Министерство образования и науки Российской Федерации

Волгоградский государственный технический университет

#### **SOCIOLOGY OF CITY**

#### 2019 no 4

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 **No** 4

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, <a href="http://www.serialssolutions.com">http://www.serialssolutions.com</a>,
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. Антнофеев** (ВолгГТУ, Волгоград)

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

#### Главный редактор журнала:

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

#### Редакционная коллегия:

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

чл.-корр. РААСН, канд. архит., проф. *А.В. Антнофеев* (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. Добреньков* (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

Тонкой И. В. Динамика параметров доступности в пространственной организации объектов и систем расселения России будущего ... 5

Птичникова Г. А. Медиаархитектура в российском контексте ... 13

Антюфеев А. В., Антюфеева О. А. Транснациональные коридорные структуры расселения: анализ теоретических концепций ... 33

Галенко М. В., Назарова М. П., Янин К. Д. Социокультурные факторы становления городов на примере Царицына — Сталинграда — Волгограда ... 44

Болотов Н. А. Победа СССР в Великой Отечественной войне: взгляд через 75 лет ... 52

Алексиков С. В., Лескин А. И., Гофман Д. И., Фоменко Н. А. Парковки на городских дорогах ... 62

#### **ABTOPAM**

Условия приема статей в редакцию и требования к авторским оригиналам ... 70

#### CONTENT

THE MAIN WAYS OF DEVELOPMENT OF RUSSIAN CITIES AND SETTLEMENTS

Tonkoy I. V. Dynamics of parameters of availability in the spatial organization of objects and systems of resettlement of Russia of the future ... 5

Ptichnikova G. A. Media architecture in the context of russian cities ... 13

Antyufeev A. V., Antyufeeva O. A. Transnational urban corridors: analysis of theoretical concepts ... 33

Galenko M. V., Nazarova M. P., Yanin K. D. Sociocultural factors of the formation of Tsaritsyn - Stalingrad - Volgograd ... 44

Bolotov N. A. The USSR victory in the World War II: a look after 75 years ... 52

Aleksikov S. V., Leskin A. I., Gofman D. I., Fomenko N. A. Passing parking on city roads ... 62

INFORMATION FOR AUTHORS ... 70

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 Е 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)

**УΔК 711** 

И.В.Тонкой

# ДИНАМИКА ПАРАМЕТРОВ ДОСТУПНОСТИ В ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕКТОВ И СИСТЕМ РАССЕЛЕНИЯ РОССИИ БУДУЩЕГО

Доступность рассматривается как условие комфорта пространственной организации среды жизнедеятельности. Качество городской среды с системой пространственных связей определяет динамику параметров и номенклатуры видов транспортной доступности в процессах разработки моделей расселения России в будущем.

#### Ключевые слова:

динамика параметров, система расселения, комфортность городской среды, доступность, развитие системы транспорта, динамика освоения территории.

I. V. Tonkoy

# DYNAMICS OF PARAMETERS OF AVAILABILITY IN THE SPATIAL ORGANIZATION OF OBJECTS AND SYSTEMS OF RESETTLEMENT OF RUSSIA OF THE FUTURE

Dynamics of parameters of availability in the spatial organization of objects and systems of resettlement of Russia of the future.

Availability is considered as a condition of comfort of the spatial organization of the environment of activity. The quality of the urban environment with the system of spatial communications defines dynamics of parameters and the nomenclature of types of availability transport processes of development of models of resettlement of Russia in the future.

#### Введение

Интерес к рассмотрению доступности возникает и усиливается с изменением параметров качества среды и расширением потребностей социума в рамках повышения информационно-технологического ресурса в целом и, в частности, развития видов транспорта и скорости перемещения. В этой связи расширяется номенклатура и виды доступности.

Доступность — феномен, ускользающий от строгой научной фиксации, — главный показатель качества городской среды, атрибут, проникающий во все сферы жизни, определяющий физическое и психологическое состояние индивидуума, влияющий на его статус, обладающий развернутой структурой с устойчивым перманентным развитием, активно участвующий в формировании структуры среды жизнедеятельности. Доступность — понятие прежде всего социальное, связанное с возможностью преодоления или достижение чего-либо. Однако при рассмотрении в процессах организации пространства доступность обретает новые характеристики, качества и формирует систему параметров, обеспечивающих обслуживание населения в пространстве городской среды, обретает новые формы. Доступность определяется степенью связанности, обусловленной развитием пространственных связей, обладающих возможностью и способами их осуществления в процессах удовлетворения потребностей социума. Доступность можно различать в зависимости от цикличности функциональных процессов жизнедеятельности населения города и способов их реализации. В данном контексте формируется иерархия параметров доступности. Как пространственный феномен доступность расширяется с активным ростом городов и повышением интенсивности их пространственных связей на основе развития средств перемещения.

Доступность — весомое приобретение структуры города различной величины и административного статуса и систем расселения, в которых реализуются функциональные процессы социума, соответствующие уровню научно-технического прогресса, где доступность обретает новый смысл и виды с иными параметрами и динамикой развития.

#### Key words:

dynamics of parameters, system of resettlement, comfort of the urban environment, availability, development of a system of transport, dynamics of development of the territory.

#### Об авторе:

Тонкой Игорь Васильевич — канд. архитектуры, доцент, профессор кафедры градостроительства, Московский архитектурный институт (государственная академия) МАРХИ. Российская Федерация, 107031, г. Москва, ул. Рождественка, 11/4, корп. 1, стр. 4, ivton@mail.ru

Professor of Urban Development Department, Moscow Architectural Institute — MARKHI. 11/4, Rozhdestvenka St., Moscow, 107031. Russian Federation.

Candidate of Architecture, Docent.

Tonkoy Igor' Vasil'evich -

ivton@mail.ru

#### Эволюция понятия «доступность»

В эволюции этого определения, связанного с организацией пространства градостроительных объектов и систем расселения, наблюдаются следующие виды доступности, основанные на процессах связности в пространстве: пространственновизуальная, пешеходная, транспортная, утилитарная и комфортная, информационная и технологическая, виртуально-информационная и, возможно, другие. Перечисленные виды доступности являются составляющими современной комфортной среды, обеспечивающими комплексную взаимосвязь функциональных процессов современной урбанизированной структуры, однако это формирование происходило достаточно протяженный период времени в режиме смены технологических укладов и накопления информационно-технологического ресурса цивилизации в динамике повышения уровня комфорта среды жизнедеятельности.

В истории вплоть до середины XIX столетия развитие технологий и природные условия позволяли реализовать три основных вида доступности в пространстве — пешеходную, «верхом» или в экипаже, по воде с использованием физической силы животного или человека. В масштабе города перемещения имели параметры (скорость и расстояние) пешехода, поскольку городское пространство на самом деле было небольшим и имело действительно пешеходную доступность, которую можно характеризовать как утилитарную (необходимую) доступность.

В путешествии за пределы границы города и в другие страны широко использовали силу животных и различный водный транспорт. Такие путешествия были не редки и доступны, но опасны и продолжительны. Например, караван по Шелковому пути из Китая в Согдиану (территория современной Ферганской долины Узбекистана) — главную транзитную базу трансконтинентального коммуникационного русла — шел 180 дней и далее еще 100 дней, и только тогда достигал мира Европы [1, с. 164—166, 168—170, 180] (рис. 1).

Португальские и испанские путешественники и завоеватели Средневековья (Колумб в 1496 г., Васко да Гама в 1498 г.) «шли» в Америку, Индию целый год [2, с. 383] (рис. 2).

Скорость и комфорт были минимальными. Расстояние перемещения составляло примерно 25—30 км — дневное расстояние путника и каравана. Комфорт обеспечивался снаряжением и обслуживанием путников, которое приходилось брать с собой. И это не зависело от региона путешествия. Путь Радищева из Петербурга в Москву в XVIII в. составлял порядка недели, и через 25—30 км располагались станции смены экипажа, что соответствует доступности в 30 км — дневной скорости пешехода. В Азии, например, расстояние измерялось в фарсах, что тоже равнялось дневному пути каравана и составляет в современных мерах порядка 20—30 км [3, с. 102—221].



Рис. 1. Великий шелковый путь — Китай — Согдиана — Европа, протяженность 280 дней

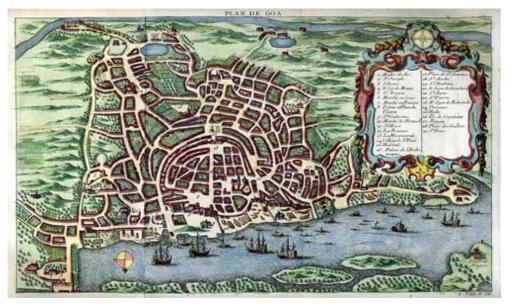


Рис. 2. Гоа, XVI в. Путешествие португальцев в Индию

Следует заметить, что историческая сеть поселений, сформированная на дневной доступности перемещения путника, составила основу современной пространственной структуры расселения, несколько скорректированной рельефом ландшафта. То есть можно констатировать о преемственности исторического параметра доступности для современных условий функционирования и развития сети поселений (рис. 3).

#### Современное состояние доступности

Процессы урбанизации значительно усилили территориальный рост городов, изменилось их количество, интенсивность использования городских территорий, что повлияло на качество среды. В этих условиях с появлением новых видов транспорта, обеспечивающих более высокие скорости передвижения, расширились возможности населения при перманентном росте потребностей. Параметры доступности стали иными, учитывающими механическое движение — автомобиля, поезда, парохода... В результате выделилась транспортная доступность, которая позволила повысить комфортность проживания в городах и активно формирующихся системах расселения различной величины. С разработкой и использованием в структуре города системы городского общественного транспорта для массовой перевозки населения появились параметры ступенчатой доступности, позволяющие обслуживать различные группы населения в соответствии с их целями и распределением по ареалам городского пространства. Развилась система междугородных пригородных и транзитных массовых перевозок. Вместе с этим параметры доступности преобразовались в параметры дифференцированной транспортной доступности, которая обеспечивалась автомобильным, водным и железнодорожным видами транспорта. Такие изменения наблюдаются в первых десятилетиях ХХ столетия вплоть до середины века с перманентным развитием и усовершенствованием видов транспорта, а соответственно, скорости передвижения.



**Рис. 3.** Частота поселений в Московской области. Современное состояние. Преемственность исторического модуля доступности 30 км

В советское время градостроительная наука и практика при разработке проектов выделяет три степени обслуживания — *повседневное*, *периодическое* и э*пизодическое*, что обусловило формирование иерархии параметров транспортной доступности в городской среде [4, с. 40—100]. В проектирова-

нии городов рассчитывались параметры совокупной доступности (пешеходной плюс транспортной) с соответствующими параметрами по времени и расстоянию. Кроме того, междугородняя транспортная доступность исчислялось временными поясами: исследователи предлагали три главных пояса, и устанавливались условные границы поясов доступности от 1—1,5 до 2 и 3 ч. При этом не учитывался параметр психологического и экологического комфорта. Принималось среднее значение скорости общественного пассажирского транспорта с учетом перемещения в городе согласно маршруту (массовое перемещение населения), что диктовалось уровнем жизни города. Основной параметр составлял 24 км/ч (скорость движения общественного транспорта) [5]. Личный транспорт составлял малую долю участия в процессах жизни города вследствие малочисленности, поэтому параметры доступности его не учитывали. В этот период исследования обретают тенденции научного обоснования комфортности процессов передвижения — исследуются параметры транспортной доступности, которые учитывают психофизиологическое состояние человека. Обоснованно определяют часовой параметр — наиболее удобное время в пути, формулируется параметр комфортной доступности.

Важным критерием доступности является степень связности функциональных процессов городской среды, что обусловлено расширением социальных возможностей населения, повышением плотности пространства городской структуры, связанных с модернизацией и системой транспортного обслуживания, которая обеспечивалась совершенствованием видов транспорта. В этой связи доступность обретает новое качество — комплексность, которая складывается из совокупности видов доступности пешеходной, транспортной и комфортной. Пропорции обозначенных составляющих имеют способность менять приоритет в зависимости от целей поездки пассажира. Такое распределение уровней доступности диктуется функциональной структурой городского пространства, с одной стороны, и уровнем развития системы и видов транспорта в городе, с другой. С течением времени и объективными социальными трансформациями, обусловленными переменой технологических укладов жизни (особенно в России), качество городской среды существенно изменялось, с развитием видов и пространственной организацией обслуживания населения изменялось и понимание доступности как атрибута комфортности обслуживания.

Первые годы нового столетия демонстрируют галопирующую динамику городов, что сопровождается плотностью функциональных процессов с соответствующим уровнем их пространственной связности — интегрированной среды жизнедеятельности, формированием нового уровня качества жизни. Соответственно, расширяются возможности населения, в результате рождаются новые виды пространственной доступности, основными из которых является комплексная транспортная, информационная, сетевая, технологическая и виртуальная доступности, в которых ощущаются иные, более крупные масштабы пространства обслуживания. Параметры доступности не только охватывают территорию городской среды отдельного средового объекта, но обретают пространственную связность системы расселения региона, страны, континента, планеты, что вполне осязаемо и может быть осуществимо, только необходимо выбрать направление, вид транспорта и сформулировать цель.

действительно, современный мир, его информационнотехнологический ресурс позволяет реализовать самые изысканные потребности социума. Но какой может быть доступность сегодня и что было позволено ранее? Только лишь 150—170 лет население имеет возможность массового использования новых видов транспорта, при которых параметры доступности резко и качественно изменили и расширили качество среды. В историческом срезе она наблюдается очень разной и по цели, виду, способу, и приемам. Однако потребность в доступности всегда была актуальной, и главные условия качества среды — быстро, безопасно, комфортно. Это осуществлялось в основном в рамках возможности технической. В современном градостроительстве доступность рассматривается как ресурс качества городской среды, обеспечивающий пространственную связность всех уровней обслуживания. Поскольку социум всегда, на протяжении всей истории цивилизации является катализатором функциональных процессов, направленных на повышение качества среды, особым образом пространственно организованной, а доступность составляет один из главных ресурсов обслуживания населения этой среды, то ее параметры также претерпевают трансформации в эволюционных процессах пространственной организации среды жизнедеятельности [6, с. 40—105].

Доступность можно рассматривать как синоним возможности социума в пространственной ориентации с достижением целей. В процессах моделирования пространства обеспечение доступности во всех ее проявлениях является одной из главных целей формирования структуры систем расселения как параметра комфортного обслуживания населения. Действительно, сегодня параметры доступности обретают масштабы пространственной организации систем расселения, поскольку значительно повысился ресурс доступности, который выражается в скорости перемещения новых видов транспорта, мощности информационного потока и технологического обеспечения. В связи с этим изменение динамики параметров позволяет использовать ресурс доступности в прогнозных моделях градостроительных объектов различного таксономического уровня систем расселения будущего. В частности, новые параметры доступности предлагается рассматривать в инновационных подходах к разработке пространственной модели расселения, освоения восточных территорий России (к востоку от Уральских гор). Восточные регионы России составляют более двух третей площади страны, и их освоение имеет крайне низкую динамику. При этом существующий сложившийся огромный природный ресурс в рамках диверсионной динамики реализации госпрограмм освоения с новейшими технологическими подходами может обеспечивать формирование пространственных ареалов в рассматриваемых границах. В этой связи освоение региона должно обеспечиваться комплексным использованием транспорта — необходима пространственная сеть страны — модель информационно-транспортной связности объектов расселения. Предлагается концепция — модель многоуровневой пространственно-территориальной организации расселения, содержащая три пространственных аспекта, главным из которых является формирование трехступенчатой комплексной системы транспорта [7]. Причем национальная система расселения только тогда может обеспечивать жизнеспособность, когда обладает всеми уровнями работающих связей — от стратегических магистральных транспортнокоммуникационных русел до структуры капилляров отдельных, самых мелких территориальный образований расселения, — устойчивой *иерархией связности*.

#### Заключение

При разумном сочетании структуры транспортного развития, мощной гидрографии и ландшафта страны и использовании информационнотехнологического ресурса прогнозная модель освоения пространства восточных регионов России на основе вышеизложенного обретает стратегические взаимодополняющие векторы, формируя пространственную матрицу образований объектов расселения — пространственную сеть в виде решетки с модулями, обеспечивающими комфортную часовую доступность, которая связана со средствами передвижения и их скоростями (условно 500 — 200 — 75 км/ч) в будущем. Реализация такой стратегии предполагает долгосрочную перспективу, алгоритм которой строится на двух главных векторах, что называется стратегией встречных динамик, — развитие природных и антропогенных русел и формирование иерархии опорных точек расселения — городов-кластеров [8]. Стратегия освоения восточных регионов России с учетом параметров комплексной доступности при использовании взаимосвязанной транспортной системы — основы пространственной сети — с иерархией городов-кластеров, обеспечивающих качественно новое обслуживание населения, преследует несколько целей, но все они работают на решение главной задачи — развитие национальной системы расселения.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. Гумилев Л. Н. Древние тюрки. М.: Айрис-пресс, 2002. 555 с.
- 2. *Кроули Р.* Завоеватели. Как португальцы создали первую мировую империю. М.: Центр полиграф, 2017.
- 3. Беленицкий А. М., Бентович И. Б., Большаков О. Г. Средневековый город Средней Азии. Л. : Наука, 1973. 390 с.
  - 4. Яргина 3. Н. Градостроительный анализ. М.: Стройиздат, 1984, 244 с.
- 5. Справочник проектировщика. Градостроительство. Изд. 2-е, перераб. и доп. / под общ. ред. проф. В. Н. Белоусова. М.: Стройиздат, 1978. 367 с.
  - 6. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства. М.: Стройиздат, 1984. 256 с.
- 7. *Лежава И. Г.* Будущее восточных регионов России // Academia. Архитектура и строительство. 2017. №3. С. 84—92.
- 8. *Тонкой И. В.* Будущее архитектуры: осмысление систем и объектов расселения России // Архитектура и строительство России. 2019. № 2. С. 58—63.

#### **REFERENCES**

- 1. Gumilev L. N. *Drevnie tyurki* [Ancient Turks]. Moscow, Airis-press Publ., 2002. 555 p. (In Russ.).
- 2. Krouli R. *Zavoevateli. Kak portugaltsy sozdali pervuyu mirovuyu imperiyu* [Conquerors. How the Portuguese created the first world empire]. Moscow, Centre poligraf Publ., 2017. (In Russ.).
- 3. Belenitskii A. M., Bentovich I. B., Bol'shakov O. G. *Srednevekovyi gorod Srednei Azii* [The medieval city of Central Asia]. Leningrad, Nauka Publ., 1973. 390 p. (In Russ.).

#### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ И ПОСЕЛЕНИЙ \_\_\_\_\_\_

- 4. Yargina Z. N. *Gradostroitelnyi analiz* [Urban analysis]. Moscow, Stroiizdat Publ., 1984, 244 p. (In Russ.).
- 5. Belousov V. N. (ed.) Spravochnik proektirovshchika. Gradostroitelstvo [Designer reference. Urban planning]. Moscow, Stroiizdat Publ., 1978. 367 p. (In Russ.).
- 7. Lezhava I. G. [The Future of the Eastern Regions of Russia]. Academia. Arkhitektura I Stroitel'stvo [Academia, Architecture and Construction], 2017, no. 3, pp. 84—92. (In Russ.).
- 8. Tonkoy I. V. [The future of architecture: understending the human settlements sistems in Russia]. Arkhitektura i stroitelstvo Rossii [Architecture and Construction of Russia], 2019, no. 2, pp. 58—63.

© Тонкой И. В., 2019

Received in December 2019

Поступила в декабре 2019 г.

**Ссыка для цитирования:** *Тонкой И. В.* Динамика параметров доступности в пространственной организации объектов и систем расселения России будущего // Социология города. 2019. № 4. С. 5—12.

**For citation:** Tonkoy I. V. [Dynamics of parameters of availability in the spatial organization of objects and systems of resettlement of Russia of the future]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 5—12.

**УΔК 72.01** 

#### Г. А. Птичникова

#### МЕДИААРХИТЕКТУРА В РОССИЙСКОМ КОНТЕКСТЕ

Исследование выполнено за счет средств Государственной программы Российской Федерации «Развитие науки и технологий» на 2013—2020 гг. в рамках исследований Минстроя России и РААСН на 2019 год, тема 1.6.2.

