

Урбанистика*Правильная ссылка на статью:*

Ордынская Ю.В., Дьячкова Л.Г., Обухова А.А. Возможности формирования торговой среды участка трассы А-370 «Уссури» // Урбанистика. 2024. № 3. С. 68-81. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.3.71504 EDN: RPNORG URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=71504

Возможности формирования торговой среды участка трассы А-370 «Уссури»

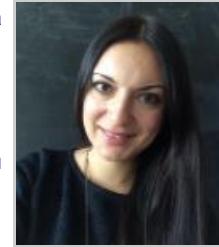
Ордынская Юлия Владимировна

ORCID: 0000-0001-7687-3252

кандидат архитектуры

доцент; высшая школа архитектуры и градостроительства; Тихоокеанский государственный университет

680042, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Бондаря, 96, кв. 1



✉ 007821@pnu.edu.ru

Дьячкова Людмила Германовна

ORCID: 0000-0002-9497-4994

кандидат искусствоведения, доктор педагогических наук

профессор; высшая школа архитектуры и градостроительства; Тихоокеанский государственный университет

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



✉ 003795@pnu.edu.ru

Обухова Алена Анатольевна

магистр; высшая школа архитектуры и градостроительства; Тихоокеанский государственный университет

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

✉ 2023105442@pnu.edu.ru

[Статья из рубрики "Архитектура и среда"](#)**DOI:**

10.7256/2310-8673.2024.3.71504

EDN:

RPNORG

Дата направления статьи в редакцию:

17-08-2024

Дата публикации:

31-08-2024

Аннотация: Исследование существующих объектов дорожного сервиса, размещенных на участке трассы А-370 «Уссури» (г. Хабаровск – г. Владивосток), позволяет оценить возможность создания полноценной среды регионального придорожно-рекреационного кластера. Внимание к проблемам региона, определяемым значительным исходом населения из глубинных районов южной части Дальнего Востока и необходимостью формирования достойных условий жизни граждан с помощью организации градостроительного взаимодействия с населением, обязывает к изучению торговых пространств и других объектов придорожной инфраструктуры трассы, как коммуникации между разрозненными локальными поселениями в глубине региона. Цель исследования – оценка возможности формирования торговой среды регионального придорожно-рекреационного кластера на основании анализа существующих объектов дорожного сервиса участка трассы А-370 «Уссури» (г. Хабаровск – Владивосток, до 2011 – М60). Объектом исследования является инфраструктура придорожного сервиса. Предметом исследования – торговые объекты инфраструктуры придорожного сервиса трассы А-370 «Уссури», определяющие возможность формирования рекреационного кластера в регионе. Методология комплексного подхода – использование методов теоретического анализа, определяемого материалами нормативно-правового обеспечения градостроительного планирования, частных исследований. Методы полевого исследования представлены наблюдением за особенностями изучаемой среды, фотофиксацией, картографическим анализом, установлением территориальных (районы трассы «Уссури») и временных границ исследования (2023-2024 годы). Новизна исследования определена первичным обращением к анализу возможности создания системы придорожно-рекреационного кластера (далее – ПРК) трассы «Уссури», определением ключевых параметров придорожной системы, изучением факторов риска ее создания в процессе освоения рассматриваемой территории. Актуальность исследования определена анализом существующих открытых торговых объектов, результаты которого обеспечивают типологическую классификацию объектов дорожного сервиса участка трассы А-370 «Уссури», оценкой возможности создания полноценной среды регионального придорожно-рекреационного кластера. Результаты исследования определены предложением организации градостроительного взаимодействия с населением отдаленных территорий, реализуемого на уровне предоставления специально оборудованных торговых мест в организуемой структуре придорожного сервиса, как способа удержания населения в локальных местах проживания за счет стабилизации его финансового положения и уточнения характеристик рекреационного потенциала проектируемой инфраструктуры на уровне программ стратегического развития.

Ключевые слова:

торговля, придорожные рекреационные объекты, туризм, комплексы, рекреация, кластер, территория, развитие, программное развитие, опорные поселения

Введение. Объекты дорожного сервиса, размещенные вдоль трассы А-370 «Уссури», построенной в первой трети XX века на территории Хабаровского и Приморского края,

встречаются на протяжении около 700 км, поскольку эта трасса – единственная, объединяющая множество малых поселений. Будучи проложенной в сложном для освоения месте региона, сквозь уссурийскую тайгу, она связывает Хабаровский и Приморский край. История освоения данной территории связана с именем исследователя, путешественника, востоковеда – В.К. Арсеньева, открывшему миру красоту дальневосточной тайги [8]. Благодаря его дневниковым записям и отчетам об экспедициях в сознании соотечественников сформировался яркий образ территории Дальнего Востока.

