среды.

Сформулированные принципы являются теоретической основой построения системы понятий, необходимых для разработки целостной концепции реновации депрессивных производственных зон с помощью технопарков, и конкретных проектных предложений.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Renovation need for apartment buildings in Latvia / A. Borodinecs, J. Zemitis, J. Sorokins, D.V. Baranova, D.O. Sovetnikov // Magazine of Civil Engineering. 2016. No. 68(8). Pp. 58—64.
2. Кириллова А. Н. Программа реновации жилищного фонда как фактор системного обновления и устойчивого развития городской застройки // Недвижимость: экономика, управление. 2017. № 3. С. 16—21.
3. Самойлова Н. А. Прошлое, настоящее и будущее поселений, развитие которых связано с добычей полезных ископаемых (на примере Кузбасса) // Вестник МГСУ. 2018. Т. 13. Вып. 2(113). С. 155—169. DOI: 10.22227/1997-0935.2018.2.155-169
4. Голованов Е. Б., Киселева В. А. Развитие редевелопмента как направления по преобразованию городских территорий // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Экономика и менеджмент. 2013. Т. 7. № 3. С. 12—16.
5. Цитман Т. О., Богатырева А. В. Реновация промышленной территории в структуре городской среды // Инженерно-строительный вестник Прикаспия. 2015. №4 (14). С. 29—35.
6. An urban building database (UBD) supporting a smart city information system / C. S. Monteiro, C. Costa, A. Pina, M. Y. Santos, P. Ferrão // Energy and Buildings. 2018. Vol. 158. Pp. 244—260.

7. Антюфеев А. В., Птичникова Г. А. Умный город, архитектура и человек // Социология города. 2019. № 2. С. 6—13.
8. Табуничиков Ю. А. Умные инженерные технологии Москвы — энергоэффективного города // Энергосбережение. 2018. № 8. URL: http://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=7084
9. Корниенко С. В., Ишмаметов Р. Х. Принципы умного города // Социология города. 2019. № 2. С. 37—45.
10. Бродач М. М., Шилкин Н. В. Рурализация: мегатренд постиндустриального общества // Энергосбережение. 2019. URL: http://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=7125
11. Алферов Ж. И. Власть без мозгов. Отделение науки от государства. М. : Алгоритм, 2012. 224 с.
12. Корниенко С. В. О нормировании тепловой защиты зданий с влажным и мокрым режимами // Энергобезопасность и энергосбережение. 2014. № 5. С. 19—24.
13. Корниенко С. В., Ватин Н. И., Горшков А. С. Оценка влажностного режима стен с фасадными теплоизоляционными композиционными системами // Строительство уникальных зданий и сооружений. 2016. № 6 (45). С. 34—54.
14. Корниенко С. В. Энергоэффективный капитальный ремонт жилых зданий первых массовых серий // Энергосбережение. 2018. № 6. URL: https://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=6997
15. Соловьев А. К., Туснина О. А. Сравнительный теплотехнический расчет систем верхнего естественного освещения (зенитные фонари и полые трубчатые световоды) // Инженерно-строительный журнал. 2014. № 2. С. 24—35.
16. Табуничиков Ю. А., Бродач М. М., Шилкин Н. В. Энергоэффективные здания. М. : АВОК-ПРЕСС, 2003. 200 с.
17. Алоян Р. М., Федосов С. В., Опарина Л. А. Зеленое строительство — состояние, проблемы и пути решения. Иваново : ПресСТО, 2016. 276 с.
18. Корниенко С. В., Попова Е. Д. «Зеленое» строительство в России и за рубежом // Строительство уникальных зданий и сооружений. 2017. № 4(55). С. 67—93.
19. Ground source heat supply in Moscow oblast: temperature potential and sustainable depth of heat wells / G. P. Vasil'ev, V. F. Gornov, M. V. Kolesova, V. A. Yurchenko, A. N. Dmitriev // Thermal Engineering. 2018. Vol. 65. No. 1. Pp. 72—78.

REFERENCES

1. Borodinecs A., Zemitis J., Sorokins J., Baranova D.V., Sovetnikov D. O. Renovation need for apartment buildings in Latvia. *Magazine of Civil Engineering*, 2016, no. 68(8), pp. 58—64.
2. Kirillova A. N. [Housing Renovation Program as a Factor of Systematic Renewal and Development of Urban Housing]. *Nedvizhimost: ekonomika, upravlenie* [Reality: economics, management], 2017, no. 3, pp. 16—21.
3. Samoylova N. A. [Past, Present and Future of Settlements whose Development is Associated with the Mineral Resource Extraction (a Case Study of Kuzbass)]. *Vestnik MGSU* [Vestnik MGSU], 2018, vol. 13, iss. 2(113), pp. 155—169. DOI: 10.22227/1997-0935.2018.2.155-169
4. Golovanov E. B., Kiselyova V. A. [The advancement of redevelopment as an area of urban territory reorganization]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika i menedzhment* [Bulletin of South Ural State University, Series "Economics and Management"], 2013, 7(3), pp. 12—16.
5. Tsitman T. O., Bogatyreva A. V. Renovation of the industrial area in the structure of the urban environment. *Inzhenerno-stroitel'nyi vestnik Prikaspiya* [Civil Engineering Bulletin of the Caspian Sea], 2015, no. 4, pp 29—35.

6. Monteiro C. S., Costa C., Pina A., Santos M. Y., Ferrão P. An urban building database (UBD) supporting a smart city information system. *Energy and Buildings*, 2018, vol. 158, pp. 244—260.
7. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A. [Smart city, architecture and human]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 2, pp. 6—13.
8. Tabunschikov Yu. A. [Smart Engineering Technologies of Moscow – Energy Efficient City]. *Energoberezhenie* [Energy saving]. URL: http://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=7084
9. Kornienko S. V., Ishmametov R. Kh. [The principles of the smart city]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 2, pp. 37—45.
10. Brodach M. M., Shilkin N. V. [Ruralization — a megatrend of post-industrial society]. *Energoberezhenie* [Energy saving], 2019. URL: http://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=7125
11. Alferov Zh. I. *Vlast' bez mozgov. Otdelenie nauki ot gosudarstva* [Power without brains. Department of Science from the State]. Moscow, Algoritm Publ., 2012. 224 p.
12. Kornienko S. V. [About thermal shield rating for buildings with humid and wet conditions]. *Energobezopasnost' i energoberezhenie* [Energy safety and energy economy], 2014, no. 5, pp. 19—24.
13. Korniyenko S. V., Vatin N. I., Gorshkov A. S. [Assessment of moisture conditions of walls with facade's thermo-insulation composite]. *Stroitel'stvo unikal'nykh zdaniy i sooruzheniy* [Construction of Unique Buildings and Structures], 2016, no. 6(45), pp. 34—54.
14. Kornienko S. V. [Energy Efficient Overhaul of Residential Buildings of the First Mass Lines]. *Energoberezhenie* [Energy saving], 2018, no. 6. URL: https://www.abok.ru/for_spec/articles.php?nid=6997
15. Solov'yev A. K., Tushina O. A. [A comparative thermal analysis of systems of the upper daylight (clerestory and daylight guidance)]. *Inzhenerno-stroitel'nyi zhurnal* [Magazine of civil engineering], 2014. № 2. С. 24—35.
16. Tabunshchikov Yu. A., Brodach M. M., Shilkin N. V. *Energoeffektivnye zdaniya* [Energy efficient buildings]. Moscow, AVOK-PRESS Publ., 2003. 200 p.
17. Aloyan R. M., Fedosov S. V., Oparina L. A. *Zelenoe stroitel'stvo — sostoyanie, problemy i puti resheniya* [Green building — status, problems and solutions]. Ivanovo, PresSTO Publ., 2016. 276 p.
18. Korniyenko S., Popova E. [“Green” construction in Russia and other countries]. *Stroitel'stvo unikal'nykh zdaniy i sooruzheniy* [Construction of Unique Buildings and Structures], 2017, no. 4, pp. 67—93.
19. Vasil'ev G. P., Gornov V. F., Kolesova M. V., Yurchenko V. A., Dmitriev A. N. Ground source heat supply in Moscow oblast: temperature potential and sustainable depth of heat wells. *Thermal Engineering*, 2018, 65(1), pp. 72—78.

© Корниенко С.В., 2019

Received in July 2019

Поступила в июле 2019 г.

Ссылка для цитирования: Корниенко С. В. Технопарк как способ системного обновления города // Социология города. 2019. № 3. С. 30—43.

For citation: Kornienko S. V. [Technopark as a method of systematic renewal of the city]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 30—43.

*В. А. Самогоров***АРХИТЕКТУРНАЯ ШКОЛА
САМАРЫ (КУЙБЫШЕВА)
В 1930—1950-е ГОДЫ**

Рассматриваются особенности формирования архитектурной школы Самары (Куйбышева) в 1930—1950-е гг. Исследуются условия возникновения и развития проектных институтов города, анализируется творчество ведущих архитекторов города, история становления Самарского строительного института, научно-педагогический коллектив и деятельность выпускников кафедры архитектуры, творчество столичных архитекторов, повлиявших на работы самарских градостроителей и архитекторов.

Ключевые слова:

архитектурная школа Самары (Куйбышева), конструктивизм, постконструктивизм, архитектура социалистического реализма, социалистический город.

*V. A. Samogorov***ARCHITECTURAL SCHOOL
OF SAMARA (KUIBYSHEV)
IN THE 1930—1950th**

The features of the formation of the architectural school of Samara (Kuibyshev) in the 1930—1950th are considered. The conditions of the origin and development of the city's design institutes are considered, the creativity of the city's leading architects, the history of the formation of the Samara Construction Institute, the scientific and pedagogical team and the activity of the graduates of the Architecture Department, the creativity of the capital's architects which influenced the work of Samara city planners and architects are analyzed.

Введение

Под самарской архитектурной школой понимается феномен, включающий следующие компоненты: проектные организации города; строительный институт с педагогами кафедры архитектуры и выпускниками строительного института; Куйбышевское отделение Союза советских архитекторов, практикующих архитекторов с их проектами и постройками, работы столичных архитекторов для Самары (Куйбышева) в аспекте их влияния на местный архитектурный контекст. Можно выявить несколько этапов формирования самарской архитектурной школы: дореволюционный; 1920—1930-е, 1930—1950-е; 1950—1970-е; 1970—2000-е гг. В данной статье рассматривается деятельность архитекторов, приехавших в Самару в конце 1920-х и начале 1930-х гг., проекты которых разрабатывались в период с 1930-х по 1950-е гг. и реализовались в архитектурных формах конструктивизма, постконструктивизма и советской классики.

1. Проектные организации города

Середина 1930-х гг. в архитектуре Куйбышева была периодом сложным и противоречивым, когда в недрах конструктивистской архитектуры набирали силу тенденции классицизма, определившие последующее двадцатипятилетнее развитие города. Это время, когда в Куйбышеве формировалась местная архитектурная школа, представителям которой предстояло определить облик предвоенного и послевоенного социалистического города. В связи с резким увеличением объемов строительства зданий жилого, административного, культурно-бытового и промышленного назначения встал вопрос о создании органа, непосредственно влияющего на формирование архитектурного облика города. В конце 1933 — начале 1934 гг. в структуре Горкомхоза было создано Архитектурно-планировочное управление. Его первым начальником стал М. А. Пылев [1, с. 259]. В обязанности АПУ вменялись: разработка генерального проекта планировки и реконструкции г. Самары; составление проектов планировки поселков отдельных предприятий; составление проектов на новое жилищно-бытовое и социально-культурное строительство; перепланировка помещений, проекты на оформление отдельных зданий и районов; составление проектов по архитектуре малых форм; выполнение съемочно-геодезических работ в пределах тер-

Key words:

architectural school of Samara
(Kuibyshev),
constructivism,
postconstructivism,
architecture of socialist realism,
socialist city.

Об авторе:

Самогоров

Виталий Александрович —
советник РААСН,
зав. кафедрой архитектуры,
Самарский государственный
технический университет,
Российская Федерация, 443100,
г. Самара,
ул. Молодогвардейская, 244

*Samogorov Vitalii Aleksandrovich —
the Head of Architecture Department,
Samara State Technical University,
244, Molodogvardeiskaya St.,
Samara, 443100,
Russian Federation*

ритории Самары для нужд планировки и строительства города; ведение учета и хранение всех плановых материалов и геодезических данных по всем выполненным работам в черте города; осуществление отвода земельных участков под новое строительство; контроль за застройкой в городе и поселках; утверждение проектов на мелкое новое строительство и проектов трасс подземных и надземных сооружений.

В августе 1935 г. президиум Горсовета постановил в целях решительного упорядочения отводов участков под новое капитальное строительство организовать в структуре Архитектурно-планировочного управления Отдел отводов земельных участков и контроля застройки. Важнейшие участки под новое капитальное строительство должны были утверждаться архитектурно-планировочным советом, а в отдельных случаях — президиумом Горсовета. АПУ было обязано представлять на рассмотрение президиума Горсовета проекты планировки районной застройки под индивидуальное строительство. Отвод участков под индивидуальную застройку был также возложен на АПУ. Во исполнение решения президиума Горсовета Пылеву и Виценовскому было поручено к 15 августа 1935 г. представить на рассмотрение президиума Горсовета проект правил застройки г. Куйбышева. В составе АПУ было организовано несколько проектных мастерских¹.

В архивных материалах встречаются упоминания о трех архитектурных мастерских — № 1, 2 и 3. Сохранившиеся проектные материалы, разработанные архитекторами этих мастерских, свидетельствуют о том, что к середине 1930-х гг. в городе сложился профессиональный коллектив, способный самостоятельно решать крупные архитектурно-градостроительные задачи. Выявлены три уровня разработки проектов: генеральный план города, архитектурно-планировочные решения районов и архитектура зданий и комплексов. Мастерской № 1 руководил А. Л. Каневский, мастерскую № 2, по разным сведениям, в разное время возглавляли С. К. Ефремов и Л. А. Волков². Для выполнения планировочных работ была специально организована мастерская № 3, ее возглавил А. Л. Каневский³.

¹ Протокол № 20 заседания Президиума Куйбышевского Горсовета от 05.08.1935 г., ГАСО, фонд р. 56, опись 1, дело № 875.

² Волжская коммуна, 1935, 9 августа.

³ Волжская коммуна, 1935, 3 декабря.

Параллельно с АПУ в городе существовала еще одна проектная организация — Краевая проектная контора «Куйбышевкрайпроект», работы которой датируются 1934—1941 гг. Обязанности управляющего исполнял Лимберг, главного архитектора — П. А. Щербачев. В эту организацию после окончания строительного института распределилась выпускница С. М. Георгиева. Ее первой работой стал проект Клуба швейников на пересечении улиц Фрунзе и Некрасовской (в соавторстве с П. А. Щербачевым, 1935). С 1929 по 1933 г. в Крайпроекте на должности заведующего строительной группой и главного инженера работал П. Н. Ашитко [4].

В начале 1936 г. была введена должность главного архитектора АПУ — городского архитектора. Его основными обязанностями являлись составление архитектурно-планировочных заданий на проектирование жилых зданий и объектов соцкультбыта и согласование выполненных проектов. Теперь все вопросы, связанные с архитектурно-строительной деятельностью, выносимые на заседание президиума Горсовета, готовил городской архитектор. Первым городским архитектором Куйбышева стал Павел Андреевич Парамонов, проработавший в этой должности около пяти лет. В 1940 году он был назначен на новую должность — главного архитектора города [1].

1 января 1941 г. в результате объединения Архитектурно-проектной конторы при областном коммунальном отделе Крайпроект, проектной конторы Облместпрома и Архитектурно-проектной мастерской при АПУ Куйбышевского горкомхоза была образована Областная проектная контора отдела коммунального хозяйства Куйбышевского облисполкома (Облпроект). Ее функция заключалась в проектировании и строительстве жилых зданий, культурно-бытовых учреждений, реконструкции старых построек, проектировании и строительстве дорог, водопроводов и линий электропередач.

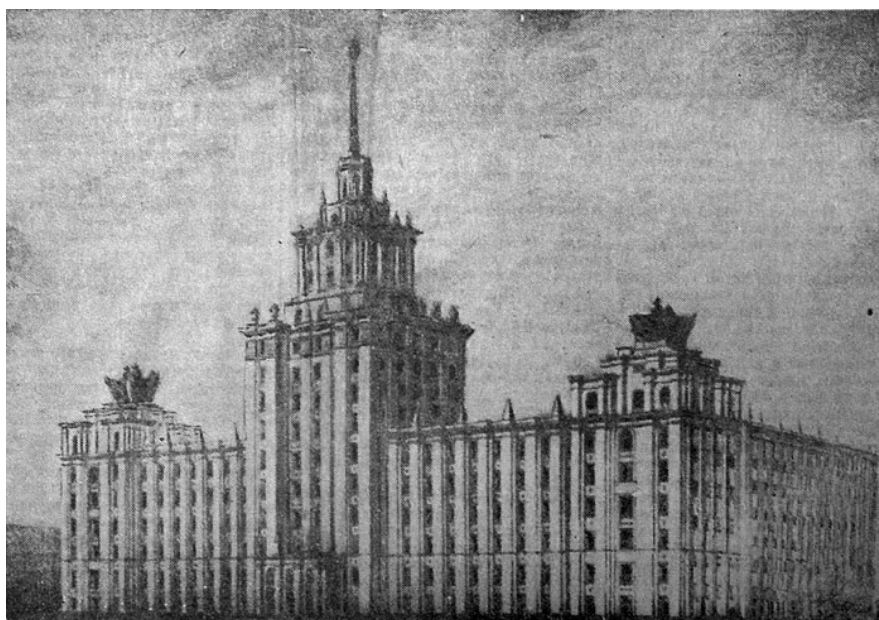


Рис. 1. Проект здания Гидропроекта на Самарской площади в г. Куйбышеве. Архитектор П. А. Щербачев, 1954 (Газета «Волжский комсомолец», 9 января 1954 г.)

Архитектурно-планировочное управление Горкомхоза Куйбышева в 1941 г. преобразовано в Управление городского архитектора. С 29 апреля 1944 г. оно функционировало как Отдел по делам архитектуры. Его задачами были утверждение проектов планировки и архитектурно-строительный контроль качества застройки города.

В 1941 году из Москвы в Куйбышев было перебазировано специальное конструкторское бюро (СПБ-1). В марте 1947 г. оно было преобразовано в Куйбышевский филиал Гипроавиапрома. Институт осуществлял комплексное проектирование предприятий общего и специального машиностроения, объектов гражданского строительства, разрабатывал проекты реконструкции крупных заводов города, корпусов мединститута, проектировал застройку жилых районов.