В статье анализируются особенности формирования медиаархитектуры как нового явления в структуре российских городов. Определены факторы, влияющие на развитие медиаобъектов, детально проанализированы такие из них, как социально-экономические реформы и проведение глобальных событий на территории России. Рассмотрены характеристики медиаэкранов и медиафасадов, а также приемы их градостроительного размещения в городском пространстве.

Предложена классификация объектов медиаархитектуры на основе нескольких критериев оценки. На основе анализа более 100 медиаобъектов в столице и региональных городах-центрах сделан вывод о том, что наибольшее развитие в российских городах получили объекты медиаархитектуры коммерческорекламного назначения и имиджевого характера.

Ключевые слова: медиаархитектура, медиафасады, информационные технологии, коммуникации, городское пространство.

#### Введение

В российских городах введение в городскую среду медиаобъектов становится повсеместным явлением. Городская среда сегодня становится все более насыщенной и даже перенасыщенной различными посланиями, обращениями, текстами, изображениями и знаками [1]. Постоянно усложняющаяся структура современного мегаполиса, развивающиеся транспортные системы, социальные процессы, связанные с активной жизнью горожан, определяют необходимость в разработке новых подходов к решению проблем коммуницирования, навигации и ориентации в урбанистическом пространстве путем развития структур медиаархитектуры [2, 3].

Таким образом, изучение особенностей формирования и перспективных направлений развития медиаархитекуры является остро актуальным вопросом теории современной архитектуры.

В контексте настоящей работы наиболее актуальными явились научные труды, комплексно подходящие к изучению архитектуры в условиях информационно-цифровой культуры. К ним относятся работы Е. В. Барчуговой, Д. В. Галкина, И. А. Добрицыной, Н. В. Касьянова, Я. Д. Пруденко, Н. В. Рочеговой, Э. В. Хаймана.

Среди значимых исследований в нашей стране проблем развития медиаархитектуры можно выделить работы М. В. Дуцева, С. В. Ильвицкой, а также ряд публикаций Института медиа, архитектуры и дизайна «Стрелка». Необходимо также назвать работы Н. И. Щепеткова, посвященные вопросам светодизайна, в которых исследуются некоторые аспекты медиаархитектуры.

Несмотря на кажущееся обилие научных трудов, многие вопросы развития медиаархитектуры остаются без ответа, в то время как отчетливо прослеживается тенденция к дальнейшему росту их числа. Целью статьи является выявление особенностей развития объектов медиаархитектуры в российских городах и изучение современных проблем интеграции медиаархитектуры в структуру современного города, ее соответствия сложившемуся архитектурному и социокультурному контексту. В число использованных методов исследования входят: натурное обследование, описательный и графоаналитический методы, исторический анализ;

#### G. A. Ptichnikova

#### MEDIA ARCHITECTURE IN THE CONTEXT OF RUSSIAN CITIES

The study was carried out at the expense of the State Program of the Russian Federation "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 Academy of Architecture and Building Sciences for 2019, topic 1.6.2.

The article explores the features of the formation of media architecture as a new phenomenon in the structure of Russian cities. The author identified the factors influencing the development of media objects, analyzed in detail such ones as socio-economic reforms and the holding of global events in Russia. The characteristics of media screens and media facades, as well as methods for their urban planning in urban space are considered.

The author proposes a classification of media architecture objects based on several evaluation criteria. Based on an analysis of more than 100 media objects in the capital and regional city centers, it was concluded that the most developed objects in Russian cities were media architecture for commercial and advertising purposes and image character.

> Keywords: media architecture, media facades, information technology, communications, urban space.

статистический метод, анализ отечественных и зарубежных документальных и литературных источников и материалов научных исследований в русле заявленной проблемы.

## Факторы, способствовавшие развитию медиаархитектуры в российских городах

Среди факторов, повлиявших на развитие медиаархитектуры, назовем появление цифровых технологий, развитие медиа, визуализацию культуры и развитие массовой культуры. Однако наряду с этими причинами следует выделить специфические факторы, которые подтолкнули развитие медиаархитектуры в нашей стране.

Первой причиной распространения медиаобъектов в городах стали социально-экономические реформы. Ориентация на рыночную экономику способствовала активному распространению медиаобъектов в крупных российских городах, целью которых явилась маркетингово-коммерческая коммуникация [4]. Таким образом, произошел переворот от социально-политического назначения медиаэкранов к их рекламно-коммерческому использованию. Реклама на медиаэкранах и медиафасадах становится неотъемлемой частью городского пространства, выступает формой общественной коммуникации, задает стереотипы образа жизни и влияет на формирование социального настроения и общий фон социальной напряженности городского сообщества.

Другим фактором, способствовавшим развитию медиаобъектов в городской среде, стало проведение глобальных событий на территории России [5]. События дают возможность городу представиться миру таким, «каким он хотел бы казаться», получить мировую известность, модернизироваться, украсить свой архитектурный облик путем строительства уникальных сооружений и в том числе медиаобъектами, которые информационно сопровождают проведение мероприятий. Из городов, активно осваивающих опыт проведения больших событий, можно отметить Екатеринбург, Казань, Владивосток и некоторые другие, не считая Москвы и Санкт-Петербурга, для которых роль мест символических событий входит в состав их столичных функций. Особую роль в распространении медиаархитектуры сыграли спортивные собы-

#### Об авторе:

#### Птичникова

Галина Александровна д-р архитектуры, профессор, чл.-корр. РААСН, главный научный сотрудник филиала ЦНИИП Минстроя РФ «Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства»; профессор кафедры урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет. Российская Федерация, 400131, г. Волгоград, ул. Академическая, 1, ptichnikova g@mail.ru

Ptichnikova Galina Aleksandrovna -Doctor of Architecture, Professor, Corresponding Member of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences. Chief Researcher of the Branch of the Research Institute of the Theory and History of Architecture and Town Planning of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences (NIITIAG RAASN). Professor of Urban Development and Theory of Architecture Department. Volgograd State Technical University 1. Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, vp niitag@mail.ru тия (Олимпиады, чемпионаты мира и Европы, Всемирные универсиады и т.п.). Архитектура спортивных событий и масштабы переустройства городов для приема мировых спортивных состязаний стали такими же участниками этих зрелищ, как и сами соревнования и спортивные рекорды. Здесь стоит вспомнить художественно-медийное оформление Москвы к Олимпиаде-1980. В этот период были созданы и размещены в важных точках города спортивные табло и экраны для трансляции ключевых событий Олимпиады. Подобный подъем интереса к использованию уже на новой технологической основе медиаобъектов произошел при подготовке зимней Олимпиады — 2014 в г. Сочи.

Вторым важнейшим для медиаархитектуры в России событием стало проведение чемпионата мира по футболу в 2018 г., который проходил в одиннадцати городах страны. К чемпионату мира в нашей стране были построены стадионы, архитектурный облик которых либо формировался полностью медиафасадами (стадион «Казань Арена»), либо при их создании использовались приемы освещения, которые позволяют отнести эти стадионы к объектам медиаархитектуры (стадион «Волгоград Арена») (рис. 1).

Кроме того, подготовка к проведению спортивных событий мирового масштаба значительно расширила географию распространения медиаархитектуры. Если до 2014—2018 гг. в основном медиаобъекты концентрировались в Москве, то в настоящее время фактически все региональные центры городов-миллионников, где проводились футбольные матчи, получили возможность для развития медиаинфраструктуры.

#### Медиаэкраны и медиафасады в пространстве российских городов

Технологические возможности, которые появились в XXI в., позволили медиаархитектуре значительно расширить типологию своих объектов. Общедоступные интерфейсы варьируются от относительно небольших медиаэкранов (или публичных дисплеев) до медиафасадов, проекционная поверхность которых увеличивается до размера поверхности здания. Кроме того, сюда можно внести и различные городские медиаинсталляции, и так называемые интерактивные киоски.



**Рис. 1.** Медиаархитектура стадионов: а — Ледовый дворец, г. Сочи; б — «Ростов Арена», г. Ростов-на-Дону; в — «Казань Арена», г. Казань; г — «Волгоград Арена», г. Волгоград

Анализ более сотни медиаобъектов в российских городах<sup>1</sup> показал, что в настоящее время в городском пространстве преобладают две группы: медиаэкраны, которые размещаются на уже построенном сооружении, и медиафасады как собственно объекты архитектуры, медийные качества которых закладывались уже в процессе проектирования. Хотя следует отметить, что в публикациях эти объекты часто обозначаются единым термином «медиафасад». В качестве примера можно привести такой документ, как «Правила установки и эксплуатации рекламных конструкций в городе Москве» (2012), где в разделе 3.4 «Типы рекламных конструкций» в редакции, актуальной на 2019 г., дается определение, которое по сравнению с первоначальным определением 2012 г. уточняет не столько технологические, сколько архитектурные качества медиафасадов, но не определяет разницу между медиаэкранами и медиафасадами: «Медиафасады — светопропускающие рекламные конструкции, размещаемые непосредственно на поверхности стен зданий, строений и сооружений или на металлокаркасе, повторяющем пластику стены (в случае размещения медиафасада на существующем остеклении здания, строения, сооружения), позволяющие демонстрировать информационные материалы»<sup>2</sup>. Тем не менее зарубежные исследователи настойчиво отделяют медиаэкраны $^3$  от медиафасадов [6—10].

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В Москве — 51 объект, в других городах — 66 объектов.

 $<sup>^2</sup>$  Постановление Правительства Москвы № 712-ПП от 12.12.2012 «Об утверждении Правил установки и эксплуатации рекламных конструкций».

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Другие встречающиеся названия: Public Displays, Digital Signage (DS), Outdoor Digital Signage (ODS) и др.

Под медиаэкранами понимаются большие светодиодные экраны (дисплеи прямоугольной формы), созданные на основе LED-технологий и предназначенные для демонстрации видеоконтента непосредственно на наружной стене здания. Под медиафасадами понимается встроенный в фасадную поверхность дисплей произвольного размера и формы с возможностью трансляции медиаданных — текстовых сообщений, графиков, анимации и видео. При этом архитектурный объект и медиадисплей дополняют друг друга и воспринимаются как единое целое. Архитектурный объект приобретает новый образ, и этот образ становится частью урбанистической культуры.

Как правило, медиаэкраны несут функцию рекламы, чтобы донести коммерческую информацию до больших групп населения [6]. Медиаэкраны стали мощным и повсеместным средством маркетинговой коммуникации, формируя целые сети в городском пространстве, которые используют все возможности цифровых технологий и имеют практически неограниченный потенциал как для массовой коммуникации, так и для персонального воздействия на потенциальных покупателей. Контент их может состоять из текста, изображений, анимации, видео, интерактивных элементов в любом сочетании. Медиаэкраны адаптированы для непрерывного режима работы, поэтому изображение хорошо видно независимо от времени суток и погодных условий. В группу медиаэкранов входят также стереодисплеи или устройства, предназначенные для отображения информации и создающие у зрителя иллюзию наличия у отображаемых объектов реального объема и иллюзию частичного или полного погружения в сцену за счет стереоэффекта.

Итак, в настоящей работе принято разделение медиаэкранов и медиафасадов, однако обе эти группы объединяются под общим понятием «объекты медиаархитектуры». В исследовании были изучены более 100 медиаобъектов как в Москве и Санкт-Петербурге, так и в 19 городах — региональных центрах<sup>5</sup> (рис. 2).

Анализ размещения объектов медиаархитектуры показал, что они в своем большинстве расположены в 13 городах-миллионниках. Однако в последнее время медиаэкраны появились и в таких городах, как Белгород, Грозный, Тюмень, где численность населения относительно небольшая (от 320 до 790 тыс. человек), и даже в Нерюнгри (Якутия) с населением 57 тыс. жителей.

Анализ показал, что в настоящее время абсолютным лидером по количеству объектов медиаархитектуры является Москва, где сосредоточено примерно столько же этих объектов (45 %), сколько и в остальных городах страны (55 %) (рис. 3). В Москве насчитывается более 50 медиафасадов, и их количество с каждым годом увеличивается  $^6$ .

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> LED (Light-emitting diode) — технология, которая позволяет получить световое излучение в месте соприкосновения катода и полупроводника, соединенного с анодом. Используется в производстве светодиодов.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Для анализа использованы данные портала открытых данных Правительства Москвы (https://data.mos.ru/opendata/60783?pageNumber=1&versionNumber=1&releaseNumber=15), рекламного агентства Premium Group (https://prgp.ru/katalog-mediafasadov/), ФРА Интермедиа груп (https://intermediarf.com/).

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup>Дислокация мест размещения медиафасадов на территории города Москвы. URL: https://data.mos.ru/opendata/60783?pageNumber=5&versionNumber=1&releaseNumber=15.



Рис. 2. Карта-схема размещения объектов медиаархитектуры в городах России

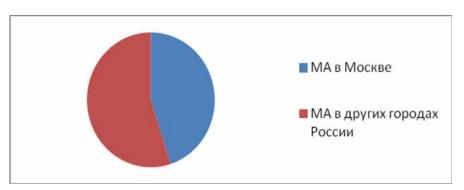


Рис. 3. Объекты медиаархитектуры в Москве и городах — региональных центрах России

Из городов — центров регионов, где уже сложились сети из медиаобъектов, выделяются Казань, Екатеринбург и Сочи. Тем не менее в общей совокупности региональных центров преобладают те города, в которых находятся единичные примеры медиаархитектуры (рис. 4).

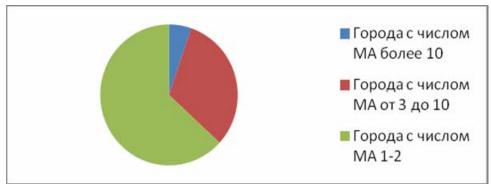


Рис. 4. Распределение медиаобъектов по городам — региональным центрам России

Анализ показал, что в настоящее время наиболее популярными среди объектов медиаархитектуры являются прямоугольные светодиодные экраны, которые крепятся на уже существующие здания.

В исследовании выявлено, что в нашей стране имеются объекты, которые изначально были запроектированы как здания с медифасадами. В их числе спортивные объекты — стадионы, построенные к чемпионату мира по футболу, бизнес-центры, торгово-развлекательные центры, музейные комплексы. Они составляют около 10 % от общего числа городских медиаобъектов.

#### Классификация объектов медиаархитектуры

Разработка актуальной классификации медиаобъектов способна помочь в квалифицированном решении многих вопросов, всесторонней оценке проектов и последующей разработке регламентов для регулирования их внедрения в ткань современных городов.

Автором были проанализированы следующие критерии оценки объектов медиаархитектуры:

- по размеру;
- по назначению (рекламные, информационные, развлекательные, декоративные, смешанные);
  - по градостроительной локации;
  - по конструктивному решению;
  - по степени вовлеченности человека и связи с внешней средой;
  - по цели коммуникации между объектом медиаархитектуры и субъектом.

На основании этих критериев была выполнена классификация медиаобъектов в российских городах.

*Классификация по размеру*. Медиаэкраны по размеру можно разделить на следующие группы:

- малые площадью до  $100 \text{ м}^2$ ;
- средние от 100 до 500 м $^2$ ;
- большие от 500 до 1000 м<sup>2</sup>;
- крупные от 1000 до 3000 м<sup>2</sup>;
- уникальные более 3000 м $^2$ .

На графике (рис. 5) очевидно, что в региональных центрах преобладают малые и средние медиаэкраны. В Москве наблюдается большее разнообразие в размерах медиаэкранов, и несмотря на численное преобладание малых и средних экранов, имеются большие, крупные и уникальные объекты.

Классификация по назначению. По функциональному назначению объекты медиаархитектуры можно разделить на рекламные, информационные, развлекательные, декоративные, смешанные. Анализ назначения медиаобъектов позволяет сделать вывод о том, что в количественном отношении преобладают рекламные медиаэкраны, кроме того, они часто совмещают рекламную и информационную функции.

В настоящее время наиболее крупным проектом медиафасада с преобладающей рекламной функцией является новая конструкция в ТРЦ «Вегас-2» на территории «Крокус Сити» (рис. 6). Отличительной особенностью этого торгового центра является пространственная организация в виде точных копий знаменитых нью-йоркских городских пространств (Таймс-сквер, Мэди-

сон авеню и 47-я улица). На здании центра установлен гигантский медиафасад площадью 3,6 тыс. м<sup>2</sup>, позволяющий транслировать не только рекламные ролики, но и онлайн-мероприятия, проходящие в ТРЦ. Это первый в России медиафасад, повторяющий сложную архитектуру здания и одновременно интегрированный в вентилируемый фасад.

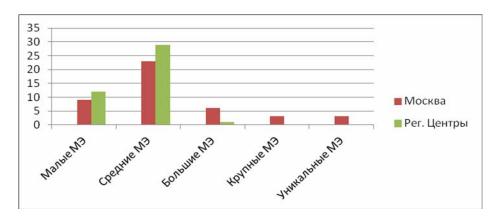


Рис. 5. Классификация медиаэкранов по размеру в городах России



**Рис. 6.** Медиафасад ТРЦ «Вегас-2», «Крокус Сити», г. Москва, 2016. Девелоперская компания Crocus Group

Развлекательные функции выполнял медиафасад, установленный на павильоне компании «Мегафон» у главных входных ворот Олимпийского парка в Сочи (арх. Асиф Кхан, 2014). Фасад этого олимпийского павильона во время проведения соревнований представлял собой подвижную поверхность (объемно-пространственный экран площадью 2000 м²) из поршней, которые создавали объемное изображение в реальном времени (рис. 7). Поршни снабжены светодиодами, позволяющими делать изображение как белым, так и цветным. Болельщики делали 3D-фотографию в специальной фотобудке, и она передавалась на экран. Всего было сделано около ста сорока тысяч объемных портретов болельщиков.



**Рис. 7.** Павильон «Мегафон» в Олимпийском парке, г. Сочи. Макет. Арх. А. Кхан, 2013. Источник: ammo1.livejournal.com

Примером объекта со смешанными функциями является инновационный центр «Гиперкуб» в Сколкове (рис. 8). Авторами была сделана попытка создать серию визуальных образов, которая загружалась в программное обеспечение, позволяющее постоянно изменять информацию на фасаде. Контент состоит из информационной составляющей, графических изображений, а также видео, показывающих события, происходящие в инновационном центре.

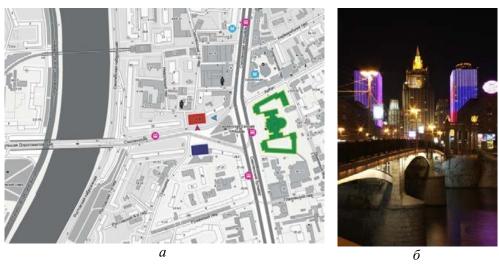


**Рис. 8.** Медиафасад «Гиперкуба» в Сколкове. Проект. Арх. Б. Бернаскони, 2012

Классификация по градостроительной локации. Большое значение для решения об установке медиаэкрана имеет градостроительное размещение, так как одним из условий эффективности рекламной конструкции является ее хорошая видимость. Для медиаобъектов считается, что радиус восприятия должен быть не менее 1 км.

По градостроительной локации можно выделить медиаобъекты, устанавливаемые на высотных зданиях-доминантах, в общественных пространствах города (площади и улицы-проспекты), транспортные магистрали с интенсивным движением, торговые районы.

Примером установки медиафасадов в значимом градостроительном узле города являются медиафасады гостиниц «Белград» и «Золотое кольцо» в Москве. Две одинаковые башни, фланкирующие Смоленскую площадь, построенные в 1973 и 1976 гг., были призваны завершить ансамбль как крупные, широко расставленные пропилеи перед зданием МИД. Светодиодные элементы, занявшие простенки между окнами этих 20-этажных зданий-близнецов, образуют огромный экран, опоясывающий гостиницы с трех сторон. Видеоролики, пробегающие по стенам двух башен на Смоленской площади, видны на расстоянии более километра (рис. 9).



