

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Пугачева Е.А., Ким А.А., Самсоновна Е.М. — Особенности формирования застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в // Урбанистика. – 2023. – № 1. – С. 29 - 40. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.1.39901 EDN: EKUZZU URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=39901

Особенности формирования застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в

Пугачева Екатерина Алексеевна

магистрант, кафедра архитектуры и урбанистики, Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 135, оф. 506г

✉ km.904@yandex.ru**Ким Антон Андреевич**

ORCID: 0000-0002-3739-5048

кандидат архитектуры

доцент кафедры архитектуры и урбанистики, Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136, ауд. 506г

✉ ant.kim@mail.ru**Самсоновна Евгения Михайловна**

кандидат социологических наук

директор института архитектуры и дизайна, Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 135, оф. 413л

✉ 003804@pnu.edu.ru

[Статья из рубрики "Историческая культурология"](#)

DOI:

10.7256/2310-8673.2023.1.39901

EDN:

EKUZZU

Дата направления статьи в редакцию:

05-03-2023

Дата публикации:

12-03-2023

Аннотация: Данная работа посвящена выявлению и определению особенностей

формирования планировочной структуры города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в., который за относительно короткое время трансформировался с небольшого поселения в столицу прояпонского марионеточного государства Маньчжоу-го. Объектом исследования выступает градостроительное развитие города Чанчунь в рассматриваемый период. Предметом исследования являются особенности влияния русских и японских архитекторов на развитие структуры генерального плана города. В ходе работы проанализированы основные этапы развития планировочной структуры города на фоне социокультурных, экономических и политических изменений, затронувших Маньчжурию. Кратко рассмотрена история становления поселения и его развития в рамках традиционной китайской градостроительной школы, основанной на модульной системе и формировании "китайского квадрата". Подробно рассмотрен этап развития Чанчуна в качестве русской станции КВЖД Куаньчэнцзы, где город развивался в соответствии с типовым развитием железнодорожных станций IV класса. Проведен анализ японского периода развития, характеризующегося постепенным повышением статуса города, за счет его узлового положения, объединяющего КВЖД и ЮМЖД. Изучен этап развития градостроительной структуры в качестве столицы Маньчжоу-го Синьцзин, когда был разработан комплексный план развития, основанный на последних наработках японских архитекторов.

Ключевые слова:

архитектура, градостроительство, Чанчунь, Куаньчэнцзы, Синьцзин, К В Ж Д, ЮМЖД, Маньчжурия, Маньчжоу-го, Китай

Введение. Исторически сложилось так, что северо-восточные территории Китая были слабо заселены вплоть до конца XIX века ввиду того, что Маньчжурия имела сакральное значение в качестве священной прародины династии Цин, что привело к ограничению расселения на данной территории ханьцев. К этому добавлялись суровые климатические условия, которые делали расселение южнее более привлекательным. В связи с этим здесь, в отличие от остальной территории Китая, не сложилось развитой градостроительной культуры, что привело к слабому развитию строительной индустрии и транспортной инфраструктуры [\[1\]](#), а также малой численности населения местных городов.

Одним из таких поселений был Чанчунь, основанный в 1800 г. и первоначально называвшийся Куанчэнцзы. Период его активного развития началось в 1898 г. с приходом на арендованные земли российских инженеров, и последующего строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), соединяющей Забайкалье и Приморье, а затем и южной ветки от Харбина до Порт-Артура, на которой и находился город Чанчунь. Железнодорожная станция располагалась к северу от существовавшего китайского города, а рядом была основано русское поселение. Однако после поражения России в войне с Японией (1904–1905) по Портсмутскому мирному договору Чанчунь попал в зону японского контроля и стал одним из основных центров японского присутствия в Южной Маньчжурии, что отразилось на дальнейших преобразованиях в генеральном плане города.