Тем не менее, население, локально проживающее в глубинных районах южной части Дальнего Востока, теряет интерес к особенностям регионального ландшафта и покидает места расселения, поскольку не видит возможности трудоустройства и реализации кадрового потенциала.

Практически единственным средством поддержки бюджета граждан, проживающих в поселениях, размещенных вдоль трассы «Уссури», является торговля продуктами сельского хозяйства и т.п. предметами сбыта. На этом фоне организация торговых мест, оборудованных и безопасных вблизи от трассы, является первичной формой градостроительного взаимодействия с населением, равно как и постепенная организация благоустройства населенных пунктов и создание полноценной торговой среды, привлекающей туристические потоки, перемещающиеся по территории региона и проявляющие интерес к особенностям рекреационного ресурса территории Дальнего Востока.

Возможности разработки торговой среды на исследуемой территории и факторы риска реализации проектных предложений. При разработке торговых объектов, соответствующих представлениям о формировании придорожной инфраструктуры, учитывается ряд объективных условий: географо-климатических, историко-экономических, ландшафтных, сезонных, которые обуславливают пассажиропоток, и определяют точки притяжения авто-путешественников. На участке трассы А-370 «Уссури» можно определить точки притяжения, которые, по мнению авторов, могли бы обеспечить создание каркаса туристического придорожного комплекса:

- поселок «Корфовский» («Укрепрайон 108-я высота»),
- Мемориальная зона (место гибели Дерсу Узала),
- «Нарзан» (природный источник, определяющий добычу минеральной воды, как ресурс для санаторного хозяйства и возможности создания кластера медицинских услуг населению региона),
- «Ласточка» (природный источник, определяющий добычу и продажу минеральной воды),
- «Озеро Лотосов» (поселок «Горные ключи», расположенный вдоль трассы «Уссури»),
- г. Лучегорск (самая крупная ГЭС Дальнего Востока, мемориальный парк, свидетельствующий об истории русско-китайского конфликта, горнолыжный комплекс «Восток» в пригороде),
- г. Дальнереченск (этнографический комплекс «Истоки Дальнеречья», мемориальная зона, культовые объекты).

Ниже, с помощью рисунков (Рис.1, 2.) представлено авторское видение решения данной

задачи - создания каркаса туристического придорожного комплекса, предложена схема размещения объектов.

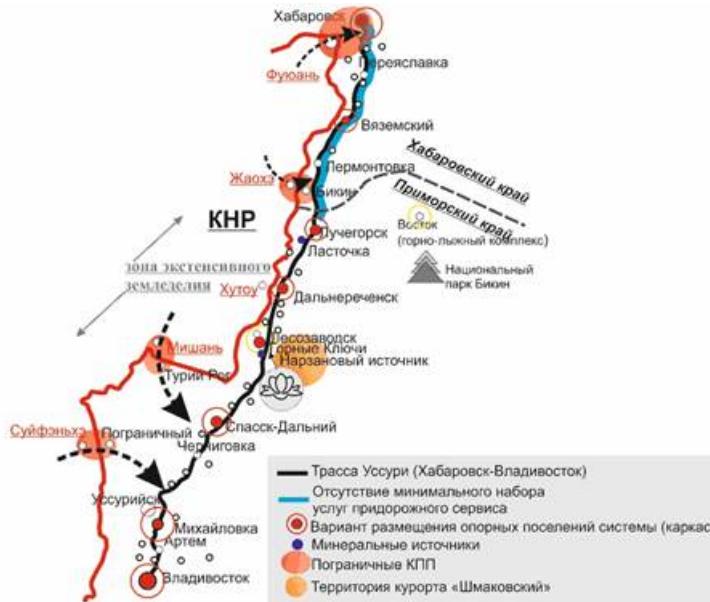


Рис. 1. Опорные поселения придорожного туристического кластера (Трасса «Уссури» в границах национальной системы расселения (Хабаровск-Владивосток). Схема авторов.



Рис. 2. Вариант размещения придорожных торговых объектов дорожного сервиса. Схема авторов.