31 января 1946 г. на основании постановления СНК РСФСР была создана Архитектурно-проектная мастерская отдела по делам архитектуры Куйбышевского горисполкома. С 1 июня 1951 г. она преобразована в Городскую проектную контору «Горпроект» отдела по делам архитектуры исполкома Куйбышевского городского Совета депутатов трудящихся. С 23 декабря 1958 г. она функционировала как Куйбышевский филиал государственного института проектирования городов «Гипрогор» Министерства коммунального хозяйства РСФСР.

До середины 1950-х гг. в Куйбышеве находилось три крупных проектных института. Это были Горпроект (1-я мастерская): директор М. А. Труфанов, архитекторы П. А. Щербачев, И. М. Зобина и Н. В. Подовинников; Облпроект (2-я мастерская): директор Соколов; филиал московского Гипроавиапрома (3-я мастерская): директор Тавельский, главный инженер В. В. Снежницкий, заведующий гражданским сектором Звягинцев, архитектор В. А. Голосов.



Рис. 2. Здание деревянного речного вокзала на ул. М. Горького в Куйбышеве. Архитектор Л. А. Волков, 1936 (<http://chronograph.livejournal.com>)

Институт «Горпроект» проектировал объекты в центральной части города, в том числе одно из зданий в ансамбле Самарской площади. «Облпроект» занимался областью — городами Сызрань, Чапаевск и областными районными центрами. Гипроавиапром специализировался на технологическом проектировании. В нем разрабатывались проекты промышленных предприятий для Куйбышева. В военные годы Гипроавиапром проектировал жилые поселки для заводских рабочих промышленного района Безымянка, застройку на проспекте Масленникова, поселок на Красной Глинке.

В 1958 году гражданские секторы Облпроекта и Гипроавиапрома были объединены с «Горпроектом» в один проектный институт при городском исполкоме. В 1960 году Горпроект под руководством М. А. Труфанова стал филиалом московского проектного института «Гипрогор» (директор А. И. Кузнецов).

1. Строительный институт. Кафедра архитектуры

Первые студенты Самарского строительного института (изначально так назывался вуз) приступили к занятиям 25 октября 1930 г. В то время вуз представлял собой учебно-строительный комбинат, в состав которого входили институт, два техникума и три рабфака. В первый год в институте работали один профессор И. Ф. Петров и 15 преподавателей. Вначале институт готовил только инженеров по специальности «Промышленное и гражданское строительство». В 1933 году образовалось два факультета: строительный и санитарно-технический. В 1935 году строительный институт был преобразован в Куйбышевский строительный институт (КСИ). Институт непрерывно развивался, в 1939 г. на кафедрах работало уже четыре профессора, пять доцентов, 17 исполняющих обязанности доцента, 21 ассистент и шесть преподавателей. Даже во время Великой Отечественной войны работа института не прекращалась. После войны стране понадобились специалисты-гидротехники, в 1951 г. институт был реорганизован в Куйбышевский гидротехнический институт (КГТИ). Когда же в 1955 г. строительство Куйбышевской ГЭС закончилось, институт снова преобразовали в Куйбышевский инженерно-строительный институт (КуИСИ).

С момента создания института была образована кафедра архитектуры, которой с 1933 г. руководил А. И. Иванов. На этой кафедре на разных этапах ее существования в период с 1930-х по 1950-е гг. работали практикующие архитекторы А. И. Ушаков (первый выпуск), А. И. Матвеев, Н. Д. Каценеленбоген, Л. А. Волков, П. А. Парамонов, М. Г. Мошкова, А. Годзевич, А. Г. Моргун, Г. В. Моргун, Е. Ф. Гурьянов, Н. В. Подовинников, М. А. Труфанов и др. В институте преподавали архитектурное проектирование, рисунок, начертательную геометрию.

2. Куйбышевское отделение Союза советских архитекторов СССР

Союз архитекторов СССР (до 1955 г. — Союз советских архитекторов) — общественный творческий союз, который объединял архитекторов Союза Советских Социалистических Республик. 23 апреля 1932 г. вышло Постановление ЦК ВКП(б) «О перестройке литературно-художественных организаций», на основе которого в июле 1932 г. был создан Союз советских архитекторов (ССА). Все другие действовавшие в СССР творческие объедине-

ния — МАО, ЛОА, ОСА, АСНОВА, ВОПРА, МОВАНО, АРУ и др. — были ликвидированы. В правление нового Союза были избраны архитекторы В. А. Веснин, К. С. Алабян, В. С. Балихин, С. Ф. Бабаев, И. В. Жолтовский, А. М. Заславский, М. В. Крюков, Н. А. Ладовский, Д. Ф. Фридман.

Союз архитекторов был призван обеспечить: а) распространение единых стилистических предпочтений; б) насаждение единого проектного метода; в) контроль над нечленами Союза за счет воздействия на них членов; г) обеспечение исполнительской дисциплины среди сотрудников архитектурно-«производственных» коллективов (проектных, педагогических, административных, научных и пр.) [5]. Этим обстоятельством объясняется стремительное изменение стилистической направленности архитектуры и формирование новой архитектурной парадигмы одновременно в масштабе всей страны, в том числе и в Куйбышеве. Основным методом работы зодчего был провозглашен метод социалистического реализма.

С июля 1933 г. начал выходить журнал ССА «Архитектура СССР», который стал проводником указаний политического руководства страны к архитектурным проектным коллективам. В ноябре 1934 г. состоялось Всесоюзное совещание архитекторов, на котором избрали оргкомитет Союза советских архитекторов. В президиум оргкомитета вошли К. С. Алабян, А. Я. Александров, В. А. Веснин, И. В. Жолтовский, Б. М. Иофан, Н. Я. Колли, М. В. Крюков, С. Е. Чернышёв, И. Л. Шафран (из Самары), В. А. Щуко и А. В. Щусев.

В газете «Волжская коммуна» за 1934 г. писали: «Городской комитет партии и городской совет обсудили вопрос о необходимости создать в Самаре отделение Союза архитекторов. Утверждено временное организационное бюро в составе: председатель тов. Пылев, заместитель тов. Щербачев и ответственный секретарь тов. Волков... За окончательным утверждением союза самарских архитекторов на днях гг. Пылев и Волков выезжают в Москву» [6].

В 1935 году в Куйбышеве было создано отделение ССА под названием «Куйбышевская организация Союза советских архитекторов». В 1947 году оно переименовано в Куйбышевское областное отделение Союза архитекторов РСФСР. Отделение должно было оказывать помощь органам архитектуры в проведении правильной градостроительной политики, проводить работу по повышению квалификации архитекторов, заниматься обсуждением архитектурных проектов.

Устав творческого союза был принят на Первом съезде организации, состоявшемся в Москве 16—26 июня 1937 г. В 1955 году организация была переименована в Союз архитекторов СССР. В работе Первого Всесоюзного съезда советских архитекторов приняли участие архитекторы из Куйбышева — заведующий кафедрой архитектуры Строительного института А. И. Иванов и городской архитектор П. А. Парамонов.

3. Практикующие архитекторы и архитекторы-педагоги, их проекты и постройки

В 1930-е годы в Куйбышеве сложилась достаточно внушительная группа практикующих инженеров и архитекторов. Здесь работали П. Н. Ашитко, А. Н. Балобашко, Д. С. Бойченко, В. И. Бузин, П. П. Винцеревич, Л. А. Волков, П. А. Глухов, С. К. Ефремов, А. М. Иванцов, А. Л. Каневский, Н. Д. Каценеленбоген, В. А. Ларионов, А. И. Матвеев, Д. Н. Муморцев, Б. А. Носин,

П. А. Парамонов, А. И. Полев, В. К. Сухов, Н. Г. Телицын, А. И. Ушаков, Ф. П. Хазов, П. А. Щербачев и др. Большая часть из них работала в мастерских АПУ Горкомхоза и проектной конторе Крайпроект.



Рис. 3. Здание Гидротехнического техникума на Самарской площади в Куйбышеве. Архитекторы А. Л. Каневский, И. М. Зобина, 1955 (фото автора)

Послевоенный период развития архитектуры Куйбышева связан с именами молодых архитекторов, приехавших в город и окончивших в основном Московский архитектурный институт. Это М. Г. Мошкова, И. М. Зобина, М. А. Труфанов, Н. В. Подовинников, И. Г. Салоникиди, А. В. Годзевич, А. Г. Моргун, Г. В. Моргун, С. А. Трошин [7].

Подводя итог исследованию условий процесса формирования архитектурной школы Самары (г. Куйбышева) в 1930—1950-е гг., можно сделать следующие **выводы**.

1. Формированию архитектуры и градостроительства 1930-х гг. предшествовал этап развития архитектуры и градостроительства Самары в 1920—1930-е гг. В градостроительстве это разработка схемы планировочного развития Самары, разработанная столичными градостроителями В. Н. Семеновым и А. А. Галактионовым. Несмотря на эскизный характер разработки, эта схема позволила по-новому взглянуть на город Самару как на целостный объект перспективного планирования. В нем были обозначены важные моменты градостроительного развития: определено направление роста города на северо-восток; необходимость создания единой транспортной инфраструктуры; размещение селитебной территории вдоль линии водораздела; намечено положение промышленной зоны вдоль железнодорожной магистрали и, что очень важно, сформулирована идея параллельного линейного развития жилой и промышленной зон как условие взаимного бесконфликтного

существования; обозначена идея формирования рекреационной зоны вдоль Волги. Все эти стратегические идеи легли в основу генерального плана развития Куйбышева 1935—1937 гг., разработанного Архитектурно-планировочным управлением Горкомхоза Куйбышева под руководством А. Л. Каневского. Затем они преемственно транслировались в генеральный план 1949 г., разработанный под его же руководством, став стратегией развития города вплоть до начала 1960-х гг.



Рис. 4. Жилой дом офицерского состава на ул. Красноармейской в Куйбышеве. Архитектор И. Г. Салоникиди. 1949 г.

2. В рамках разработки генерального плана 1937 г. архитектором В. И. Бузиным была проделана огромная работа по визуализации и материализации заложенных в нем архитектурных идей [8]. Им были выполнены архитектурные проработки на главные градостроительные узлы будущего социалистического Куйбышева. Это архитектурные наброски Вокзальной площади как главного «вестибюля» города, Красноармейской площади, трактованной как «въездные ворота» в город, ансамбля Самарской площади как общегородского центра, набережной реки Волги как главного бульвара и зоны отдыха города, включающей в себя Верхнюю и Нижнюю набережные, Театральной площади с драмтеатром, площади Социалистического сельского хозяйства с ростральными колоннами, которые были реализованы в другом проекте оформления площади уже в 1950-е гг., и др. [9].

3. Учитывая относительно немногочисленный состав архитектурного сообщества, занимавшегося реальным проектированием в городе, а также существование нескольких проектных организаций, включая две наиболее крупные — Архитектурно-планировочное управление Горкомхоза г. Куйбышева и Крайпроект (впоследствии Облпроект) г. Куйбышева, проектирование отдельных архитектурных объектов и их комплексов велось на основе единой

градостроительной концепции — генерального плана. Большая часть ведущих архитекторов была сосредоточена именно в этих мастерских. Несмотря на то, что генеральный план города не был принят до 1949 г., архитектурно-градостроительные проработки велись постоянно и обсуждались на заседаниях горисполкома и облисполкома, а также на градостроительных советах и собраниях Куйбышевского отделения Союза советских архитекторов, что позволило осуществлять согласованное архитектурное проектирование в рамках единой градостроительной стратегии.

4. В архитектурном отношении период с середины 1920-х по начало 1930-х гг. можно определить как «конструктивистский» этап развития самарской архитектуры. Благодаря тому, что в это время в Самаре появился талантливый выпускник московского вуза (МУЖВЗ) Петр Александрович Щербачев, архитектурные решения приобрели статус архитектурных произведений и, несмотря на особенности экономической ситуации, связанной с максимальной экономией средств и рационализмом функциональных решений, стали важными архитектурными ориентирами для последующих представителей архитектурного сообщества. Это были рациональные в функциональном и конструктивном отношении здания, отличающиеся продуманной композицией объемов, хорошими пропорциями фасадов, детализировкой и, самое главное, пониманием архитектурно-стилистического контекста и идеологии архитектуры конструктивизма. Достаточно привести несколько примеров: Дом Красной армии, Дом социалистического сельского хозяйства, яхт-клуб на набережной Волги, жилые здания на улицах Некрасовской, Л. Толстого и Красноармейской.

На завершающем этапе конструктивистского периода в Самаре появился молодой архитектор из Одессы Леонид Афиногенович Волков, который поддерживал определившийся вектор конструктивизма, построив несколько архитектурных шедевров — Клуб ОГПУ им. Дзержинского и жилой дом на ул. Разина (в соавторстве с Н. Г. Телицыным), здание УВД на ул. Куйбышева (в соавторстве с Н. Г. Телицыным). Общую картину дополняют проекты В. К. Сухова — Дом промышленности — и А. И. Полева — Дом специалистов на ул. Ленинградской.

Серьезный вклад в архитектуру конструктивистского периода Самары сделали столичные архитекторы. Прежде всего это фабрика-кухня завода им. Масленникова Екатерины Николаевны Максимовой в форме серпа и молота, с большими витражами, сгруппированными в горизонтальные ленты, и рациональной функционально-технологической структурой. Далее следуют жилые корпуса на ул. Первомайской архитектора Г. Я. Вольфензона — автора первого дома-коммуны в Москве. Строчная застройка секционными зданиями с угловыми окнами представляет собой образец застройки периода конструктивизма. И, наконец, Дом связи на ул. Красноармейской архитектора Е. С. Сорокиной, который, несмотря на неполную реализацию, стал важным архитектурно-градостроительным акцентом Самары. Постройки этого периода характеризуются активной объемно-пространственной композицией, рационализмом планировочных решений, отсутствием декора в оформлении фасадов, имитацией ленточного остекления и угловыми оконными проемами, отсутствием развитых карнизов.

5. К середине 1930-х гг. архитектурное сообщество было организовано в проектные коллективы, что способствовало формированию единого творческого метода и пониманию общих задач, поставленных перед архитекторами государством. Главный ориентир в профессиональной деятельности был обозначен как строительство социалистического города Куйбышева. Консолидации местных архитекторов способствовала организация в 1935 г. Куйбышевского отделения Союза советских архитекторов СССР. Ее возглавили наиболее авторитетные на тот момент архитекторы — М. А. Пылев (председатель), П. А. Щербачев (зам. председателя) и Л. А. Волков (ответственный секретарь). Работа в общих проектных организациях, наличие местной организации Союза архитекторов, участие в Первом Всесоюзном съезде архитекторов, наличие общего профессионального печатного органа — журнала «Архитектура СССР», работы столичных архитекторов четко определили цели, задачи, способы их решения, стилистические приемы нового этапа архитектуры Куйбышева — постконструктивизма. В градостроительном отношении это был укрупненный жилой квартал как основа планировочных решений новых и реконструируемых районов, в объемно-пространственном аспекте это был возврат к симметричным архитектурным композициям, с акцентированием угловых частей зданий и организацией зеленых курдонеров, в стилистическом отношении — обращение к освоению классического наследия: членение плоскости стены на ярусы карнизами, ритмическая организация стены вертикальными колоннами и пилястрами, детализовка зданий: обрамление оконных проемов наличниками, применение карнизов, сандриков, перспективных ниш, декоративных кронштейнов, рустовка стены. Однако в качестве особенностей архитектурных решений этого архитектурного этапа можно отметить применение в ряде случаев активных композиционных решений и упрощенную трактовку элементов классического наследия [10].

6. На развитие архитектурной школы Самары (Куйбышева) влияли работы столичных архитекторов, строивших в городе. Важной точкой отсчета в смене стилистической направленности самарской (куйбышевской) архитектуры в середине 1930-х гг. стал конкурс на здание Дома культуры им. В. В. Куйбышева на центральной площади города. Сначала был выполнен проект В. А. Щуко и В. Г. Гельфрейха в классическом стиле. Десятиколонный портик коринфского ордера с треугольным фронтоном оформлял симметричный фасад здания. Несмотря на то, что проект не был принят к исполнению, для местных архитекторов обозначился архитектурный ориентир — классика. На следующей стадии объявлен конкурс, в котором приняли участие ведущие архитекторы города А. Л. Каневский, П. А. Щербачев, Л. А. Волков и Н. Д. Каценеленбоген (при участии Н. Г. Телицына). Все проекты были выполнены в классической стилистике и, по сути, представляли разные вариации одной темы — симметричного здания с главным портиком в центре здания и боковыми корпусами. Выбор пал на проект Д. Н. Каценеленбогена, по всей видимости, не случайно. В комиссии Наркомпроса экспертом по оценке проекта был Н. А. Троцкий, видный ленинградский архитектор, а, как известно, Н. Д. Каценеленбоген имел большой проектный опыт, в том числе в Ленинграде, и был лично знаком с Троцким. После некоторой доработки проект Н. А. Троцкого и Н. Д. Каценеленбогена был принят к реализации. Дом культуры вместе с памятником

В. В. Куйбышеву образовал единую пространственную композицию. Архитектура здания получила столичный масштаб, соответствующий Куйбышеву как столице Средне-Волжского края. Центральная часть выявлена портиком из восьми спаренных коринфских колонн без энтазиса, с декоративными скульптурными композициями на уровне аттикового этажа. Фланги здания организовали пространство площади. Цокольный этаж рустован, верхние два этажа оформлены плоскими пилястрами, между которыми размещены портики. В отделке здания применена высококачественная каменная штукатурка серого цвета.

7. Дальнейший период развития самарской архитектуры был связан с работами местных архитекторов и инженеров. Их мастерство проявилось как в разработке индивидуальных проектов, так и в творческом применении типовых проектов жилых и общественных зданий. Постройки объединяло то, что все они были запроектированы в едином стиле постконструктивистской архитектуры. В качестве примеров приведем несколько зданий: индивидуальная школа на 800 учащихся на ул. Клинической, 86 (архитекторы Д. С. Бойченко и Б. А. Носин, 1935); жилые дома КЗЗЧ на ул. Победы (архитекторы А. Л. Каневский, Л. А. Волков, 1935); жилой дом ОГПУ на ул. Ст. Разина (арх. Л. А. Волков, 1932); жилой дом офицерского состава на ул. Чапаевской (арх. П. А. Щербачев, 1935); жилой дом в Студенческом переулке (архитекторы А. И. Матвеев, П. А. Щербачев, 1937); жилой дом Восходнефти на ул. Ярмарочной (арх. А. И. Полев, 1939) и др.