Обзор литературы. Вопросом становления градостроительства на северо-востоке Китая занимались многие исследователи как отечественные [\[2, 3\]](#), так и зарубежные [\[4-10\]](#). Особое значение для развития данной территории сыграло строительство КВЖД,

влияние которой изучали в своих работах Е. В. Глатоленкова [1, 11], Н. Е. Аблова [12], М. А. Вивдыч [13], Т. Ю. Троицкая [14]. По мере строительства железной дороги возводились новые города (станции), их необычная архитектура совмещала в себе европейские и китайские традиционные элементы. Анализом и изучением архитектуры таких поселений занимались Н. П. Крадин [15], С. С. Лешоко [16], А. П. Иванова [17], Т. А. Смольянинова [18]. В работах М. Е. Базилевича [19] рассмотрена деятельность ряда архитекторов, работавших в том числе в Маньчжурии. С приходом японских захватчиков, важным пунктом на железнодорожной линии становится Чанчунь, который впоследствии становится столицей нового государства Маньчжоу-го. Развитие и формирование застройки этого города было подробно рассмотрено в работах иностранных авторов [7-10, 20-22].

Материалы и методы. Материалами для анализа формирования застройки города Чанчунь послужили различные литературные и цифровые источники, а также картографические материалы. Анализ изменений генерального плана города вкпе с историческим подходом позволило определить периоды развития города, а также выявить основные закономерности формирования его генерального плана, в котором были выделены следующие этапы: китайский, русский, японский и период Маньчжоу-го.

Китайский традиционный город. В 1800 году цинское правительство под предлогом заботы о местном населении, реквизиовала землю и основало тин Чанчунь (административный район в местности, населенной национальными меньшинствам) на базе одноименного поселения, расположенного на берегу реки Итунхэ. Этот момент считается отправной точкой рождения города. В 1825 году Чанчунь был перенесен на север на территорию современного района Куаньчэнцзы (рис. 1), который был крупным торговым городом в окрестностях Чанчуня.

В центре любого китайского города находится так называемый «идеальный квадрат» (рис. 2а), обычно с четырьмя городскими воротами, в Чанчуне: северные, северо-западные, западные, юго-западные, южные и восточные. Вокруг исторического квадрата со временем начала формироваться хаотичная окружающая застройка, которая начала появляться по мере уменьшения административного регулирования городской застройки в конце XIX в. Однако со временем эта планировочная структура претерпела значительные изменения. На сегодняшний день можно лишь приблизительно проследить расположение стен и ворот исторического квадрата, эта структура не сохранилась и не отразилась на формировании дорожной сети современного города (рис. 2б).



Рисунок 1. Старая карта города Чанчунь



Рисунок 2. Карта города Чанчунь, а – 1825 г., б – 1917 г.

Российское поселение. Как и во многих городах северо-восточного Китая, на архитектурное планирование Чанчуня повлияло присутствие России, которая в 1898 году получила во временное пользование территорию к северу от строящейся КВЖД, предназначенной для связи земель российского Дальнего Востока с центральной частью страны, что привело к формированию зоны влияния в Маньчжурии.

В городе Чанчунь русское поселение и железнодорожная станция Куаньчэнцзы располагались к северу от железной дороги (рис. 3). Застройка этих территорий осуществлялась по принципам гипподамовой сетки, которая часто использовалась европейцами при строительстве городов на территории Китая. Эта станция относилась к IV классу (рис. 4) [11], который определял площадь поселения, планировку, функциональное зонирование, расположение железнодорожных служб (ремонтные мастерские, депо).

Перед вокзалом находится небольшая площадь, которая является первой площадью в современной истории Чанчуня [20]. Станционное здание является центральным элементом генерального плана, через который проходит главная ось населенного пункта. Главная улица проложена параллельно железнодорожной линии и является ее дублером для остальных видов транспорта. В поселении помимо станционного здания также возводились фанзы для китайцев, станционные и путевые казармы, служба движения, жилые постройки, огороды [24]. Как отмечает С. С. Левашко, соглашаясь с мнением градостроителя В. Н. Семенова о применимости передовых идей Э. Говарда «в колониальных городах, Харбине, Дальнем, Порт-Артуре, а также многочисленных железнодорожных поселках КВЖД, при планировании и развитии которых реализуются принципы, которые вместе представляют движение за идею идеального города — „города-сада“» [25].