**Рис. 9.** Градостроительное размещение медиафасадов на зданиях гостиниц на Смоленской площади в Москве: а — план-схема; б — общий вид

К часто встречаемому типу относятся медиаэкраны, установленные на зданиях — высотных доминантах, городских ориентирах (рис. 10). Наиболее известный объект такого типа — медиафасад на Останкинской телебашне. Конструктивно он представляет собой два блока, установленных так, что изображение просматривается с земли из любой точки прилегающей территории и при любых погодных условиях. Еще один характерный пример размещения медиафасада на высотных зданиях демонстрирует башня «Лидертауэр» в Санкт-Петербурге.

Кроме того, следует назвать круговой медиаэкран общей площадью 1350 м² на верхних этажах башни «Меркурий» в ММДЦ. Он виден в любую погоду, в ясный солнечный день максимальная видимость достигает 7 км. Медиаэкран хорошо просматривается со всех сторон — с Садового кольца, Звенигородского шоссе, Кутузовского проспекта, ул. Новый Арбат, близлежащих набережных и прилегающих районов.







**Рис. 10.** Градостроительное размещение медиафасадов на зданиях — высотных доминантах: а — Останкинская башня, Москва; б — Башня «Меркурий», Москва-Сити, Москва; в — башня «Лидертауэр», Санкт-Петербург

В городах — региональных центрах чаще всего медиаэкраны устанавливаются на высоких зданиях, расположенных на транспортных магистралях или на хорошо просматриваемых площадях (рис. 11, 12).





**Рис. 11.** Размещение на транспортных магистралях: а — Тюмень, ул. П. Осипенко; б — Казань, пр. Победы





23

**Рис. 12.** Размещение на площадях: а — Волгоград, Предмостная пл., ул. Калинина; б — Ростов-на-Дону, Привокзальная площадь

Классификация по конструктивному решению. По конструктивному решению медиафасады и медиаэкраны разделяются по типу каркаса для установки светодиодов. Каркас по принятой в практике классификации может быть модульным (кабинетным), реечным, сеточным и кластерным<sup>7</sup>. В соответствии с конструкцией каркаса и объекты медиаархитектуры подразделяются на четыре группы.

СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА. 2019. № 4 \_\_\_\_\_\_

 $<sup>^7</sup>$  Медиафасады и медиаархитектурные конструкции. URL: http://www.etoday.ru/2009/02/media-facades.php.

Примером модульного типа является медиафасад Ледового дворца «Большой» (2014) в Сочи (рис. 13). Для создания медиафасада Ледового дворца использовалось 38 000 светодиодных шайб, которые включают в себя пять светодиодов разных цветов. Его общая площадь составила 26 000 м<sup>2</sup>.



**Рис. 13.** Сборка модульной светодиодной конструкции. Ледовый дворец «Большой», Сочи. Фото 2013 г.

К реечному типу относятся медиафасады инновационного центра «Гиперкуб» в Сколкове (2012) и бизнес-центра «Лидер-тауэр» в Санкт-Петербурге (2016). Легкий медиафасад реечного типа для здания «Гиперкуб» на основе сетки из нержавеющей стали со светодиодными планками не дает дополнительной весовой нагрузки на конструкцию быстровозводимого строения. Светопропускная способность такого типа фасада достаточно высокая, что очень важно при наличии больших стеклопакетов, и помогает повысить энергоэффективность здания. Кроме того, технология светодиодов высокого разрешения Imagic Weave (с малым пиксельным шагом как по вертикали, так и по горизонтали) позволяет демонстрировать на фасаде качественное видео и выводить четкую текстовую информацию.

Сетчатый тип медиафасадов применяется в случаях, когда необходима высокая прозрачность экрана или нестандартная форма светодиодного экрана: кривая, волнообразная, круглая, эллипсоидная и т. д. Главным пре-имуществом сетчатых медиафасадов является малый вес, благодаря чему их можно крепить на стеклянные поверхности, а также легко производить демонтаж конструкции.

Кластерный медиафасад — это конструкция, состоящая из пиксельных элементов (кластеров с находящимися внутри светодиодами), которые закрепляются на множество тросов, установленных на фасад здания. Объединенные между собой, на расстоянии они выглядят как единый видеоэкран. Кластерная конструкция позволяет монтировать медиафасады на сложные поверхности любой формы и большого размера.

Классификация по связи с внешней средой. Содержание медиафасадов можно разделить на три типа — автоактивные, не зависящие от внешней среды, реактивные, реагирующие на изменения во внешней среде, и интерактивные медиафасады, которые отражают взаимодействие внутреннего пространства здания и его внешнего урбанистического окружения [11, с. 16].

Анализ показал, что все подобные типы медиафасадов присутствуют среди российских объектов, хотя наибольшее число составляют автоактивные объекты, которые меняют свой контент независимо от внешней среды.

К реактивному типу можно отнести медиафасад Ледового дворца «Большой» в Сочи (арх. Н. О. Цымбал, А. А. Князев, НПО «Мостовик», 2009—2012). Купол Ледового дворца площадью около 26 тыс. м² оснащен 38 тыс. светящихся модулей, складывающихся в информационный экран. Здесь реализована система самогенерации изображения на медиафасаде. Для этого была создана программа по трансформации изображения на куполе за счет изменения физических показателей температуры воздуха, давления атмосферы и скорости ветра. Эти изменения демонстрировались цветом: купол становится синим, если на улице похолодало, или красным, если стало теплее.

Классификация по цели коммуникации между объектом медиаархитектуры и субъектом. В исследовании предлагается классификация объектов медиаархитектуры по критерию «цель коммуникации». Дело в том, что этот критерий позволяет во многом учитывать и другие признаки: градостроительное размещение, воздействие на городскую среду, интеграцию компонентов, составляющих объект (архитектура здания или сооружения, дисплей, контент, социальный контекст), эстетические качества.

Автор опирался на понимание городской коммуникации, изложенное в работах Л. С. Ахмедовой [11, 12]. Проблему городской коммуникации она рассматривает со следующих позиций:

- городская коммуникация как средство ориентации в городском пространстве (навигационная составляющая городских коммуникаций и изображений);
  - городская коммуникация как выражение социальной жизни города;
- городская коммуникация и изображение как средство коммерческой рекламы (коммерческая составляющая);
- коммуникации и изображения как идеологическое средство воздействия на человека (идеологическая составляющая).

Предлагается выделение следующих групп объектов медиаархитектуры, объединенных целями выстраивающейся коммуникации между медиаобъектом и реципиентом:

- с маркетинго-коммерческой коммуникацией;
- с социально-информационной коммуникацией;
- с художественной коммуникацией;
- с информационно-навигационной коммуникацией;
- с театрально-зрелищной коммуникацией;
- с имиджевой (идеологической) коммуникацией.

В группу объектов с маркетинго-коммерческой коммуникацией включены здания, которые тесно связаны с бизнесом, торговыми центрами, центрами развлечений. Медиаустановки на фасадах этой группы объектов работают для привлечения внимания людей и поощрения их расходов. Примерами являются торгово-рекреационные центры Москвы ТРЦ «Вегас-2» («Крокус Сити»), ТЦ «Европейский», ТЦ «РИО». По своему облику и эффективности коммуницирования они могут сравниться с некоторыми зарубежными аналогами. Объекты этого типа получили наиболее технологическое и художественное развитие и в других городах России.

Медиаобъекты с социальными коммуникациями. В эту группу входят объекты, которые нацелены на поддержку различных локальных социальных структур. Примерами могут быть медиаустановки для объявления местной социальной деятельности, услуг, обмена и т. д. [13]. Примеры социальной медиаархитектуры развиваются в разных направлениях. Это могут быть медиафасады, которые реагируют на положение с бездомными и дают возможность оказать им помощь, экологические проекты и др. Анализ показал, что в российских городах пока отсутствуют примеры медиаархитектуры с отчетливо выделенной социальной коммуникацией.

Медиаобъекты с художественной коммуникацией. Эту группу составляют объекты, созданные в художественном контексте на пересечении архитектуры и медиаискусства. Чаще всего это объекты с инновационной формой пространственного взаимодействия и (или) восприятия пространства. Примером может быть Президентский центр Бориса Ельцина в Екатеринбурге (арх. Б. Бернаскони, 2011—2015). На его площадке расположился Музей Первого президента России, образовательный центр и библиотека, детский центр, площадка для проведения мероприятий, конференц-зал. Поверхность здания напоминает экран телевизора. Основой для медиафасада стала ненесущая стена, выполненная из перфорированного алюминиевого листа и опоясывающая здание как соединяющий элемент. Создателем медиакомпозиции является художник по свету Ш. Хоффман. При создании медиафасада он обращался к творчеству художников русского авангарда — К. Малевича и А. Попова. Для основной программы медиафасада было создано 20 отдельных фрагментов, основанных на пяти темах: архитектура, природа, городское пространство, культура и искусство (рис. 14). Позднее были созданы еще несколько дополнительных медиапрограмм.



**Рис. 14.** Примеры медиапрограмм на фасаде Президентского центра Бориса Ельцина, Екатеринбург

Медиаобъекты с информационной коммуникацией. Глобальные спортивные события в городах — региональных центрах нашей страны явились импульсом для всплеска интереса к использованию возможностей медиаархитектуры для новых строящихся объектов. Чемпионат мира по футболу-2018 потребовал обновления спортивной инфраструктуры практически всех городов — участников этого события. Фасады новых стадионов превратились в источники информации для болельщиков и гостей соревнований.

Первый стадион, построенный в России к ЧМ-2018 в 2013 г., — это стадион в Казани (арх. ГУП «Татинвестгражданпроект», арх. бюро Populous (США), В. В. Моторин) (рис. 15). На фасаде арены расположен медиаэкран модульного (кабинетного) типа, его площадь составила 3,7 тыс. м². У медиафасада стадиона «Казань Арена» выгодное градостроительное размещение, он расположен на пересечении ключевых транспортных магистралей Казани, радиус его восприятия составляет 2—3 км. Медиафасад позволяет проводить прямые трансляции не только матчей, но и социально значимых событий и кинопоказы.

Другими объектами, в архитектуре которых были использованы медиа-конструкции, явились стадионы «Ростов Арена», «Екатеринбург Арена», «Лужники» (медиакровля), «Волгоград Арена». Стадион «Ростов Арена» (арх. ФГУП «Спорт-Инжиниринг», 2018) согласно первоначальному плану должен был выделяться среди остальных стадионов, построенных к ЧМ-2018 по футболу, оригинальным архитектурным решением с открытием северной трибуны на реку Дон. Однако позже проект был значительно изменен. Фасад стадиона по всему периметру стал сплошным и выполнен по технологии медиафасада площадью почти 20 тыс. м<sup>2</sup>. Параллельно на крупнейшей Театральной площади Ростова во время проведения ЧМ-2018 была организована фан-зона с медиаэкранами, чтобы болельщики смогли здесь посмотреть игры всего чемпионата мира.



Рис. 15. Медиафасад стадиона «Казань Арена», г. Казань, 2013. Источник: Malika338

Медиаобъекты со зрелищно-театральной коммуникацией. Медиаархитектура с ее возможностями визуальных эффектов является одним из важнейших средств представления урбанистических спектаклей перед современным горожанином, вовлекая человека в тотальное зрелище для переживания сильных эмоций [14]. Общей характеристикой этой группы является анимационное решение медиафасадов. Концентрация зданий с медиафасадами в городской среде придает этой среде особое неповторимое качество театральности, иллюзорности, насыщенности, служит отличительным признаком выделения социально активного ареала в структуре города [12]. Примерами зрелищной архитектуры являются медиафасады зданий Нового Арбата в Москве: киноконцертный зал «Октябрь», Дом связи и др.

В городах — региональных центрах России примером формирующегося медиапространства со зрелищно-театральной коммуникацией является комплекс в центральной части Волгограда, сложившийся уже после строительства стадиона к чемпионату мира по футболу (рис. 14). В формирующийся ансамбль входят стадион «Волгоград Арена» (арх. ПИ «Арена», Д. В. Буш, 2018) с цвето-световыми композициями медиаарта на фасадах, находящийся рядом мост, колесо обозрения и променад к стадиону от станции железной дороги. Все вместе эти объекты по вечерам представляют перед жителями города медиазрелище урбанистического масштаба.



**Рис. 14.** Медиапространство со зрелищно-театральной коммуникацией. Стадион «Волгоград Арена» с прилегающими объектами, Волгоград, 2019

Медиаобъекты с имиджевой коммуникацией. Концепция имиджа, основанная на использовании эффективных визуальных средств для продвижения различных объектов, оказала сильное влияние на пути развития архитектуры и градостроительства. Имидж — это инструмент общения с массовым сознанием, в котором особую важность приобретает его коммуникативная составляющая. Имиджевая коммуникация своей целью имеет успешную подачу облика объекта как специфического товара, которая нуждается в ясности прочтения структуры и запоминающемся броском архитектурном образе [3]. С другой стороны, имидж — это единица символического мира. Он является продуктом обработки больших массивов информации и становится ярлыком, отсылающим на стоящие за ним ситуации. В концентрированной форме имидж задает суть объекта — человека, организации, города, региона.

Медиаархитектура с ее мощным по силе воздействия качеством визуальной образности становится важнейшим средством формирования имиджа крупных организаций России. В качестве примеров можно привести медиафасады таких объектов, как МФЗ «Лахта-центр» (компания «Газпром») и башня «Лидер-тауэр» (компания «Ленэнерго») в Санкт-Петербурге.

В «Лахта-центре», будущей штаб-квартире государственного концерна «Газпром», на одной из стен северного корпуса размещен медиафасад — экран площадью более 2 тыс. м², имеющий сложную форму и состоящий из крупных треугольных граней (рис. 17). Каждый элемент медиафасада составлен из светодиодных панелей, общая площадь медиафасада «Лахта-центра» составляет более 2000 м². После завершения работ по замыслу проектировщиков горизонтальная часть «Лахта-центра» будет напоминать картину с «эффектом айсберга». Транслирующиеся образы будут менять цвет, четкость, яркость в зависимости от времени года, суток, событий.





**Рис. 17.** Имюстрации из концепции архитектурной подсветки «Лахта- центра», Санкт-Петербург. Арх. RMJM, арх. бюро «KETTLE COLLECTIVE», ЗАО «Горпроект», 2011—2017. URL: https://www.lakhta.center/ru/about/arch/

#### Заключение

На основе комплексного анализа практики формирования объектов медиаархитектуры и теоретических работ получены следующие выводы:

- 1. Определены основные приемы размещения медиаархитектуры в городской застройке. К ним относятся:
- размещение медиаобъектов на высотных зданиях градостроительных доминантах с большим радиусом восприятия;
- размещение на транспортных магистралях с большой интенсивностью движения и в ТПУ;
  - размещение в торговых районах;
- размещение в градостроительно значимых общественных пространствах (площади, улицы-проспекты, набережные, фан-зоны).
- 2. Разработана классификация объектов медиаархитектуры на основе критерия «цель коммуникации между объектом и зрителем». Этот критерий является интегральным при оценке медиаархитектуры, так как позволяет учитывать и другие признаки классификаций (градостроительное размеще-

ние, функциональное назначение, эстетические качества, социальный контекст).

3. На основе анализа более ста объектов медиаархитектуры в крупнейших российских городах выявлены особенности их формирования. Двумя специфическими факторами, определившими развитие медиаархитектуры в российских городах, стали социально-экономические реформы 1990-х гг. и проведение глобальных спортивных событий, начиная с 2010 г. Внедрение рыночной экономики способствовало появлению медиаобъектов с маркетинго-рекламными коммуникациями (медиаэкраны и медиафасады на ТРЦ и ТЦ). Проведение Олимпиад, Универсиад, чемпионатов мира дало импульс строительству крупных спортивных объектов (прежде всего стадионов с медиафасадами) и других элементов медиаструктуры не только в Москве, но и в других городах нашей страны.

Наибольшее развитие в российских городах получили объекты медиаархитектуры коммерческо-рекламного назначения и имиджевого характера. Редкими исключениями являются проекты, связанные с развитием других типов медиаархитектуры — медиа-арта, объектов с информационной и театрально-зрелищной коммуникацией. Практически отсутствуют городские медиаобъекты с социальными коммуникациями.

Таким образом, анализ показал, что в настоящее время создается большая область для исследований медиаархитектуры как нового явления современной цифровой культуры. Подводя итог, можно сказать, что сейчас рождается новое большое направление для исследований медиаархитектуры как инновационной амбивалентной составляющей современного города.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. Ахмедова Л. С. Текст в городе. Особенности формирования нового образа города в контексте развития информационного поля городской среды // Вестник ОГУ. 2009. № 2. С. 165—169.
- 2. *Птичникова Г. А.*, *Черничкина О. В.* Медиаархитектура как феномен современной культуры // Социология города. 2018. № 3. С. 5—24.
- 3. *Антюфеев А. В.*, *Птичникова Г. А.* Умный город, архитектура и человек // Социология города. 2019. № 2. С. 6—13.
- 4. *Симоненко М. А.* Городская реклама в коммуникативном пространстве современного города // Филологические науки. Вопросы теории и практики. 2011. № 1(8). С. 148—150.
- 5. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A., Antyufeeva O. A. City and a Mega Event: Transformation of Urban Structure // International Conference on Construction, Architecture and Technosphere Safety (ICCATS 2018), 21—22 September 2018, Chelyabinsk, Russian Federation. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2018. Vol. 451. 012146. URL: http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/451/1/012146.
- 6. *Aydogan E*. From "advertising architecture" to "media fasade": communication through digital display skin // Proceedings 1st International Conference on Architecture & Urban Design, 19—21 April, 2012. Pp. 1095—1104.
- 7. Ebsen T. Towards a Media Architecture. An inquiry into the convergencies of constructed space and screen-based media. Master's thesis. Aarhus University, Denmark, 2010.

  URL:

https://www.academia.edu/2367481/TOWARDS\_A\_MEDIA\_ARCHITECTURE.

- 8. *McQuire S*. Rethinking Media Events: Large Screens, Public Space Broadcasting and Beyond // New Media & Society. 2010. Vol. 12. Iss. 4. Pp. 567—582.
- 9. Struppek M. Urban Screens The Urbane Potential of Public Screens for Interaction. Intelligent Agent. 2006. Vol. 6. No. 2. URL: http://www.intelligentagent.com/archive/Vol6\_No2\_interactive\_city\_struppek.htm.
- 10. *Verhoeff N.* Mobile media architecture: Between infrastructure, interface, and intervention // Observatorio (OBS). 2015. Pp. 71—84.
- 11. Ахмедова Л. С. Особенности трансформации визуального информационно-коммуникативного поля города: дис... канд. арх. ННГАСУ, Нижний Новгород, 2009. 172 с.
- 12. *Ахмедова Е. А., Кандалова А. Д.* Медиатехнологии в современном городе // Градостроительство и архитектура. 2016. № 3(24). С. 44—48.
- 13. *Bauer T.* Mediatisation of Architecture // Urban Media Cultures / Eds. S. Pop, G. Tscherteu. Ludwigsburg: Avedition GmbH, 2012. Pp. 60—65.
- 14. *Ptichnikova G. A.* Artistic Resources of Media Architecture // Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2019): Proceedings of the 2019 Int. Conf. on Architecture. Paris: Atlantis Press, 2019. Vol. 324. Pp. 372—375.URL: doi: 10.2991/ahti-19.2019.69.

#### **REFERENCES**

- 1. Akhmedova L. S. [Text in the city. Features of the formation of a new image of the city in the context of the development of the information field of the urban environment]. *Vestnik OGU* [Bulletin of the Orenburg State University], 2009, no. 2, pp. 165—169. (In Russ.).
- 2. Ptichnikova G. A., Chernichkina O. V. [Media architecture as a modern cultural phenomenon]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2018, no. 3, pp. 5—24. (In Russ.).
- 3. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A. [Smart city, architecture and human]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 2, pp. 6—13. (In Russ.).
- 4. Simonenko M. A. [Urban advertising In communicative space of a modern city]. Philologicheskie nauki. *Voprosy teorii i praktiki* [Philological Sciences. Issues of Theory and Practice]. 2011, no. 1(8), pp. 148—150. (In Russ.).
- 5. Antyufeev A. V., Ptichnikova G. A., Antyufeeva O. A. City and a Mega Event: Transformation of Urban Structure. International Conference on Construction, Architecture and Technosphere Safety (ICCATS 2018), 21—22 September 2018, Chelyabinsk, Russian Federation. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 2018. Vol. 451. 012146. URL: http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/451/1/012146.
- 6. Aydogan E. From "advertising architecture" to "media fasade": communication through digital display skin. *Proc. 1st Int. Conf. on Architecture & Urban Design*, 19—21 April, 2012. Pp. 1095—1104.
- 7. Ebsen T. Towards a Media Architecture. An inquiry into the convergencies of constructed space and screen-based media. Master's thesis. Aarhus University, Denmark, 2010.