Заключение

В заключение следует отметить, что архитектурная школа Самары представляет собой феномен, развивавшийся с середины XIX в. по настоящее время. Одним из наиболее ярких и интересных этапов ее существования был период с 1930-х по 1950-е гг. Он находится между архитектурой конструктивизма и советским модернизмом 1960—1970-х гг., представляя собой синтез творческих манер практикующих архитекторов, метода социалистического реализма, результатов деятельности строительного института с коллективом педагогов и выпускников, проектов и построек местных и столичных архитекторов. Самарская архитектурная школа 1930—1950-х гг. представляет собой уникальное явление, требующее дальнейшего изучения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Синельник А. К., Самогоров В. А. Архитектура и градостроительство Самары 1920-х — начала 1940-х годов. Самара: Самарский гос архит.-строит. ун-т, 2010. 480 с.
2. Самогоров В. А., Иванов М. О. Архитектура Александра и Петра Щербачевых в Самаре. Книга II. Архитектор Петр Щербачев. Самара : Самарский гос архит.-строит. ун-т, 2014. 416 с.
3. Меерович М. Г. Союз советских архитекторов СССР. Предыстория создания и начальный период существования // Архитектон. Известия вузов. 2017 № 2 (58). http://archvuz.ru/2017_2/8/
4. Объединение самарских архитекторов // Волжская коммуна. 10—11 декабря 1934.
5. Архитектура города Куйбышева и области / под ред. Э. И. Дрейзина, И. Л. Шафрана, А. И. Матвеева, С. В. Ананченко, А. Л. Каневского, П. А. Парамонова. Куйбышев: ОГИЗ, 1947. С. 46.

6. Самогоров А. В., Самогоров В. А. Образ города Куйбышев в проектах архитекторов второй половины 1930-х годов // Вестник Волжского регионального отделения : сб. науч. тр. Вып. 18. Н. Новгород : ННГАСУ, 2015. С. 83.
7. Ефремов С. К. Новый город Куйбышев // Волжская коммуна. 1935, 30 марта.
8. Ерофеев В. Рабочая Безымянка // Волжская коммуна. 2011. № 47. С. 9.

REFERENCES

1. Sinelnik A. K., Samogorov V. A. *Arkhitektura i gradostroitel'stvo Samary 1920-kh — nachala 1940-kh godov* [Architecture and urban planning of Samara in the 1920s — early 1940s]. Samara, Samara State University of Architecture and Civil Engineering, 2010. 480 p.
2. Samogorov V. A., Ivanov M. O. *Arkhitektura Aleksandra i Petra Shcherbachevykh v Samare. Kniga II. Arkhitekt Petr Shcherbachev* [Architecture of Alexander and Peter Shcherbachev in Samara. Book II. Architect Peter Shcherbachev]. Samara, Samara State University of Architecture and Civil Engineering, 2014. 416 p.
3. Meerovich M. G. [The Union of Soviet architects of the USSR. History of creation and the initial period]. *Architecton* [Architecton], 2017, no. 2 .http://archvuz.ru/2017_2/8/
4. Association of Samara Architects. *Volzhskaya kommuna* [Volga Commune], December 10-11, 1934.
5. Dreizin E. I., Shafran I. L., Matveev A. I., Ananchenko S. V., A Kanevskii. L., Paramonov P. A. (eds.). *Arkhitektura goroda Kuibysheva i oblasti* [Architecture of the city of Kuibyshev and the region]. Kuibyshev, OGIZ Publ., 1947. 46p.
6. Samogorov A. V., Samogorov V. A. [The image of the city of Kuibyshev in the projects of architects of the second half of the 1930s]. *Vestnik Volzhskogo regional'nogo otdeleniya : sb. nauch. Tr.* [Bulletin of the Volga regional branch. Collection of scientific papers]. Vol. 18. Nizhny Novgorod, Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering, 2015. 83 p.
7. Efremov S. K. The new city of Kuibyshev. *Volzhskaya kommuna* [Volga Commune], March 30, 1935.
8. Erofeev V. Working Bezymyanka. *Volzhskaya kommuna* [Volga Commune], 2011, no. 47. P. 9.

© Самогоров В. А., 2019

Received in July 2019

Поступила в июле 2019 г.

Ссылка для цитирования: Самогоров В. А. Архитектурная школа Самары (Куйбышева) в 1930—1950-е годы // Социология города. 2019. № 3. С. 44—55.

For citation: Samogorov V. A. [Architectural school of Samara (Kuibyshev) in the 1930—1950th]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 44—55.

УДК 165.74:711.4

*А. Ю. Барковская,
М. В. Галенко,
Н. В. Воробьева,
О. В. Душко*

**ГУМАНИЗАЦИЯ
ГОРОДСКИХ
ОБЩЕСТВЕННЫХ
ПРОСТРАНСТВ
(НА ПРИМЕРЕ ПЛОЩАДИ
ПАВШИХ БОРЦОВ
В ВОЛГОГРАДЕ)**

В статье рассмотрены вопросы благоустройства в Волгограде площади Павших Борцов и парка в затрибуной части площади в контексте строительства собора Александра Невского и оптимизации транспортно-пешеходной системы. Выявляется влияние возведения культового сооружения на сложившуюся архитектурную среду, возможность использования площади рядом с храмом для проведения различных мероприятий и реализации жизненных практик жителей и гостей города. Предлагаются способы гуманизации и ревитализации площади, формирующей новое лицо города, в связи с идущим в последние годы туристическим ребрендингом.

Ключевые слова:

общественное пространство,
Сталинград,
Волгоград,
площадь Павших Борцов,
Алекسانдро-Невский храм,
гуманизация,
ревитализация,
пешеходные пространства.

*A. Yu. Barkovskaya,
M. V. Galenko,
N. V. Vorob'eva,
O. V. Dushko*

**HUMANIZATION OF URBAN
PUBLIC SPACES
(ON THE EXAMPLE
OF THE SQUARE OF FALLEN
FIGHTERS IN VOLGOGRAD)**

Введение

Современное отношение к городским общественным пространствам связано с идеей «города для людей» (Я. Гейл) [1]. Общественные пространства во многом определяют качество городской среды. Если для индустриального города это было не так важно, то в постиндустриальном городе для принятия решения жить в этом городе или нет одним из важных факторов становится комфорт городской среды. В этой связи особое значение приобретает *гуманизация* городской среды [2], под которой понимается совершенствование с приоритетным учетом потребностей жителей города — в духе уважения и заботы о них, с целью достижения физического, психологического и духовного комфорта человека в городском окружении. В свою очередь, *ревитализация* городской среды означает процесс «оживления», реорганизации городской инфраструктуры, позволяющей раскрыть новые возможности старых городских объектов. Иными словами, речь идет о преобразовании элементов городского пространства в сторону его более комфортного и интересного устройства, способного восстановить упорядоченное пространство, активизировать социальные связи. В конечном счете гуманизация городского пространства может быть понята как его *социальная ревитализация*. Креативное и безопасное общественное пространство является привлекательным не только для жителей города, но и для туристов и инвесторов, что положительно влияет на экономическую составляющую города.

В общемировой тенденции гуманизации городских общественных пространств трендом становится преобразование центральных площадей. Актуализируется процесс архитектурных изменений «сердца города» — главной городской площади, оформленной уникальными или историческими зданиями и определяющей его индивидуальный, запоминающийся образ. Главная площадь — это один из брендов города. Открытые общественные пространства позволяют городу проявить свою идентичность, они максимально раскрывают его культурный потенциал и становятся лицом города: Тайм-сквер в Нью-Йорке, Красная площадь в Москве, площадь Каталонии в Барселоне и др.

Живая, активная центральная площадь — это отражение успешного, динамично развивающегося города. Безжизненные центральные площади,

The article shows the improvement of the Square of Fallen Fighters and the park in the tribune part of the square in Volgograd in the context of the construction of the Alexander Nevsky Cathedral and the optimization of the transport and pedestrian system. The influence of the construction of a religious building on the existing architectural environment, the possibility of using the area near the temple for various events and the implementation of life practices of residents and visitors of the city are revealed. The methods of humanization and revitalization of the square forming the new face of the city are proposed in connection with the tourist rebranding that has been ongoing in recent years.

Key words:

public space,
Stalingrad,
Volgograd,
the Square of Fallen Fighters,
Alexander Nevsky Cathedral,
humanization,
revitalization,
pedestrian spaces.

Об авторах:

Барковская Анна Юрьевна —
кандидат философских наук,
доцент
кафедры философии, социологии
и психологии,
Волгоградский государственный
технический
университет (ВолГТУ).
Российская Федерация,
г. Волгоград, 400074,
ул. Академическая, 1,
anna_bark@mail.ru

Barkovskaya Anna Yur'evna —
Candidate of Philosophy,
Docent of Philosophy, Sociology
and Psychology Department,
Volgograd State
Technical University (VSTU).
1, Akademicheskaya St.,
400074, Volgograd,
Russian Federation,
anna_bark@mail.ru

большую часть времени занятые парковками автотранспорта, а именно такой и является центральная площадь Волгограда — площадь Павших Борцов — это отражение проблем города (рис. 1).

В данной статье мы рассмотрим вопросы благоустройства в Волгограде площади Павших Борцов в контексте принципов гуманизации городского пространства.

Сталинград — Волгоград создавался как промышленный центр и был призван олицетворять идеалы социализма, но в 1990-х гг. эта задача перестала быть актуальной, промышленные предприятия стали закрываться, а активная часть населения уезжать. Волгоград был вынужден перепрофилироваться из промышленного в город историко-культурного туризма. Наряду с культурно-символическими объектами, выражающими локальную идентичность, возросло значение городских общественных пространств, которые определяют имидж города и выступают в качестве ресурса брендинга территории.

Деградация городской инфраструктуры, неэффективность муниципального управления, «социальное сиротство» горожан — все это, по мнению Клуба экспертов Нижнего Поволжья¹, превратило Волгоград в неблагоприятный для жизни город [3]. Опубликованный в 2014 г. департаментом социологии Финансового университета при Правительстве РФ рейтинг качества жизни в крупных российских городах также подтверждает выводы экспертов. Согласно этому рейтингу (исследование проводилось в 37 городах с населением более 500 тыс. человек), Волгоград возглавил список самых депрессивных городов страны [4]. Город-герой с миллионным населением оказался на первом месте по числу негативных показателей: состояние системы здравоохранения и уровень безопасности населения, работа образовательных учреждений, материальное благополучие жителей, работа служб ЖКХ, степень благоустройства, состояние дорог, баланс миграции населения.

Кроме общего неблагоприятного фона, на территории центрального ядра города, средоточием которого выступает площадь Павших Борцов, сло-

¹ Клуб экспертов Нижнего Поволжья — это неформальное сообщество политологов, журналистов, экономистов, социологов, специалистов в других отраслях, проживающих в Волгоградской, Астраханской областях и Республике Калмыкии.

Галенко Майя Владимировна —
кандидат социологических наук,
доцент кафедры философии,
социологии и психологии,
Волгоградский государственный
технический университет
(ВолГТУ).

Российская Федерация,
г. Волгоград, 400074,
ул. Академическая, 1,
mayagalenko@mail.ru

Galenko Maiya Vladimirovna —
Candidate of Sociology,
Docent of Philosophy, Sociology
and Psychology Department,
Volgograd State Technical University
(VSTU).

1, Academicheskaya St.,
400074, Volgograd,
Russian Federation,
mayagalenko@mail.ru

Воробьева

Наталья Владимировна —
магистрант,
кафедра урбанистики
и теории архитектуры,
Волгоградский государственный
технический университет
(ВолГТУ).

Российская Федерация,
г. Волгоград, 400074,
ул. Академическая, 1

Vorob'eva Natal'ya Vladimirovna —
Master's Degree student,
the Urban Development
and Theory of Architecture Department,
Volgograd State Technical University
(VSTU).

1, Academicheskaya St.,
400074, Volgograd,
Russian Federation

Душко Олег Викторович —
канд. техн. наук, доцент,
Волгоградский государственный
технический университет
(ВолГТУ).

Российская Федерация, 400074,
г. Волгоград, ул. Академическая, 1,
ovd28@mail.ru

Dushko Oleg Viktorovich —
Candidate of Engineering Sciences,
Docent,
Volgograd State Technical University
(VSTU).

1, Akademicheskaya St.,
Volgograd, 400074,
Russian Federation,
ovd28@mail.ru

жила транспортная проблемная ситуация. В Волгограде, как и во многих крупных городах с растущим «дневным» населением центра, увеличивается неупорядоченное переплетение различных по режиму движения потребительских, транзитных, рекреационных пешеходных потоков. Имеет место неудобство пешеходных связей и организации дорожно-транспортной сети, которые не позволяют в полной мере обеспечить необходимый уровень комфорта и безопасности потребителям. При нехватке пешеходных пространств существуют неблагоустроенные рекреационные зоны на пограничных с площадью территориях, в первую очередь это парк в затрибунной части площади. Строительство Александро-Невского храма на территории этого парка меняет акценты в сложившейся в послевоенные годы архитектурной композиции ансамбля центральной части города, что требует пересмотра существующей транспортно-пешеходной системы и реконструкции самой площади. Такое положение дел стимулирует поиски средств и форм пространственной дифференциации среды, которые позволили бы радикально интенсифицировать ее использование при максимально бережном отношении к сложившейся архитектурной традиции и планировочной структуре.

Тематически площадь Павших Борцов посвящена событиям Гражданской войны и Сталинградской битвы. Визуально она делится на две зоны — открытую, где проводятся городские мероприятия, а в обычное время оборудована стоянка автотранспорта, и закрытую — тенистый сквер, обрамляющий братские могилы павших героев Царицына и Сталинграда, переходящий в Аллею Героев, которая спускается к Центральной набережной (рис. 2). Единый архитектурный ансамбль площади, в плане имеющей Т-образную форму, 274 м в длину и 90 м в ширину, имеет симметричную композицию (рис. 3).

После ВОВ возникла идеологическая потребность разработки концепции города-ансамбля как памятника победы. Сталинград должен был стать идеальным городом-монументом, отражением парадно-триумфального устроения послевоенного времени, поэтому застраивался он со столичным масштабом. Над архитектурным ансамблем главной городской площади, выполненном в стиле сталинского неоклассицизма, трудились в 1952—1964 гг. лучшие на тот момент специалисты — архитекторы

В. Н. Симбирцев, Е. И. Левитан, Б. Г. Гольдман. Архитектура зданий на площади решена ими на основе единого приема: на высокую, в три этажа, рустованную стену была поднята венчающая часть зданий с ритмичным рядом пилястр коринфского ордера, что придает ансамблю площади строгую выразительность и мемориальный характер, а обилие и разнообразие архитектурных деталей, элементов декора создает насыщенный эмоциональный фон в восприятии.

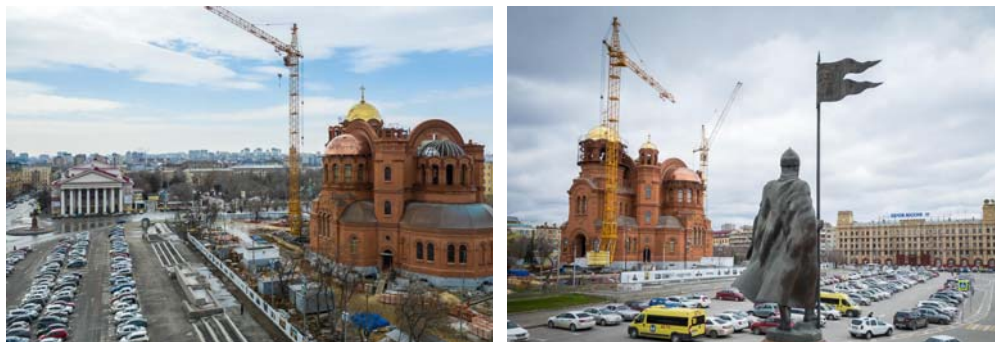


Рис. 1. Площадь Павших Борцов. Вид на собор Александра Невского (источник: <http://volfoto.ru/>)

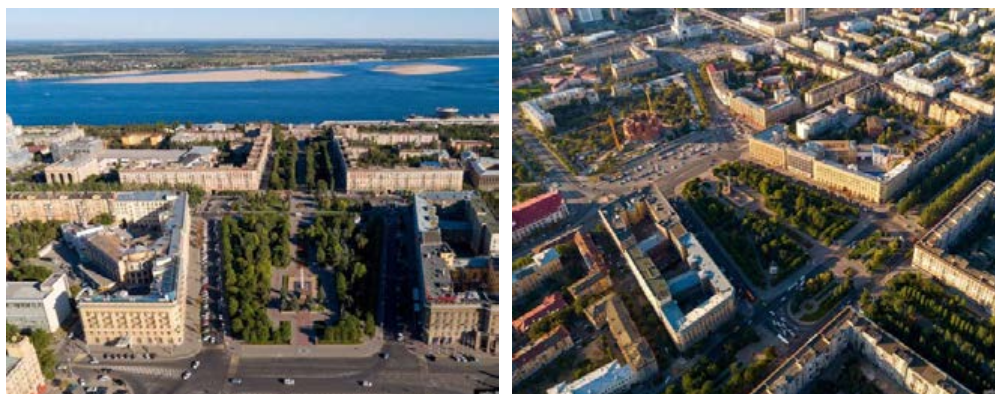


Рис. 2. Вид на площадь Павших борцов (источник: <https://www.vsyako.net/archives/776099>)



- 1 - Новый экспериментальный театр. (НЭТ). 1952 г.
- 2-Гостиница «Волгоград». 1956 г.
- 3-Волгоградский государственный медицинский университет. (ВолГМУ). 1951 г.
- 4- Здание Администрации Центрального района (Волгоградэнерго). 1957 г.
- 5-Центральный универмаг (ЦУМ). 1964 г.
- 6-Гостиница «Интурист». 1957 г.
- 7-Главпочтамт. 1955 г.
- 8-Александрo-Невский Собор.

Рис. 3. Ситуационный план площади Павших Борцов в границах улиц Володарского, Гоголя, Мира, проспекта им. В. И. Ленина

Площадь Павших Борцов сформировалась на основе Александровской площади в Царицыне, на которой в 1901—1918 гг. был возведен собор в честь святого благоверного князя Александра Невского в память о спасении в железнодорожной катастрофе 1888 г. семьи предпоследнего русского императора Александра III. Для малоэтажного Царицына это было огромное сооружение — 51 м в длину, 42 м в ширину, с самыми высокими в Поволжье куполами. В период послереволюционного атеизма властями города, который с 1925 г. носил имя Сталинград, здание собора в 1929 г. было закрыто (всего в 1929 г. по стране было закрыто 1119 церквей): ценная церковная утварь изъята, кресты демонтированы, на их место водружены красные флаги, сняты колокола, здание передано под музей ОКРздрава, позже оно стало использоваться как гараж. В итоге было принято решение убрать из центра города храм, являвшийся архитектурной доминантой и символом старого мира, и 21 марта 1932 г. собор был взорван. Прилежавший к нему Гоголевский сад был расширен и реконструирован, были разбиты клумбы, посажены деревья, установлены скамейки.