Несмотря достаточное количество популярных в регионе площадок, предназначенных для отдыха населения и сопутствующей тому торговле, инфраструктура (в том числе на территориях предприятий добычи и бутилирования воды) практически не разработана, территории не благоустроены. Отсутствие простейших санитарных узлов, скверов, зон тихого отдыха очевидно и затрудняет пребывание граждан на территории, эффективное планирование которой могло усилить поток посетителей особенно в теплое время года.

Тем не менее, население региона посещает данные места, стремясь к целебным природным источникам минерализованной воды, не обращая внимания на отсутствие оборудованных мест для кратковременного отдыха и приема пищи, и даже на отсутствие освещения публичных пространств в вечернее время.

Учитывая, что исследуемая территория соседствует с локациями, обладающими выраженным характеристиками, привлекающими туристический поток, ее следует анализировать в качестве ресурса, определяющего возможное развитие природно-ориентированного туризма, причем не только регионального [9,10,11]. Максимально привлекательным данный ресурс может стать для гостей из Китая, поскольку близость пограничного наземного перехода и тесное многолетнее сотрудничество между двумя странами (Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между Российской

Федерацией и Китайской Народной Республикой от 16.07.2001; Соглашение между правительством РФ и правительством КНР о безвизовых групповых туристических поездках от 29.02.2000) определяет доступность туристического маршрута, пролегающего в нескольких километрах от трассы: контрольно-пропускной пункт - г. Бикин - г. Жаохэ (КНР). Особенности современной geopolитической обстановки, объясняющие усиливающееся внимание к азиатским туристическим ресурсам, обеспечивают **актуальность проектных предложений**, рассматривающих территории Северо-Востока Китая, как зоны, возможного экстенсивного земледелия с практически полным отсутствием лесных массивов.

Тем не менее, следует уделить внимание тому обстоятельству, что в настоящее время комплексный подход к благоустройству объектов отечественной придорожной инфраструктуры очевиден только на стадии проектных предложений, и территория региона малопривлекательна для путешественников.

Одним из способов разрешения формулируемой проблемы, связанной с необеспеченностью возможного туристического потока простейшими элементами благоустройства придорожной инфраструктуры, мыслится организация стихийной торговли вдоль трассы в рамках программ градостроительного планирования помощи населению в отдаленных поселениях [4, 5, 12]. Учитывая, что главная транспортная ось дальневосточного региона трасса «Уссури» не оснащена благоустроенной сервисной инфраструктурой, и не имеет торговых мест, оборудованных в соответствии с требованиями градостроительного проектирования, следует обратить внимание на объекты стихийной торговли, расположенные в местах пролегания трассы вдоль населенных пунктов.

Точки стихийной торговли (их вдоль трассы более тридцати) обычно расположены в местах, наиболее привлекательных для мимолетных автолюбителей, поскольку продажи часто являются единственным источником дохода для локально размещенного населения. Это обстоятельство объясняет существование сезонно возобновляемых мест неорганизованной торговли, поскольку население, поддерживающее семейные бюджеты, живет исключительно за счет продажи излишков сельскохозяйственных продуктов, промыслов и собирательства (овощи, мед, ягоды, икра, др.).

Редко встречающиеся торговые точки на территориях организованных стоянок, отличаются разнообразием ассортимента реализуемой продукции, но оснащены устаревшим оборудованием, - оставшимся со времен СССР и весьма изношенным, как например, на станции «Нарзан» или придорожном рынке г. Лучегорска. В ходе полевого обследования торговых объектов было установлено существование «негласных» мест обслуживания авто-путешественников, традиционно располагающихся на территории автовокзалов и маневровых поворотов, и привлекающей в большинстве случаев водителей многоосевых холодильников, например, в г. Лучегорске осуществляется круглосуточная продажа знаменитых «Лучегорских чебуреков», составивших славу случайной точке продаж регионального фастфуда, не оснащенной ни оборудованием, ни парковкой, но успешно конкурирующей с профессиональными пекарнями за счет качества приготовления пищи.

Организованные придорожные торговые площадки есть в г. Бикин, причем представленные не только стационарными предприятиями, но малой торговлей вдоль трассы, но изменение направления трассы, ныне проложенной в обход города привело к тому, что создаваемая десятилетиями придорожная инфраструктура оказалась невостребованной. Из-за реорганизации маршрута время пути значительно сократилось,

но торговый оборот сети локальных поселений, население которых частично жило за счет торговли, безнадежно упал.