  URL:
- https://www.academia.edu/2367481/TOWARDS\_A\_MEDIA\_ARCHITECTURE.
- 8. McQuire S. Rethinking Media Events: Large Screens, Public Space Broadcasting and Beyond. *New Media & Society*, 2010, 12(4), pp. 567—582.
- 9. Struppek M. Urban Screens The Urbane Potential of Public Screens for Interaction. *Intelligent Agent*, 2006, 6(2). URL: http://www.intelligentagent.com/archive/Vol6\_No2\_interactive\_city\_struppek.htm.
- 10. Verhoeff N. Mobile media architecture: Between infrastructure, interface, and intervention. *Observatorio (OBS)*. 2015. Pp. 71—84.
- 11. Akhmedova L. S. *Osobennosti transformatsii vizualnogo informatsionno-kommunikativnogo polya goroda* [The features of the transformation of the visual information and communication field of the city]. Cand. of Architecture Diss. Nizhny Novgorod, 2009. 172 p. (In Russ.).

#### ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКИХ ГОРОДОВ И ПОСЕЛЕНИЙ \_\_\_\_\_\_

- 12. Akhmedova E. A., Kandalova A. B. [Media technologies in a modern city]. Gradostroitelstvo I arkhitektura [Urban Development and Architecture], 2016, no. 3, pp. 44—48.
- 13. Bauer T. Mediatisation of Architecture. Pop S., Tscherteu G. (eds.). *Urban Media Cultures*. Ludwigsburg, Avedition GmbH, 2012. Pp. 60—65.
- 14. Ptichnikova G. A. Artistic Resources of Media Architecture. Heritage, Traditions and Innovations (AHTI 2019). *Proc. of the 2019 Int. Conf. on Architecture. Paris, Atlantis Press*, 2019. Vol. 324. Pp. 372—375. doi: 10.2991/ahti-19.2019.69.

© Птичникова Г. А., 2019

Received in November 2019

Поступила в ноябре 2019 г.

**Ссыка для цитирования:** *Птичникова Г. А.* Медиаархитектура в российском контексте // Социология города. 2019. № 4. С. 13—32.

**For citation:** Ptichnikova G. A. [Media architecture in the context of Russian cities]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 13—32.

**УΔК 711.01** 

#### А.В.Антюфеев, О.А.Антюфеева

## ТРАНСНАЦИОНАЛЬНЫЕ КОРИДОРНЫЕ СТРУКТУРЫ РАССЕЛЕНИЯ: АНАЛИЗ ТЕОРЕТИЧЕСКИХ КОНЦЕПЦИЙ

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 г., тема 4.2.5.

В статье анализируются концепции формирования коридорных структур расселения, которые могут объединить урбанизированные территории стран и даже континентов. Авторы выделили наиболее важные и существенные, с их точки зрения, явления теоретической мысли. Предложена хронологическая систематизация градостроительных концепций, включающая три этапа: возникновепервых илей. ние концепции. футуристические переосмысление темы коридоров расселения.

#### Ключевые слова:

линейный город, коридоры расселения, градостроительные концепции.

A. V. Antyufeev, O. A. Antyufeeva

#### TRANSNATIONAL URBAN CORRIDORS: ANALYSIS OF THEORETICAL CONCEPTS

The study was carried out at the expense of the State Program of the Russian Federation "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 Academy of Architecture and Building Sciences for 2019, topic 4.2.5.

#### Введение

Вопросы поиска путей развития современных урбанистических образований являются остро актуальными для теории градостроительства. Появление к концу XIX в. различных видов транспорта и развитие транспортных систем на протяжении всего последующего периода привели к рождению концепций линейных планировочных структур. В их число входят также идеи по формированию коридорных структур расселения, которые могут объединить урбанизированные территории стран и даже континентов.

Современная теория градостроительства в ходе своего развития накопила такой обширный материал по транснациональным коридорным структурам расселения, что наступает период переосмысления развития теоретической мысли. Роль теории в настоящее время возрастает, потому что в градостроительной практике явно назревают перемены, общество предъявляет новые требования к среде своего проживания. В последнее время ощущается всплеск интереса градостроительной теории и практики к линейным формам развития урбанистических структур уже в условиях XXI в. с увеличиновых вающимися скоростями транспортных средств и процессами глобализации. Таким образом, изучение концепций формирования коридорных структур расселения является остро актуальным вопросом современной теории градостроительства.

К наиболее фундаментальным трудам по формированию коридорных структур или русел расселения относятся работы советских и российских ученых, среди которых А. Э. Гутнов, И. Г. Лежава, Э. А. Шевченко. Следует также отметить труды зарубежных специалистов — Л. Гильберсеймера, Ле Корбюзье, К. Доксиадиса и др. Кроме изучения работ этих ученых, авторы опирались и на исследования, проведенные специалистами, которые занимались и занимаются проблемами развития крупных городов, агломераций и урбанизированных территорий. В этом отношении необходимо выделить работы Е. А. Ахмедовой, Ю. П. Бочарова, В. В. Владимирова, Г. М. Лаппо, В. Я. Любовного, Г. В. Мазаева, И. М. Маергойза, М. Е. Монастырской, Е. Н. Перцика, И. М. Смоляра, М. В. Шубенкова.

The article analyzes the concepts of the formation of urban corridors that can unite the urbanized territories of countries and even continents. The authors identified the most important and significant, from their point of view, phenomena of theoretical thought. Α chronological systematization of urban planning concepts is proposed, which three includes stages: the emergence of the first ideas; futuristic concepts, rethinking the theme of urban corridors.

> Keywords: linear city, urban corridors, urban planning concepts.

#### 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.nu

Антюфеева Ольга Алексеевна — канд. архитектуры, доцент кафедры урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет (ВолгТУ). Российская Федерация, 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1, urbanistika 14@mail.ru

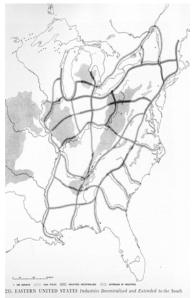
Antyufeeva Of ga Alekseevna — Candidate of Architecture, Docent of Urban Development and Theory of Architecture Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, urbanistika 14@mail.ru **Целью** статьи является изучение и систематизация теоретических концепций транснациональных коридорных структур расселения.

Методика исследования включает обобщение современного отечественного и зарубежного опыта по проблеме, систематизацию фактологического и графического материалов по архитектурнопространственному и территориальному развитию линейных градостроительных образований.

#### **Хронологическая систематизация теоретических концепций транснациональных коридорных структур расселения**

Идеи по формированию линейных градостроительных структур, пересекающих или объединяющих всю страну, впервые появились в XX в. в связи со стремительным ростом урбанизации, скоростных видов транспорта и территориального разрастания городских границ.

Первый этап (1940-е гг.) — возникновение идей коридорного развития. Одними из первых концепций транснациональных коридорных структур расселения стали предложения для США. Создание коридорных структур расселения на восточном побережье Северной Америки было предложено в 1940-х гг. эмигрировавшим в США немецким архитектором-градостроителем Л. Гильберсеймером.



**Рис. 1.** Коридорные структуры на восточном побережье США. Арх. Л. Гильберсеймер

Возглавив департамент по градостроительству Чикаго, Гильберсеймер в числе выполненных работ, посвященных теме децентрализованного города, разработал предложение для развития расселения, объединив сетью транспортных магистралей крупнейшие города США (см. рис. 1) [1].

Второй этап (1960-е годы) — футуристические идеи новых форм расселения. Тема создания транснациональных коридоров или полос расселения особенно широко обсуждалась в 1960-е годы. Канадский географ Ш. Уэбелл в 1969 г. издал статью, посвященную коридорным системам расселения, где утверждал, что «коридоры исторически очень устойчивы и образуют один из основных типов городских систем в Новом Свете» [2].

В США молодые американские архитекторы Питер Эйзенман и Майкл Грейвз были приглашены в качестве профессоров в Принстонский университет и приступили к работе над общим проектом «Линейный город» (рис. 2). Проект представлял собой непрерывную урбанистическую полосу, которая должен был пройти от Бостона до Вашингтона. Они выбрали конкретную территорию в штате Нью-Джерси, чтобы детально разработать эту мегаструктуру. Линейный город Эйзенмана и Грейвза определялся большими горизонтальными полосами: одна из них предназначалась для промышленности, а другая для жилья, офисов и магазинов.

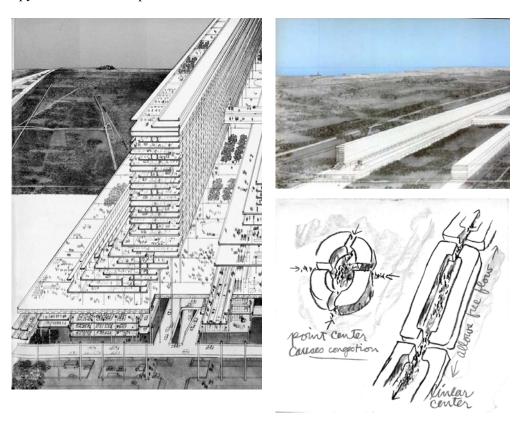
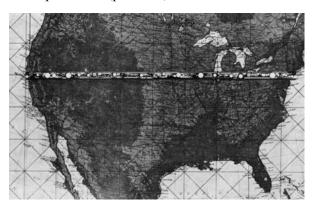
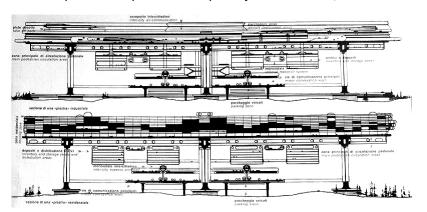


Рис. 2. Линейный город Нью-Джерси, США. Проект. Арх. П. Эйзенман, М. Грейвз, 1965

В 1969 году американцы А. Бутвел и М. Митчел предложили идею создания транснационального коридора расселения для США. Мегаструктура под названием «Продолжающийся город на 10 000 000 жителей» должна была протянуться в широтном направлении через всю Северную Америку от Нью-Йорка до Сан-Франциско (рис. 3, 4).



**Рис. 3.** Схема формирования мегаструктуры — коридора расселения для США. «Продолжающийся город на 10 000 000 жителей» от Нью-Йорка до Сан-Франциско. Авторы А. Бутвел и М. Митчел, 1969

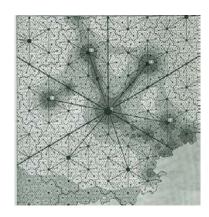


**Рис. 4.** Разрез мегаструктуры — коридора расселения для США. «Продолжающийся город на 10 000 000 жителей» от Нью-Йорка до Сан-Франциско

В 1968 году в работе «Экуменополис 2100 года» греческий архитектор К. Доксиадис предложил развитие непрерывного «планетарного города» пре-имущественно вдоль побережья Мирового океана, который назвал экуменополис. Под ним понималась сверхагломерация или глобальная агломерация, которая образует сплошную сеть расселения на поверхности Земли. Доксиадис составил баланс между урбанизированными, природными и сельскохозяйственными территориями в условиях формирования экуменополиса. Урбанизированные территории составили 5 %, то есть 3 млн км², обитаемой суши для создания всемирного города. Сельскохозяйственные и зоны типа механизированных фабрик могут занимать 45 % суши. Природные территории составляют 50 % поверхности планеты.

Кроме того, Доксиадис предлагал формирование коридоров как формы расселения в будущем (рис. 4). «Урбанистический коридор», по Доксиади-

су, — это совокупность градостроительных образований, собранных вдоль магистралей-коммуникаций, включающих в себя основные виды транспорта, энергопроводы, водопроводы и другие коммуникационные связи [3].



**Рис. 4.** Эволюция динамической экистической системы расселения. Арх. К. Доксиадис

Принцип концентрации интенсивно осваиваемых урбанизированных территорий вдоль транспортных коммуникаций получил яркое воплощение в разработанной в 1968 г. группой советских специалистов концепции НЭР¹. Новый элемент расселения (НЭР) — это концептуальное футуристическое направление в градостроительстве, созданное молодыми советскими архитекторами в начале 1960-х гг. Первоначальное решение нового города будущего предполагало создание новых элементов расселения в виде новых городов на 200 тыс. жителей.

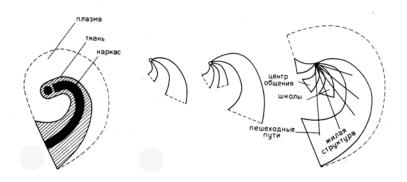
Развитие этой концепции позволило позднее предложить формирование линейно-полосовых образований регионального и государственного масштаба, которые авторы предложили назвать руслами расселения (рис. 5, 6).



Рис. 5. Фрагмент русла расселения. Поисковый проект группы НЭР

Руслами расселения в виде триангуляционной системы предполагалось «покрыть» все свободные пространства Советского Союза. Основные узлы в виде НЭР и старых городов и линейные русла расселения формируют сеть расселения [4, с. 30].

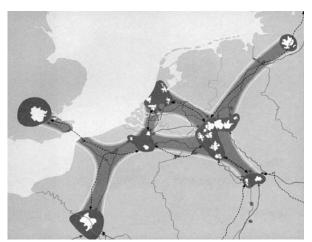
<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Авторы концепции А. Гутнов, И. Лежава, А. Бабуров, В. Баженов, И. Бельман, И. Лунькова, Е. Русаков, В. Скачков, А. Скокан, И. Телятников, Н. Федяева, В. Юдинцев, социолог Г. Дюментон.



**Рис. 6.** Принципиальная схема развития системы НЭР: а — структурная организация системы; б — схема роста системы

3 этап (конец 1990-х — 2020-е гг.) — переосмысление градостроительных идей. В Нидерландах концепция «планируемого коридорного развития» стала одной из ведущих концепций пространственного планирования в конце 1990-х гг. [5]. В документе «Пятый национальный отчет по пространственному планированию» ("Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening", 2001) коридорная форма развития расселения в Голландии была названа неизбежной для будущего страны. Коридор в этом документе определялся как «ось городского развития, построенная вдоль инфраструктуры, состоящая из (существующих) городских центров в сочетании с застроенными зонами пригородов между этими центрами, предназначенными для размещения различных производств, услуг и жителей» [цит. по: 5].

В 1990-х годах Европейский союз предложил использовать концепцию создания «еврокоридоров» — новых градостроительных структур, которые должны стать связками между городами — ключевыми центрами Европы (рис. 7). Целью формирования «еврокоридоров» было физическое объединение Европы и стимулирование экономической деятельности вдоль них [5].



**Рис. 7.** Схема создания «еврокоридоров» между ключевыми европейскими городами

Тема формирования новых линейных структур, определяемых новыми видами транспортного и технологического развития, продолжилась разрабатываться в XXI в. [6—9].

В 2000-х годах в России была разработана концепция «Сибстрим» (авторы И. Г. Лежава, М. Д. Хазанов, М. В. Шубенков, Р. М. Мулагильдин и Г. Дюментон), выполненная для прогноза урбанизированного развития России до 2100 г. Проект являлся продолжением темы «НЭР» — новых элементов расселения, линейных систем, сформированных жилыми кластерами по ходу скоростной магистрали. В проекте «Сибстрим» была предложена линейная система расселения вдоль гигантского транспортного коридора, связывающего Атлантический океан с акваторией Тихого океана [10]. И. Г. Лежава подчеркивал: «Город XXI века в России — это линейный город. От акватории Балтийского моря до акватории Тихого океана» [11].

С одной стороны, это предложение схоже с идеей транспортноселитебных коридоров. С другой стороны, в проекте «Сибстрим» предлагается не просто транспортный коридор, а линейная система расселения, то есть вытянутый в линию город со всеми присущими ему элементами. «Мы вынуждены были создать концепцию, которая обеспечивала бы нужды страны в условиях огромной территории и малого количества населения, — говорит М. В. Шубенков, один из авторов проекта. — Город нужно превращать не в расползающееся масляное пятно, а в вытянутую линейную структуру, которая обеспечивается современными видами транспорта. Этим решаются проблемы доступности и контроля над большими территориями» [цит. по 12].

Определяя различие между старой и новой формой расселения, авторы приводили сравнение с живыми существами. Обладая одними и теми же жизненными органами, «еж» и «змея» (компактный город и линейный город), имеют совершенно разные пространственные компоновки. Линейная магистраль Сибстрима (или «новой Москвы») будет основная, но не единственная. Ее могут пересечь семь поперечных магистралей, связывающих акватории Северного Ледовитого океана с южной границей России (рис. 8).

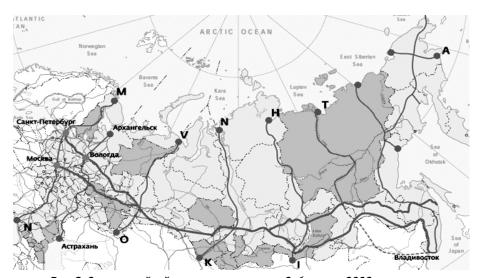


Рис. 8. Схема линейной системы расселения «Сибстрим», 2003

Ширина линейной структуры, состоящей из нескольких слоев, составляет 10—15 км (рис. 9). В центре расположится техническая зона, где будут сосредоточены основные энергетические и транспортные артерии, промышленные предприятия. Дальше идет зона интенсивного освоения природы и место жизни человека. Потом — щадящая природу зона, с полями и угодьями, а далее располагается зона нетронутой природы.



**Рис. 9.** Фрагмент линейной системы «Сибстрим». Зона транспортного коридора

Особенности линейного развития помогут сохранить исторические города, так как «Сибстрим» выходит на новые площадки для территориального развития. Линейный город, по мысли авторов, также станет экономической артерией нашей страны, в которую войдет не только широтная структура «восток — запад», но и семь поперечных меридиональных структур [13].

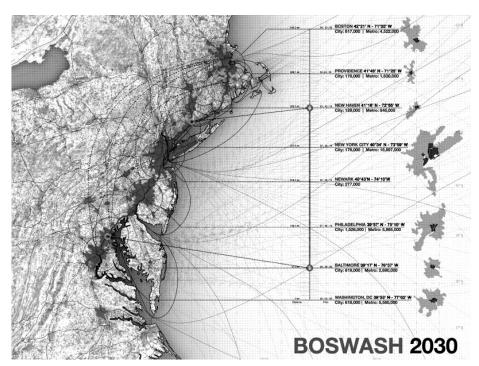
Для Китая в 2005 г. известный американский архитектор П. Солери разработал проект-концепцию «Линейный город Солари» (рис. 10, 11). В пространственном отношении это выглядит как ленточная или полосовая структура, в которой через две «урбанистические ленты» пролегает «зеленая лента» [14].



Рис. 10. Линейный город-артерия. Арх. П. Солери, 2012

Люди будут путешествовать по всему городу пешком, с помощью траволаторов, на велосипедах или с помощью легкорельсового транспорта. Скоростные железные дороги соединят города друг с другом. Солери проектирует линейные города для использования солнечной и ветровой энергии, рециркуляции воды и выращивания сельхозкультур в огромных теплицах. Работая над этой темой, П. Солери пришел к идее линейных «городов-артерий», которые функционируют как кровеносная система в живом организме.

В 2012 году американские разработчики Э. Хёвлер и М. Юн (Eric Höweler, Meejin Yoon) предложили концепцию «Shareway 2030» для одного из крупнейших пригородных регионов США [15]. По их идее, должен сформироваться урбанизированный коридор между Бостоном и Вашингтоном, округ Колумбия, в котором уже сейчас проживает около 53 млн человек. Структура, протянувшаяся на более чем 700 км, была названа «Босваш» (Воѕwash — производное от названий городов Бостон и Вашингтон) (рис. 12). Термин «Босваш» был введен Г. Каном и А.Дж. Вайнером в 1967 г. для названия ряда автомобильных дорог, связывающих города Бостон и Вашингтон.