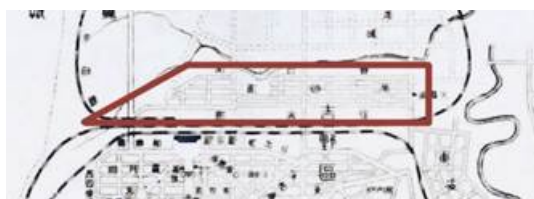


Рисунок 3. Российское поселение Куаньчэнцзы

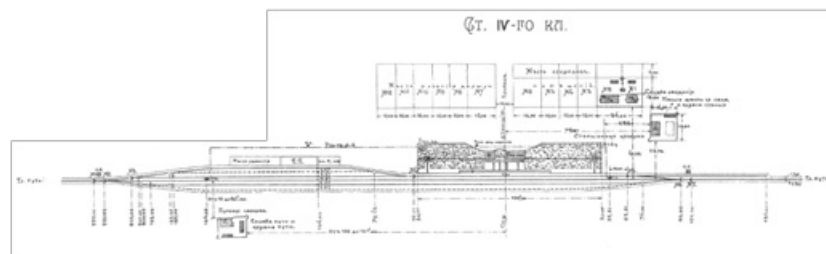


Рисунок 4. Типовой план станции IV класса.

Русские не только последовательно строили станции и вспомогательные сооружения, а также прокладывали инженерное оборудование в виде трубопроводов, связывающих водонапорные башни с востока до реки Итун. Строительство поселения Куаньчэнцзы принесло в Чанчунь современные промышленные технологии и городскую цивилизацию, появились водоснабжение и электрическое освещение. Застройка этого периода в основном представлена зданиями с современными на момент постройки строительными материалами, такими как красный кирпич, цемент, сталь и бетон [21].

Японская застройка. После поражения России в войне с Японией по Портсмутскому мирному договору Чанчунь попал в зону японского контроля и стал одним из главных центров японского присутствия в южной Маньчжурии.

Позже Япония приобрела железнодорожную магистраль и все ветки между станцией Чанчунь Куаньчэнцзы и Лушункоу, а также все права и имущество, связанные с железнодорожной линией, что позволило в ноябре 1906 года японскому правительству учредить Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД).

Эта железная дорога являлась главной артерией экономики, поэтому инвестиции в ее строительство являлись одной из крупнейших статей расходов, связанных с японским империализмом в северо-восточном Китае. Помимо этого, железная дорога сыграла огромную роль в поддержании колониального господства на территории Маньчжурии.

Исторический район Гочжун чжи го («страна в стране») (рис. 5), тщательно спланированный японцами, располагался на участке между старым городом Чанчунь и аннексированным российским участком. При возведении этого района, территория была выбрана по следующим причинам:

- расположение между старым городом и российской железнодорожной станцией Куаньчэнцзы помогало изолировать последнюю;
- низкая стоимость покупки земли в связи со слабой населенностью территории на момент покупки;
- ровный рельеф с малым количеством оврагов благоприятствовал масштабному строительству в будущем.
- расположение на удалении от старого города способствовало минимизированию конфликтов с местным населением.

В марте 1913 года Маньчжурская железная дорога инвестировала 320 000 юаней в строительство станции Чанчунь площадью 4000 квадратных метров. Однако новой была не только станция, также была изменена ширина колеи с российской (1524 мм) на японскую (1067 мм) [6], что делало Чанчунь крупным транзитным пунктом.



Рисунок 5. Японский район «страна в стране»

В то время главой Маньчжурского отдела гражданского строительства был Като Ёнокити, а председателем Южно-Маньчжурской железной дороги являлся Гото Симпэй. Когда разрабатывался план дорожной инфраструктуры, их взгляды были противоположными. В 1908 году Гото раскритиковал план Като: «Слепое подражание старому замыслу Европы и США, не подходящее для местных реалий, должно быть изменено». «Городское планирование Като для Чанчуня и Мукдена неудовлетворительно. Во-первых, дороги слишком узкие; во-вторых, нецелесообразно частично ограничивать проезд китайских повозок. Как только такой план будет реализован, развивать городскую среду дальше уже не удастся. Города Маньчжурии должны иметь улицы, полные маньчжурских особенностей. Лучше расширить дорогу так, чтобы одновременно могли проезжать семь-восемь экипажей». Позже Гото увеличил ширину запланированной дороги Като с 27 метров до 36 метров, и эта дорожная система заложила основу для более позднего развития Чанчуня [\[21\]](#).

В Японии Гото известен как «отец современного городского планирования в Японии». Он придавал большое значение строительству городской инфраструктуры. Развитие Южно-Маньчжурской железной дороги могло быть постепенно реализовано по его плану, где Гото был ключевой фигурой.