На участках трассы встречаются освобожденные площадки, предназначенные для остановки автомобильных платформ, и в случаях достижимости их с территорий поселений, они превращаются во временные торговые точки, создаваемые населением из подручных материалов (Рис.3).



Рис. 3. Участок трассы Уссури в районе поселка «Лермонтовка».

Фото авторов.

Как показало исследование, наиболее востребованными путешествующими на протяжении трассы, являются объекты торговли и общественного питания, но расположены они хаотично, поскольку формируются они вдоль участков дороги, которые более близко расположены к населенным пунктам. Такие торговые точки и стихийно возникающие «пиццерии» отличаются полным отсутствием сервиса и представляют продажи с минимально возможным составом услуг [\[13, 6, 3\]](#).

Полагая, что вся торговая инфраструктура, размещенная вдоль трассы, определенная необходимостью обслуживания потребителей автомобильных маршрутов, требует объединения различных объектов в единую систему обслуживания, следует сделать вывод о важности создания системы придорожного сервиса, объекты которого могли бы относиться к единому типологическому решению. Ныне действующие объекты как торговли, так и общего сервиса услуг, к сожалению, не отличаются ни композиционно-архитектурными, ни территориально-пространственными признаками стратегического проектирования, поскольку все элементы среды придорожной инфраструктуры не обладают признаками региональной идентичности архитектурных решений и не определяют возможности объединения их в целостное ландшафтно-градостроительное обеспечение регионального кластера [\[5, 12, 14, 7\]](#). Интерес представляют так называемые «народные» малые архитектурные формы, свидетельствующие о попытках локального размещенного населения обогащать торговую среду бытовыми предметами, доступными в обращении (Рис. 4).





Рис. 4, 5. «Народные МАФ» на рынке «Нарзан», определяемом источником (трасса Уссури). Фото авторов.

Учитывая изложенное, авторы исследования предлагают использовать природно-климатические, культурно-исторические и др. условия для определения потенциалов, свидетельствующих о возможности развития торговых объектов придорожной инфраструктуры, и обеспечения регионального кластера трассы «Уссури»:

- экологический, определяемый необходимостью защиты, охраной природных уникальных объектов на государственном уровне (организация природоохранной зоны «Озеро Лотосов») - заповедная зона Сихотэ-Алинь в 2001 году была внесена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, как объект глобального значения;
- географический, обеспеченный рекреационными ресурсами (уникальные минеральные источники) и трансграничным сообщением с Китаем;
- туристический, использующий территориальную близость государственной границы для усиления туристического потока «Бикин – Жаохэ»;
- климатический, основанный сезонной спецификой возможности наблюдения за природой;
- социальный, направленный на использование трудовых ресурсов и снижения безработицы в придорожных поселениях.

Использование предполагаемых потенциалов территориального развития позволит, с точки зрения авторов исследования, установить предполагаемые «плюсы» и «минусы» в процессе проектирования объектов придорожной инфраструктуры, которая при успешном финансировании со стороны государства сможет определиться как придорожно-рекреационный кластер, в соответствии с требованиями к структуре и пространственному планированию его объектов и снизить риски при производстве проектно-строительных работ [4, 5, 15].

«Плюсы»:

- формирование культурного ландшафта и определение ценности территории региона, сохраняющего уникальную историко-культурную среду и региональную идентичность [16];
- проектное сохранение естественного, эстетически значимого фона пейзажных объектов прокладываемого маршрута Хабаровск-Владивосток;
- привлечение инвестиций как в туристической отрасли хозяйствования, так в промышленной, обрабатывающей и др. [17]

- социализация граждан, проживающих на слабо освоенных территориях региона, создание легальных рабочих мест;
- градостроительное планирование придорожных территорий и проектирование объектов сервиса, определяющих повышение благосостояния населения в регионе.

«Минусы»:

- несформированность транспортной инфраструктуры и необходимость реконструкции значительной части дорожного полотна;
- руинированное состояние значительного количества объектов придорожного сервиса и отсутствие оборудования торговых мест.



Рис 6,7, 8, 9, 10,11 Торговые объекты придорожной инфраструктуры трассы «Уссури». Фото авторов.

Программное развитие территории. Исследование показало, что трасса пролегает по территориям малочисленных сельских поселений Хабаровского и Приморского края. Одной из негативных тенденций в данных территорий можно назвать устойчивый отток местных жителей в течение двух последних десятилетий.