**Рис. 12.** Проект «Босваш 2030» — линейная урбанистическая структура между Бостоном и Вашингтоном, США. Авторы Э. Хёвлер и М. Юн, 2012

В ядре транспортной сети проходит высокоскоростная железнодорожная магистраль с центром управления. Помимо железной дороги, магистраль включит в себя фрахт, линии пригородной железной дороги, линию для грузовых автомобилей, общественные линии автотранспорта, велосипедные пути и пешеходные дорожки.

Схема коридорного урбанизированного развития представляет сетчатую структуру, составленную из полос-коридоров. Каждая такая полоса охватывает весьма обширные территории, прилегающие к руслу транспортных коммуникаций, среди которых доминирующую роль играет трасса скоростного общественного транспорта.

#### Заключение

В представленном на суд читателя исследовании на основе анализа большого пласта материала были выбраны наиболее важные и существенные, с точки зрения авторов, явления теоретической мысли. Многие из градостроительных концепций утвердили себя редкой устойчивостью, способностью возникать вновь и вновь, каждый раз регенерируя на более высоком уровне. Основные предложения и проекты новых форм расселения составляют палитру разнообразных, взаимно дополняющих друг друга и переплетающихся идей. Обращает на себя внимание тот факт, что в большинстве этих концепций важную роль играют вопросы транспорта и в целом способ передвижения жителей между отдельными функциональными зонами жилых комплексов. Бесспорно то, что все эти теоретические концепции, несмотря на то, что многие из них нереальны и довольно схематичны, отразили новые возможности развития расселения. Все они явились результатом попыток понять, продумать и использовать некоторые новые явления, связанные с транспортом и его влиянием на организацию городской среды.

По-разному в них отражалась точка зрения на то, что исторический компактный центрический город принадлежит прошлому и должен быть заменен новыми линейными структурами, которые будут в большей степени соответствовать современным потребностям. Коридорное развитие урбанизированных территорий сегодня рассматривается как выход из тупикового развития современных городов. В условиях глобализации коридорные системы можно представить как «пространства потоков», через которые функционируют современные глобализационные процессы. В узлах пересечения коридоров располагаются «города мирового контроля» или «глобальные города».

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. *Hilberseimer L*. The Nature of Cities. Origin, Growth, and Decline. Pattern and Form. Planning Problems. Chicago: Paul Theobald, 1955. 292 p.
- 2. Whebell C. F. Corridors: a theory of urban systems // Annals of the Association of American Geographers. 1969. Vol. 59. No. 1. Pp. 1—26.
- - 4. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства. М.: Стройиздат. 1984. 256 с.
- 5. *Sap H.* Corridors and/or linear cities; a historic contribution to contemporary discussion on corridor development. URL: www.has-architectuur.nl/res/paper[jds12].pdf.
- 6. *Антюфеев А. В.*, *Антюфеева О. А.* Линейное планировочное развитие города: градостроительная система «Большой Волгоград» // Социология города. 2019. № 3. С. 5—16.
- 7. 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.
  - 8. Boutwell A., Mitchell M. Planning on a national scale // Domus. 1969. No. 470. P. 6.
- 9. *Антюфеев А. В., Птичникова Г. А.* Линейный город. Градостроительная система «Большой Волгоград». Волгоград: Изд-во ВолГТУ, 2018. 196 с.
- 10. Птичникова  $\Gamma$ . А., Антиофеев А. В. Новые морфотипы архитектурного пространства современных городов // Социология города. 2014. № 2. С. 5—19.
- 11. *Лежава И. Г.* Линейные города // Отечественные записки. 2012. № 3 (24). URL: http://www.strana-oz.ru/2012/3/lineynye-goroda.
- 12. Аксельрод К. Линейный город. Сибстрим. Город 2100 // Информагенство «Архитектор», 08.11.2013. URL: http://www.archinfo.ru/publications/item/1609/

- 13. Шубенков М. В. Развитие градостроительных систем в постиндустриальный период // 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.: ACB, 2017. С. 501—504.
  - 14. SOLARE: A Lean Linear City. URL: https://arcosanti.org/arconews-blog-4850/
  - 15. Shareway 2030. URL: http://www.howeleryoon.com/research/1230/shareway-2030.

#### **REFERENCES**

- 1. Hilberseimer L. *The Nature of Cities. Origin, Growth, and Decline. Pattern and Form. Planning Problems.* Chicago, Paul Theobald, 1955. 292 p.
- 2. Whebell C. F. Corridors: a theory of urban systems. *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, 59(1), pp. 1—26.
- 3. Doxiadis C. *Ekumenipolis tomorrow's city*. URL: http://www.doxiadis.org/Downloads/ecumenopolis%20tommorow's%20city.pdf.
- 4. Gutnov A. E. *Evolyutsiya gradostroitelstva* [Urban Development]. Moscow, Stroiizdat Publ., 1984. 256 p. (In Russ.).
- 5. Sap H. Corridors and/or linear cities; a historic contribution to contemporary discussion on corridor development. URL: www.has-architectuur.nl/res/paper[jds12].pdf.
- 6. 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.
- 7. 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. (In Russ.).
  - 8. Boutwell A., Mitchell M. Planning on a national scale. Domus, 1969, no. 470, p. 6.
- 9. 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. (In Russ.).
- 10. Ptichnikova G. A., Antyufeev A. V. [New morphotypes of architectural space of modern cities]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2014, no. 2, pp. 5—19. (In Russ.).
- 11. Lezhava I. G. [Linear cities]. *Otechestvennye zapiski* [Domestic notes], 2012, no. 3. URL: http://www.strana-oz.ru/2012/3/lineynye-goroda.
- 12. Akselrod K. *Lineinyi gorod. Sibstrim. Gorod 2100.* (In Russ.). URL: http://www.archinfo.ru/publications/item/1609/
- 13. 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. Moscow, 2017. Pp. 501—504. (In Russ.).
  - 14. SOLARE: A Lean Linear City. URL: https://arcosanti.org/arconews-blog-4850/
  - 15. Shareway 2030. URL: http://www.howeleryoon.com/research/1230/shareway-2030.

© Антюфеев А. В., Антюфеева О. А., 2019 Поступила в декабре 2019 г.

43

Received in December 2019

**Ссылка для цитирования**: *Антюфеев А.В., Антюфеева О.А.* Транснациональные коридорные структуры расселения: анализ теоретических концепций // Социология города. 2019. № 4. С. 33—43.

**For citation:** Antyufeev A. V., Antyufeeva O. A. [Transnational urban corridors: analysis of theoretical concepts]. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 33—43.

**УΔК 72.067** 

М.В.Галенко, М.П.Назарова, К.Д.Янин

# СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ФАКТОРЫ СТАНОВЛЕНИЯ ГОРОДОВ НА ПРИМЕРЕ ЦАРИЦЫНА — СТАЛИНГРАДА — ВОЛГОГРАДА

В рамках данной статьи город рассматривается как социокультурный феномен и используется междисциплинарный подход в его анализе. Выявляются изменения городской пространственной среды под воздействием пограничных социальных процессов.

#### Ключевые слова:

город, архитектурное пространство, социальные процессы.

> M. V. Galenko, M. P. Nazarova, K. D. Yanin

# SOCIOCULTURAL FACTORS OF THE FORMATION OF TSARITSYN — STALINGRAD — VOLGOGRAD

Within the framework of this article a urbane is examined as socio-cultural phenomenon and inter disciplined approach is used in its analysis. We can see links between spacious model of a urbane and historical period of the development of society and architectural space of a urbane is being changed under the unfinanced social process.

Keywords: city, architectural space, social processes.

## Введение

История и поиск факторов развития современных городов — тема, актуальная на протяжении длительного времени. Найти и проследить истоки становления городской структуры, соотнести ее с социально-экономическими и социокультурными факторами развития территории в настоящий момент является прагматически важной задачей, поскольку социальные прогнозы невозможны без осмысления исторического прошлого, фиксированного в том числе в архитектурном пространстве.

Город рассматривается как особая форма существования культуры, способствующая установлению гармоничных отношений между личностью и внешним миром. Наиболее интересными в контексте данного исследования являются работы В. Л. Глазычева, А. Э. Гутнова о соотношении пространственной модели мира определенной культуры и типом пространственной организации поселений, «формулой градоустройства».

В данной статье рассматривается история становления Царицына — Сталинграда — Волгограда, города, для которого Сталинградская битва стала краеугольным камнем в формировании его образа, что позволяет говорить о нем как об одном из сакральных центров России. История города начинается с 1589 г., с деревянной крепости на острове Царицыне, созданной для защиты волжского пути на стыке Волги и Дона от степных кочевников. История города в социокультурном, экономическом и политическом аспектах подробно описана в работах Г. Н. Адриановой, Ю. А. Бухаровой, М. А. Водолагина, С. М. Иванова, В. И. Супруна, А. Л. Клейтман, И. О. Тюменцева, А. В. Материкина, С. А. Щегловой, О. Н. Савицкой.

**Цель** данной статьи — анализ ценностного содержания архитектурного пространства Царицына — Сталинграда — Волгограда и его влияние на социокультурные процессы, в нем происходящие. Мир человеческих ценностей является конституирующим фактором формирования жизненного пространства человека.

#### Основная часть

Город во все времена являлся отражением той пространственной модели, которая существовала в конкретный исторический период развития общества, а пространственная модель, в свою очередь, связана с социокультурными процессами, происходя-

#### Об авторах:

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

Назарова Марина Петровна д-р философских наук, доцент, профессор кафедры философии, социологии и психологии, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГУ). Российская Федерация, 400074, ул. Академическая, 1, птр34@yandex.ru

Nazarova Marina Petrovna — Doctor of Philosophy Sciences, Docent, Professor of Philosophy, Sociology and Psychology Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation,

Янин Кирилл Дмитриевич — кандидат философских наук, старший преподаватель кафедры философии, социологии и психологии, Волгоградский государственный технический университет Российская Федерация, г. Волгоград, 400074, ул. Академическая, 1

Yanin Kirill Dmitrievich — Candidate of Philosophy Sciences, Senior Lecturer of Philosophy, Sociology and Psychology Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, щими в обществе. Зарождение новой социокультурной тенденции всегда сопровождалось созданием новых городов или реконструкцией созданных ранее<sup>1</sup>.

Что же для города стало точкой отсчета? Ответ очевиден — Царицынская крепость, являющаяся важнейшим географическим, политическим и стратегическим пунктом на реке Волге, на перекрестке дорог и переволоки, соединяющей Волгу и Дон. Царицынская крепость стала центром контактной зоны — фронтира.

В строгом смысле фронтир — это зона освоения; точнее, территория, социальные и экономические условия которой определяются идущим на ней процессом освоения. Американский Ф. Тернер, введший в науку само понятие фронтира, называл его «точкой встречи дикости и цивилизации» [1, р. 18]. Любая граница может трактоваться как барьер, разделяющий культуры, но может восприниматься и в качестве контактной зоны фронтира. Понятие фронтира впоследствии развивалось другими исследователями. Так, американские исследователи Ламар и Томпсон предложили такое определение фронтира: «Мы понимаем фронтир как пространство, где происходит взаимопроникновение между обществами... Фронтир открывается в момент первого контакта между представителями обществ и закрывается, когда единая власть устанавливает политическое и экономическое господство над ними» [2, р. 78]

Т. Б. Щепанская, исследовавшая процесс социального управления, разворачивающийся в условиях неопределенности, оперировала понятием «семантической пустоты» (разрывы, переходы, промежуточные области), отмечая, что пустота является необходимым условием для разворачивания новых структур и смыслов [3, с. 231—232].

Именно на периферии (границе, фронтире) зарождаются процессы, которые в дальнейшем приводят к радикальным изменениям. Интенсивность социокультурных процессов на периферии связана с тем, что на нее как на пограничье происходят постоянные вторжения извне. Граница двусторонняя, и одна сторона ее обращена во внешнее пространство.

Russian Federation

 $<sup>^1</sup>$  Следует отметить значительный вклад в изучение градостроительной истории города А. В. Антюфеева, Г. А. Птичниковой, П. П. Олейникова, Ю. В. Янушкинкой, Н. А. Ястребовой.

Так, культурная модель горожан Царицына формировалась в условиях специфической зоны, пограничья — Дикого поля, что и определило их специфическое социокультурное образование. Дикое поле исторически служило буферной зоной между степью и лесом, кочевниками и славянами, христианством и мусульманством.

Дикое поле — это также часть так называемого Каспийского коридора, по которому, начиная еще с эпохи бронзы, нескончаемыми потоками двигались волны кочевников (иранцев и тюрков), идущих из азиатских степей. Дикое поле — это своего рода «коридорное пространство», в котором в течение столетий «сквозило» в этническом и культурном плане [4, с. 16]. Очевидно, в условиях пограничья Дикого поля могли удерживаться лишь определенные категории населения, обладавшие определенными культурными стереотипами. Они сознательно уходили за пределы устоявшихся социальных образований, пытаясь возродить на новом месте те социальные формы, в которых любые устойчивые социальные нормы игнорировалась. Таким образом, город Царицын стал местом взаимопроникновения Дикого поля (культуры кочевых народов) и Центра (Российское государство).

Достаточно интересна роль фронтирных зон и в современной городской среде, специфики архитектурного пространства данных зон и корреляция их с социальными процессами, происходящими в городском сообществе. Как нам представляется, это тема актуального исследования в области социологии города.

Следующий важный этап формирования городского пространства датируется концом XIX в., когда Царицын превращается в крупный торговораспределительный узел Российского государства [5, с. 253]. Через город проходили донецкий уголь, бакинская нефть, волжская рыба, кубанский хлеб, все эти товары шли на север. На юг, в свою очередь, шел уральский металл и верхневолжский лес. В этот же период появляются металлообрабатывающие, лесопильные и маслобойные заводы, которые располагались, как и в современном городе, вдоль Волги. Все вышеперечисленное характеризует бурный экономический рост, который был связан со строительством железных дорог и волжского пароходства.

С экономическим ростом увеличилась и численность населения города. Так, в 1885 г. насчитывалось 34 тыс. жителей, в 1897 г. — 56 тыс. жителей, а в 1909 г. население возросло до 100 тыс. Как же это отразилось на архитектурном пространстве города и можно ли фиксировать экономический подъем, исследовав архитектурные объекты?

Экономический рост привел к образованию в центре Царицына своего рода сити. Здесь появились новые гостиницы, банки, купеческие торговые магазины. Так, на улице Волгодонской размещались постоялые дворы купцов Алексеева, Донцова, дома В. Ф. Лапшина, А. П. Мишнина.

Знаковым для уездного города архитектурным зданием, построенным в начале XX в., стал купеческий дом на ул. Мариинской. Архитектурный объект украшен башенками с необычными куполами и шпилями, угол здания на Мариинской и Базарной площади акцентирует балкон (рис.). Здание было сильно

 $<sup>^2</sup>$  Об утверждении проекта планировки гор. Сталинграда: постановление СНК РСФСР от 21 апреля 1933 г. // ГАВО. Ф. 313. Оп. 1. Д. 119. Л. 21—22.

повреждено во время Сталинградской битвы, а в пространственную структуру послевоенного Сталинграда оно не вписывалось, и его не восстановили.

Можно ли говорить о влиянии архетипа границы на бурное развитие города? В настоящий момент можно говорить только о постановке вопроса.



В 1925 году город получает новое название — Сталинград и становится краевым центром. Данное событие стало судьбоносным для города, поскольку вектор развития изменился. В архитектурном пространстве четко проявляется архетип границы, фиксированный в оппозиции «провинция — столица». Если обратиться к оппозиции «столица — провинция», то архитектурное пространство малых городов не изменялось столетиями, тогда как столичные города подвергались архитектурным модернизациям под влиянием новой социально-политической парадигмы. Здесь также работает архетип границы, разделяющий два мира: мир провинции и мир столичных городов. На примере провинциальных городов можно проследить типические черты жизни общества во времени. На примере архитектурных объектов столичных городов прослеживается история политических преобразований.

Таким образом, Сталинград становится одним из крупнейших индустриальных центров страны, кардинальные изменения в статусе которого привели к проектным экспериментам, частично воплощенным в архитектурной и градостроительной практике. Сталинград становится одним из полигонов для воплощения социальных идей. Газета «Борьба» летом 1929 г. писала: «Сталинград через известное время должен стать образцовым, подлинно социалистическим городом, таким городом, о которых лишь много писалось и говорилось, но которых у нас еще нет. Настал момент реализовать проекты городов будущего»<sup>3</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Превратим Сталинград в образцовый, подлинно социалистический город (Из речи наркомвнудела тов. Толмачева на объединенном пленуме горсовета и окрисполкома) // Борьба. 1929. 21июля.

Безусловно, проектные поиски архитекторов 1920-х гг., имеющие четко выраженную социальную направленность, были обусловлены уникальностью социально-политической ситуации в стране. Именно в этот период утопическую социальную модель ортодоксального социализма стремились воплотить в пространственных формах. Так, в 1929 г. И. Иозефович разработал проект летающего Дворца Съездов СССР с летающим залом заседаний и вспомогательными помещениями на причальных башнях в столицах союзных республик [6, с. 96].

В целом характер проектных поисков архитекторов данного периода, отмечал С. О. Хан-Магомедов, определяли коллективистские и уравнительные тенденции, которые оказались созвучными настроениям бедных социальных слоев, наиболее активно поддерживавших советскую власть [7, с. 43]. В конце 1920-х гг. одной из приоритетных социальных проблем была проблема социалистического расселения, проектные поиски которой рассматривались как на уровне жилой ячейки, так и системы расселения в масштабе страны. В ходе многочисленных дискуссий в среде архитекторов сошлись на мнении, что необходима единая система расселения, вплоть до отказа от семейных квартир в пользу развития коллективных форм быта.

В основу проектирования был положен принцип обобществления всех культурно-бытовых нужд населения, основывающийся на применении коллективных форм жилища в виде типовых структурных элементов — жилкомбинатов (квартал-коммуна). Искренне считали, что в «новых городах-коммунах должны поселиться новые люди, должен быть создан новый быт. Новые формы среды создают и новую психологию, новых людей»<sup>4</sup>. Но человек по-прежнему хотел иметь личное пространство и мечтал о том, чтобы «квартиры были совершенно изолированы друг от друга. При желании, при красном уголке может быть организована для жильцов общественная столовая»<sup>5</sup>. С другой стороны, жилкомбинат мешал и социальным процессам, как отмечает С. О. Хан-Магомедов, «жилкомбинат с замкнутым циклом жизни оказался нежизненным элементом города, это была «закрытая» структура, не учитывающая, что усложнение общения людей в крупном городе играет роль одного из двигателей прогресса, создает новую не только планировочную, но и общественную структуру» [7, с. 145].

Архитекторы стремились через новые формы организации быта создать новое архитектурное пространство, в котором нет места прошлому. Поэтому в архитектурных формах дома-коммуны и жилкомбината должны визуально «читаться» идеи коллективизма нового быта и прослеживаться взаимосвязи жилых ячеек и мест социального контакта. Это приводило к объединению жилых и общественных помещений в одном здании, имеющем переходы между корпусами, и такие новые архитектурные объекты, безусловно, изменяли архитектурное пространство города. В плане такие типовые кварталыкоммуны часто имели конфигурацию, близкую к квадрату, а корпуса в них располагались параллельно (или перпендикулярно) сторонам квартала. Интересны проекты жилкомбинатов, представленные архитектором И. Голосовым, среди которых есть проект типового жилкомбината для Сталинграда [8, с. 64—67]. Был осуществлен своеобразный социальный экспе-

———— СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА. 2019. № 4

48

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Кутанин М. Сталинград должен жить по-новому // Борьба. 1929. 18 декабря.

<sup>5</sup> Сталинград строится // Борьба. 1929. 16 ноября.

римент по формированию «коллективного субъекта», ориентированного на общественные ценности, подкрепленный изменениями пространственной среды. Но «в воздвигнутых в сталинское время храмах нельзя молиться, так как это атеистические храмы, во дворцах нельзя жить, потому что это, подобно станциям метро, публичные дворцы. Даже в высотных домах, построенных как жилые, поражает контраст между колоссальных размеров холлами, комнатами отдыха, ленинскими уголками и небольшими размерами собственно жилой площади. Человек с большой буквы, для которого все это строилось, должен был жить и общаться в пространствах общего пользования и лишь по ночам, многократно уменьшившись, втискиваться на свою приватную жилплощадь» [9, с. 62].