При планировании продолжения Маньчжурской железнодорожной станции до станции Чанчунь было принято решение прокладывать дорожные сети матричного типа и использовать четыре диагональные дороги, которые должны были быть соединены друг с другом кольцевыми пересечениями (рис. 6), как в Даляне и Париже, а не перекрестками, к чему тяготела теория планирования в современных городах. Чтобы избежать недостатков матричной дорожной сети, на пересечении четырех диагональных дорог была создана площадь, вокруг которой размещались общественные объекты. Кварталы были разделены на прямоугольные блоки, такие как жилые, коммерческие районы, продовольственные магазины, заводские районы, общественно-развлекательные и административно-офисные зоны, в которых японское население имело привилегии.

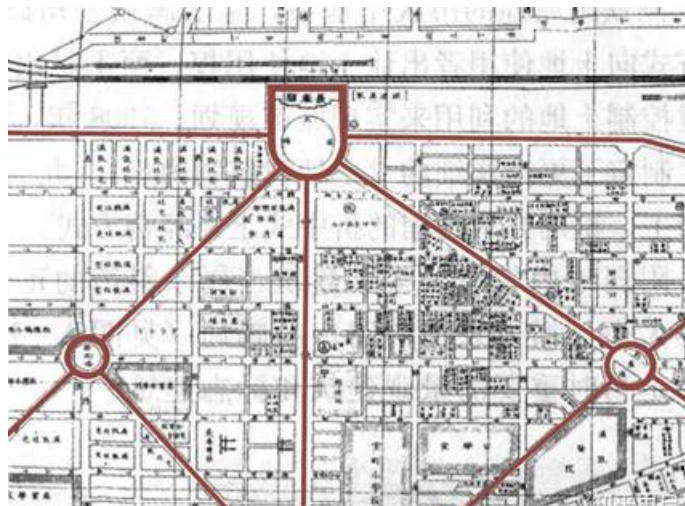


Рисунок 6. Диагональные дороги и кольцевые пересечения в районе японской застройки

Период Маньчжоу-го. В 1932 году велись дебаты о выборе «столицы» японскими колонистами. Мукден всегда был центром деятельности маньчжурских японцев, также здесь располагался штаб Квантунской армии, и до того, как «Синьцзин» стал «столицей», почти все символы, которые должна была иметь «столица», были сосредоточены в Мукдене. Напротив, Чанчунь в то время был очень мал с точки зрения населения, площади и социально-экономического развития, но все-таки именно этот город был выбран в качестве новой столицы Маньчжоу-го по ряду причин.

Во-первых, на северо-востоке Китая Мукден и Харбин изначально были политическими центрами Фэньтянской клики и российской администрации соответственно, и влияние этих исторически сложившихся сил нельзя было игнорировать. В то же время Чанчунь становился новой «столицей», что благоприятствовало политической пропаганде.

Во-вторых, Чанчунь является провинциальным городом с дешевыми ценами на землю, что благоприятствовало приобретению земельных участков для масштабного градостроительного развития.

В-третьих, географически Мукден находится на юге, а Харбин на севере нового Государства. Расположенный в центре Цилинь был в стороне от Южно-Маньчжурской и Китайско-Восточной железных дорог, что делало неудобной транспортную доступность. В этой связи расположение Чанчуня в центре Северо-Восточного Китая, со средним расстоянием от всех частей региона и удобной развитой транспортной системой делало его идеальным кандидатом для получения статуса столицы и в полной мере соответствовало традиционному китайскому расположению столиц в центре государства.