Отсутствие развитой социальной инфраструктуры, возможности трудоустройства, усиление контраста в уровне индустриальной поддержки населения на селе и в городе, не оставляют выбора жителем малых поселений, особенно молодежи [\[12\]](#). Характерное для настоящего периода мелкодисперсное расселение на большой территории малых населенных пунктов становится опасной тенденцией в рамках сохранения стратегической ценности региона.

Наблюдаемое обрушение системы расселения в отдаленных районах дальневосточного региона объясняет разработку и внедрение стратегии развития сельских территорий в национальные и региональные программы развития: «Современный облик сельских

территорий», «Комплексное развитие сельских территорий Хабаровского края», «1000 дворов» и т.д. [\[13\]](#).

Стратегия развития территорий сельских поселений, определившаяся на рубеже 2023-2024 годов, предполагает преобразование локальных мест расселения на землях сельскохозяйственного назначения для постепенного обновления таковых в формате опорных поселений. Девиз «городской комфорт, но сельский уклад», принятый для разработки и реализации проектов благоустройства территорий опорных населенных пунктов, возводимых и реконструируемых в течение 2025-2030 годов на территории Дальнего Востока, определяется распоряжением Правительства Хабаровского края, соответствующего Стратегии пространственного развития Российской Федерации.

В настоящий момент Стратегией определены 16 опорных населенных пунктов, часть из которых находится на территории южных районов Хабаровского края. В Приморском крае определено 28 поселений, из которых пять находятся в зоне исследуемого явления. Суммарные показатели в отношении поселений, расположенных вдоль трассы «Уссури» представлены ниже, в таблице (Табл.1.), что позволяет сопоставить особенности развития населенных пунктов [\[1, 2\]](#).

Понятие «опорное поселение», введенное в оборот в соответствии с изменением нормативно-правовым обеспечением процесса градостроительного планирования [\[1\]](#) предполагает, что большая часть услуг населению, должно реализовываться на территориях конкретных населенных пунктов.

Предполагается, что определяемых таким образом опорный каркас развития территорий будет подвержен так называемому синергетическому эффекту [\[18\]](#), и определяемая структура обеспечит развитие межселенной территории, благодаря чему у поселкового населения не будет проблем с доступностью каких-либо социальных объектов/услуг, в результате грамотно рассчитанной транспортной доступности [\[19\]](#). Каждый опорный пункт станет центром сосредоточения всех принятых национальных программ территориального развития, а федеральные средства госпрограмм будут сконцентрированы в приоритетном порядке на территории выбранного поселения (Табл. 1.).

Таблица 1.

Перечень предполагаемых опорных пунктов территориального развития

(Хабаровский край, Приморский край)

| № | Опорное поселение | Административный статус | Численность населения, прирост/убыль | Кол-во поселений на прилегающей к опорному поселению территории | Ареал охвата опорным поселением (кол-во чел. посчитано суммарно по данным последней переписи населения) |
|--|-------------------|-------------------------|--------------------------------------|---|---|
| Хабаровский край (в границах исследуемой территории) | | | | | |

| | | | | | |
|---|---------------|-----------------|----------|----|--------|
| 1 | Бикин | город | 15.875↓ | 11 | 5.567 |
| 2 | Вяземский | город | 12.791 ↑ | 24 | 7.891 |
| 3 | Переяславка | рабочий поселок | 7.814↓ | 51 | 30.480 |
| Приморский край (в границах исследуемой территории) | | | | | |
| 4 | Дальнегорск | город | 33030 ↓ | 7 | 7742 |
| 5 | Дальнереченск | город | 23 028 ↓ | 4 | 3742 |
| 6 | Лесозаводск | город | 34 967 ↓ | 21 | 6471 |
| 7 | Михайловка | поселок | 8618 ↓ | 21 | 13257 |
| 8 | Лучегорск | поселок | 17 089 ↓ | 23 | 8764 |

Таким образом, становится очевидным, что все поселения, вошедшие в прилегающие территории к опорному пункту, должны находиться на территориях, расположенных вдоль трассы. Опорные пункты и территории поселений, относящихся к ним, в случае реализации запланированного программного развития, смогут стать ключевыми центрами территориального развития инфраструктуры и определить эффективность формирования объектов придорожной инфраструктуры, способной преобразоваться в придорожно-рекреационный кластер.