К началу 1930-х гг. стало понятно, что жилкомбинат как тип здания с жесткой социальной программой нежизнеспособен. Воплощение социалистических идей в данный исторический период осуществлялось в градостроительных практиках, и вновь их апробация проходила в Сталинграде. Так, существовала концепция «соцгорода», сторонники которой видели основу социалистического расселения в создании ограниченных по размерам компактных поселений при крупных промышленных предприятиях и совхозах. Размеры городов предлагалось ограничить: от 40—50 до 80—100 тыс. человек. Все потребительские функции жителей обобществлялись. Сам город должен был состоять из однотипных жилых комбинатов, рассчитанных на 2—4 тыс. человек [9, с. 62].

Градостроительная концепция «соцгорода» (компактного города, состоящего из однотипных структурных элементов), по мнению Хан-Магомедова, была наиболее полно изложена в 1929—1930 гг. в теоретических работах экономиста Л. Сабсовича [7, с. 137—145]. Она основывалась на обобществлении быта и на идее прекращения роста города по достижении им определенного идеального, с точки зрения проектировщиков, состояния. Л. М. Сабсович предлагал построить в районе Сталинграда при производстве ряд небольших городов на 40 тыс. жителей, полагая их более удобными и выгодными по сравнению с традиционной иерархической системой организации города. Такая социальная модель была частично воплощена в архитектурно-планировочной структуре Сталинграда.

На этом масштабные эксперименты с архитектурным пространством Сталинграда не закончились. Победа в Великой Отечественной войне в социокультурной модели 40—50-х гг. ХХ в. трактовалась как подтверждение внеисторической правоты пролетариата и незыблемости советского строя. Данная идея должна была быть воплощена в пространственной модели, и не случайно выбор пал на Сталинград. Во-первых, потому что именно в этом городе произошла переломная для Великой Отечественной войны битва, во-вторых, Сталинград идеально подходил для реализации новой идеи города-монумента, поскольку был настолько разрушен, что его нужно было фактически строить заново, а не восстанавливать, приспосабливаясь к сложившемуся историческому контексту, а втретьих, немаловажным фактором было то, что с 1925 г. город стал носить имя вождя. Именно поэтому Сталинград начинает трактоваться как идеальный советский город, который должен иметь идеальную пространственную структуру, соответствующую идеологической модели того времени.

План восстановления Сталинграда как города-монумента начал разрабатываться сразу после окончания Сталинградской битвы. Идея «города-

монумента» (1943—1955), фиксированная в пространственных формах, подразумевала создание единого архитектурного ансамбля, превращающего город в репрезентативную материальную модель, своего рода выставочный экспонат, ориентированный на эстетическое восприятие внешнего наблюдателя. «Послевоенная реконструкция Сталинграда стала одним из вариантов ее решения, где внешнее проявление формы было обязано порождать строго определенные ассоциации»<sup>6</sup>.

Целесообразное функционирование города как социально-экономического организма не учитывалось, что превращало город в статичную систему и не предполагало дальнейшего развития городской среды. «Сталинград должен быть и будет отстроен так, чтобы архитектурный образ его воспринимался как грандиозный памятник героической эпопеи войны, как символ мощи и жизнедеятельности великого русского народа» [10, с. 7]. Город должен стать символом победы для всей страны и всего мира, но никак не учитывалось, что он был населен горожанами, чьи потребности были вторичны, поскольку главным была не «забота о человеке», а создание идеального архитектурного пространства. Сталинград был своего рода воплощением «эпох, которые чувствуют себя вознесенными на абсолютную и предельную высоту, времен, которые представляются исходом, исполнением надежд и свершившихся вековых устремлений. Это — «совершенное время», окончательная зрелость исторического бытия»<sup>7</sup>.

#### Заключение

На примере Царицына — Сталинграда — Волгограда можно проследить взаимосвязь социальных процессов и их влияние на формирование архитектурного пространства города. Исторический экскурс в историю страны и градостроительную историю конкретного города показывает, насколько важны те вопросы, которые выносятся на рассмотрение в новой отрасли знания — социологии архитектуры. На наш взгляд, не менее интересным являются перспективы развития современного города, можно ли говорить о накопленном социокультурном потенциале как факторе развития, сыграет ли фактор фронтирной зоны в очередной раз? Данные вопросы требуют тщательной проработки и междисциплинарного исследования.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. America's Frontier Story. A Documentary History of Westward Expansion / M. Ridge, R. Billington. Huntigton, 1980.
- 2. The Frontier in History: Nort America and Southern Africa Compared the Turner Thesis in Comparative Perspective: An Introduction / H. Lamar, L. Thompson. New Haven : Yale University Press, 1981.
- 3. *Щепанская Т. Б.* Странные лидеры. О некоторых традициях социального управления у русских // Этнические аспекты власти : сб. статей. СПб., 1995.
- 4. *Рыблова М. А.* Представление о «своей» земле и особенности освоения пространства в донской казачьей традиции // Итоги фольклорно-этнографических исследований этнических культур Северного Кавказа за 2001 год. Дикаревские чтения (8). Краснодар: Крайбибколлектор, 2002.

7 Алабян К. Каким будет Сталинград // Сталинградская правда. 1944. 10 сентября. С. 56.

0 ————— СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА. 2019. № 4

 $<sup>^6</sup>$  Творческая дискуссия Союза советских архитекторов // Архитектура СССР. 1933. № 3-4. С. 7.

- 5. *Есаулов* Г. В. Архитектура Юга России: от истории к современности. М. : Архитектура-С, 2016. 568 с.
- 6. *Хан-Магомедов С. О.* Сто шедевров советского архитектурного авангарда. М. : Едиториал УРСС, 2005. 456 с.
- 7. *Хан-Магомедов С. О.* Архитектура советского авангарда: в 2 кн. Кн. 2. Социальные проблемы. М.: Стройиздат, 2001. 712 с.
  - 8. *Хан-Магомедов С.О.* Илья Голосов. М.: Архитектура-С, 2007. 104 с.
- 9.  $\mathit{Pыклин}\ \mathit{M}.$  Пространства ликования. Тоталитаризм и различие. М. : Логос, 2002. 274 с.
- 10. *Косенкова Ю. Л.* Советский город 1940-х первой половины 1950-х годов: От творческих поисков к практике строительства. М.: Эдиториал УРСС, 2000. 378 с.

#### REFERENCES

- 1. Ridge M., Billington R. (eds.) *America's Frontier Story. A Documentary History of Westward Expansion*. Huntigton, 1980.
- 2. Lamar H., Thompson L. (eds.) *The Frontier in History: Nort America and Southern Africa Compared the Turner Thesis in Comparative Perspective: An Introduction.* New Haven, Yale University Press, 1981.
- 3. Shchepanskaya T. B. [Strange leaders. About some traditions of social management in Russians]. *Etnicheskie aspekty vlasti* [Ethnic aspects of power. Coll. of articles]. Saint Petersburg, 1995. (In Russ.).
- 4. Ryblova M. A. [The idea of "your" land and the features of space development in the Don Cossack tradition]. *Itogi folklorno-etnograficheskikh issledovanii etnicheskikh kultur Severnogo Kavkaza za 2001 god. Dikarevskie chteniya* 8 [Results of folklore-ethnographic studies of ethnic cultures of the North Caucasus for 2001. Dikarevskie chteniya (8)]. Krasnodar, 2002. (In Russ.).
- 5. Esaulov G. V. *Arkhitektura Yuga Rossii: ot istorii k sovremennosti* [Architecture of the South of Russia: from history to the present]. Moscow, Architecture-S Publ., 2016. 556 p. (In Russ.).
- 6. Khan-Magomedov S. O. *Sto shedevrov sovetskogo arkhitekturnogo avangarda* [One hundred masterpieces of the Soviet architectural avant-garde]. Moscow, Editorial URSS, 2005. 456 p. (In Russ.).
- 7. Khan-Magomedov S. O. *Arkhitektura sovetskogo avangarda. V 2 kn. Kn 2. Sotsialnye problemy* [The architecture of the Soviet avant-garde. In 2 books. Book 2. Social problems]. Moscow, Stroiizdat, 2001. 712 p. (In Russ.).
- 8. Khan-Magomedov S. O. *Ilya Golosov* [Il'ya Golosov]. Moscow, Architecture-S Publ., 2007. 104 p. (In Russ.).
- 9. Ryklin M. *Prostranstva likovaniya. Totalitarizm I razlichie* [Spaces of jubilation. Totalitarianism and difference]. Moscow, Logos Publ., 2002. 274 p. (In Russ.).
- 10. Kosenkova Yu. L. *Sovetskii gorod 1940kh pervoi poloviny 1950kh godov. Ot tvorcheskikh poiskov k praktike stroitelstva* [Soviet city of the 1940s first half of the 1950s: From creative searches to the practice of construction]. Moscow, Editorial URSS, 2000. 378 p. (In Russ.).

© Галенко М. В., Назарова М. П., Янин К. Д., 2019

Received in December 2019

Поступила в декабре 2019 г.

**Ссыка для цитирования:** *Галенко М. В., Назарова М. П., Янин К. Д.* Социокультурные факторы становления городов на примере Царицына — Сталинграда — Волгограда // Социология города. 2019. № 4. С. 44—51.

**For citation:** Galenko M. V., Nazarova M. P., Yanin K. D. Sociocultural factors of the formation of Tsaritsyn — Stalingrad — Volgograd. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 44—51.

**УΔК 93/94** 

## Н. А. Болотов

# ПОБЕДА СССР В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ: ВЗГЛЯД ЧЕРЕЗ 75 ЛЕТ

В статье рассматриваются причины Второй мировой войны, Мюнхенского сговора, изменившего соотношение сил в Европе в пользу фашистских государств, Пакта Молотова — Риббентропа от 23 августа 1939 г., военные походы Красной армии в западные области Украины и Белоруссии, важнейшие вопросы войны и дипломатии.

#### Ключевые слова:

Мюнхенский сговор, раздел страны, пакт, военный поход, дипломатия, планы и документы, Вторая мировая война.

N. A. Bolotov

## THE USSR VICTORY IN THE WORLD WAR II: A LOOK AFTER 75 YEARS

The article deals with the causes of the Second World War; the Munich agreement, which changed the balance of forces in Europe in favor of the fascist states; the Molotov — Ribbentrop Pact of August 23, 1939, the military campaigns of the Red army in the Western regions of Ukraine and Belarus; the most important issues of war and diplomacy.

Keywords:
Munich agreement,
partition of the country,
pact,
military campaign,
diplomacy,
plans and documents,
World War II.

## Введение

В канун 75-летия великой победы Советского Союза мы несем ответственность за то, чтобы не только отстоять историческую правду о Великой Отечественной войне, но и закрепить в общественном сознании правильное понимание ее уроков. Мы должны знать и беречь правду о самой страшной войне в истории человечества и пресекать любые попытки ее исказить или сфальсифицировать. Неслучайно во многих странах Запада делаются попытки сорвать торжественные мероприятия 9 мая 2020 г. или хотя бы их омрачить. Отсюда и развернувшиеся острые дискуссии о трактовке того или иного события кануна Второй мировой войны, роли Германии и Советского Союза в развязывании ее, о вкладе СССР, его армии и народа в победе над фашизмом. Главный итог войны — это не просто победа одной коалиции государств над другой. На самом деле это победа сил созидания и цивилизации над силами разрушения и варварства, это победа жизни над смертью.

До сих пор события кануна Второй мировой войны вызывают острые дискуссии у историков, политиков, политологов как в России, так и за рубежом. Зачастую речь идет не просто о трактовке того или иного события XX в., но о совершенно противоположных оценках причин и итогов войны, которые все больше на Западе фальсифицируются и переписываются, оказывая тем самым влияние на современную европейскую и мировую политику.

Накануне 70-летия начала Второй мировой войны в 2009 г. министр иностранных дел РФ С. А. Лавров говорил: «Уроки того времени и сегодня имеют универсальный характер — забвение нравственных императивов в политике не доводит до добра, умиротворение агрессора лишь разжигает его аппетиты, надежно обеспечить безопасность в региональном и мировом масштабах можно только совместными усилиями... на прочной основе международной законности и коллективных усилиях государств по выстраиванию эффективных механизмов реагирования на реальные, а не мнимые вызовы и угрозы» [1, с. 4].

Прошло десять лет, и что мы видим: ничего не изменилось. Наоборот, международная обстановка еще более обострилась. На мировой карте новые горячие точки: Сирия, Украина, Боливия, Венесуэла.

#### Основная часть

Об авторе:

Болотов Николай Александрович — доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и историко-краеведческого образования, Волгоградский государственный социально-педагогический университет. Российская Федерация, 400666, г. Волгоград, пр-т В. И. Ленина, 27, Bolotov. nikolay@yandex.ru

Bolotov Nikolai Aleksandrovich — Doctor of history, Professor of the Department of Russian History and Local History Education, Volgograd State Social-Pedagogical University (VSSPU). 27, Lenina Av., Volgograd, 400066, Russian Federation, Bolotov.nikolay@yandex.ru Канун Второй мировой войны был насыщен событиями, которые играли важную роль в противостоянии сторон в Европе. Главная цель стран западной демократии — направить агрессию фашистских режимов на Советский Союз. И для этого правительства Великобритании и Франции с подачи США прилагали все усилия.

29—30 сентября 1938 г. в Мюнхене прошла правительств Великобритании встреча глав (Н. Чемберлен), Франции (Э. Даладье), Германии (А. Гитлер) и Италии (Б. Муссолини). В западноевропейской истории международных отношений эта встреча была обозначена как конференция, а в советской историографии — Мюнхенский сговор. На этом мероприятии было подписано соглашение о присоединении Судетской области Чехословакии к Германии. Эта конференция лидеров европейских государств прошла без представителей Чехословакии. Не был приглашен и Советский Союз, имевший с этой страной договор о взаимной помощи. СССР готов был выполнить условия договора с Чехословакией. В сентябре 1938 г. в Советском Союзе был проведен ряд оперативно-стратегических мероприятий. На западном направлении были приведены в боевую готовность 30 стрелковых и 10 кавалерийских дивизий, один танковый корпус, три отдельные танковые и 12 авиационных бригад. Это были соединения только первого эшелона, во втором эшелоне были дополнительно приведены в боевую готовность еще 30 стрелковых и шесть кавалерийских дивизий, два танковых корпуса и 15 отдельных танковых бригад. В СССР была объявлена частичная мобилизация, были призваны в армию 328 тыс. человек. Для усиления Чехословацких ВВС было подготовлено четыре авиабригады [2, c. 44; 3, c. 249—250].

Чехословакия занимала 5-е место по экономическому развитию в Европе, ее оборонный комплекс

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Судетская область — район на севере Чехии и Моравии, граничащий с Германией. До Первой мировой войны входила в состав Австро-Венгерской империи, большинство населения (около 3,5 млн человек) — немецкого происхождения. В 1938 году передана Германии, а после Второй мировой войны возвращена Чехословакии.

и вооруженные силы также были на лидирующих позициях. О возможности Чехословакии противостоять гитлеровской агрессии писал и У. Черчилль: «За сильнейшей в Европе линией крепостей чехи располагали полутора миллионами солдат. Оружием и снаряжением их обеспечивала высокоорганизованная промышленность» [1, с. 345].

Соотношение вооруженных сил Чехословакии и Германии к осени 1938 г. выглядело следующим образом<sup>2</sup>:

Чехословакия	2 млн солдат и офицеров	469 танков	1582 самолета
Германия	2 млн 200 тыс. солдат и	720 танков	2500 самолетов
	офицеров		

Чехословацкая армия насчитывала 40 дивизий, хорошо экипированных и вооруженных современным оружием. В военное время еще пять дивизий могли быть укомплектованы в кратчайшее время.

Мюнхенское соглашение было подписано 30 сентября 1938 г. в 2 часа 30 минут. В результате этого сговора Чехословакия, просуществовавшая как государство 20 лет, потеряла одну пятую часть своей территории, около четверти населения и половину предприятий тяжелой промышленности.

Европейские государства упустили шанс обуздать агрессора, хотя для этого у них были все возможности, так как они имели многократные преимущества в экономических, военных и людских ресурсах. Советский Союз оказался единственным государством, осудившим захват и раздел Чехословакии Германией, Венгрией и Польшей. Западным странам важно было сохранить Германию для будущей агрессии против СССР, в этом они были очень заинтересованы. Аншлюс Австрии, захват 14—15 марта 1939 г. всей Чехословакии при явном попустительстве США, Великобритании и Франции окрылили Гитлера. Это придало ему уверенности в успехе своего плана, и он уже открыто стал готовиться к захватнической войне в Европе.

Очень важно, что по этому поводу думал У. Черчилль, во время этих событий действующий депутат парламента от Консервативной партии, до этого занимавший ответственные посты в правительствах Великобритании. 5 октября 1938 г. он выступил на заседании палаты общин, заявив следующее: «Я нахожу невыносимым сознание, что наша страна входит в орбиту нацистской Германии, попадает под ее власть и влияние, и что наше сосуществование начинает зависеть от ее доброй воли и прихоти... Мы без войны потерпели поражение, последствия которого мы будем испытывать очень долго... Это только начало расплаты..., первое предвкушение чаши горечи, которую мы будем пить год за годом, если только мы не встанем, как встарь, на защиту свободы» [4, с. 92—93].

Это выступление было встречено в парламенте полным молчанием, а реакция парламентариев на его речь была резко отрицательной. Обстановка в мире к началу 1939 г. становилась все более напряженной. 14—15 марта 1939 г. с политической карты Европы исчезла Чехословакия. В состав Германии были включены ее западные области под названием Протекторат Боге-

мия и Моравия. Подкарпатская Русь (Закарпатье) была захвачена Венгрией<sup>3</sup>, а Словакия стала независимым профашистским государством. Польша оккупировала часть Тешинской области, расширив свою территорию на 0,2 %, но увеличив мощность своей тяжелой промышленности на 50 % [5, с. 270].

У. Черчилль в своих мемуарах вспоминал, что поляки, «пока на них падал отблеск могущества Германии, поспешили захватить свою долю при разграблении и разорении Чехословакии», Польша «с жадностью гиены приняла участие в ограблении и уничтожении Чехословацкого государства» [6, с. 147, 156].

Польша рассчитывала вместе с Германией в ближайшие годы участвовать в разделе России, используя этот замечательный исторический момент. Главной целью поляков было ослабление и разгром нашей страны. Территориальные и политические интересы Польши на Востоке были связаны с Украиной. И. Бек, министр иностранных дел Польши, в беседе со своим германским коллегой И. Риббентропом 26 января 1939 г. не скрывал, что «Польша претендует на Советскую Украину и на выход к Черному морю» [7, с. 162, 195]. С разделом Чехословакии связаны события, имеющие актуальность для современной Украины. В ноябре 1938 г. Национальное собрание новой Чехо-Словацкой Республики утвердило, под давлением Германии, закон об автономии Словакии и Подкарпатской Руси. В Подкарпатской Руси было образовано национальное правительство, короткий период его возглавлял русинский политик А. Броди, но вскоре его сменил украинофил А. Волошин, ориентировавшийся на Берлин. Волошин вынашивал идею самостоятельного украинского государства под названием Карпатская Украина (КУ). Согласно его распоряжению от 3 декабря 1938 г., столицей был обозначен г. Хуст, а официальным языком стал украинский. Волошин со своими сторонниками разработали грандиозные планы по объединению украинцев из Польши, Венгрии, Румынии и СССР в рамках КУ. Но это противоречило национальным интересам этих стран. В планах Гитлера не было создания независимого украинского государства [7, с. 265].

Территориальные вопросы в Европе способствовали обострению германо-польских отношений. За участие в разделе Чехословакии и сохранение старой германо-польской границы Гитлер потребовал у Варшавы присоединения Данцига (Гданьска) к рейху и строительство автобана с железной дорогой через польскую территорию в Восточную Пруссию. Польша отвергла эти требования. В ответ реакция Берлина была молниеносной, и уже в апреле 1939 г. генштаб вермахта разработал план «Вайс» — военного разгрома Польши не позднее сентября 1939 г. [8, с. 128]. Польша фактически превратилась из союзника в потенциального противника Германии.