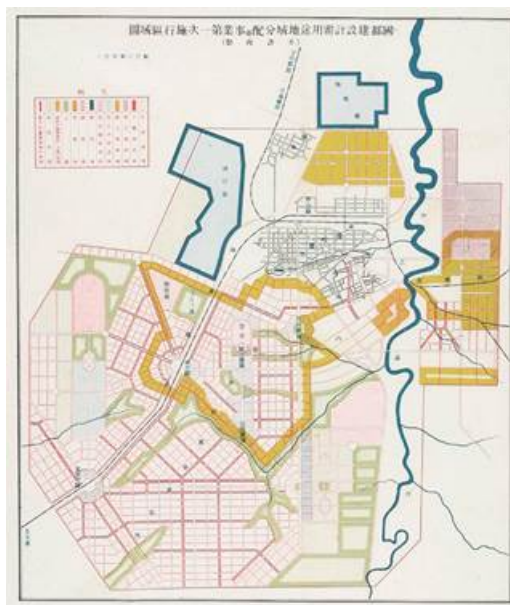


Рисунок 7. План японской столицы Синьцзин

Можно отметить, что Чанчунь начал активно развиваться и застраиваться именно с того момента, как стал политическим центром марионеточного Маньчжоу-го под названием Синьцзин (рис. 7). В этот период были возведены следующие здания: Императорский дворец, Министерство иностранных дел, государственный департамент, железнодорожное собрание, филиал офиса ЮМЖД, Центральный банк Маньчжурии и др.

Следует отметить возведение зданий «восьми великих министерств», которые в основном располагались рядом с нынешней улицей Синьминь, формируя градостроительный ансамбль. Здания каждого из них были выполнены по индивидуальному проекту, в основе которого лежала стилистика западной архитектурной школы, в которой сочетаются как грандиозные многоэтажные постройки, так и лепной декор входных арок, отделяющих внутренний двор. Однако эти здания находятся примерно в 5 км от «императорского дворца», тем самым изолируя «императора» от повседневных правительственных дел и показывая марионеточный характер режима [22].

Как и в других градостроительных планах Маньчжоу-го, в планировании Синьцзина большое значение придается благоустройству парковых зон. Городское озеленение соответствовало довольно высоким стандартам и имело детальное планирование, что в целом характерно для градостроительной школы Восточной Азии этого периода [3]. Как и в других городах марионеточного Маньчжоу-го, в Синьцзине создавались парки и зеленые насаждения в границах городской застройки и за ее пределами. Небольшие реки и низменные водно-болотные угодья в границах застройки планировались как парковые зеленые насаждения, а для защиты строились набережные. По сей день Чанчунь продолжает славиться своим озеленением.

Заключение. В каждом районе застройки можно выделить следующие компоненты: дороги, площади, кварталы, перекрестки, жилые, административные, коммерческие и хозяйственные зоны. При всем единообразии этих элементов их различное сочетание придает уникальность каждому району. Для китайских кварталов характерен хаотичный характер, в российских и японских в основе лежит регулярная планировка. Сложившаяся транспортно-дорожная сеть основана на гипподамовой планировке, в которой для достижения большей выразительности вводятся дополнительные диагональные связи.

Функциональное наполнение каждого района схоже и состоит из административных, коммерческих, жилых и хозяйственных зон, но если в китайском городе все это сосредотачивается в центре традиционного квадрата и только жилые районы поздних периодов выносятся за периметр, то в российском и японском городах все эти зоны расположены рядом, тем самым взаимодействуя между собой и формируя независимые городские центры.

Что касается взаимодействия с окружающей средой — китайский город основан на ориентации по сторонам света, русский и японский не придерживаются этого правила, их градостроительная ориентация зависит от железной дороги, относительно которой и строятся основные оси.

Подводя итог, следует отметить, что основные отличия развития связаны с экономическими и политическими особенностям. Так, Китай вплоть до середины XIX в. развивался в режиме самоизоляции от остального мира, что приводило к эволюционному развитию в рамках существующих традиций. Приход на территорию северо-восточного Китая России и Японии привел к развитию городов и инфраструктуры, строившихся в рамках различных архитектурных и градостроительных школ, что придало экзотический облик историческим городам этого региона.

В то же время Россия и Япония на этой территории возводили и новые города, в которых отрабатывались современные на тот момент приемы градостроительной планировки, во многом основанные на концепциях идеального города и призванные быть как удобными, так и практичными и, что не менее важно, выразительными, так как поселения проектировались в качестве форпостов метрополии, а в случае с Чанчуном как столицы нового мира. В этой связи в застройке прослеживается веяния моды на барочные идеальные города и концепцию города-сада.