В затрибунной части планировалось построить монументальное здание дома советов, которое бы завершило композицию площади. Здание высотой в 140 м в духе московских высоток, спроектированное в 1952 г. архитекторами Л. В. Рудневым (автор здания МГУ на Ленинских горах в Москве) и В. О. Мунцем, должно было располагаться точно по оси эспланады, ведущей от Волги. Проект не был реализован, так как проекты строительства города после смерти Сталина стали резко упрощаться или сворачиваться, но от строительства дома советов не отказывались в течение последующих нескольких десятков лет. В 1970-х годах волгоградскими архитекторами Ю. Коссовичем, В. Масляевым и другими был разработан новый проект в стиле советского функционализма, однако и он воплощен не был. Зарезервированная под строительство территория сквера неуклонно приходила в упадок.

В феврале 2016 г. на месте несбывшегося дома советов началось строительство храма — копии дореволюционного собора, который, наконец, завершит перспективу от набережной до Аллеи Героев и станет высотной доминантой центра города (рис. 4). За строительство храма на общественных слушаниях проголосовали 433 человека, 331 высказались против, еще 80 воздержались [5].

Строительство ведется по проекту, получившему первую премию Всероссийского конкурса на застройку центральной площади г. Волгограда, выполненному коллективом под руководством Ю. П. Калиниченко, главный архитектор проекта Е. Б. Ломакин. Его окончание предполагается в 2021 г., к 800-летию Александра Невского.

Группой социологов Волгоградского государственного университета под руководством С. Б. Токаревой было проведено социологическое исследование «Религиозная ситуация в Волгоградской области». Исследование представляло: 1) опрос населения от 18 лет и старше в каждом из восьми региональных округов Волгоградской области (800 человек), в каждом из восьми районов Волгограда (800 человек) и г. Волжского (240 человек), всего 1840 человек; 2) опрос экспертов, в качестве которых выступили государственные муниципальные служащие (62 человека), журналисты (8 человек), ученые (20 человек), представители религиозных объединений (30 человек),

всего 120 человек. В Волгоградской области «истинно религиозных» респондентов оказалось значительно меньше (2,1 %) по отношению к заявившим себя «верующими» (76,2 %). В Волгограде и Волжском соответственно 62 % заявили себя верующими и только 4,2 % — «истинно религиозными». Для большей части респондентов, определивших себя как верующие (76,2 и 62 %), религия — это культурная традиция, через которую осознается связь с прошлым, с предками [6, с. 142]. Таким образом, нельзя сказать, что строительство собора воспринимается жителями Волгоградской области и города насаждением православия, скорее отправной точкой для возрождения духовности, тем, что, примиряет и объединяет людей общими ценностями, демонстрирует преемственность поколений.



Рис. 4. Вид на строящийся собор Александра Невского со стороны Аллеи Героев

Архитекторы высказывали опасения, что огромный русско-византийский краснокирпичный собор высотой около 60 м не впишется в сегодняшний архитектурный облик города, звучали и мнения, что ставить его почти в 300 м от исторического места означает нарушить не только историческую правду, но и систему высотных доминант Царицына. Наличие в центре города масштабного собора может быть сопряжено и с рядом трудностей для жителей, так как храм предполагает проведение служб, колокольный звон, крестные ходы и т. п. Конфликт проведения культурно-массовых мероприятий города и функционирования соборной площади неизбежен, но не неразрешим. Вероятнее всего, произойдет перепрофилирование площади, вопрос заключается в том, какую функцию она будет нести?

До настоящего времени на площади проводились массовые городские мероприятия — празднование Нового года с ледовым городком и зимними аттракционами, Масленицы, проведение парада в честь Дня Победы, Дня

России, митингов, демонстраций, концертов. Однако после того как на главной площади города начали возводить собор Александра Невского, многие заявили (дискуссия широко развернулась как в профессиональном сообществе, так и в социальных сетях), что концерты и фестивали с салютом там будет проводить неуместно. В связи с этим было принято решение перенести проведение всех общегородских мероприятий на нижнюю террасу Центральной набережной, находящуюся в текущий момент в состоянии масштабной реконструкции, реализуемой впервые с момента ее строительства в 1952 г. Здесь появятся новые прогулочные зоны, 18 км прогулочных аллей и восемь фонтанов, парки, спортивные площадки, амфитеатр, к которому построят два надземных спуска. Если площадка у подножия знаменитой 100-ступенчатой лестницы, с которой, как в своеобразном Колизее, очень удобно наблюдать зрелищные мероприятия, станет активно использоваться, то встает вопрос о том, как преобразовать огромную имперскую советскую площадь, которая создавалась как площадь Победы для проведения массовых парадов, и как не дать ей стать узко церковной? К тому же, по мнению К. Зитте, «у людей появилась своего рода нервная болезнь «боязнь площадей», тех больших и пустых пространств, где человек «испытывает определенную робость, недомогание», следовательно, современному горожанину в будничном формате некомфортно находиться на такой площади, и он стремится поскорее ее покинуть [7, с. 93].

Волгоградцы, не дожидаясь окончания строительства храма Александра Невского, выступают с инициативой сделать площадь Павших Борцов пешеходной. Проектная команда активистов предложила сузить проезжую часть и уступить ее людям без автомобилей. Совершенно запрещать проезд транспорта или убирать парковку не предлагается, на первых порах, по их мнению, хватит и пары банок с краской для новой разметки [8]. Над проектом удобной для пешеходов площади работают транспортные проектировщики из Санкт-Петербурга и Лейпцига, которые оптимизируют схему движения без сокращения интенсивности транспорта. В планах разметить парковку под площадью, но это потребует порядка 200 млн руб., вопрос о финансировании пока не решен. В настоящее время проводится интернет-опрос посетителей сайта, на котором озвучено предложение активистов сделать площадь Павших Борцов пешеходной (табл.).

Результаты интернет-опроса по предложению активистов сделать площадь Павших Борцов пешеходной

Вопрос интернет-опроса	% от общего количества участников опроса (307 человек)
1. Да. Площадь превратилась в парковку, а переходить ее очень опасно	48
2. Сужение дороги приведет к пробкам, а пешеходам надо внимательнее смотреть по сторонам	11
3. Что мешает отдыхать на Аллее Героев?	13
4. Надо вообще запретить движение на площади Павших Борцов и сделать ее местом отдыха	24
5. Все равно, я там не бываю	2

Инициатива расширить безопасное пространство на площади за счет сужения проезжей части уже частично реализована: ширина проезжей части сократилась с шести полос до трех, хотя новая разметка еще требует корректировки (рис. 5).



Рис. 5. Схема оптимизации транспортно-пешеходной сети на площади Павших Борцов

Это аварийно опасный участок, поэтому следует организовать пешеходные переходы с островками безопасности, а для поворота налево предусмотреть отдельную полосу. Переходы нужны и на площади у здания театра. Следует убрать аварийно опасный участок и на пересечении ул. Гоголя и ул. Мира и отнести поворот на ул. Гоголя ближе к Главпочтамту. Освободив неиспользуемое пространство проезжей части на площади Павших Борцов, можно разместить велополосы, и велосипедистам не нужно будет ездить в одном трафике с моторизованным транспортом. Кроме этого, предлагается снизить скорость до 30 км/ч, что не навредит пропускной способности, но сделает движение более плавным и предсказуемым.

Бывший главный архитектор Волгограда Е. Н. Прохорова предложила концепцию так называемого пешеходного квадрата (рис. 6): площадь Павших Борцов — Аллея Героев — набережная — пойма реки Царицы — ДЮЦ — улица Мира [9]. Предполагается, что площадь Павших Борцов может стать пешеходной, а Аллея Героев будет дорогой к собору Александра Невского (рис. 6).

От Аллеи Героев по набережной пешеходный маршрут пройдет к пойме реки Царицы (реконструированной в 2017 г. в связи со строительством интерактивного музея «Россия — моя история»), по ней до ДЮЦа, и оттуда выйдет на ул. Мира, которая снова приведет на площадь к храму. На ул. Мира возле НЭТа и Института искусств обсуждаются планы сделать площадь Искусств. Все движение переместится на проспект им. В. И. Ленина и рокадную дорогу вдоль Волги. Автомобили уступят дорогу артистам, художникам, музыкантам, которые смогут устраивать тут выставки, концерты и фестивали. Впишется в эту культурную пешеходную концепцию и Комсомольский сад, который уже благоустроен, и историческое здание Первой Царицынской пожарной части, в котором начаты работы по реставрации и приспособлению трех с половиной тысяч квадратных метров под музейную экспозицию.

В пожарной каланче уже есть уникальная смотровая площадка, бывшая дозорная, которая откроет для жителей и туристов прекрасный вид на собор Александра Невского и парк, который появится в ближайшие годы, его рабочее название — парк Героев (рис. 7).

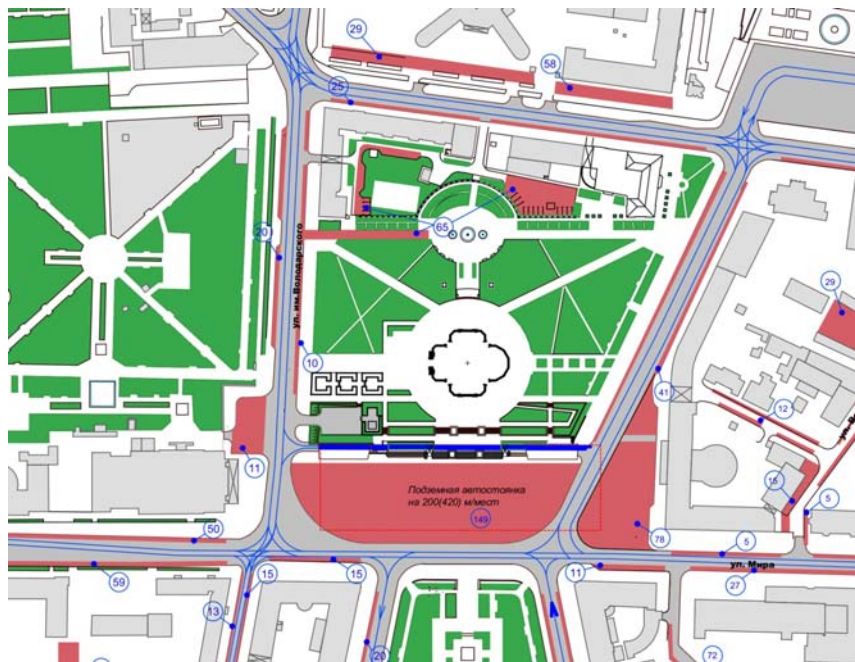


Рис. 6. Схема концепции пешеходного квадрата (источник:

<https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=584087&page=86>)

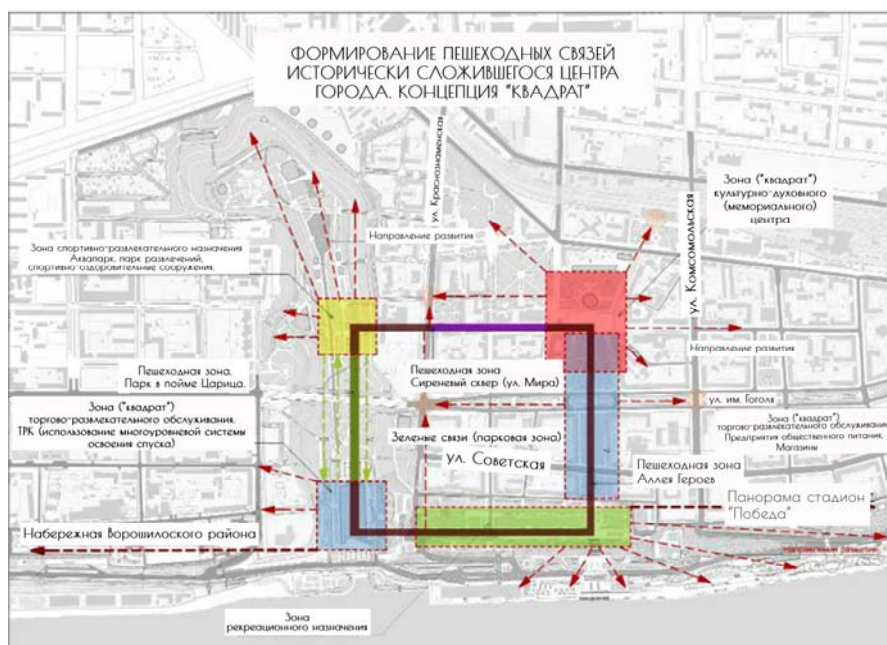


Рис. 7. План будущего парка Героев

Этот парк входит в туристический кластер «Территория Победы» — масштабный федеральный проект, стартовавший в 2017 г., направленный на создание единого пространства по военной истории XX в. Он охватил всю страну, объединив региональные и муниципальные, частные музеи, связанные с темой Великой Отечественной войны. Проекта парка пока нет, есть лишь концепции, предполагающие обязательное благоустройство территории: высадку новых зеленых насаждений, установку лавочек и урн, поливочных систем и санитарных зон (рис. 8). Помимо этого, здесь планируют установить интерактивные и стационарные объекты туристической навигации. На информационных щитах будет описание героического прошлого Волгограда с указанием героев Волгограда — Сталинграда — Царицына.

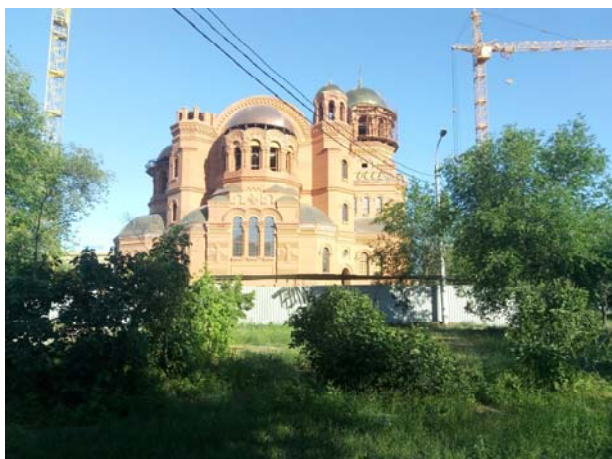
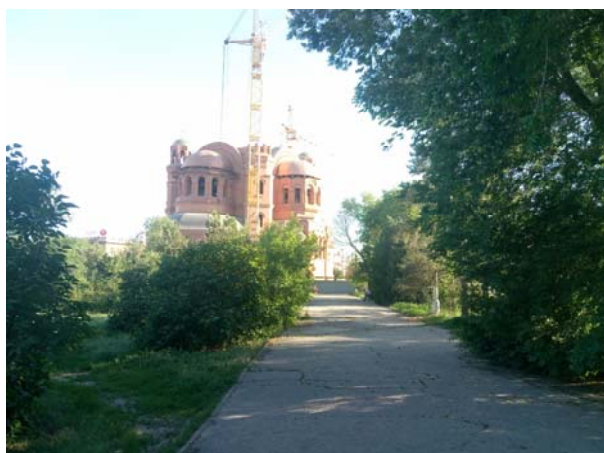


Рис. 8. Вид на строящийся собор Александра Невского со стороны парка Героев

Чтобы сделать пространство успешным и привлекательным в глазах пользователей, недостаточно оптимизировать транспортно-пешеходную сеть. Социальная ревитализация центра города предполагает создание перетекающих общественных пространств, связывающих окружение, уменьшающих фрагментацию, стирающих грань между естественным и искусственным, природным и рукотворным. Средствами преобразования площади-плаца мо-

гут быть использование различного по форме, рисунку, фактуре мощения, внедрение элементов заполнения пространства масштабными и малыми архитектурными формами (фонтанами, скульптурами), создание тени с помощью различных конструкций (шатров, пергол), устройство ограждения и функционального разделения на различные зоны (кафе, пассивного и активного отдыха) с помощью средств ландшафтного дизайна. Большое значение имеет и то, на чем люди сидят, и это не только лавочки. Например, во многих городах Европы в публичных местах расставляют стулья, которые люди могут передвигать так, как им удобно (рис. 9).



Рис. 9. Визуализация функционального зонирования

Городские площади интерпретируются в терминах теории городского пространства Г. Зиммеля как «символические точки», наполненные определенными социальными смыслами и выполняющие функции превращения «пустого» пространства в осмысленное [10]. С целью повысить социальную эффективность площади Павших Борцов мероприятия гуманизации и социальной ревитализации должны предусматривать проектирование деятельностных пространств различного тематического направления (транзитные, прогулочные, рекреационные, контактные), формирующих типы поведения людей [11, с. 29]. В конечном счете данные мероприятия должны развиваться в русле современного подхода к планированию, организации и управлению общественными пространствами, направленного на повышение эмоциональной привязанности людей к территории и развитие у них чувства общности — *плейсмейкинг* [12, 13]. Placemaking (от английского place — «место», make — «делать») — создание места, это концепция и разносторонний подход к обустройству публичных пространств, облагораживанию и снабжению их достопримечательностями и брендами, а также подход к управлению, дизайну и смене имиджа этих мест. Концепция подразумевает, что общественные пространства города принадлежат его жителям — если не юридически, то по крайней мере психологически. Это предполагает совместную деятельность местных жителей и заинтересованных сообществ, в результате которой создаются места и пространства, ориентированные на социальное взаимодействие. Это означает, что у людей есть свобода делать то, что хочется, например есть свобода прогуляться пешком или на велосипеде, посидеть на лавочке, пообщаться, что-то поесть или просто отдохнуть.

Заключение

Однако нельзя не отметить проблему недостаточной активной вовлеченности общественности в принятие решений и продуманных механизмов ее участия, недостаточную информированность горожан, отсутствие прозрачности в действиях властей, в результате чего могут создаваться общественные пространства, не учитывающие реальные интересы горожан. Качественные и привлекательные пространства — это в первую очередь места встреч и генераторы социального взаимодействия. Необходимо сделать упор на коммуникативную составляющую, вовлекающую людей в активную социальную среду, что помогает создавать более устойчивые и здоровые города, образуя тесную взаимосвязь между определенной территорией и общественной жизнью людей.