Исторические события августа 1939 г. уже 80 лет являются предметом острых споров и дискуссий у историков, политиков и журналистов. Летом 1939 г. перед руководителями Советского Союза было три варианта решения:

- 1) договориться с Англией и Францией о совместных действиях по обузданию агрессивных планов Германии;
- 2) заключить пакт с Германией, чтобы отодвинуть по времени начало вооруженного конфликта с рейхом;

 $<sup>^3</sup>$  Всего Венгрия получила от раздела Чехословакии 11 тыс. 927 км $^2$  территории с городами Ужгород, Берегово, Мукачево и с населением свыше 1 млн человек.

3) остаться в одиночестве, изолировав страну от вступления в какие-либо военно-политические союзы.

Руководство СССР стало активно приглашать в Москву англофранцузские военные миссии для заключения антигерманского договора. 7 августа 1939 г. К. Е. Ворошилов, назначенный Сталиным главой советской делегации, получил от него инструкции. Главное — переговоры свести к вопросу пропуска наших войск через территории Польши и Румынии, без решения этого условия борьба против агрессии в любом ее варианте обречена на провал. 10 августа 1939 г. миссия прибыли в Ленинград. Л. П. Берия доложил Ворошилову о кадровом составе этих делегаций, политических взглядах и профессионализме их членов. Выяснилось, что руководители делегаций занимают в своих ведомствах второстепенные должности и не имеют полномочий подписывать договор, главная их задача — затягивать переговоры с советской стороной [9, с. 121—122].

На начавшихся переговорах трех делегаций для советской стороны сразу стало ясно, что делегации Франции и Великобритании не поддерживают концепцию совместных действий против Германии. У западных делегаций была цель отвести СССР главную роль в противодействии агрессии со стороны Германии, без определенных гарантий собственного пропорционального вклада в дело борьбы с агрессией. Советский полпред в Германии Г. Астахов уже с 3 августа 1939 г. практически ежедневно сообщал из Берлина о желании Германии приступить немедленно к советско-германским переговорам, учитывая сложившуюся международную обстановку в Европе. 14 августа 1939 г. И. Риббентроп поручил послу Германии в СССР Шуленбургу встретиться с В. Молотовым и сообщить ему, что Германия готова перейти от противостояния двух государств к восстановлению нового хорошего сотрудничества, так как нет реальных противоречий в интересах Германии и России, а также добиться встречи со Сталиным. Обстоятельная беседа с ним была бы предпосылкой визита Риббентропа в Москву [9, с. 123—125].

17 августа 1939 г. Молотов, принимая посла Германии Шуленбурга, предложил Германии завершить переговоры о кредитно-торговом соглашении, а потом перейти к улучшению политических взаимоотношений. 19 августа 1939 г. между СССР и Германией было подписано кредитно-торговое соглашение. Согласно этому соглашению Советский Союз через торговые представительства передавал германским фирмам добавочные заказы на сумму в 200 млн германских марок [9, с. 131]. Это было очень выгодное соглашение для развития промышленности нашей страны, что позволило дополнительно закупить станки, оборудование, материалы для развития советской оборонной промышленности, способствовало появлению новых образцов боевой техники и оружия.

Между дипломатическими службами двух стран шли интенсивные консультации. 2 августа 1939 г. Гитлер в телеграмме Сталину приветствовал подписание нового торгового соглашения в качестве первого шага к перестройке германо-советских отношений.

21 августа 1939 г. состоялось последнее заседание военных делегаций на трехсторонних переговорах. В этот же день Сталин ответил Гитлеру, что надеется на заключение соглашения о ненападении, и это создаст поворот к серьезному улучшению политических отношений двух стран. 23 августа

1939 г. в Москве был подписан «Договор о ненападении между Германией и Советским Союзом», она был составлен в двух оригиналах, на немецком и русском языках, сроком на 10 лет. Его подписали по уполномочию правительства СССР В. Молотов и за правительство Германии — И. Риббентроп. Обе договаривающиеся стороны обязались воздержаться от насилия, агрессивных действий в отношении друг друга, как отдельно, так и совместно с другими державами, в случае нападения третьей державы не поддерживать это ни в какой форме, не участвовать в каких-либо группировках держав, направленных против другой стороны, все споры и конфликты между подписантами договора разрешать мирным путем. К договору прилагался секретный дополнительный протокол, который определял отношения с Финляндией и государствами Балтии, закреплял границу сфер интересов Германии и СССР по линии рек Нарев, Висла и Сана [7, с. 335].

Этот договор в мире и у нас в стране был воспринят неоднозначно. Сегодня мы с уверенностью можем сказать, что заключение договора было блестящей победой советской дипломатии. Советский Союз последним подписал договор о ненападении с Германией на европейском континенте.

Можно вспомнить только наиболее важные для судеб стран Европы и европейской безопасности международные соглашения:

- в 1933 году заключен Пакт четырех стран в лице Италии, Германии,
   Франции и Великобритании, который был направлен на изоляцию СССР;
- в январе 1934 г. Пакт Германии и Польши о ненападении, к нему был подписан секретный протокол, о котором весь 1934 г. писали все СМИ Европы. Действия пакта были направлены против СССР для подготовки к совместной агрессии;
- в 1935 году было заключено Морское англо-германское соглашение, которое нарушало выполнение статей Версальского договора по ограничению ВМФ Германии;
- в 1936 году был заключен Антикоминтерновский пакт между Германией и Японией за мировое господство, а в 1937 г. к ним присоединилась Итапия:
- в 1938 году состоялся Мюнхенский сговор, который завершил раздел Чехословакии;
- весной 1939 г. были заключены договоры о ненападении Германии с Прибалтийскими государствами, помимо этих перечисленных договоров были соглашения, пакты, конвенции, заключенные Германией еще более чем с десятком европейских стран<sup>4</sup>.

Но на Западе все помнят только Пакт Молотова — Риббентропа, хотя СССР подписал этот договор, как было ранее сказано, последним в Европе. Однако на Западе все это скрывают и замалчивают.

Что же побудило советское руководство к подписанию Пакта о ненападении с Германией?

1. Нежелание Франции и Великобритании с подачи США заключить военную конвенцию с СССР против действий агрессивной Германии. При этом не учитывались настроения граждан европейских государств. Так, в 1989 г.

СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА. 2019. № 4 \_\_\_\_\_\_

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Из доклада д.и.н., профессора Н.А. Болотова на конференции 1 ноября 2019 г. перед учителями истории Волгоградской области в лицее № 9 Волгограда.

журнал Der Spiegel приводит данные Института Гэллопа опроса общественного мнения в Великобритании накануне Второй мировой войны, из которых видно, что 92 % граждан этой страны выступали за заключение военного союза с Советской Россией. Однако правительство консерваторов Н. Чемберлена предпочло этого не замечать.

- 2. Отказ Польши и Румынии по указке Франции и Великобритании пропустить через свои территории войска Красной армии для помощи Чехословакии.
- 3. Германия после разгрома Польши и возможного захвата стран Прибалтики приблизила бы свои войска к границам СССР на расстояние 120 км от Ленинграда. В случае войны немецкие войска подошли бы к Ленинграду уже в конце июня 1941 г. Благодаря пакту граница была отодвинута более чем на 300 км и установлена по «линии Керзона». В силу этого немецкие войска смогли подойти к Ленинграду только к 8 сентября 1941 г., что позволило выиграть время для организации обороны.
- 4. В этот период (с мая по август 1939 г.) Советский Союз вел боевые действия с Японией на Дальнем Востоке, и страна могла бы получить войну на два фронта.
- 5. Заключение в августе 1939 г. торгово-кредитного соглашения на 200 млн немецких марок позволило закупить для нужд нашей оборонной промышленности станки, оборудование и материалы.
- 6. Пакт с Германией позволил СССР вернуть утраченные в декабре 1919 г. территории западных областей Украины и Белоруссии с 13 млн граждан.

Не менее важной была и полученная мирная передышка, которая позволила СССР перестроить экономику на военный лад, разработать и запустить в серию новейшие образцы техники и оружия.

Россию постоянно обвиняют в развязывании Второй мировой войны. На Западе используют любой повод, чтобы поставить нам в вину Пакт от 23 августа 1941 г., который подтолкнул Германию к агрессии против Польши и совместному разделу этой страны Гитлером и Сталиным.

1 сентября 2019 г. в Европе решили торжественно отметить трагические события 80-летней давности. Инициаторами широкомасштабной политической провокации выступили Польша с государствами Прибалтики, а также руководство НАТО и ЕС.

На эти мероприятия не были приглашены президент РФ В. В. Путин, а также президент Сербии А. Вучич. Это широко обсуждалось в средствах массовой информации Запада. В знак солидарности не поехали президент Белорусии А. Лукашенко и премьер-министр Армении Н. Пашинян. Организаторы с польской стороны торжествовали — Россия изолирована, санкционное давление на нее будет продолжаться!

Но тут неожиданно для всех не приехали: президент США Д. Трамп (прислал вице-президента Пэнса), премьер-министр Великобритании Б. Джонсон (ничего не объясняя), президент И. Макрон (из-за поломки самолета), а руководителя Китая товарища Си вообще не приглашали.

Что получилось в остатке: не приглашены и не приехали по разным причинам руководители стран-победительниц, основателей ООН, члены Совбеза ООН: РФ, США, Франция, Великобритания и Китай. Собрались страны, проигравшие во Второй мировой войне, от Германии сразу два высших должностных лица — канцлер А. Меркель и президент В. Штайнмайер. Организато-

рам не удался политический, антироссийский, русофобский шабаш, они были в шоке, растеряны, все мероприятия были скомканы, интерес СМИ к этому мероприятию угас, так как не было главного, против кого это затевалось, — Путина и России.

Но на этом неприятности для организаторов фальсификации истории не окончились. В середине сентября 2019 г. по запросу Европейского парламента в 14 странах Европы был проведен опрос 60 тыс. респондентов: кого поддержит Европа в конфликте США и России? (рис.).



Как видно, 2/3 граждан Европы не желают участвовать в каких-либо военных конфликтах.

Все эти события побудили 19 сентября 2019 г. Европейский парламент по инициативе Литвы и Польши принять резолюцию «О важности европейской памяти для будущего Европы». За — 535 депутата, против — 66, воздержались — 52. В этой резолюции депутаты Европарламента:

- осуждают Москву за сокрытие фактов совершенных советским режимом преступлений;
- призывают страны члены ЕС усилить борьбу с тоталитаризмом (приводя в пример фашистский режим в Германии и коммунистический в Советском Союзе). Но при этом не упоминают десятки других тоталитарных режимов в Европе в XX в., например фашистский режим Антонио Салазара в Португалии с 28.05.1926 (диктатура пала только 25.04.1974 в результате революции «Красная гвоздика»), фашистские режимы Б. Муссолини в Италии с 1926 по 1943 гг., Франко в Испании с 1935 до середины 1970-х гг., Антонеску в Румынии, а также в Австрии, Хорватии, Венгрии, Словении, Болгарии, позже в Греции.

Но самое главное в этой резолюции — это содействовать распространению в рамках образовательной программы знаний о «нашей общей европейской истории», ввести единые программы и учебники истории для всех школ ЕС. Можно с уверенностью предположить, что они будут написаны с позиций переписывания истории, как это делается сейчас в Польше и странах Балтии [10, с. 12].

#### Заключение

В мире давно назрела обстоятельная и свободная от идеологических клише оценка событий, происходивших в мире накануне Великой Отечественной войны. Историческая правда заключается в том, что к моменту нападения Гитлера на Польшу 1 сентября 1939 г. мировая война уже шла полным ходом и в Азии, и в Европе, и в Африке. Страны «оси» — Германия, Италия и Япония — активно переделывали мир и границы государств [5 с. 4]. Сегодня вместо того, чтобы добросовестно открывать неисследованные страницы истории и архивы, Запад сконцентрировал усилия на широкомасштабной фальсификации истории самой войны, послевоенного устройства мира, роли СССР и его Красной армии в победе над фашизмом, решений Нюрнбергского процесса и реабилитации нацизма. Это особенно актуально в связи с приближающейся датой — 75-летием победы советского народа в Великой Отечественной войне 9 мая 2020 г. На Западе все делается для того, чтобы омрачить эти торжества. К сожалению, многое им удается, поэтому необходимо активизировать работу, способную противостоять попыткам фальсифицировать историю XX в., Второй мировой войны и нашей победы в Великой Отечественной войне.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. *Наумов О. А.* Дипломатическая борьба в Европе накануне Второй мировой войны: история кризиса Версальской системы. М., 2007. 414 с.
- 2.  $\Gamma$ рылёв A., Bыродов U. Верность интернациональному долгу // Военно-исторический журнал. 1968. № 10.
- 3. *Дашичев В. К.* Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки. Документы и материалы. Т. 1. М., 1973. 766 с.
- 4. *Тененбаум Б*. Великий Черчилль: «хозяин своей свободы». М. : Яуза, 2012. 672 с.
- 5. Партитура Второй мировой. Кто и когда начал войну? / Н. А. Нарочнинская, В. М. Фалин и др. М.: Вече, 2009.
- 6. Черчилль У. Вторая мировая война (сокращенный перевод с английского). Кн. 1. М., 1991.  $592 \, \mathrm{c}$ .
  - 7. Год кризиса, 1938—1939 : в 2 т. / Ильичев Л. Ф. и др. Т. 1. М., 1990. 554 с.
  - 8. Восточная Европа между Гитлером и Сталиным. 1939—1941 гг. М., 1999.
- 9. К 70-летию начала Второй мировой войны. Исследования, документы, комментарии / отв.ред. А. Н. Сахаров, В. С. Христофоров. М., 2009.
- 10. Болотов Н. А. СССР и послевоенное условие мира: Актуальные проблемы международных отношений: сб. статей международной науч.-практич. конф. «Военно-исторические аспекты жизни Юга России XVII—XXI вв.: вопросы изучения и музеефикации». Волгоград: Сфера, 2019.

## **REFERENCES**

- 1. Naumov O. A. *Diplomaticheskaya borba v Evrope nakanune Vtoroi mirovoi voiny istoriya krizisa Versalskoi sistemy* [The diplomatic struggle in Europe on the eve of World War II: the history of the crisis of the Versailles system]. Moscow, 2007. 414 p. (In Russ.).
- 2. Grylev A., Vyrodov I. [Fidelity to international duty]. *Voenno-istoricheskii zhurnal* [Military History Journal], 1968, no. 10. (In Russ.).

- 3. Dashichev V. K. *Bankrotstvo strategii germanskogo fashizma.Istoricheskie ocherki. Dokumenty I materially. T. 1* [Bankruptcy strategy of German fascism. Historical essays. Documents and materials. Volume 1]. Moscow, 1973. 766 p. (In Russ.).
- 4. Tenenbaum B. *Velikii Cherchill «khozyain svoei svobody»* [Great Churchill: "master of his freedom"]. Moscow, Yauza Publ., 2012. 672 p. (In Russ.).
- 5. Narochninskaya N. A., Falin V. M. *Partitura Vtoroi mirovoi. Kto I kogda nachal voinu* [Score of the Second World War. Who started the war and when?]. Moscow, Veche Publ., 2009. (In Russ.).
- 6. Winston S. *Churchill. The Second World War*. Vol. I The Gathering Storm. Cassell and Co LTD London. TORONTO, 1950.
- 7. Il'ichev L. F. *God krizisa 1938—1939. V 2 t. Vol. 1* [Year of the crisis, 1938—1939. In 2 volumes. Volume 1]. Moscow, 1990. 554 p. (In Russ.).
- 8. *Vostochnaya Evropa mezhdu Gitlerom I stalinym. 1939—1941 gg.* [Eastern Europe between Hitler and Stalin. 1939—1941]. Moscow, 1999. (In Russ.).
- 9. Sakharov A. N., Khristoforov V. S. (eds.). *K 70-letiyu nachala Vtoroi mirovoi voiny. Issledovaniya, dokumenty, kommentarii* [To the 70th anniversary of the start of World War II. Research, documents, comments]. Moscow, 2009. (In Russ.).
- 10. Bolotov N. A. *SSSR I poslevoennoe uslovie mira: Aktualnye problemy mezhdunarodnykh otnoshenii* [The USSR and the post-war condition of the world: Actual problems of international relations]. Coll. articles of international scientific and practical. conf. "Military-historical aspects of life in the South of Russia of the 17th 21st centuries: questions of study and museumification". Volgograd, Sphere Publ., 2019. (In Russ.).

© Болотов Н.А., 2019

Received in December 2019

Поступила в декабре 2019 г.

**Ссылка для цитирования:** *Болотов Н. А.* Победа СССР в Великой Отечественной войне: взгляд через 75 лет // Социология города. 2019. № 4. С. 52—61.

**For citation:** *Bolotov N. A.* The USSR victory in the World War II: a look after 75 years. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 52—61.

**УΔК 625.72** 

С. В. Алексиков, А. И. Лескин, Д. И. Гофман, Н. А. Фоменко

# ПАРКОВКИ НА ГОРОДСКИХ ДОРОГАХ

Авторами обоснованы нормы проектирования прибордюрных парковок на уличнодорожной сети больших городов с учетом соблюдения требований обеспечения пропускной способности и безопасности дорожного движения, позволяющие свести к минимуму совокупные автотранспортные затраты на проезд горожан и перевозки по городским дорогам.

Ключевые слова:
городская дорога,
парковка,
ширина проезжей части,
тротуар,
пропускная способность,
интенсивность движения.

S. V. Aleksikov, A. I. Leskin, D. I. Gofman, N. A. Fomenko

## PASSING PARKING ON CITY ROADS

The authors substantiated norms for designing instrument parking lots on the street-road network of large cities, taking into account compliance with the requirements for ensuring bandwidth and road safety, which minimize the total motor costs of urban travel and transportation on city roads.

## Введение

Согласно ОДМ 218.2.020-2012 оптимальные условия для эффективной эксплуатации дороги наблюдаются при коэффициенте загрузки ее движением транспорта 0,45—0,70, коэффициенте насыщения движением 0,3—0,7 и скорости транспортного потока 0,55—0,70 от скорости в свободных условиях. При увеличении интенсивности движения более 70 % от пропускной способности наблюдается сплошной поток автомобилей с малыми скоростями. При остановках или маневрах автомобилей при въезде-выезде их с парковки возникают заторы, связанные с отсутствием возможности объезда конфликтных мест на проезжей части.

Исследования [1] показывают, что неравномерность движения транспортных потоков по направлениям движения достигает от 30 до 40 %, поэтому при обосновании возможности устройства парковки необходимо учитывать интенсивность и уровень загрузки дороги в часы пик наиболее загруженного направления движения<sup>1</sup>.

Исследования показали, что пропускная способность направления движения P в зоне парковки определяется шириной полосы движения b, долей грузовых автомобилей c и количеством автобусных маршрутов A.

$$P = C \cdot b^{\alpha 1} \cdot c^{\alpha 2} \cdot A^{\alpha 3}, \text{ авт./ч.}$$
 (1)

Коэффициенты множественной корреляции — 0.97—0.98.

**Таблица 1.** Значения коэффициентов уравнения (1)

Число полос	Значения коэффициентов			
движения	C	α1	α2	α3
2 полосы	3482	-0,204	-0,049	0,027
4 полосы	2974	0,144	-0,049	0,005
6 полос	4254	0,248	-0,049	-0,001

Предельно допустимая приведенная интенсивность  $N_{\rm d}$  составляет:

– для 2-полосной дороги в одном направлении:

$$N_{\pi} = 2437b^{-0.204}c^{-0.049}A^{0.027}$$
, abt./y; (2)

----- СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА. 2019. № 4

62

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Методические рекомендации по разработке и реализации мероприятий по организации дорожного движения. Методы успокоения движения. М.: Минтранс РФ, 2017. 75 с.; Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. М.: Минтранс РФ, 2002. 110 с.

Key words: city road, parking, carriageway width, sidewalk. traffic capacity, traffic intensity.