Библиография

1. Глатоленкова Е. В. Архитектура жилой среды в поселениях вдоль Китайско-Восточной Железной дороги // Урбанистика. 2020. № 1. С. 34–48.
2. Ордынская Ю. В. Особенности формирования градостроительных систем в зоне пограничья России и Китая : дис. ... кандидата архитектуры. Хабаровск, 2019. 189 с.
3. Арсеньев В. К. Китайцы в Уссурийском крае : В. Арсеньев. В страну будущего : [к сб. в целом] ист.-этногр. очерки / Ф. Нансен. М. : Крафт+, 2004. 349 с.
4. Фань В.-л. Новая история Китая. М. : Издательство иностранной литературы, 1955. 590 с.
5. Remaking the Chinese City: Modernity and National Identity, 1900–1950 / ed. J. W. Esherick. Honolulu : University of Hawaii Press, 2002. 278 p.
6. Luis J. Rambles in Japan and China // Railway and Locomotive Engineering. 1913. Vol. 26. P. 91–92.
7. Denison E., Ren G. Ultra-Modernism. Architecture and Modernity in Manchuria. Hong Kong : Hong Kong University Press, 2016. 148 p.
8. Liu B., Sha X., Shi Y. The Historical Origin of Changchun Green Space System Planning Molds City Characteristics // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. 2021. Vol. 543. P. 313–317.
9. Guo Q. Changchun: unfinished capital planning of Manzhouguo, 1932–42 // Urban History. 2004. Vol. 31. Iss. 1. P. 100–117.
10. Harbin to Hanoi : colonial built environment in Asia, 1840 to 1940 / ed. L. Victoir, V.

- Zatsepine. Hong Kong : Hong Kong university press, 2013. 281 p.
11. Глазголенкова Е. В. Два Цицикара: развитие планировочной структуры поселения в зоне влияния Китайско-Восточной железной дороги // Вестник БГТУ им. В. Г. Шухова. 2017. № 9. С. 61–67.
 12. Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае : междунар. и полит. аспекты истории (первая половина XX в.). М. : Рус. панорама, 2005. 430 с.
 13. Вивдыч М. А. Железнодорожное строительство на дальнем востоке в конце XIX – начале XX века // Гуманитарный вектор. 2011. № 3(27). С. 40–44.
 14. Троицкая Т. Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги, конец XIX – первая треть XX вв. : дис. ... канд. архитектуры. Новосибирск, 1996. 292 с.
 15. Крадин Н. П., Базилевич М. Е. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае : монография. Хабаровск : Хабаровская краев. тип., 2020. 234 с.
 16. Левашко С. С. Архитектурная школа Харбинского политехнического института // Русский Харбин, запечатлённый в слове. Благовещенск : Амурский государственный университет, 2022. С. 108–123.
 17. Иванова А. Русские военные инженеры Порт-Артура // Проект Байкал. 2022. Т. 19. № 73. С. 142–149.
 18. Смольянинова Т. Консульские комплексы на территории Маньчжурии // Проект Байкал. 2022. Т. 19. № 73. С. 159–163.
 19. Базилевич М., Ким А. А. Русские инженеры — строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. 2021. Т. 18. № 68. С. 147–151.
 20. Koshizawa A. Changchun : Planning of the Capital City in the Manchurian Era. Tokyo : Chikuma Shobō, 2002. 394 p.
 21. Dōngběi sānshěng zhōng cháng chūn de chéngshì guīhuà bǐ hāshì hé shěnyáng rúhé? [Как насчет городского планирования города Биха и Шэньяня в Чанчуне, одной из трех северо-восточных провинций?] [Электронный ресурс] // Zhihu. URL: <https://www.zhihu.com/question/24459394> (Дата обращения 22.12.2022)
 22. Cheng Y. Zhǎngchūn, yīzuò chéngshì dì dìtú jìyì [Changchun, a map memory of a city] // Dutu [Map]. 2019. Iss. 2. P. 98–105.
 23. Ким А. А. Западноевропейские влияния в архитектуре жилых зданий Китая конца XIX-первой половины XX в. : на примере провинции Гуандун : дисс. ... кандидата архитектуры. Хабаровск, 2020. 236 с.
 24. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. М., [б. г.]. 354 с.
 25. Левашко С. С. Русское зодчество в Китае конца XIX-первой трети XX века (исторический и культурный контекст, особенности, влияния) // Архитектура Китая: два взгляда. М. ; СПб: Нестор-История, 2013. С. 275–292.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В журнал «Урбанистика» автор представил свою статью «Особенности формирования

застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в.», в которой исследованы характерные признаки городского планирования, а также факторы, оказавшие влияние на формирование градостроительной культуры.