Изменение облика площади Павших Борцов с учетом принципов гуманизации городской среды позволит сохранить связь поколений, нескольких исторических периодов и отразить накопленные культурные смыслы для жителей и гостей города.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Гейл Я. Города для людей. М., 2012. 276 с.
2. Краснобаев И. В., Федорович А. В. Современные тенденции гуманизации общественных пространств городов // Известия КГАСУ. 2016. № 4(38). С. 167—176.

3. Серенко А. Неблагоприятный Волгоград. Город-герой стал депрессивным пятном на карте России // Независимая газета. 06.08.2015. URL: <https://www.politrus.ru/o-проекте-politrus/>
4. Департамент социологии Финансового университета: Рейтинг качества жизни в крупных городах России в 2014 году. URL: <http://gtmarket.ru/news/2014/11/18/6977>
5. В Волгограде 433 человека проголосовали за строительство собора Александра Невского. URL: <http://bloknot-volgograd.ru/news/v-volgograd-433-cheloveka-progolosovali-za-stroit-658472>
6. Барышникова И. В., Беликова Е. О., Нестерова А. Г. Религиозная ситуация в Волгоградской области // Вестник ВолГУ. Серия 9. 2008. Вып. 7. С. 139—144.
7. Зитте К. Художественные основы градостроительства / К. Зитте, пер. с нем. Я. А. Крастиныша. М. : Стройиздат, 1993.
8. Соколова Е. «Для начала хватит и двух банок краски»: в Лейпциге готовят проект пешеходной площади Павших борцов. URL: https://v1.ru/text/transport/65976321/?from=a_recommendation
9. Симохина Е. Собор Александра Невского достроят к 2021 году, и весь центр Волгограда станет пешеходным. URL: <https://www.kem.kp.ru/daily/26603/3619374/>
10. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь // Логос. 2002. № 3. С. 23—34
11. Назарова М. П., Етеревская И. Н., Янин К. Д. Реновация городских общественных пространств с учетом их социокультурного потенциала // Социология города. 2017. № 3. С. 22—31.
12. Захарова Е. Е. Общественные пространства как факторы социокультурного развития локальных территорий // Вестник культуры и искусств. 2017. № 2(50). С. 122—127.
13. Злотникова Т. С., Макарова А. Д. Placemaking: от глобального движения к локальному опыту // Ярославский педагогический вестник. 2018. № 1. С. 244—248.

REFERENCES

1. Gehl J. *Cities for people*. Washington, 2010. (Rus. Ed.: Gehl J. *Goroda dlya lyudei*. Moscow, 2012. 276 p.).
2. Krasnobaev I. V., Fedorovich A. V. [Contemporary trends in humanization of public places in cities]. *Izvestiya KGASU* [News of the KSACU], 2016, no. 4, pp. 167—176.
3. Serenko A. [Unfavorable Volgograd. Hero City has become a depressive spot on the map of Russia]. *Nezavisimaya gazeta*. [Independent newspaper]. 06.08.2015. URL: <https://www.politrus.ru/o-проекте-politrus/>
4. *Departament sotsiologii Finansovogo universiteta: Reiting kachestva zhizni v krupnykh gorodakh Rossii v 2014 godu* [The Department of Sociology, Financial University: Quality of Life Rating in Large Cities of Russia in 2014]. URL: <http://gtmarket.ru/news/2014/11/18/6977>
5. *V Volgograd 433 cheloveka progolosovali za stroitel'stvo sobora Aleksandra Nevskogo* [In Volgograd, 433 people voted for the construction of the Alexander Nevsky Cathedral]. URL: <http://bloknot-volgograd.ru/news/v-volgograd-433-cheloveka-progolosovali-za-stroit-658472>
6. Baryshnikova I. V., Belikova E. O., Nesterova A. G. [Religious situation in the Volgograd region]. *Vestnik VolGU* [Science Journal of Volgograd State University. Young Scientists' Research], 2008, iss. 7, pp. 139—144.
7. Sitte C. *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Verlag von Carl Graeser, Wien, 1989. (Rus. Ed.: Zitte K. *Khudozhestvennyye osnovy gradostroitel'stva*)
8. Sokolova E. «Dlya nachala khvatit i dvukh banok kraski»: v Leipsige gotovyat proekt peshekhodnoi ploshchadi Pavshikh bortsov [“For starters, two cans of paint are enough”: in Leipzig, a draft of the pedestrian Square of the Fallen Fighters is being prepared]. URL: https://v1.ru/text/transport/65976321/?from=a_recommendation

9. Simokhina E. *Sobor Aleksandra Nevskogo dostroyat k 2021 godu, i ves' tsentr Volgograda stanet peshekhodnym* [Alexander Nevsky Cathedral will be completed by 2021, and the entire center of Volgograd will become a pedestrian]. URL: <https://www.kem.kp.ru/daily/26603/3619374/>

10. Zimmel G. [Big cities and spiritual life]. *Logos* [Logos], 2002, no. 3. P. 23—34.

11. Nazarova M. P., Eterevskaya I. N., Yanin K. D. [Renovation of urban public spaces taking into account their social and cultural potential]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2017, no. 3, pp. 22—31.

12. Zakharova E. [Public spaces as factors of socio-cultural development of local territories]. [Culture and Arts Herald"], 2017, no. 2 (50), pp. 122—127.

13. Zlotnikova T. S., Makarova A. D. [Placemaking: from Global Movement to Local Experience]. *Yaroslavskii pedagogicheskii vestnik* [Yaroslavl Pedagogical Bulletin], 2018, no. 1, pp. 244—248.

© Барковская А. Ю., Галенко М. В., Ворбьева Н. В., Душко О. В., 2019

Received in July 2019

Поступила в июле 2019 г.

Ссылка для цитирования: Гуманизация городских общественных пространств (на примере площади Павших Борцов в Волгограде) / А. Ю. Барковская, М. В. Галенко, Н. В. Ворбьева, О. В. Душко // Социология города. 2019. № 3. С. 56—69.

For citation: Barkovskaya A. Yu., Galenko M. V., Vorob'eva N. V., Dushko O. V. [Humanization of urban public spaces (on the example of the square of Fallen Fighters in Volgograd)]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 56—69.

УДК 31

Ю. А. Еременко

**«ДВА ГОРОДА,
ОДНО НАСЛЕДИЕ»:
СОВМЕСТНЫЙ СТАТУС
ВСЕМИРНОГО
КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ.
ОПЫТ ВИСМАРА
И ШТРАЛЬЗУНДА
(ГЕРМАНИЯ)**

Включение в Список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО многосоставного объекта, который располагается на двух разных территориях, не связанных между собой, не является типичной ситуацией для ЮНЕСКО. В рамках данной статьи, основанной на анализе экспертных интервью с представителями администрации Висмара и Штральзунда и данных официальных документов и печатных материалов, выпускаемых городскими администрациями, будут рассмотрены причины получения такого совместного статуса и его влияние на уровень взаимодействия между городами.

Ключевые слова:
Всемирное наследие ЮНЕСКО,
совместный статус,
исторические центры городов,
городское развитие.

I. A. Eremenko

**“TWO CITIES,
ONE HERITAGE”:
THE JOINT STATUS
OF THE WORLD CULTURAL
HERITAGE.
THE EXPERIENCE
OF WISMAR AND
STRALSUND (GERMANY)**

The inclusion in the UNESCO World Heritage List of a multicomponent object located in two different territories that are not interconnected is not a typical situation for UNESCO. This article, based on the analysis of expert

Введение

На сегодняшний день в мире существует более тысячи объектов, которые имеют статус Всемирного наследия ЮНЕСКО. Для анализа в нашем исследовании мы сосредоточимся на городах Штральзунд и Висмар, обладающих уникальным совместным статусом. Суммарно они насчитывают более трех тысяч домов и территорий вокруг них, составляющих два исторических городских центра, которые не меняли своей структуры со времен Средневековья. Построенные в XIII в., они были важными торговыми центрами Ганзейского союза в XIV—XV вв. В XVII—XVIII веках они стали административными и оборонительными форпостами Швеции на германских территориях. Штральзунд и Висмар внесли существенный вклад в развитие характерных типов зданий и строительной техники «кирпичной готики» Балтийского региона.

Как уже говорилось, эти два города имеют уникальный статус, и любой проект по строительству, реконструкции или простой покраске зданий и замене дверей регулируется большим количеством локальных нормативных актов. Например, в Штральзунде сборник таких правил называется «Старый город завтра» (“Alte Stadt für morgen”) и выходит отдельной книгой на основе параграфа закона «О государственном строительстве Мекленбург — Передняя Померания» [1]. Это, безусловно, нетривиальная ситуация, так как объект культурного наследия в данном случае не только многосоставной, но и располагается на двух разных площадках, не соединенных между собой территориально. Можно предположить, что общий статус оказывает сильное влияние на социокультурное взаимодействие между городами и улучшает его. То есть в данном случае территориальная разобщенность городов не играет существенной роли. В предлагаемой обзорно-аналитической работе мы ставим целью проанализировать совместный статус Штральзунда и Висмара в совокупности различных проявлений. Для этого нам необходимо выявить основания для создания такого объекта, определить основные объединяющие факторы и способы выражения совместного статуса.

Исследование базируется на данных полуструктурированных экспертных интервью с представителями горадминистрации, собранными в январе и феврале 2019 г. Условно категории информантов

interviews with representatives of Wismar and Stralsund administrations and data from official documents and printed materials issued by city administrations, the reasons for obtaining such a joint status and its impact on the level of interaction between cities will be considered.

Key words:
UNESCO World Heritage,
joint status,
urban historic centers,
urban development.

Об авторе:

Еременко Юлия Андреевна —
младший научный сотрудник,
Социологический институт РАН;
аспирант,
Санкт-Петербургский
государственный университет,
Российская Федерация,
199034, г. Санкт-Петербург,
Университетская набережная, 7—9,
yeremenko@eu.spb.ru

Eremenko Iuliia Andreevna —
Junior Resercher,
Sociological Institute of the
Russian Academy of Sciences,
Post Graduate student,
Saint Petersburg State University,
7—9, Universitetskaya Emb.,
Saint Petersburg, 199034,
Russian Federation,
yeremenko@eu.spb.ru

можно разделить на группы: координаторы проектов, связанных с Всемирным культурным наследием (ВКН), главы отделов туризма, представители департаментов градостроительства и сохранения памятников, пресс-служба города, главы городских архивов и музеев. Кроме того, были проанализированы официальные документы и печатные материалы, выпускаемые горадминистрацией. Также была использована статистика туристических потоков, собранная в исследовании, проводимого землей Мекленбург — Передняя Померания в 2015—2016 гг.

Исследования, посвященные объектам ВКН или процессу получения данного статуса, редко связаны с изучением влияния статуса на анализ взаимодействия между частями объектов ЮНЕСКО. В основном рассматривается контекст изучения влияния на «внешнюю» направленность статуса. Так, целый ряд исследователей занимается изучением влияния статуса Всемирного наследия на увеличение количества туристов [2—4]. Другим направлением выступают исследования статуса Всемирного наследия как позитивно окрашенного бренда [5]. В рамках исследований, которые выбрали своим фокусом «внутренние» изменения, можно выделить те, что изучают влияние статуса на уровень ощущения гордости [6, 7]. В качестве отдельного блока можно выделить исследования, посвященные изменению стейкхолдеров в связи с получением статуса [8] и то, как это влияет на привлечение добровольцев [9]. Однако данные исследования не дают представления о том, что происходит в ситуациях, когда влияние на объект Всемирного культурного наследия не только распределено между разными стейкхолдерами в рамках одного города, но и совместно используется различными органами с различными функциями и статусом на территориях разных городов. Здесь нет единого координирующего органа, объединяющего эти организации. Исследования показывают, что статус ВКН не предполагает всеобъемлющего контроля со стороны ЮНЕСКО [10, 11].

Получение статуса Всемирного наследия

В первую очередь в рамках рассматриваемых нами кейсов двух городов необходимо рассмотреть предшествующие подаче заявки на присвоение статуса Всемирного наследия обстоятельства.

В составе заявки на получение статуса в качестве основного сходства указано, что города объединяет долгая история становления средневековых городов, которые вошли в Ганзейский союз и находились под властью Швеции [12]. Города, в сравнении с Ростоком, который находится между ними, были сравнительно мало разрушены в период Второй мировой войны [13]. Самым тяжелым для городов стал период последних лет существования ГДР, когда получить финансирование было неоткуда, дома разрушались, а люди селились в пригородах в новых пятиэтажных зданиях или на территории бывшей немецкой военной базы [14]. Исторический центр опустел, и от этого его состояние не стало лучше [15].

С крушением Берлинской стены жизнь в городе изменилась, и изменилось отношение к историческому центру [16]. По словам городской администрации, для граждан стало важным показать мировой общественности, что на востоке Германии сохранились выдающиеся исторические объекты, и оба города начали искать всевозможные источники финансирования: «Для горожан было важно показать, что они не хуже, что на территории Восточной Германии тоже сохранились важные архитектурные постройки» (представитель городского музея Висмара).

Штральзунд и Висмар — не единственные представители существующих на настоящий момент Ганзейских городов. В 1987 году статус культурного наследия получил «Ганзейский город Любек» [17]. На момент подачи заявки Любек и исследуемые нами города не могли подать заявку вместе, так как относились к разным государствам (ФРГ и ГДР). Два других города, которые были важными участниками Ганзейского союза, Росток и Грайфсвальд, не сохранили свою историческую структуру. Росток был сильно разрушен во время Второй мировой войны и восстанавливался без учета исторической структуры города, а городская структура исторического центра Грайфсвальда была сильно изменена в период ГДР [18].

Реализацию проекта подачи заявки на новый статус начал Штральзунд, он подготовил первый пакет документов. Этот шаг не был непосредственно связан с идеей получения финансирования, хотя подобную ошибку делают некоторые инициаторы получения статуса [см., например, 19]: «Мы решили стать Всемирным наследием не для того чтобы получать деньги, принимать больше туристов или улучшать нашу экономику, а потому, что мы убеждены в идее международного сотрудничества, миротворчества, в том, что все культуры равны» (координатор проектов, связанных с ВКН Штральзунда).

Висмар начал готовить документы на несколько месяцев позднее. В обоих случаях подача заявки лежала на плечах постоянных сотрудников разных департаментов городской администрации. «Никакие новые сотрудники не привлекались. Мы делали все сами» (представитель департамента по городскому планированию Штральзунда).

Проинформировав о своем желании подать заявку Немецкую национальную комиссию ЮНЕСКО с офисом в Бонне, администрации обоих городов получили предложение объединить усилия. После этого, создав необходимый совместный комплект документов, они попали в предварительный список Федеративной Республики Германия. Тем самым федеральное правительство высказало свою заинтересованность в обеспечении международной защиты и признания этих городов.

По словам главы департамента Всемирного наследия и культуры и медиа Штральзунда, такая двойная номинация была связана с тем, что если бы Штральзунд получил данный статус, то Висмару в нем отказали бы: «Наши города очень похожи, и нам предложили подать заявку вместе» (координатор проектов, связанных с ВКН, Висмара); «Это подчеркивающая концепция и идея, по которой развилась концепция Всемирного наследия. По словам ЮНЕСКО, после мировых войн мы должны работать вместе в области культуры и образования. Когда мы работаем вместе, мы не сражаемся друг с другом» (координатор проектов, связанных с ВКН, Штральзунда).

На основании пункта 26 СОМ 23.7 Комитета всемирного наследия 2002 г. города получили совместный статус «Исторические центры Штральзунда и Висмара, Германия». Общая площадь включенной территории составила 168 га, буферной зоны — 448 га [20]. Следующим же пунктом назначения Комитет рекомендовал властям Германии «уделять особое внимание регулированию дизайна современных деталей и надлежащему использованию материалов и технологий при восстановлении исторических сооружений. Высота и дизайн любого нового здания или пристройки, которые считаются необходимыми в историческом центре и в его окрестностях, должны соответствовать традиционному горизонту и характеру исторического города» [20].

Города были отобраны в соответствии с двумя критериями: 1) они «способствовали развитию и распространению кирпичных строительных технологий и типов зданий, характерных особенностей Ганзейских городов в Балтийском регионе, а также развитию систем обороны в шведский период» [12]; 2) «имеют важное значение в развитии методов строительства и городской структуры, которые стали типичными для Ганзейских торговых городов» [12].

Одним из факторов, повлиявших на получение статуса, стало создание городами специального фонда, который помогает странам, нуждающимся в финансировании для сохранения своих объектов Всемирного культурного наследия или не обладающими достаточным количеством средств для проведения работ для получения данного статуса. «Мы также работаем вместе с Висмаром в рамках Фонда Всемирного наследия, который предназначен для поддержки объектов Всемирного наследия за пределами Германии: в бедных странах и странах, которые имеют некоторые проблемы с получением статуса и оформлением документов для номинации» (координатор проектов, связанных с ВКН, Штральзунда).

Фонд создали совместно городские администрации Висмара и Штральзунда, положив часть денег из городской казны на вклад. Проценты с этого вклада составляют около 25 000 евро в год. Фонд распределяет их на реализацию проектов на территориях других стран. Чаще всего это проекты, связанные с оплатой дорогостоящей работы аналитиков, архитекторов и реставраторов по созданию документов, которые необходимы для восстановления каких-то зданий или их частей. Последним проектом была реставрация органа в церкви на территории Гаваны, которую правительство Кубы собирается подать на включение в Список ВКН. «Выбор пал на этот проект, так как он не только позволяет данному объекту помочь с заявкой на получение статуса Всемирного культурного наследия, но и позволит обучающимся в консерватории студентам практиковаться в игре на органе» (представитель департамента Всемирного наследия, культуры и туризма Висмара).

Взаимодействие между городами сегодня

Немаловажным аспектом взаимодействия является туризм. Если говорить о предыдущих исследованиях, которые мы упоминали раньше в этой статье, то в этих исследованиях видно, что статус Всемирного культурного наследия оказывает большое влияние на туристические потоки. Так как два города владеют данным статусом вместе, логично предположить, что города будут тесно сотрудничать в данной области. Однако это не так.

Структура отделов туризма в этих двух городах отличается. В Штральзунде этот отдел только частично финансируется из городского бюджета, оставшаяся же часть денег должна зарабатывать самим учреждением: «Мы не являемся обычной структурой администрации. Мы должны зарабатывать сами. Только 25 % мы получаем из городского бюджета. Можно сказать, что эти деньги покрывают работу только двух наших сотрудников» (представитель отдела туризма Штральзунда). Данная система финансирования способствует тому, что этот отдел не подчиняется Департаменту по культуре, Всемирному наследию и медиа. Они проводят свою собственную информационную политику, направленную на рост продаж туров и налаживанию связей с гостиницами, ресторанами с целью извлечения прибыли [21]. В свою очередь, в Висмаре аналогичный отдел туризма является подведомственным Департаменту по Всемирному наследию, культуре и туризму и получает 50 % финансирования из городского бюджета.