– для 4-полосной дороги в одном направлении:  $N_{\rm m} = 2081b^{0.144}c^{-0.049}A^{0.005}$ , abt./ч; – для 6-полосной дороги в одном направлении:  $N_{\pi} = 2977b^{0.248}c^{-0.049}A^{-0.001}$ , abt./y.

#### Основная часть

Возможность устройства парковки и схема паркирования автомобилей определяются шириной проезжей части дороги ПЧ, тротуаров, газонов и расчетной интенсивностью движения транспорта [1, 2—13]. Расчетная приведенная интенсивность движения  $N_c^p$ принимается на основе текущего учета движения или на основе прогноза в расчетный год. При этом необходимо выполнение условия  $N_c^p \leq N_\pi$ .

Размещение парковки полностью на ПЧ определяется условием обеспечения ее нормативной ширины:

1. На дорогах одностороннего движения при ширине проезжей части  $B_{\rm n}$ , обеспечивающей проезд пожарной техники 4,0 м и ширине парковочного места  $b_{\Pi}$ :

$$B_{\Pi} \ge b_{\Pi} + 4, M. \tag{5}$$

Ширина парковочного места  $b_{\rm n}=3,0$ —5,8 м и зависит от угла паркирования автомобиля. При паркировании автомобилей вдоль бордюра минимальная ширина парковочной полосы должна быть 3,0 м (рис. 1).

2. На дорогах с двухсторонним движением ширина ПЧ должна быть не менее 9,0 м (рис. 2) при ширине первой полосы движения  $b_1$ , обеспечивающей минимальное расстояние от стоящего автомобиля до сплошной осевой разметки 3 м и ширине парковочного места  $b_{\rm II} = 3.0$ —5,8 м:

$$B_{\Pi} \ge b_{\Pi} + 3 , M. \tag{6}$$

Минимальная ширина парковочной полосы при паркировании автомобиля вдоль бордюра должна быть 3,0 м.

- 3. На дорогах местного значения в жилой застройке с двухсторонним движением ширина ПЧ должна быть не менее 10,0 м при минимальной ширине полосы движения 3,5 м, при движении маршрутного транспорта и ширине полосы паркования легковых автомобилей не менее 3,0 м (рис. 3).
- 4. На дорогах местного значения в жилой застройке с успокоенным двухсторонним движением ширина ПЧ — не менее 9,0 м при ширине полосы

Об авторах:

. Алексиков Сергей Васильевич д-р техн. наук, профессор. заведующий кафедрой строительства и эксплуатации транспортных сооружений, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, va. Акалемическая, 1. AL34rus@mail.ru

Aleksikov Sergei Vasil' evich -Doctor of Engineering Sciences, Professor, the Head of Construction and Oneration of Transport Works Department, Volgograd State Technical University. 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, AL34rus@mail.ru

**Лескин** Андрей Иванович канд. техн. наук, доцент, лоцент кафеллы строительства и эксплуатации транспортных сооружений, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1, leskien@inbox.ru

Leskin Andrei Ivanovich -Candidate of Engineering Sciences, Docent. Docent of Construction and Operation of Transport Works Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1. Akademicheskava St., Volgograd. 400074, Russian Federation, Гофман Дмитрий Иванович старший преподаватель кафедры строительства и эксплуатации транспортных сооружений, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Российская Федерация, 400074, г. Волгоград, ул. Академическая, 1, dima.0103@mail.ru

Gofman Dmitrii Ivanovich — Senior Lecturer of Construction and Operation of Transport Works Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, dima. 0103@mail.ru

Фоменко Николай Александрович — канд. техн. наук, доцент, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГУ). Российская Федерация, 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1, info@ygasu.ru

Fomenko Nikolai Aleksandrovich— Candidate of Engineering Sciences, Docent, Volgograd State Technical University 1, Akademicheskaya St., Volgograd, 400074, Russian Federation, info@vgasu.ru движения 3,0 м и ширине парковочного места 3,0 м. Паркирование автомобиля выполняется на островке безопасности длиной не менее 9,0 м (рис. 4). Движение маршрутного транспорта отсутствует.

5. Для остальных дорог определяющим фактором является не минимальная ширина ПЧ, а обеспечение существующей и перспективной интенсивности движения транспорта с резервом пропускной способности не менее 25 %.

Если ширина ПЧ меньше указанных выше значений, то определяется возможность размещения парковки полностью на тротуаре или с частичным заездом на тротуар (рис. 5) при соблюдении следующих условий:

- 1. Заезд с ПЧ возможен при высоте бордюрного камня со скошенным краем не более 10 см. Если высота камня больше 10 см, то разместить парковку на тротуаре или с частичным заездом на тротуар при заезде непосредственно с ПЧ невозможно.
- 2. Необходимость обеспечения минимальной нормативной ширины тротуара  $B_{\min}^{\text{тр}}$ . Для размещения парковки частично или полностью на тротуаре необходимо, чтобы ширина тротуара  $B_{\text{тр}}$ , включая минимальную ширину полосы паркирования (3,0 м), была

$$B_{\rm TP} \ge B_{\rm min}^{\rm TP} + a + b + 3.0$$
, M, (7)

где  $B_{\min}^{\text{тр}}$  — минимальная ширина пешеходной зоны (согласно СП 42.13330.2011); a — дополнительная полоса тротуара: 0,5 м — тротуар примыкает непосредственно к газону и 1,2 м — при наличии в его пределах мачт освещения или опор контактной сети; b — полоса безопасности, составляющая 0,6 м в сторону проезжей части или велодорожки и 0,3 м — в сторону застройки (при наличии зеленых защитных насаждений не учитывается).

При непосредственном примыкании тротуаров к стенам зданий, подпорным стенкам или оградам следует увеличивать указанную ширину тротуаров не менее чем на 0,5 м (СП 42.13330.2011).

3. В случае невозможности устройства парковки полностью на ПЧ или на тротуаре необходимо обеспечить возможность паркирования автомобиля с частичным использованием тротуара по условию:

$$(B_{\rm Tp} - B_{\rm min}^{\rm Tp}) + (B^{\rm \Pi Y} - B_{\rm min}^{\rm \Pi Y}) \ge 3.0$$
, M, (8)

где  $B^{\Pi \Psi}$  — фактическая ширина проезжей части.



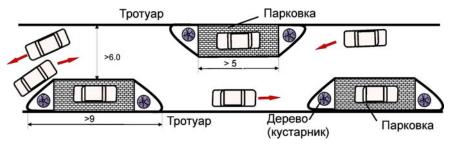
Рис. 1. Схема размещения парковки на ПЧ с односторонним движением



**Рис. 2.** Схема размещения парковки на ПЧ с двухсторонним движением при отсутствии движения маршрутного транспорта



**Рис. 3.** Схема размещения парковки на ПЧ с двухсторонним движением при движении маршрутного транспорта



**Рис. 4.** Схема размещения парковки на проезжей части с успокоенным двухсторонним движением



Рис. 5. Схема размещения парковки на тротуаре

Минимальная ширина  $B_{\min}^{\Pi^{\mathbf{q}}}$  рассчитывается из условия пропуска расчетной (перспективной) интенсивности движения в одном направлении  $N_c^{\mathrm{p}}$  с коэффициентом загрузки до 0,70, т. е. выполнения условия  $N_c^{\mathrm{p}} \leq N_{\scriptscriptstyle \Pi}$ :

- при наличии движения маршрутных транспортных средств:

$$B_{\min}^{\Pi P} = (\frac{N_{\pi}}{N_c^p} - 1)B_{\pi}^{\Pi q} + 3,75, M;$$
(9)

– при отсутствии движения маршрутного транспорта:

$$B_{\min}^{\Pi P} = \frac{N_{\pi}}{N_c^P} \cdot B_{\min}^{\Pi \Psi}, \, M. \tag{10}$$

Минимальная нормативная ширина тротуара  $B_{\min}^{\mathrm{TP}}$  рассчитывается из условия обеспечения расчетной интенсивности пешеходного движения  $N_{\mathrm{p}}^{\mathrm{n}}$  в одном направлении в час пик, а также размещения в пределах тротуаров опор, мачт, деревьев:

$$B_{\min}^{\text{Tp}} = \frac{b^n N_p^n}{P_c} + a + b, M, \tag{11}$$

где  $b^n$ ,  $P_s$  — соответственно минимальная ширина (0,75 м) и пропускная способность одной пешеходной полосы движения (СП 42.13330.2011).

Ширина пешеходной части тротуара (без полосы безопасности и дополнительной полосы) должна быть кратной 0,75 м.

Если условие (10) выполняется, то определяются параметры проектируемой парковки и возможные схемы расстановки автомобилей, исходя из величины резерва ширины проезжей части, тротуаров и рекомендуемых параметров машино-места при различных способах и углах расстановки автомобилей.

Если условие (10) не выполняется, то парковку следует устраивать в парковочных карманах (при наличии возможности) за счет газонов и свободной от застройки придорожной территории.

Радиусы закругления бортового камня или кромки проезжей части следует принимать, согласно СП 42.13330.2011, для магистральных улиц и дорог регулируемого движения не менее 8 м, для местных дорог — не менее 5 м, при отсутствии движения допускается принимать 1,0 м.

С целью уменьшения негативного влияния припаркованных автомобилей на движение транспортных потоков, обеспечения безопасности движения пешеходов по тротуарам целесообразно организовывать заездные карманы (при наличии возможности) за счет тротуаров и газонов (рис. 6).

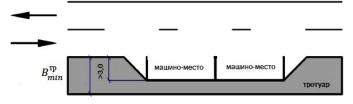
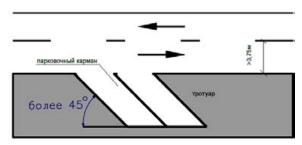


Рис. 6. Схема размещения парковочного кармана за счет тротуара

Не рекомендуется расстановка автомобилей на парковках под углом более 45° к краю ПЧ без устройства карманов и при ширине полосы движения менее 3,75 м (особенно на дорогах с одной полосой для движения в каждом направлении). Сопряжение кармана с проезжей частью дороги возможно в виде закругления радиусом не менее 1,0 м [1, 11].



**Рис. 7.** Схема размещения парковочного кармана под углом более 45°

В целях исключения заезда автомобилей на пешеходную часть тротуара в процессе паркования рекомендуется устанавливать ограждение с шагом не более 1,5 м (для исключения проезда автомобилей между ограждениями). Ограждение устанавливается вдоль края парковки, расположенной на тротуаре, на всем ее протяжении в виде малых архитектурных форм или металлических столбиков<sup>2</sup> [9—13]. При размещении парковок на ПЧ высоту ограждения рекомендуется принимать 0,8—1,0 м от уровня тротуара и 1,1—1,2 м для парковок с частичным или полным использованием тротуара.

Размещать парковки предпочтительно после наземных пешеходных переходов или поворота на перекрестке на расстоянии не менее 5,0 м и не более 15,0 м от остановки общественного транспорта<sup>3</sup> [9—13]. Парковка ТС запрещена на участках с видимостью менее 100 м. Парковочное пространство следует отделять от проезжей части разметкой или бордюром высотой до 5,0 см.

При устройстве парковок требуется организация мест для маломобильных групп граждан в количестве 10~% от общего числа мест (не менее 1) с применением дорожного знака 6.4 (Парковка) и знаков дополнительной информации 8.6.1—8.6.9 (Способ постановки) и 8.17 (Инвалиды), а также разметкой 1.23. Габариты парковочного места составляют  $7.5\times3.6$  м для параллельной парковки и  $5.0\times3.6$  м для перпендикулярной парковки 4 [2]. Устройство парковок целесообразно вблизи пешеходных переходов, на расстоянии не более 40 м от социальных учреждений.

## Заключение

Предлагаемые авторами требования к размещению парковок разработаны с соблюдением требований обеспечения пропускной способности УДС и безо-

<sup>4</sup> То же.

 $<sup>^2</sup>$  Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах. М. : Минтранс РФ, 2002. 110 с.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> То же.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> То же.

пасности дорожного движения, что позволяет свести к минимуму совокупные автотранспортные затраты на перевозки по городским дорогам.

Получены зависимости допустимой приведенной интенсивности движения городского транспорта в зоне парковок. Рассчитанный коэффициент корреляции показал, что указанные формулы обладают необходимой достоверностью.

В результате выполненных исследований сделаны следующие выводы:

- 1. Учитывая, что неравномерность интенсивности движения транспортных потоков по направлениям достигает 30—40 %, обоснование возможности устройства парковки, определение ее параметров и рациональной схемы расстановки автомобилей необходимо выполнять с учетом интенсивности движения в час пик наиболее загруженного направления дороги. Расчетный уровень загрузки направления не должен превышать 70 % его пропускной способности, т. е. должно выполняться условие  $N_c^p \leq N_\pi$ .
- 2. Исследовано влияние число полос движения и их ширины b, количества автобусных маршрутов A, доли грузовых автомобилей в составе транспортного потока c на пропускную способность и обоснована предельно допустимая интенсивность движения автотранспорта  $N_{\rm d}$  наиболее загруженного направления дорог в зоне парковок.
- 3. Исследованы инженерные решения размещения парковок на проезжей части, тротуарах с частичным использованием тротуаров и в парковочных карманах. Определены основные требования к устройству парковок и схем паркирования легковых автомобилей в зависимости от ширины проезжей части дорог, тротуаров, газонов и расчетной интенсивности движения транспорта и пешеходов.

Полученные результаты могут быть использованы при проектировании автомобильных парковок на городских дорогах.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

- 1. Алексиков С. В., Болдин А. И. Проектирование прибордюрных парковок на городских дорогах // Вестник Волгоградского государственного архитектурностроительного университета. Серия: Строительство и архитектура. 2017. № 47 (66). С. 172—180.
- 2. Appleyard B. S. Planning safe routes to school // Planning. 2003. Vol. 69. No. 5. P. 34.
- 3. *Crouse D. W.* Traffic calming: A social issue // Bulletin of Science, Technology and Society. 2004. Vol. 24. No. 2. Pp. 138—144. DOI: 10.1177/0270467604263564.
- 4. *Guegan D. P., Martin P. T., Cottrell W. D.* Prioritizing Traffic Calming Projects Using the Analytic Hierarchy Process. Murray, Utah, 2000. 26 p.
- 5. *Debacker M.*, *Harshman R.* Concrete measures help manage traffic // Concrete Products. 2001. Vol. 104. No. 10. P. 32L.
- 6. *Ewing R*. Legal status of traffic calming // Transportation Quarterly. 2003. Vol. 57. No. 2. P. 11—23.
- 7. Knapp K. K. Traffic-Calming Basics // Civil Engineering Journal. 2000. T. 70. No. 1. P. 46.
  - 8. Langdon Ph. Calming rural roads // Planning. 2003. Vol. 69. No. 5. P. 30.
- 9. *Mohan D.* Road safety in less-motorized environments: future concerns // International Journal of Epidemiology. 2002. Vol. 31. No. 3. Pp. 527—532. DOI: 10.1093/ije/31.3.527.

- 10. Sobngwi-Tambekou J., Bhatti J., Kounga G., Salmi L.-R., Lagarde E. Road traffic crashes on the Yaoundé-Douala road section, Cameroon // Accident Analysis & Prevention. 2010. Vol. 42. No. 2. Pp. 422—426. DOI: 10.1016/j.aap.2009.09.003.
- 11. Strong C., Ye Zhirui. Spillover effects of yield-to-pedestrian channelizing devices // Safety Science. 2010. Vol. 48. No. 3. Pp. 342—347. DOI: 10.1016/j.ssci.2009.10.002.
- 12. Waters H. R., Hyder A. A., Phillips T. L. Economic evaluation of interventions to reduce road traffic injuries a review of the literature with applications to low and middie-income countries // Asia-Pacific Journal of Public Health. 2004. Vol. 16. No. 1. Pp. 23—31. DOI: 10.1177/101053950401600105.
- 13. Womble J. E., Bretherton M. Jr. Traffic calming design standards for new residential streets: a proactive approach. Institute of Transportation Engineers // ITE Journal. 2003. Vol. 73. No. 3. P. 50.

## **REFERENSES**

- 1. Aleksikov S. V., Boldin A. I. Design of cerbside parking on urban roads. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo arhitekturno-stroiteľnogo universiteta. Seriya: Stroiteľstvo i arhitektura* [Bulletin of Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering. Series: Civil Engineering and Architecture], 2017, iss. 47, pp. 172—180. (In Russ.).
  - 2. Appleyard B. S. Planning safe routes to school. *Planning*, 2003, 69(5), p. 34.
- 3. Crouse D. W. Traffic calming: A social issue. *Bulletin of Science, Technology and Society*, 2004, 24(2), pp. 138—144. DOI: 10.1177/0270467604263564.
- 4 Guegan D. P., Martin P. T., Cottrell W. D. *Prioritizing Traffic Calming Projects Using the Analytic Hierarchy Process.* Murray, Utah, 2000. 26 p.
- 5. Debacker M., Harshman R. Concrete measures help manage traffic. *Concrete Products*, 2001, 104(10), p. 32L.
- 6. Ewing R. Legal status of traffic calming. *Transportation Quarterly*, 2003, 57(2), pp. 11—23.
  - 7. Knapp K. K. Traffic-Calming Basics. Civil Engineering Journal, 2000, 70(1), p. 46.
  - 8. Langdon Ph. Calming rural roads. *Planning*, 2003, 69(5), p. 30.
- 9. Mohan D. Road safety in less-motorized environments: future concerns. *International Journal of Epidemiology*, 2002, 31(3), pp. 527—532. DOI: 10.1093/ije/31.3.527.
- 10. Sobngwi-Tambekou J., Bhatti J., Kounga G., Salmi L.-R., Lagarde E. Road traffic crashes on the Yaoundé-Douala road section, Cameroon. *Accident Analysis & Prevention*, 2010, 42(2), pp. 422—426. DOI: 10.1016/j.aap.2009.093.
- 11. Strong C., Ye Zhirui. Spillover effects of yield-to-pedestrian channelizing devices. *Safety Science*, 2010, 48(3), pp. 342—347. DOI: 10.1016/j.ssci.2009.10.002.
- 12. Waters H. R., Hyder A. A., Phillips T. L. Economic evaluation of interventions to reduce road traffic injuries a review of the literature with applications to low and middle-income countries. *Asia-Pacific Journal of Public Health*, 2004, 16(1), pp. 23—31. DOI: 10.1177/101053950401600105.
- 13. Womble J. E., Bretherton M. Jr. Traffic calming design standards for new residential streets: a proactive approach. Institute of Transportation Engineers. *ITE Journal*, 2003, 73(3), p. 50.

© Алексиков С. В., Лескин А. И., Гофман Д. И., Фоменко Н. А., 2019

Received in November 2019

Поступила в ноябре 2019 г.

Ссылка для цитирования: Алексиков С. В., Лескин А. И., Гофман Д. И., Фоменко Н. А. Парковки на городских дорогах // Социология города. 2019. № 4. С. 62—69.

**For citation:** Aleksikov S. V., Leskin A. I., Gofman D. I., Fomenko N. A. Passing parking on city roads. *Sotsiologiya Goroda* [Sociology of City], 2019, no. 4, pp. 62—69.

### 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 бланки <a href="http://www.vgasu.ru/science/journals/city-sociology/preparation-requirements/">http://www.vgasu.ru/science/journals/city-sociology/preparation-requirements/</a>). 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 (Cyr) № 11 (11 пунктов).

Векторные рисунки, сохраненные в формате WMF, растровые — в ТІГ или ВМР, 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, илнострации обязательно присылаются распечатанными на отдельных листах формата A4 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 (Суг) № 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. Корректура 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: <u>jurnalfil@mail.ru</u>

Научное издание

# СОЦИОЛОГИЯ ГОРОДА

# 2019. **№** 4

Научно-теоретический журнал

Корректор *М. Л. Манзюк* Компьютерная правка и верстка *М. Л. Манзюк* Компьютерный дизайн обложки *Т. М. Потокина-Курилкина*, О. Ю. Мелешин Информационно-библиографическое обслуживание *Е. В. Подшивалина* 

Дата выхода в свет 27.12.2019. Формат 70  $\times$  108/16. Бумага офсетная. Гарнитура Times New Roman. Цена свободная Уч.-изд. л. 6,0. Усл. печ. л. 6,3. Тираж 500 экз. Заказ № 499

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