Заключение. Выводы. Проведенное исследование показало, что маршрут трассы М-370 «Уссури» обладает особыми характеристиками, позволяющими рассматривать его как территорию, предназначенную для успешного развития региона. Тем не менее, сегодня день большая часть объектов дорожного сервиса (заправки, мотели, объекты общественного питания, торговые точки и др.) не обладают элементами благоустройства. Минимально необходимый перечень услуг, которые должны предоставляться на объектах дорожного сервиса, не предполагает возможности отдыха, поддержки гигиенического состояния и кратковременной релаксации для водителей, мест самообслуживания (бытовых услуг) для путешествующих граждан и организованных торговых мест.

Анализ теоретических и полевых материалов показал, что исследуемая придорожная территория обладает необходимым потенциалом для формирования придорожно-рекреационного кластера, способного преобразовать существующий сценарий туристической индустрии и привлечении посетителей в регион, решения проблемы с ростом безработицы в отдаленных территориях региона. Этот потенциал необходимо учитывать как стратегически значимый в программе развития региона, поскольку таким образом можно облегчить финансово жизнь оседлого населения и повысить уровень комфорта возможным туристам [20]. Становление придорожной инфраструктуры трассы «Уссури», определяемое преобразованием разрозненных объектов сервиса в комплексное решение рекреационного кластера, предполагает укрупнение каркаса планировочных работ, использующих выявленные потенциалы развития территории и создания сети опорных населенных пунктов, аккумулирующих финансовые, социальные и планировочные решения для продвижения государственной стратегии развития Дальнего Востока.

Авторы полагают, что градостроительное взаимодействие с населением отдаленных территорий, реализуемое на уровне предоставления специально оборудованных торговых мест в организуемой структуре придорожного сервиса, позволит улучшить финансовое обеспечение граждан, вынужденных существовать за счет реализации сельскохозяйственных продуктов или результатов собирательства. Последующее замедление темпов исхода населения с территорий традиционного расселения позволит создавать и использовать более качественные, масштабные проекты, организующие систему придорожно-рекреационного кластера и определить, таким образом, объем

проектных предложений, успешная реализация которых позволит определить франшизы в структурировании придорожных инфраструктурных объединений и апробировать данные предложения на федеральном уровне.

Полученные в результате исследования результаты, несмотря на отсутствие единого архитектурно-планировочного решения объектов придорожной инфраструктуры трассы А-370 «Уссури», могут использоваться для формирования определения рекреационного потенциала в других регионах, будучи сопоставимыми с требованиями стратегического планирования объектов придорожной инфраструктуры на уровне программ стратегического развития. Результаты исследования могут быть применены в рамках проектирования государственно-частного партнерства и стать основанием для работы с инвесторами, интересы которых касаются возможностей формирования приграничных торговых агломераций. В ходе работы выявлен потенциал территории, определены не только возможности разработки торговой среды, но и факторы риска.

Авторы исследования признательны руководству ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет», предоставившему возможность организации полевых изысканий в рамках гранта на выполнение научно-исследовательских работ в рамках реализации Программы развития Тихоокеанского государственного университета на 2021–2030 годы, направленному на изучение факторов становления градостроительной организации территорий региона с учетом особенностей их формирования в южных районах Дальнего Востока.

Библиография

1. Петрова Е.А. Сервисная инфраструктура федеральной трассы М-60 «Уссури»: анализ состояния, проблемы развития // Science Time. – 2015. – № 11 (23). – С. 447-452.
2. Амосова Д. В. Придорожный сервис России и мировой опыт / Д. В. Амосова, М.И. Шаров // Современные технологии и научно-технический процесс. – 2014. – Т. 1. С. 38-46.
3. Ананьева С.А., Иванова А.П. Придорожная архитектура Дальнего Востока: текущая ситуация, поиск региональной идентичности // Культура и наука Дальнего Востока. – Хабаровск. № 2 (35). 2023. С. 151-154.
4. Лазарев Ю.Г., Зянкина К. Э. Анализ международного опыта развития придорожного сервиса на сети федеральных автомобильных дорог // ТТПС. 2017. – № 2 (40). – С. 77-81.
5. Шувалов В.М. Проблемы формирования архитектуры объектов придорожных комплексов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Инженерные исследования. 2015. – С. 63-69.
6. Головнёв И.А., Головнёва Е.В. "открывая Дальний Восток...": образы территории в творчестве В. К. Арсеньева // Человек в мире культуры. 2017. № 4. С. 26-30.
7. Гизатуллина О. М. Экономический инструментарий формирования и развития регионального туристско-рекреационного кластера // Экономические науки. 2022. № 9 (214) – С. 230-233.
8. Колесникова О.Д., Панкина М.В. Архитектура придорожных комплексов как фактор развития территорий регионов // Академический вестник УРАЛНИИПРОЕКТ РААСН. 2021. № 1. – С. 51-55.
9. Киреева М.М. стратегическое управление туристско-рекреационными кластерами и прогнозирование Развития туризма в регионе / М.М. Киреева, Н.Т. Арефьева // Международный научно-исследовательский журнал. – 2023. № 2 (128). – С. 1-6.
10. Кольцова А.А. Современные тенденции развития приключенческого туризма в регионах нового освоения: проблемы и перспективы (на примере Хабаровского края) //