Еще одним фактором разобщенности является то, что туристические департаменты не предоставляют информацию о городе-партнере. Анализ показал, что среди буклетов туристического агентства Штральзунда за последние пять лет не было ни одного упоминания города Висмара.

Помимо этого, мы можем отметить сложности в отношении логистики. Оба города относятся к земле Мекленбург — Передняя Померания (Mecklenburg — Western Pomerania (Mecklenburg — Vorpommern)), однако прямое транспортное сообщение между городами отсутствует. «Люди приезжают сюда, чтобы отдохнуть от суеты крупных городов и вкусно поесть. Они не хотят ехать отсюда в Висмар. Это далеко» (глава отдела туризма Штральзунда). С получением совместного статуса ситуация с транспортной доступностью не изменилась — прямого сообщения нет. Единственным способом добраться на общественном транспорте из Штральзунда в Висмар является поезд, который идет с пересадкой в Ростоке. Общий путь занимает около двух часов. Если говорить об автомобильном сообщении, то оно тоже идет через крупный центр этой земли — Росток. Автобусы между городами не ходят. Также туристам не предлагается совместных экскурсий: «К сожалению, мы сейчас недостаточно взаимодействуем с Висмаром, чтобы реализовывать совместные программы» (глава департамента туризма Штральзунда). Совместных образовательных программ для экскурсоводов нет. Не предполагается, что турист будет посещать в одну поездку и тот и другой город, но при этом Штральзунд и Висмар выпускают три раза в год совместный буклет о мероприятиях, которые связаны с темой культурного наследия. Данные буклеты бесплатно распространяются в обоих городах.

Как отмечают эксперты, важным аспектом является совместная стратегия по представлению двух городов в печатных и электронных материалах: «Мы попытались связать наши города благодаря теме Всемирного наследия.

Корпоративный дизайн для материалов, связанных с Всемирным наследием, у нас одинаковый. Он объединяет наш веб-сайт, наши публикации, наши брошюры. Это один из способов объединения, который мы нашли» (координатор проектов, связанных с ВКН Штральзунда).

Штральзунд совместно с Висмаром издают журнал, посвященный культурному наследию. С 2013 года выходит один выпуск в год, до этого с 2005 г. выходило два выпуска в год. При этом материалов, написанных совместно, в этом журнале нет. Висмар отправляет свои статьи в Штральзунд, в котором их печатают, добавляя свои. С 2011 года каждый номер является тематическим, например в 2018 г. он был посвящен году культуры *Europäisches Kultur Erbe* [22].

Анализ выпусков 2005—2018 гг. показал, что участие в данном журнале не является равным. 65 % материалов представлено Штральзундом и только 35 % — Висмаром. По словам нынешнего главы департамента по Всемирному наследию, культуре и туризму Висмара, это связано с двумя факторами. Во-первых, разные уровни ответственности за проекты, связанные с ВКН, в двух городах: «В 2004 году, когда Штральзунд только получил статус объекта Всемирного наследия, они наняли специалиста, который стал отвечать за все, что связано с этим статусом, в то время как у Висмара не было специалиста в этой области еще четыре года» (координатор проектов, связанных с ВКН, Висмара). Обязанности по решению вопросов, связанных с ЮНЕСКО, взял на себя глава отдела городского планирования. Позже он оставил эту позицию и возглавил специально созданный департамент. Во-вторых, разница в доступе к финансированию для создания журнала: «Журнал финансируется частично за счет рекламы, которая там размещена. В Висмаре нет таких дорогих и известных гостиниц и заведений, которые могли бы позволить себе такую рекламу» (координатор проектов, связанных с ВКН, Висмара).

Еще одна острая тема для двух немецких городов — контроль строительства и реставрации. Город, чей центр полностью включен в список Всемирного культурного наследия ЮНЕСКО, отличается от города, где только одно здание, например собор, имеет подобный статус. Как отмечалось ранее, статус накладывает большие ограничения на любое строительство и реставрацию на данной территории и вокруг нее. Но здесь также стоит учитывать, что современные нужды граждан отличаются от нужд, например, XIV—XVI веков, а здания и структура города сохранились с той поры.

При обсуждении культурного наследия ни один представитель администрации из опрошенных в обоих городах не аргументировал ценность данного статуса или его получения как ценность сохранения исторической памяти в целом или памяти о конкретных событиях, происходивших на территории города. В первую очередь администрация говорит о том, что данный статус помогает сохранности зданий. Но не на все изученные кейсы ситуация с получением статуса повлияла одинаково. Так, в Штральзунде существовали строгие правила по строительству и реставрации еще до его получения. Все ситуации по изменению вида и устройства зданий уже были прописаны в локальных нормативных документах, и для заявки не понадобилось создание с нуля таких регулирующих положений. В ситуации Висмара именно подача заявки на статус культурного наследия стала мотивацией к созданию документов, в деталях описывающих, как и что должно быть отреставрировано и построено. «Мы разработали комплекс документов, которые в деталях регу-

лируют все архитектурные изменения в центре города» (представитель департамента городского планирования Висмара). Именно за строгость данных правил и критикуют некоторые собственники городскую администрацию в обоих городах. «У нас почти не возникает конфликтов с местными жителями, но вот когда покупатели приезжают из других городов, где нет таких правил, например из Берлина, они не понимают, зачем нужно такое регулирование. И нам приходится долго им объяснять» (глава департамента по городскому планированию Висмара). «У нас есть специальный отдел, который разрешает или запрещает те или иные изменения в центре города и решает возникающие конфликты» (глава департамента по сохранению исторических памятников Штральзунда).

Что касается занятости населения, то первоначальную позицию крупных торговых центров оба города уже давно потеряли. Порт сохранился и функционирует в обоих городах. Однако занятость населения по сферам различается, например сфера услуг развита по-разному [23]. В Висмаре сейчас находится одна из самых крупных верфей в Европе, где производят круизные лайнеры. После уничтожения во время Второй мировой войны завода по производству самолетов в городе открылся завод по переработке дерева. В Штральзунде фокус направлен на речные транспортные перевозки. Фокус на сферу обслуживания становится в последние годы все больше. На территории города работают два крупных музея и открытый в 2008 г. океанариум. «К сожалению, мы не так успешны в бизнес-сфере. Наш мэр активно работает, чтобы привлечь новые компании в город» (координатор проектов, связанных с ВКН, Штральзунда). Кроме того, на территории Штральзунда находятся 37 крупных гостиниц (больше 10 спальных мест) [24].

Хотя нет никаких данных об увеличении числа туристов после получения статуса, количество ночей, которые туристы проводят в Штральзунде, увеличилось в два раза после этого. Администрация считает статус культурного наследия одним из факторов, повлиявших на это, так как до этого Висмар и Штральзунд скорее позиционировались как территории, вблизи которых расположены пляжи для летнего досуга.

Оба города чаще всего не являются финальной точкой маршрута туристов. Большинство людей заезжают в них в дождливые дни в то время, когда они отдыхают на пляжах, расположенных вблизи обоих городов. Туристы, которые посещают эти города, относятся к одному типу — пожилые пары, которые путешествуют вдвоем без детей. Данные опроса туристов в городах показали, что большая часть из них (94,5 %) из Германии, следующей идет Швейцария (1,59 %) и Дания (1,20 %), все остальные страны (Швеция, Австрия, Нидерланды и Польша) имеют менее одного процента [25]. Средний возраст туристов в обоих городах составляет 50 лет [25].

Как признаются эксперты, в городах на момент написания статьи не было инфраструктуры для посещения города с маленькими детьми. В музеях Штральзунда нет программ для детей или групповых билетов, в музее Висмара только год назад появилась должность человека, ответственного за разработку программ для детей младшего возраста и школьников.

Если говорить о возможностях на международных площадках, то оба города имеют равные права на высказывания в рамках объединения городов Германии, чей исторический центр целиком включен в перечень Всемирного

культурного наследия. Всего таких городов насчитывается восемь. Целью данного объединения является обмен идеями о решении конфликтных ситуаций, связанных со статусом и защитой культурного наследия. «Мы начали с того, что сказали, что хорошо обмениваться информацией не только с координаторами проектов, связанных с ВКН, но и с туристами, планирующими лицами, прессой, коллегами по охране памятников. У нас было две рабочие группы, которые посещали оба города по очереди, но на самом деле это прекратилось, <...> потому что требует времени. <...> Тем не менее, мы также видели, что другие практические проблемы, о которые мы хотим поговорить друг с другом, можно обсудить по телефону или электронной почте. Поэтому нам не нужно проводить собрания несколько раз в год» (координатор проектов ВКН из Штральзунда).

Висмар и Штральзунд совместно участвуют в различных рекламных туристических мероприятиях. Это обусловлено ограниченным бюджетом. День объединения Германии (Tag der Deutschen Einheit) вся страна празднует в одном особом городе, который меняется каждый год. «Мы всегда вместе делаем нашу презентацию и раздаем буклеты» (координатор проектов, связанных с ВКН, Висмара). У городов для этого был разработан специальный лозунг: «Мы позиционируем себя с первого дня получения статуса как „два города, одно наследие“ (координатор проектов ВКН Штральзунда).

Заключение

Крупных городов, построенных в XIII—XIV вв. и развивавшихся в рамках Ганзейского союза, на настоящий момент сохранилось пять. Росток был разрушен во время Второй мировой войны, Грайфсвальд в период ГДР потерял свою первоначальную средневековую структуру, а Любек получил статус еще до объединения Германии. Висмар и Штральзунд подали заявку вслед за ним, объединили свои усилия, но это не послужило основанием для налаживания тесного сотрудничества между ними. На сегодняшний день между городами очень мало связей — как по тематике Всемирного наследия, так и в области туризма как ее части. Поставленная гипотеза, согласно которой общий статус сильно повлиял на взаимодействия между двумя городами и улучшил его, не подтвердилась. Города действительно отличает схожесть по таким параметрам, как городская планировка исторического центра и архитектура. Однако взаимодействие с момента подачи заявки на получение совместного статуса хоть и расширилось, но не стало тесным.

Статус культурного наследия, как считала городская администрация, решал сразу две задачи. Он давал основания для того, чтобы подать заявку на финансирование от федерального правительства, так как по правилам ЮНЕСКО национальное правительство обязано заботиться об объектах на их территории. Кроме того, этот статус доказывал, что данная территория ничем не хуже территорий других немецких городов западной части Германии, которые представляют историческую и культурную ценность.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. GVOBl. M-V // Bundesgesetzblatt Teil I. 1994. No. 1. S. 518.
2. Buckley R. The Effects of World Heritage Listing on Tourism to Australian National Parks // Journal of Sustainable Tourism. 2004. Vol. 12. No. 1. Pp. 70—84.

3. *Tucker H., Emge A.* Managing a world heritage site: The case of Cappadocia // *Anatolia*. 2010. Vol. 21. No. 1. Pp. 41—54.
4. *Yang C. H., Lin H. L.* Is UNESCO recognition effective in fostering tourism? // *Tourism management*. 2011. Vol. 32. No. 2. Pp. 455—456. DOI: 10.1016/j.tourman.2010.03.011
5. *Timothy D. J.* Cultural heritage and tourism: An introduction. Vol. 4. 2011.
6. *Evans G.* Living in a World heritage City: stakeholders in the dialectic of the universal and particular // *International Journal of Heritage Studies*. 2002. Vol. 8. No. 2. Pp. 117—135. DOI: 10.1080/13527250220143913
7. *Jimura T.* The impact of world heritage site designation on local communities — A case study of Ogimachi, Shirakawa-mura, Japan // *Tourism Management*. 2011. Vol. 32. No. 2. Pp. 288—296. DOI: 10.1016/j.tourman.2010.02.005
8. *Miller S.* Stakeholders and Community Participation // *Managing World Heritage Sites* / Eds. A. Leask, A. Fyall. Oxford : Butterworth-Heinemann, 2006. Pp. 37—54.
9. *Garrod B., Fyall A.* Managing Heritage Tourism // *Annals of Tourism Research*. 2000. Vol. 27. No. 3. Pp. 682—708.
10. *Bianchi R., Boniface P.* The politics of World Heritage // *International Journal of Heritage Studies*. 2002. Vol. 8. No. 2. Pp. 79—80.
11. *Evans G.* Living in a World Heritage City: stakeholders in the dialectic of the universal and particular // *International Journal of Heritage Studies*. 2002. Vol. 8. No. 2. Pp. 117—135.
12. The historic centres of Stralsund and Wismar: World Heritage nomination / F. Thomas, D. Volksdorf, L. Kuhlow, U. Markfort, C. Richter. 2000.
13. *Schmidt D.* Bomben auf Wismar. Mit historischen Fotos aus Sammlung D. Schmidt H. Volster // *Buchhandlung Hugendubel*. 2013.
14. *Erdmann G.* Stralsund: Chronik einer Stadt im sozialistischen Aufbau. Stadtarchiv Stralsund. 1960.
15. *Brunner D.* Stralsund: eine Stadt im systemwandel vom ende des kaiserreichs bis in die 1960er Jahre. Veröffentlichungen zur SBZ-/DDR-forschung im Institut für Zeitgeschichte (Vol. 80) // *Walter de Gruyter*. 2012.
16. *Gralow R., Huschner N.* Huschner. Restaurierung des Gebäudeensembles zum Welt-Erbe-Haus Wismar // *Amt für Welterbe, Tourismus und Kultur Hansestadt Wismar*. 2018.
17. ICOMOS. The Hanseatic City of Lubeck // *World Heritage List*. № 272(17).
18. *Liedtke K.-J.* Die Ostsee: Berichte und Geschichten aus 2000 Jahren. Berlin, 2018.
19. *Еременко Ю. А.* Статус наследия ЮНЕСКО как ресурс социального производства городского пространства: опыт Великого Новгорода // *Социальном пространстве современного города* / отв. ред. Г. В. Еремичева. СПб., 2018. С. 389—401.
20. UNESCO. Report of the 26th Session of the Committee. 2002.
21. Tourismuszentrale der Hansestadt Stralsund. URL: <https://www.stralsundtourismus.de/en/welcome>
22. *Schwesig M.* Europäisches Kultur Erbe // *Welt-Kultur-Erbe*. 2018. S.1.
23. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern // *Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer*. 2017.
24. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern // *Beherbergungsstätten, Gästebetten und Kapazitätsauslastung, Ankünfte und Übernachtungen*. 2017. S. 1—2.
25. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern // *Ergebnisse der Gastebefragung 2015/2016 Stralsund*. 2017. S. 6—11.

REFERENCES

1. GVOBl. M-V. *Bundesgesetzblatt Teil I*, 1994, no. 1, s. 518.
2. Buckley R. The Effects of World Heritage Listing on Tourism to Australian National Parks. *Journal of Sustainable Tourism*, 2004, 12(1), pp. 70—84.
3. *Tucker H., Emge A.* Managing a world heritage site: The case of Cappadocia. *Anatolia*, 2010, 21(1), pp. 41—54.

4. Yang C. H., Lin H. L. Is UNESCO recognition effective in fostering tourism? *Tourism management*, 2011, 32(2), pp. 455—456. DOI: 10.1016/j.tourman.2010.03.011
5. Timothy D. J. *Cultural heritage and tourism: An introduction*. Vol. 4. 2011.
6. Evans G. Living in a World heritage City: stakeholders in the dialectic of the universal and particular. *International Journal of Heritage Studies*, 2002, 8(2), pp. 117—135. DOI: 10.1080/13527250220143913
7. Jimura T. The impact of world heritage site designation on local communities — A case study of Ogimachi, Shirakawa-mura, Japan. *Tourism Management*, 2011, 32(2), pp. 288—296. DOI: 10.1016/j.tourman.2010.02.005
8. Miller S. Stakeholders and Community Participation. Leask A., Fyall A. (eds.). *Managing World Heritage Sites*. Oxford, Butterworth-Heinemann, 2006. Pp. 37—54.
9. Garrod B., Fyall A. Managing Heritage Tourism. *Annals of Tourism Research*, 2000, 27(3), pp. 682—708.
10. Bianchi R., Boniface P. The politics of World Heritage. *International Journal of Heritage Studies*, 2002, 8(2), pp. 79—80.
11. Evans G. Living in a World Heritage City: stakeholders in the dialectic of the universal and particular. *International Journal of Heritage Studies*, 2002, 8(2), pp. 117—135.
12. Thomas F., Volksdorf D., Kuhlow L., Markfort U., Richter C. *The historic centres of Stralsund and Wismar: World Heritage nomination*. 2000.
13. Schmidt D. Bomben auf Wismar. Mit historischen Fotos aus Sammlung D. Schmidt H. Volster. *Buchhandlung Hugendubel*. 2013.
14. Erdmann G. *Stralsund: Chronik einer Stadt im sozialistischen Aufbau*. Stadtarchiv Stralsund. 1960.
15. Brunner D. *Stralsund: eine Stadt im systemwandel vom ende des kaiserreichs bis in die 1960er Jahre. Veröffentlichungen zur SBZ-/DDR-forschung im Institut für Zeitgeschichte* (Vol. 80). Walter de Gruyter. 2012.
16. Gralow R., Huschner N. Huschner. *Restaurierung des Gebäudeensembles zum Welt-Erbe-Haus Wismar*. Amt für Welterbe, Tourismus und Kultur Hansestadt Wismar. 2018.
17. ICOMOS. The Hanseatic City of Lubeck. *World Heritage List*. No. 272(17).
18. Liedtke K.-J. *Die Ostsee: Berichte und Geschichten aus 2000 Jahren*. Berlin, 2018.
19. Eremenko Yu. A. UNESCO heritage status as a resource for the social production of urban space: experience of Veliky Novgorod. *Sotsial'nom prostranstve sovremennogo goroda* [Social space of a modern city]. Saint Petersburg., 2018. pp. 389—401.
20. UNESCO. *Report of the 26th Session of the Committee*. 2002.
21. *Tourismszentrale der Hansestadt Stralsund*. URL: <https://www.stralsundtourismus.de/en/welcome>
22. Schwesig M. Europäisches Kultur Erbe. *Welt-Kultur-Erbe*, 2018, s.1.
23. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern. *Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer*. 2017.
24. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern. *Beherbergungsstätten, Gästebetten und Kapazitätsauslastung, Ankünfte und Übernachtungen*. 2017. S. 1—2.
25. Statistical Office Mecklenburg-Vorpommern. *Ergebnisse der Gastebefragung 2015/2016 Stralsund*. 2017. S. 6—11.