Автор исходит в изучении данного вопроса из того, что северо-восточные территории Китая были слабо заселены вплоть до конца XIX века ввиду суровых климатических условий и сакрального значения Маньчжурия в качестве священной прародины династии Цин. В связи с этим здесь, в отличие от остальной территории Китая, не сложилось развитой градостроительной культуры, что привело к малой численности населения, слабому развитию строительной индустрии и транспортной инфраструктуры. Автором представлен исторический анализ формирования города Чанчунь, в результате которого он приходит к выводу, что с момента его активного развития с 1898 года с приходом на арендованные земли российских инженеров, и последующего строительства Китайско-Восточной железной дороги все исторические события отражались на дальнейших преобразованиях в генеральном плане города.

К сожалению, автором не представлена информация об актуальности и научной новизне исследования.

Теоретическим обоснованием исследования послужили труды таких исследователей как Н.Е. Аблова, М.А. Вивдыч, М.Е. Базилевич, Ю.В. Ордынская, Т.Ю. Троицкая и др. Эмпирическую базу составили картографические материалы различных периодов. Методологическую базу исследования составил комплексный подход, содержащий исторический, социокультурный, компаративный анализ, а также контент-анализ различных литературных и цифровых источников и картографических материалов. Целью данного исследования является определение периодов развития города Чанчунь и выявление основных закономерностей формирования его генерального плана.

Анализируя степень научной проработанности проблематики, автор большое внимание уделяет освещению в научной литературе вопроса становления градостроительства на северо-востоке Китая как отечественными, так и зарубежными исследователями. Согласно автору, особое значение для развития данной территории сыграло строительство КВЖД, так как по мере строительства железной дороги возводились новые города (станции), их необычная архитектура совмещала в себе европейские и китайские традиционные элементы.

Автором были выделены следующие этапы развития города: китайский, русский, японский и период Маньчжоу-го в период с 1800 до 1930-х годов. Анализируя планы застройки, карты города, автор представляет детальное описание формирования градостроительной культуры, отмечая характерные признаки каждого периода, влияние каждого народа, присутствовавшего в Чанчуне в определенный исторический период.

В каждом районе застройки автором выделены следующие компоненты: дороги, площади, кварталы, перекрестки, жилые, административные, коммерческие и хозяйственные зоны. При всем единообразии этих элементов их различное сочетание придает уникальность каждому району. Для китайских кварталов характерен хаотичный характер, в российских и японских в основе лежит регулярная планировка. Сложившаяся транспортно-дорожная сеть основана на гипподамовой планировке, в которой для достижения большей выразительности вводятся дополнительные диагональные связи. Функциональное наполнение каждого района, как отмечает автор, схоже и состоит из административных, коммерческих, жилых и хозяйственных зон, но если в китайском городе все это сосредотачивается в центре традиционного квадрата и только жилые районы поздних периодов выносятся за периметр, то в российском и японском городах все эти зоны расположены рядом, тем самым взаимодействуя между собой и формируя независимые городские центры.

В завершении автором представлены выводы по проведенному исследованию,

включающие все ключевые положения изложенного материала.

Представляется, что автор в своем материале затронул актуальные и интересные для современного социогуманитарного знания вопросы, избрав для анализа тему, рассмотрение которой в научно-исследовательском дискурсе повлечет определенные изменения в сложившихся подходах и направлениях анализа проблемы, затрагиваемой в представленной статье. Полученные результаты позволяют утверждать, что изучение влияния межкультурных взаимодействий, политических и экономических факторов на формирование городской среды представляет несомненный теоретический и практический культурологический интерес и может служить источником дальнейших исследований.

Представленный в работе материал имеет четкую, логически выстроенную структуру, способствующую более полноценному усвоению материала. Этому способствует и адекватный выбор методологической базы. Библиографический список состоит из 25 источников, в том числе и иностранных, что представляется достаточным для обобщения и анализа научного дискурса по исследуемой проблематике. Можно сказать, что автор выполнил поставленную цель, получил определенные научные результаты, показал знание изучаемой проблематики. Следует констатировать: статья может представлять интерес для читателей и заслуживает того, чтобы претендовать на опубликование в авторитетном научном издании.