- Современные проблемы сервиса и туризма. 2017. № 3. С. 142-153.
11. Боронников Д. А., Первунин С. Н., Яковенко А. Г. Анализ основных проблем формирования современной системы придорожного сервиса на территории Российской Федерации // Известия МГТУ. 2011. № 2. С. 267-273.
12. Комплексное развитие сельских территорий Хабаровского края. Законодательная Дума Хабаровского края. URL: <http://duma.khv.ru/Site.aspx?doc=270141983> (дата обращения: 12.08.2024).
13. Ануфриева Н.А., Лихачев Е.Н. Типология объектов инфраструктуры приграничного автомобильного поста // Вестник ТГАСУ. 2013. № 3 (40). С. 107-117.
14. Ali Shamai, Kamran Jafarpour Ghalehtemouri. Land use evaluation and capacity assessment for sustainable urban physical development: case of study Ahvaz city // City, Territory and Architecture volume 11, Article number: 18 (2024). URL: <https://cityterritoryarchitecture.springeropen.com/articles/10.1186/s40410-024-00239-3>. (дата обращения: 17.08.2024).
15. Mill R.C., Morrison A.M. The Tourism System. Dubuque, Iowa: Kendall/Hunt Publication, 2009. 436 р.
16. Шувалов В.М. Синергетические методы в развитии современной архитектуры придорожных объектов // AMIT. 2017. № 4 (41). – С. 257-271.
17. V. Melnikova, N. Mastalerzh. Principles of intelligent urbanism as the conceptual basis of foreign town planning. // Urban Construction and Architecture 1(1), 31-37. February 2011 URL: https://www.researchgate.net/publication/277655674_ (дата обращения: 17.08.2024).
18. Нифантова А. А., Андреянов Д. Ю. Андреянова С. И. Кластерный подход и территориальные системы // Сервис в России и за рубежом. Т. 10, №7. 2016. URL: <https://naukaru.ru/ru/nauka/article/13397> (дата обращения: 17.08.2024)

Результаты процедуры рецензирования статьи

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

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

Предмет исследования. Исходя из заголовка заключаем о том, что статья должна быть посвящена возможностям формирования торговой среды участка трассы А-370 «Уссури». Содержание статьи не противоречит заявленной теме, но чёткого ответа на вопрос о наличии/отсутствии возможности формирования указанной торговой среды обнаружить не удалось.

Методология исследования базируется на анализе и синтезе данных, а также применении дедукции. Ценно, что авторы используют графический инструментарий представления собранных данных, что значительно расширяет потенциальную читательскую аудиторию. При этом графические объекты представляют собой констатацию фактов: было бы интересно представить и непосредственно авторские результаты исследования в виде рисунков и таблиц. Также под всеми графическими объектами следует указать источники информации.

Актуальность исследования вопросов, связанных с развитием Дальнего Востока, не вызывает сомнения. Особый интерес представляют исследования, посвящённые модернизации логистических маршрутов. При этом следует отметить интерес читательской аудитории именно к исследованиям, посвящённым выявлению существующих проблем их организации и обоснованию рекомендации по их решению, в том числе в контексте реализации и развития межгосударственных соглашений между Россией и странами Азии.

Научная новизна в представленном на рецензирование материале не обнаружена, но

необходимая подготовительная работа для проведения качественного исследования проведена. В связи с этим при условии качественной доработки по указанным в тексте рецензии замечаниям научная новизна будет сформирована.