Received in February 2019

© Еременко Ю. А., 2019

Поступила в февраль 2019 г.

Ссылка для цитирования: Еременко Ю. А. «Два города, одно наследие»: совместный статус Всемирного культурного Наследия. Опыт Висмара и Штральзунда (Германия) // Социология города. 2019. № 3. С. 70—79.

For citation: Eremenko I. A. “Two cities, one heritage”: the joint status of the World Cultural Heritage. The experience of Wismar and Stralsund (Germany). *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 70—79.

УДК 711.435

*О. А. Спиридонова,
С. Ш. Геворкян,
О. П. Коробова*

ПОТЕНЦИАЛ РЕКРЕАЦИОННЫХ ТЕРРИТОРИЙ МАЛЫХ ГОРОДОВ

Раскрывает потенциальные возможности регионов Российской Федерации в создании современных комплексных рекреационных зон; демонстрирует перспективы создания экономических точек роста на базе существующих и потенциально возможных инфраструктурно-планировочных систем малых городов, анализирует тенденцию усиления роли зон рекреации в формировании бюджета малых городов. Проиллюстрированы функциональные характеристики тематических парков мира и России, подчеркнута важность и значимость отечественного опыта в создании развлекательно-образовательных рекреационных зон.

Ключевые слова:

малый город,
рекреационная территория,
дополнительное образование,
туристический кластер,
парк культуры и отдыха,
монорельсовая железная дорога,
инфраструктура,
новые рабочие места,
экономическое развитие.

Введение

Малые города являются одним из важнейших элементов системы расселения нашей страны, играя роль локальных центров сельских территорий [1, с. 211]. Экономические и социальные проблемы, присущие малым городам, сельским поселениям и провинции России в целом, во многом схожи и требуют решения на всех уровнях управления. В последнее время решению задач развития малых городов уделяется значительное внимание со стороны государства¹.

До недавнего времени территории рекреации в малых городах существовали в основном как зоны озеленения и стандартно организованного отдыха. В контексте новых социальных требований происходит переосмысление накопленного опыта градостроительной деятельности. Анализ проектной градостроительной документации в части особенностей развития рекреационных зон малых городов, проведенный авторами статьи в рамках ФНИ² «Научные основы формирования инфраструктуры рекреации и агротуризма. Научные основы инфраструктурно-планировочной организации рекреационных территорий малых городов России», показал следующее.

1. Заказчики генеральных планов городских и муниципальных образований (то есть главы администраций) до выхода Постановления Правительства Российской Федерации «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011—2018 годы)»³ относились к зонам отдыха (рекреации) только как к территориям озеленения и элементарного благоустройства и соответственно этому формулировали техническое задание архитекторам.

¹ Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 февраля 2019 г. № 207-р «Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2025 года».

² План фундаментальных научных исследований Российской академии архитектуры и строительных наук и Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на 2019 г. в соответствии с Государственной программой Российской Федерации «Научно-технологическое развитие Российской Федерации» и Программой фундаментальных научных исследований государственных академий наук на 2013—2020 годы, утвержденной Распоряжением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2012 г. № 2237-р. Государственное задание на оказание государственных услуг, утвержденное ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» на 2019 год.

³ Постановление Правительства РФ от 2 августа 2011 г. № 644 «О федеральной целевой программе «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011—2018 годы)».

*O. A. Spiridonova,
S. Sh. Gevorkyan,
O. P. Korobova*

THE POTENTIAL OF RECREATIONAL AREAS OF SMALL CITIES

The article reveals the potential possibilities of the regions of the Russian Federation in creating modern integrated recreational areas, demonstrates the prospects of creating economic growth points on the basis of existing and potentially possible infrastructure and planning systems of small cities, analyzes the tendency to strengthen the role of recreation zones in the budget formation of small cities. The functional characteristics of the theme parks of the world and Russia are illustrated, the importance and significance of domestic experience in creating entertaining and educational recreational areas is emphasized.

Key words:

small town,
recreational area,
additional education,
tourist cluster,
recreation park,
monorail,
infrastructure,
new jobs,
economic development.

Об авторах:

*Спиридонова Ольга Анатольевна —
советник РААСН;
научный сотрудник ЦНИИП
Минстроя РФ;
учредитель и главный архитектор
ООО «Архитектурная мастерская
«Башня»,
Москва, ospiridonova@list.ru,
am_bashnya@mail.ru*

Spiridonova Olga —

*Advisor to RAACS;
Researcher, Central Research and
Design Institute of the Ministry
of Construction and Housing and
Communal Services of the Russian
Federation;
Founder and chief architect of LLC
«Tower Architectural Studio», Moscow,
ospiridonova@list.ru,
am_bashnya@mail.ru*

2. Вышеупомянутое постановление заставило органы власти на местах по-иному посмотреть на земли рекреаций, находящиеся в границах подведомственных им территорий и попробовать найти этим зонам достойное и выгодное для поселений применение; появилось понимание того, что рекреационные территории являются не обузой для бюджета, а источником дохода, создания новых рабочих мест, укрепления имиджа города и т. д.

3. В настоящее время разрабатывается большое количество интересных предложений для функционального, тематического наполнения ранее не используемых в полной мере рекреационных территорий, появляются предложения о создании рекреационных инфраструктур и связанных между собой «природно-экологических каркасов территории» и туристических маршрутов.

4. Туристические маршруты становятся своеобразной «кровеносной системой» для рекреационных инфраструктур внутрирегионального и межрегионального значения, обеспечивая достойный отдых, дополнительное образование и оздоровление жителей РФ.

5. Создание систем комплексных рекреационных центров как регионального, так и межрегионального характера может стать одним из возможных способов достижения стабилизации и прогресса в развитии малых городов и межселенных территорий.

Убедительным доказательством повышения интереса к внутригородским рекреационным пространствам как градообразующим объектам может служить проектная документация, разработанная в период с 2008 по 2019 гг. различными проектными организациями, размещенная на официальных сайтах администраций поселений Центрального федерального округа РФ. Графические и текстовые документы действующих генеральных планов наглядно демонстрируют, как менялись проектные предложения по использованию территории рекреации за последние 12 лет.

Так, из девяти градостроительных проектов, выполненных с 2008 по 2013 гг., только одна треть содержит проработанную программу создания рекреационно-туристической зоны; в девяти проектах, выполненных с 2014 по 2019 гг., подобные программы содержатся уже в двух третях градостроительных документов (рис. 1 на с. 83).

Геворкян София Шаумовна —
учредитель и директор,
ООО «Архитектурная мастерская
«Башня», Москва,
am_bashnya@mail.ru

Gevorkyan Sofia—
Founder and director
of LLC «Tower Architectural Studio»,
Moscow, am_bashnya@mail.ru

Коробова Ольга Павловна —
почетный член РААСН,
ученый секретарь Отделения
градостроительства,
старший научный сотрудник
ЦНИИП Минстроя России,
grado@raasn.ru

Korobova Olga —
Honorary member of RAACS,
Scientific Secretary of the Department
of Urban Planning; senior researcher,
Central Research and Design Institute
of the Ministry of Construction and
Housing and Communal Services of the
Russian Federation, grado@raasn.ru

В таблице 1 (с. 84—85) в качестве примера представлена информация по проектам генеральных планов трех городов ЦФО, которые были отобраны как наиболее показательные из 18 городов, рассмотренных в ФНИ.

В настоящее время мы находимся на переломе понимания значения и возможностей зон рекреации для экономики поселений и комфорта жителей. Возникает безусловная необходимость поддержать возникшее «понимание» корректировками и дополнениями нормативной градостроительной документации. Академик Г. В. Мазаев и член-корреспондент РААСН А. Г. Мазаев в монографии «Управление системами расселения» пишут: «Возможен дополнительный вид документации — прогноз развития и определение резервов развития на перспективу». Упомянутый дополнительный вид документации не только возможен, но и необходим, так как «определение резервов» является первым шагом в поиске *потенциала*, столь необходимого для развития малых городов.

Основная часть

Планировочная структура каждого населенного пункта поддерживается различными взаимосвязанными инфраструктурными системами. Часть этих систем, непосредственно участвующих в организации зон отдыха и оздоровления жителей, является потенциальными точками роста для экономики поселения и даже региона. Например, памятники истории и культуры, учреждения образования, внешнее транспортное обслуживание, существующие предприятия и производства (в том числе градообразующие), учреждения культуры, туристические маршруты, особо охраняемые природные территории (ООПТ) и т. д. Роль памятников истории и культуры в системе экономики малых городов очевидна и выходит за рамки данной статьи, требуя отдельного исследования. Почти все вышеперечисленные инфраструктурные системы и объекты на сегодняшний день находятся на дотации государства и (или) градообразующих предприятий. В то же время некоторые из перечисленных объектов и систем могут выйти из дотационного поля и приносить ощутимый доход инвесторам, бюджету города.

Например, на базе **учреждений образования** возможно создание системы дополнительного образования для детей и взрослых, организованное за пределами учебных учреждений и объединенное с социальными, спортивными, оздоровительными и развлекательными сооружениями. Примером могут служить возникающие повсеместно «зеленые школы» (рис. 2) — детские тематические парки, обладающие потенциалом градообразующего предприятия [2], являющегося самоокупаемой структурой, создающей новые рабочие места.

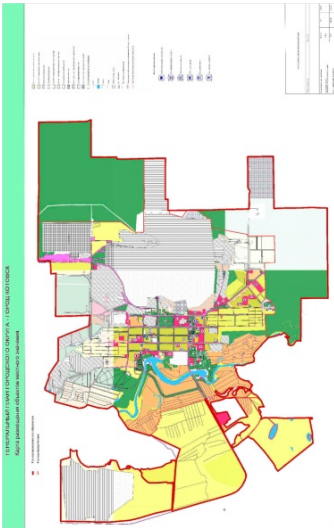
		Тутаев, 2017 г.	
Мценск, 2010 г.		Котовск, 2017 г.	
Сасово, 2008 г.	Бологое, 2013 г.	Ярцево, 2018 г.	
Курчатов, 2012 г.	Буй, 2009 г.	Грязи, 2019 г.	Ефремов, 2016 г.
Балабаново, 2011 г.	Родники, 2008 г.	Павловск, 2016 г.	Богородицк, 2017г.
Унеча, 2009 г.	Нововоронеж, 2009 г.	Вязники, 2016 г.	Валуйки, 2018 г.
проектная документация 2008 - 2013 г.г.		проектная документация 2014 - 2019 г.г.	
	Проект содержит программу создания рекреационно-туристической зоны		
	В проекте содержатся конкретные предложения по обустройству зон рекреации		
	В проекте нет предложений по созданию или благоустройству зон рекреации		

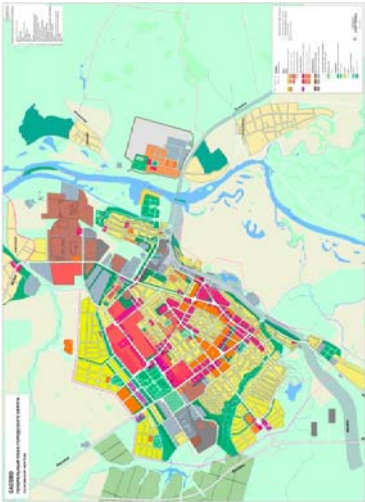
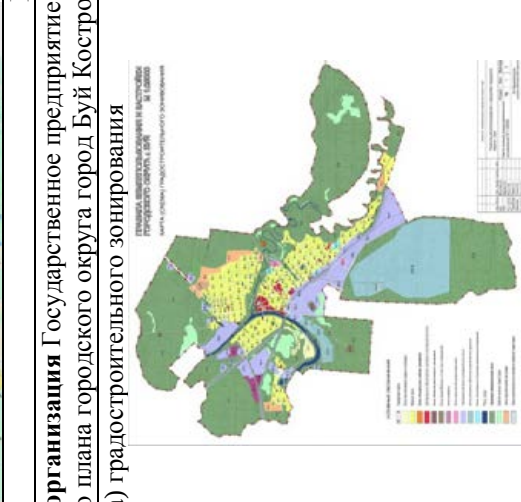
Рис. 1. Иллюстрация к выводам об изменении требований заказчика к проектным предложениям в части организации зон рекреации с 2008 по 2019 гг. Авторский рисунок



Рис. 2. Экопространство «Зеленая школа», Москва, парк ЦПКиО им. М. Горького, worldpics.pro

Таблица 1. Примеры проектного решения генеральных планов

Графический материал	Тамбовская область, г. Котовск	Предложения проектных организаций
	Генеральный план городского округа	Проектная организация ООО «Национальная градостроительная компания». Проект «Внесение изменений в генеральный план городского округа — город Котовск». Материалы по обоснованию генерального плана», 2017 г.
		Площадь территории в границах городского округа — 3033,0 га. Площадь рекреационной зоны — 161,0 га (5,3 %)
		Из пояснительной записки: в проекте есть сведения о существующих объектах культурного наследия, землях лесного фонда, существующих объектах образования, здравоохранения, культуры и спорта; предлагается довести обеспеченность населения учреждениями образования, здравоохранения, культуры и спорта до значений рекомендуемых нормативами; анализ организации зеленых насаждений, выполненный в проекте, выявил недостаточный уровень озеленения и благоустройства города. Проект содержит программу по созданию «природно-экологического каркаса территории», обустройству зон рекреации, созданию рекреационно-туристической инфраструктуры
Генеральный план городского округа	Рязанская область, г. Сасово	Проектная организация РосНИПИ Урбанистики. Проект «Генеральный план городского округа», 2008 г.
	Площадь территории в границах городского округа — 2404,0 га. Площадь озелененных территорий общего пользования (зоны рекреации) — 96,0 га (4,0 %)	
	Город Сасово одержал победу во Всероссийском конкурсе лучших проектов создания комфортной городской среды в категории «Малые города с численностью населения от 20 до 50 тыс. человек»	

	Из пояснительной записки: «ввиду отсутствия значительного числа памятников в самом городе Сасово проектом предлагается развитие города как главного инфраструктурного центра района»; «наличие в регионе разнообразных отраслей сельского хозяйства дает возможность развитию агротуризма». В проекте есть конкретные предложения по благоустройству и в дальнейшем — созданию рекреационно-туристической инфраструктуры
	Костромская область, г. Буй Проектная организация Государственное предприятие «Архитектурно-градостроительный центр». Проект «Проект генерального плана городского округа город Буй Костромской области», 2009 г. Карта (схема) градостроительного зонирования Из пояснительной записки: в проекте предлагается довести обеспеченность населения учреждениями культуры и спорта до значений, рекомендуемых нормативами. В проекте отсутствует предложение о создании рекреационной инфраструктуры

Внешнее транспортное обслуживание на основе существующих железнодорожных путей может быть использовано для создания системы «железнодорожного туризма» с единым комплексным рекреационным центром (рис. 3).



Рис. 3. Предложение по размещению комплексного межрегионального рекреационного центра туристических железнодорожных маршрутов. Авторский рисунок

В качестве примера приводится предложение авторов по организации маршрута, пересекающего четыре области ЦФО — Тверскую, Смоленскую, Калужскую и Брянскую; также он может начинаться и заканчиваться в столице нашей страны г. Москве, и тогда в маршрут войдет еще часть Московской области. Во время путешествия по железной дороге, придерживаясь схемы, изображенной на рис. 3, можно увидеть значительное количество достопримечательностей, памятников истории и культуры, объектов культурного наследия, интересных для путешественников производственных сооружений, объектов культуры местного и регионального значения, памятников природы; получить информацию о находящихся по ходу маршрута ООПТ и т. д. Центр предлагаемого маршрута «железнодорожного туризма» может быть размещен на пересечении железнодорожных путей недалеко от города Вязьмы и трассы М-1. По ходу следования маршрута обязательно появятся дополнительные станции, остановки для туристов и, как следствие, мини-предприятия и новые рабочие места для местных жителей.

В качестве альтернативы для организации «железнодорожного туризма» возможно использование аэропоезда, являющегося прообразом современного монорельса⁴. Это изобретение российского инженера середины 30-х годов прошлого века С. С. Вальднера (рис. 4), которое актуально по сей день, подходит для эксплуатации в тех местах, где существующие железнодорожные пути частично разрушены или их просто нет, а уникальные природные объекты, интересные территории (например, природные заказники) привлекают любителей экологического туризма. Реализация проекта позволит без ущерба для целостности и экологии территорий, при любых геологических и геодезических условиях проложить трассу маршрута. Кроме того, использование российского аэропоезда само по себе станет необычным аттракционом и своеобразным экскурсом в историю нашей страны, обращением к творчеству огромного количества российских изобретателей и рационализаторов всех уровней, поспособствует развитию и реализации гениальных инженерно-технических объектов, приборов, транспортных средств.

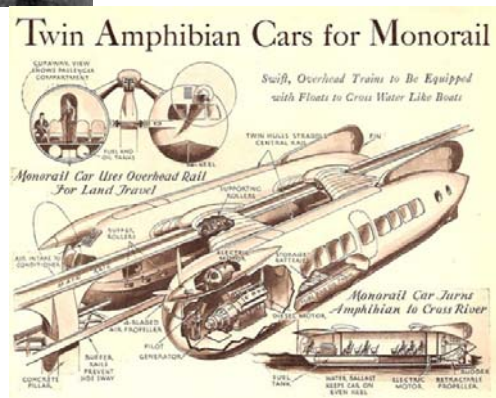


Рис. 4. Монорельсовый аэропоезд С. С. Вальднера. Фото макета в Парке культуры и отдыха имени М. Горького и иллюстрации в американском журнале «Энциклопедия Царского Села», <https://tsarselo.ru>

⁴ Телеканал «Культура», серия документальных фильмов «Первые в мире» https://tvkultura.ru/video/show/brand_id/63120/episode_id/2134530/ video_id/2158916
АэропоездВальднера|Видео/tvkultura.ru

Существующие предприятия и производства возможно использовать для организации образовательных всевозрастных экскурсий, привлечения молодежи к коренным промыслам. Воссоздание в качестве действующих экспонатов элементов сохранившихся исторических заводов и производств могло бы дать импульс развитию промышленного туризма, организации межрегиональных тематических экскурсий, избежать утраты памятников промышленной архитектуры и истории, таких, как, к примеру, чугунолитейный завод Демидовых, основанный по указу Петра I в городе Дугна Ферзиковского района Калужской области (рис. 5). Завод выпускал продукцию по старинным технологиям с 1689 до 2015 г., затем был признан банкротом и продан; корпуса, которым ранее был присвоен статус памятника архитектуры, пущены под снос. Печально и нецелесообразно — воссозданный завод мог бы стать украшением Ферзиковского района и центром промышленного туризма.



Рис. 5. Дугна. Чугунолитейный завод, 2018 г.

Учреждения культуры. Из всех учреждений культуры в рамках данной статьи хочется обратить особое внимание на сохранившиеся с советских времен парки культуры и отдыха (местные тематические парки). Данные объек-

ты отдыха распространены по всей стране, их дружно озеленяли и благоустраивали на субботниках жители от мала до велика. На фоне современных экономических реалий парки, которые существовали только на дотации или пожертвования, стали превращаться в дремучие заросли или пустыри. А между тем, при сохранении градостроительных характеристик, территории заброшенных парков являются огромным потенциалом для строительства публичных «умных зон отдыха». Подобные объекты рекреации — «умные зоны отдыха населения» — создавались в советский период нашей истории системно и на государственном уровне еще в 1921—1940 гг. При формировании рекреационных зон (тематических парков) в малых городах следует обратить особое внимание на отечественный опыт; учитывать исторические и современные предпочтения населения в организации своего отдыха; учитывать, что создание в малых городах затратных аттракционных центров имеет мало экономического и социального смысла. Близкие по целям и задачам парки — ВДНХ (открыт в 1939 г.) и Ерсот (задуманный У. Диснеем и реализованный его приемниками в 1982 г.) — наглядный пример того, что только знания и искусство могут быть интересны разным поколениям людей на протяжении долгого времени.

Исследование истории строительства и функционального наполнения тематических парков мира и России, проведенное авторами статьи в рамках вышеупомянутого ФНИ (табл. 2 и 3), позволило сделать вывод о наблюдаемой в современном обществе тенденции приоритетов в создании парков отдыха и образования — «умных зон отдыха» (33 %) — на фоне постепенного выхода на второй план стереотипных развлекательных парков аттракционов, столь популярных еще 20—30 лет назад.

Таблица 2. Тематические парки мира и России. Функциональное назначение

Функциональное назначение	Парки мира	Россия	Всего *
	Количество/%		
Парк развлечений и отдыха с использованием аттракционов и шоу	25/30	3/4	28/34
Парк развлечений и отдыха, устроенный на основе популярного историко-культурного события, вымысла или по принципу ориентированности на компанию — производителя бренда	12/15	2/2	14/17
Парк образования, развлечений и отдыха с использованием аттракционов и шоу	8/10	3/4	11/14
Парк отдыха, образования	12/15	15/18	27/33
Парк торговли, развлечений, отдыха, образования с использованием аттракционов, шоу	1/1	1/1	2/2
	58/71	24/29	82/100

*Расчеты выполнены в соответствии с количеством тематических парков, представленных в табл. 11 ФНИ «Научные основы формирования инфраструктуры рекреации и агротуризма. Научные основы инфраструктурно-планировочной организации рекреационных территорий малых городов России».

Таблица 3. Тематические парки мира и России. Время создания

Годы создания	Функциональное назначение					Парки мира	Россия	Всего *
	Парк развлечений и отдыха с использова- нием аттракционов и шоу	Парк развлечений и отдыха, устроенный на основе популярно- го историко- культурного события, вымысла или по прин- ципу ориентирован- ности на компанию — производителя брен- да	Парк образова- ния, развлече- ний и отдыха с использованием аттракционов и шоу	Парк отдыха, образования	Парк торговли, раз- влечений, отдыха, образования с ис- пользованием ат- тракционов, шоу			
Количество								
1840—1900	2	—	—	—	—	2	—	2
1901—1920	—	—	—	—	—	—	—	—
1921—1940	—	—	—	1	4	—	5	5
1941—1960	2	—	—	—	1	3	—	3
1961—1980	5	3	4	4	3	15	—	15
1981—2000	10	5	1	1	5	20	1	21
2001—2019	9	6	5	5	14	18	18	36
	28	14	11	11	27	58	24	82

* Расчеты выполнены в соответствии с количеством тематических парков, представленных в табл. 11 ФНИ «Научные основы формирования инфра-
структуры рекреации и агротуризма. Научные основы инфраструктурно-планировочной организации рекреационных территорий малых городов России».

Туристические маршруты — разработанная сеть маршрутов различных тематик: паломнические, экологические, гастрономические, детские, историко-литературные, семейные, экстремальные и т. д., являются связующим звеном, объединяющим единичные объекты рекреации в комплексы. Малые города, как правило, служащие локальными центрами сельских территорий, тесно связаны с сельскими населенными пунктами и фактически соединяют пространство городской и сельской России в транспортном и социально-инфраструктурном отношении. Включение в туристические маршруты таких объектов, как агрофермы, сыроварни, маслобойни и другие мини-агропредприятия, значительно расширит диапазон туристических услуг и позволит ближе познакомиться с различными видами сельскохозяйственной деятельности и бытом селян.

Агротуризм стоит на особой позиции в общей схеме туризма. Для нашей огромной страны «агро» — не просто сельское хозяйство. Это — рискованное (из-за неблагоприятных погодных условий) предприятие, которое веками формировало культурные особенности страны, а ведь, как утверждает российский экономист доктор экономических наук А. А. Аузан, декан экономического факультета МГУ им. М. В. Ломоносова, «культура важнее экономики».

Сегодня сохранившиеся сельские культурные традиции, специфические формы хозяйствования и проведения досуга, обычаи различных местных сообществ представляют все больший интерес для туристов-горожан [3]. Недалеко предприниматели осваивают пространства вдоль маршрутов «Золотого Кольца» России. Так, в Ярославской области, вблизи малого города Мышкин, в селе Мартыново можно услышать живой диалект кацкарей, посетить музей, расположенный в аутентичной избе XIX в., погрузиться в историю Кацкого стана. Из 100 жителей этой деревни почти половина занята в организации приема туристов.

В Карелии и Архангельской области, давно освоенных туристами — любителями уникальной культуры Русского Севера, растет количество мини-гостиниц и гостевых домов, на постоянной основе проводятся фольклорные фестивали и ярмарки.

Исследование современного состояния рекреационных возможностей отдельных малых городов и их окружения выявляет назревшую в регионах целесообразность создания туристических кластеров — комплексных зон рекреации, сочетающих в себе объекты просвещения, культуры и отдыха, технологически насыщенных интерактивными элементами.

Выводы и предложения

Целесообразность организации в населенном пункте туристического кластера, внутренних или транзитных туристических маршрутов, создания уместных и масштабных тематических парков, центров дополнительного образования, развлекательных комплексов и других структур рекреации становится очевидной и превращается в потенциал рекреационных территорий малого города исключительно после выполнения предварительных градостроительных и экономических исследований (градостроительного анализа). Следует особо отметить, что при принятии решения о создании туристического кластера в малом городе или ближайших межселенных территориях

необходимо архитектурно-градостроительными методами сохранить уклад жизни, эмоциональную атмосферу, традиции и обычаи местных жителей малого города вне зависимости от того, принадлежит город к «историческим» городам или нет [4].

При выполнении проектов генеральных планов малых городов территории рекреации необходимо разделять на две независимые составляющие: зона для местных жителей и зона для гостей города (туристов, путешественников и паломников). При отсутствии возможностей устройства в городе центра, способного привлечь путешественников, нужно изыскивать способы создания объединенных с соседними регионами зон рекреации с целью создания новых предприятий, новых рабочих мест. Функциональную наполненность комплексных туристических рекреационных территорий (КТРТ) рекомендуется планировать в зависимости от предпочтений жителей, экономических возможностей региона, природных особенностей и возможностей области (региона). Создание КТРТ, таких, как, например, «Империя «И» [5], «Дельфийский лагерь на реке Оке» или «Война и Мир» [6], станет решающим фактором в решении градообразующих задач территориального развития.

Экономически выгодные объекты, организация которых может дать дополнительные рабочие места, возникновение мини-производств, создание учреждений дополнительного образования, могут быть организованы на базе рекреационных кластеров различного масштаба и тематики. Тему укрупненного туристического кластера можно развивать, и создать на базе туристических активов межрегиональный рекреационный центр, определив, таким образом, столицу туризма региона.

Потенциал развития рекреационных территорий заключается в определении и создании точек роста экономики малого города и прилегающих межселенных территорий на базе существующих и перспективных инфраструктурно-планировочных систем.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Мазаев Г. В., Мазаев А. Г. Управление системами расселения / ФГБУ «ЦНИИП Минстроя России» УралНИИпроект. Екатеринбург, 2017. 244 с.
2. Спиридонова О. А., Геворкян С. Ш. Зона рекреационного назначения. «Тематический парк для детей и родителей // Academia. Архитектура и строительство. 2017. № 3. С. 93—98.
3. Коробова О. П. Агротуризм как стимул развития сельских территорий // Academia. Архитектура и строительство. 2019. № 3.
4. Нащокина М. В. Древние города России, их статус и проблемы сохранения архитектурного наследия // Academia. Архитектура и строительство. 2019. № 2. С. 68—72.
5. Спиридонова О. А., Геворкян С. Ш. Сказки XXI века: тематический парк «Империя «И» — современный культурный проект. Архитектурно-технологическое пространство // Academia. Архитектура и строительство». 2018. № 4. С. 88—93.
6. Спиридонова О. А. Зона рекреационного назначения — «Тематический парк» // Градостроительство. 2016. № 6(46). С. 49—55.

REFERENCES

1. Mazaev G. V., Mazaev A. G. *Upravlenie sistemami rasseleniya* [Resettlement Management]. Ekaterinburg, 2017. 244 p.

2. Spiridonova O. A., Gevorgyan S. Sh. [Zone of recreational use. Theme park for children and parents]. [Academia. Architecture and Construction] *Academia. Arkhitektura i Stroitelstvo*, 2017, no. 3, pp. 93—98.

3. Korobova O. P. *Agroturizm kak stimul razvitiya sel'skikh territorii* [Agritourism as an incentive for rural development], 2019, no. 3.

4. Nashokina M. B. [Ancient cities of Russia, their status and problems of preservation of architectural heritage]. [Academia. Architecture and Construction] *Academia. Arkhitektura i Stroitelstvo*, 2019, no. 2, pp. 68—72.

5. Spiridonova O. A., Gevorgyan S. S. [Fairy Tales of the XXI Century: the Theme Park “Empire “I” — a Modern Cultural Project. Architectural and Technological Area]. [Academia. Architecture and Construction] *Academia. Arkhitektura i Stroitelstvo* 2018, no. 4, pp. 88—93.

6. Spiridonova O. A. [Recreational area — “Theme park”]. *Gradostroitelstvo* [City and Town Planning], 2016, no. 6, pp. 49—55.

© Спиридонова О. А., Геворкян С. Ш., Коробова О. П., 2019

Received in July 2019

Поступила в июле 2019 г.

Ссылка для цитирования: Спиридонова О. А., Геворкян С. Ш., Коробова О. П. Потенциал рекреационных территорий малых городов // *Социология города*. 2019. № 3. С. 80—93.

For citation: Spiridonova O. A., Gevorgyan S. Sh., Korobov O. P. [The potential of recreational areas of small cities]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 3, pp. 80—93.

**УСЛОВИЯ
ПРИЕМА СТАТЕЙ В РЕДАКЦИЮ
И ТРЕБОВАНИЯ К АВТОРСКИМ
ОРИГИНАЛАМ**

Научно-теоретический журнал «Социология города» (далее — Журнал) издается для ознакомления научной общественности с результатами научных исследований по проблемам урбанистики.

Учредитель Журнала — ученый совет ВолГГТУ.

Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС77-71951 от 13 декабря 2017 г. Выдано Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Журнал зарегистрирован Международным центром ISSN, ISSN 1994-3520 (Print), ISSN 2077-9402 (Online).

Журнал **входит в Перечень** ведущих рецензируемых научных изданий, в которых могут быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук (по состоянию на 16.04.2018) по следующим группам научных специальностей: 05.23.00 — строительство и архитектура; 05.26.00 — безопасность жизнедеятельности человека. Материалы, содержащие оригинальные результаты исследований по группам научных специальностей 09.00.00 — социологические науки; 22.00.00 — философские науки, могут быть опубликованы, но не включаются в Перечень рецензируемых научных изданий, где публикуются научные результаты диссертаций на соискание ученой степени доктора и кандидата наук.

Журнал выходит четырьмя выпусками в год.

Требования к оформлению статей. Статью необходимо представить на электронном носителе и в распечатанном виде в сопровождении: 1) заполненного автором лицензионного договора (2 экз.) (*скачать бланк* <http://www.vgasu.ru/science/journals/city-sociology/preparation-requirements/>), 2) анкеты автора (<http://www.vgasu.ru/science/journals/city-sociology/preparation-requirements/>). Все сопроводительные документы представляются на бумажных носителях в оригинале.

В отдельном файле помещаются сведения об авторах на русском и английском языках, а также кириллицей — в полном соответствии с данными в заполненном бланке анкеты (см. выше): фамилия, имя, отчество (полностью), ученая степень, звание, должность, место работы; почтовый адрес, телефон и адрес электронной почты.

В статье приводятся:

индекс УДК;

на русском и английском языках:

фамилия и инициалы автора,

название статьи,

аннотация (на рус. яз. — до 500 знаков, на англ. — от 500 знаков до полной страницы),

ключевые слова.

Текст статьи заверяется подписью автора (соавторов).

Объем статьи — не менее 10 с. установленного формата журнала (см. ниже), включая название, аннотации, ключевые слова, текст, таблицы, рисунки, библиографический список.

Оригинал статьи должен быть набран с помощью пакета программ *Microsoft Office (Word 2003)*; шрифт *основного текста* — Times New Roman (Сyr) № 11 (11 пунктов).

Векторные рисунки, сохраненные в формате WMF, *растровые* — в TIF или BMP, *графики и диаграммы*, построенные в *Microsoft Excel*, дополнительно помещаются на электронный носитель отдельными файлами. Имя файла должно соответствовать наименованию или номеру рисунка в тексте статьи. Кроме того, *иллюстрации* обязательно присылаются распечатанными на отдельных листах формата А4 в масштабе 1:1, в пригодном для сканирования виде.

Размер шрифта текста в рисунках — 9...10 пт. *Подписи к рисункам* выполняются непосредственно в тексте статьи шрифтом Times № 10 (10 пт), экспликация в подрисуночной подписи — Times № 9 (9 пт). Для сжатия больших файлов использовать архиваторы *Arj* и *WinZip*, *WinRAR*.

Цветные и черно-белые фотографии присылать в оригинальном виде с подписями на обороте. Цифровые фотографии выполнять с разрешением не менее 300...600 dpi, присылать в электронном виде в любом графическом формате, кроме .jpg.

Текст *таблиц* набирается шрифтом Times New Roman (Cyr) № 10 (10 пт).

ПРИСТАТЕЙНЫЕ БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ СПИСКИ РАЗМЕЩАЮТСЯ ПОСЛЕ ОСНОВНОГО ТЕКСТА СТАТЬИ.

В библиографическом списке приводится только цитируемая в статье литература. ПРИВЕТСТВУЕТСЯ ЦИТИРОВАНИЕ ОПУБЛИКОВАННЫХ РАНЕЕ В ЖУРНАЛЕ СТАТЕЙ. Источники группируются в списке в порядке упоминания в тексте. Ссылки на источники приводятся в тексте в квадратных скобках (ЗАПРЕЩАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ССЫЛКИ-СНОСКИ ДЛЯ УКАЗАНИЯ ИСТОЧНИКОВ). В библиографическую запись включаются только основные элементы библиографического описания (ГОСТ 7.0.5—2008). Разделительные знаки «тире» между областями опускаются. Шрифт Times New Roman (Cyr) № 9 (9 пт). Язык библиографических записей соответствует языку описываемых источников.

Авторы статей несут всю полноту ответственности за содержание статей и за сам факт их публикации. Редакция журнала не несет никакой ответственности перед авторами и/или третьими лицами и организациями за возможный ущерб, нанесенный публикацией статьи. Редакция исходит из того, что, в соответствии с законодательством РФ в части авторского права, автор, направляя статью в редакцию, полностью соглашается с условиями редакции и, следовательно, только сам лично несет ответственность за использование в тексте статьи материалов третьих лиц и соблюдение их авторских прав. Все права автора и вся полнота его ответственности сохраняются и после публикации статьи в журнале.

Порядок рецензирования. Статьи обсуждаются редколлегией, рецензии, поступившие в сопроводительных материалах, учитываются.

Статьи, не отвечающие изложенным требованиям, редколлегией не принимаются. Материалы, не принятые к опубликованию, авторам не высылаются.

Редакция имеет право производить сокращения и редакционные изменения текста. Корректур статей авторам не предоставляется. Переписка, телефонные переговоры по согласованию авторских и редакционных изменений текста статьи производятся за счет автора.

Гонорар за опубликование статьи не выплачивается, плата за публикацию статей с аспирантов не взимается.

КОМПЛЕКТОВАНИЕ ОЧЕРЕДНОГО НОМЕРА ЗАВЕРШАЕТСЯ ЗА 3 МЕСЯЦА ДО ПЛАНИРУЕМОГО ВЫХОДА В СВЕТ.

Примерный график выпуска журнала:

- март (прием статей до 1 декабря);
- июнь (прием статей до 1 марта);
- сентябрь (прием статей до 1 июня);
- декабрь (прием статей до 1 сентября).

Тематические рубрики. В Журнале публикуются научные статьи и другие материалы по вопросам социологии, философии, экономики, политологии и других гуманитарных наук в соответствии с основными тематическими рубриками:

Человек в современном городе.

Основные направления развития российских городов и поселений.

Техносфера современного города: город и экология.

Направлять статьи, обращаться по вопросам условий публикации по адресу jurnalfil@mail.ru

Главный редактор «Социологии города» Борис Александрович Навроцкий: (8442)-96-99-25. E-mail: jurnalfil@mail.ru

Научное издание

СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА

2019. № 3

Научно-теоретический журнал

Корректор *М. Л. Манзюк*

Компьютерная правка и верстка *М. Л. Манзюк*

Компьютерный дизайн обложки *Т. М. Потокينا-Курилкина, О. Ю. Мелешин*

Информационно-библиографическое обслуживание *Е. В. Подшивалина*

Дата выхода в свет 30.09.2019.

Формат 70 × 108/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman. Цена свободная

Уч.-изд. л. 6,0. Усл. печ. л. 8,4. Тираж 500 экз. Заказ № 435

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Волгоградский государственный технический университет»

Типография ИАиС ВолгГТУ

Адрес издателя: 400005, г. Волгоград, пр-т им. В. И. Ленина, 28

Адрес типографии: 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1