Стиль, структура, содержание. Стиль изложения научный. Структура статьи автором выстроена, текстложен последовательно. Ознакомление с содержанием позволяет заключить о концентрации автора на констатации текущей ситуации. Было бы интересно обозначить существующие проблемы и аргументировать пути их решения. Важно обратить внимание на необходимость обоснования каждого приводимого тезиса. В частности, авторы утверждают о том, что «градостроительное взаимодействие с населением отдаленных территорий... позволит первично стабилизировать финансовую ситуацию граждан». Что означает термин «первичная стабилизация»? Какое количество «стабилизаций» авторы выделяют и каковы критерии отнесения к ним? Что означается «стабилизация финансовой ситуации граждан»? Как связано градостроительное взаимодействие с населением со стабилизацией финансовой ситуации граждан?

Библиография. Библиографический список состоит из 18 наименований. Ценно, что были изучены зарубежные научные исследования. При этом обращает на себя внимание преобладание изданий, вышедших в 2017 году и ранее. Представляется, что автору следует более подробно изучить тенденции актуальной научной мысли по вопросам, поднимаемым в тексте статьи.

Апелляция к оппонентам. Несмотря на сформированный библиографический список и отсылки по тексту на источники из него, в тексте не обнаружено научной дискуссии. При проведении доработки рекомендуется её осуществить, в т.ч. показать прирост научного знания в сравнении с тем, что содержится в трудах других авторов.

Выводы, интерес читательской аудитории. С учётом вышеизложенного заключаем о необходимости проведения доработки статьи. При учёте указанных в тексте настоящей рецензии замечаний материал будет востребован у широкой читательской аудитории.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

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

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

Рецензируемая статья посвящена исследованию возможностей формирования торговой среды участка трассы А-370 «Уссури».

Методология выполненной работы базируется на полевых изысканиях, непосредственном изучении объекта исследования авторами и обобщение современных публикаций по изучаемой теме.

Актуальность работы определяется тем, что трасса А-370 «Уссури» на территории Хабаровского и Приморского края – единственная, объединяющая множество малых поселений, и размещенные вдоль неё объекты дорожного сервиса выступают средством поддержки бюджета граждан, проживающих в поселениях, а организация торговых мест, оборудованных и безопасных вблизи от трассы, является первичной формой градостроительного взаимодействия с населением, содействует развитию туризма. Авторы считают, что особенности современной геополитической обстановки объясняют усиливающееся внимание к азиатским туристическим ресурсам.

Научная новизна рецензируемого исследования состоит в выводах о том, что исследуемая придорожная территория обладает необходимым потенциалом для формирования придорожно-рекреационного кластера, способного преобразовать существующий сценарий туристической индустрии и привлечении посетителей в регион, решения проблемы с ростом безработицы в отдаленных территориях региона.

Структурно в статье выделены следующие разделы: «Введение», «Возможности разработки торговой среды на исследуемой территории и факторы риска реализации проектных предложений», «Программное развитие территории», «Заключение. Выводы» и «Библиография».

В статье констатируется, что несмотря на достаточное количество популярных в регионе площадок, предназначенных для отдыха населения и сопутствующей тому торговле, инфраструктура (в том числе на территориях предприятий добычи и бутилирования воды) практически не разработана, объекты дорожного сервиса: заправки, мотели, пункты общественного питания, торговые точки не обладают элементами благоустройства. Авторами определены точки притяжения, которые могли бы обеспечить создание каркаса туристического придорожного комплекса; отмечена необходимость укрупнения каркаса планировочных работ и создания сети опорных населенных пунктов; предложена схема размещения объектов, на которой отражены опорные поселения придорожного туристического кластера; предложен вариант размещения придорожных торговых объектов дорожного сервиса; приведен перечень предполагаемых опорных пунктов территориального развития с отражением изменения численности населения, количества населенных пунктов на прилегающей к опорному поселению территории, ареала охвата опорным поселением. Отрадно, что в работе определены не только возможности разработки торговой среды, но и факторы риска.

Библиографический список включает 18 источников – научные публикации по рассматриваемой теме отечественных и зарубежных авторов на русском и английском языках. В тексте публикации имеются адресные ссылки к списку литературы, подтверждающие наличие апелляции к оппонентам.

Рецензируемый материал соответствует направлению журнала «Урбанистика», отражает результаты проведенного авторского исследования, может вызвать интерес у читателей, рекомендуется к опубликованию.